

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Wege zur Seeverständnis
im Binnenland
- Politik unter der Lupe
- Was ist Geld?
- Flottenumschau
- See-Wetter-Amt
- Der Seemann und die Steuern
- Die Flensburger Grönlandfahrer
- Als Bäcker unter dem Union Jack
- Schmuntzelauge
- Mai, Wonne, Arbeit
- Ist Matrose ein Beruf?
- Rationell und speziell
- Sport an Bord



Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

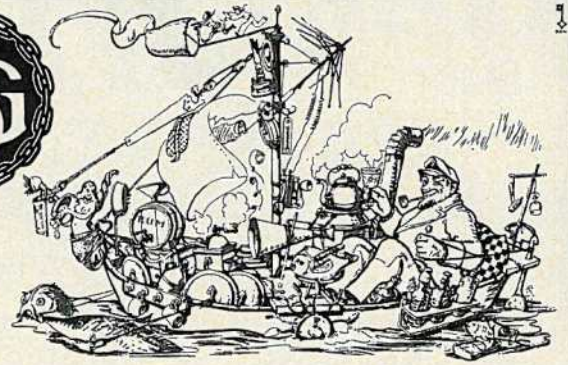
Telefon 31 12 01/03 - Telegramme: Schiffsrehder - Fernschreiber 021-3098

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



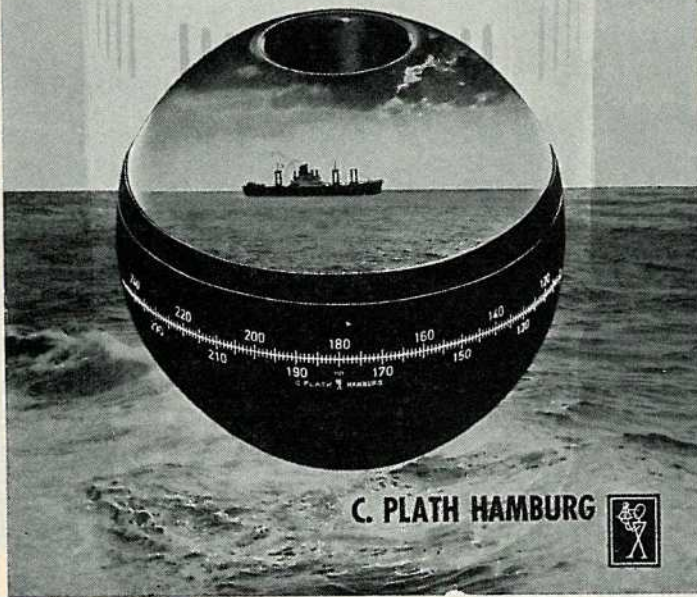
SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

Auf
sicherem
Kurs
mit
Kreiselkompaß
Type NAVIGAT



C. PLATH HAMBURG



CARL PLÜCKER

GROSSHANDEL · SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN



ROTTERDAM

Sammel-Nr. 5 99 45 nach 18 Uhr 8 41 87, 18 71 00, 3 74 58

AMSTERDAM

Telefon 35 47 9, 010 59 947



LIEFERUNG IN
EIGENEN SPEZIAL- UND THERMOS-CONTAINERS
UBER LAND UND AUF DEM WASSERWEGE NACH
ALLEN HOLLÄNDISCHEN HAFEN

BEI RECHTZEITIGER BESTELLUNG
AUCH NACH SAMTLICHEN HAFEN IN BELGIEN
DEUTSCHLAND, FRANKREICH usw.



RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

AUSSTELLUNG UND VERKAUF

Ballindamm 35, Johnsaltee 3 · Ruf 44 19 41

Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65

Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg

Ruf 49 47 11

Kehrwieder

7. Jahrgang

Mai 1963

Nr. 5

Am Peilkompafs

Wege zum Seeverständnis im Binnenland

„Die deutsche Handelsschiffahrt ist, wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig, auf das Verständnis der Öffentlichkeit angewiesen. Trotz der wirtschaftlich und kulturell engen Verbindungen der Bundesrepublik mit überseeischen Ländern ist jedoch das Verständnis für die Seeschiffahrt in Deutschland sehr gering, verglichen mit anderen Ländern wie England, Japan und Skandinavien. Ein Grund hierfür ist die relativ kleine Küste, über die Deutschland verfügt, und die damit zwangsläufig gegebene binnenländische Orientierung.“

Diese Worte aus dem Munde einer unserer führenden Reedereipersonlichkeiten sind geradezu ein Programm.

Noch interessanter werden diese für das Bemühen um deutsche Seegelung beispielhaften Worte, wenn man erfährt, wo und unter welchen Umständen sie ausgesprochen worden sind. Die Ansprache wurde gehalten an Bord eines unserer repräsentativsten Schiffe, und zwar vor einer Versammlung der Kultusminister der Bundesländer. Die Herren Kultusminister standen hier unter dem Eindruck von höchster innenarchitektonischer und gastronomischer Kultur, wie sie ein gutgeführtes Fahrgastschiff vereinigt. Es braucht nicht erwähnt zu werden, daß darüber hinaus die Kultusminister sich dem Eindruck nicht entziehen konnten, den eine ausgefeilte und hochentwickelte Technik auf kleinstem schwimmenden Raum hinterläßt. An Land gibt es nichts dergleichen. Auch wurden die Herren darüber informiert, daß weder von den Leistungen, noch von der ehrwürdigen Tradition noch von der rückhaltlosen Anerkennung, die dieses Schiff bei fremden, Schiffahrt treibenden Nationen findet, in deutschen Landen viel bekannt ist.

Die führende schwedische Zeitschrift „Svensk Sjöfartstidning“ schrieb kürzlich anlässlich des vergangenen Eiswinters:

„Bonn, die Hauptstadt des Wirtschaftswunderlandes, liegt so weit von der Küste entfernt. Niemand hier wagt eine Prognose darüber aufzustellen, ob dieser Eiswinter der Bundesregierung das Paradoxe der Situation vor Augen zu führen vermöchte, nämlich daß Deutschland zwar die größte Handelsflotte der Ostsee hat, aber nicht über einen einzigen auch schwereren Bedingungen gewachsenen Eisbrecher verfügt.“ Die Skandinavier sehen nur die Kapazität und Leistungsfähigkeit unserer Handelsflotte. Der Gedanke, daß relativ kleine Küsten allein dafür herhalten müssen, eine

so ausgeprägt und festgewurzelt binnenländische Orientierung zu erklären, kann dieser seefahrenden Nation nicht einleuchten. Nun, das Kontinentaldenken der Deutschen hat leider nicht nur geographische, sondern bekanntlich auch geschichtliche Hintergründe. Aber wie die Geschichte ein ausgesprochen buntes Bild rasch aufeinanderfolgender oder häufig umwälzender Veränderungen bietet, wie Weltanschauungen und herrschende Meinungen der Völker sehr sichtbar in Erscheinung tretenden Wandlungen unterzogen sind, so sollte in einer Zeit, in der eine „Reklamologie“ es fertigbringt, für ein beliebiges neues Produkt in den Käufermassen den Bedarf mit dem Ziele des Verkaufes erst zu erwecken, es auch möglich sein, eine binnenländische Orientierung um Küsten- und Seebewußtsein zu erweitern.

Der Bundeskanzler hat, als er vor Jahren auf einem unserer Bananendampfer das Modell eines solchen Fruchtschiffes vom damaligen Präsidenten des Verbandes Deutscher Reeder als Gastgeschenk nach Rhöndorf nahm, gesagt, es wäre gut, wenn man an der Küste aus der hanseatischen Zurückhaltung etwas herausräte.

Aufmerksamen Beobachtern konnte es nicht entgehen, daß seitdem auch tatsächlich einiges geschehen ist und sogar beginnt, seine Wirkung zu zeigen.

Immerhin haben zwei notorisch flaggen-diskriminierende Länder aufgrund des etwas härteren Kurses in Bonn ihre Haltung gegenüber der Flagge der Bundesrepublik geändert. Immerhin sind seitdem Fachgremien verschiedener maßgeblicher Seefahrtsinstitutionen sowie Fach- und Berufsverbände und auch einflußreiche Einzelpersonlichkeiten bemerkbar aktiviert in der Öffentlichkeitsarbeit für unsere Seeschiffahrt tätig. Fachpresse, Rundfunk und Fernsehen werden routinemäßig mit den als sehr notwendig erkannten sachlichen Informationen versehen. Modellausstellung, Film- und Lichtbildvorträge tun das ihrige. Zusätzlich zu dem Bundesverkehrsministerium, das mit seiner Abteilung Seeschiffahrt am Tor zur Welt auf den Hafen blickt, hat man auch in Bonn Sorge getragen, daß die Schiffahrtsinteressen dort gehörig vertreten werden und daß ihnen auch Gehör verschafft wird. Mit vorsichtigem Optimismus könnte man sogar die ersten Anzeichen erkennen, die darauf hindeuten, daß sich der Beginn einer

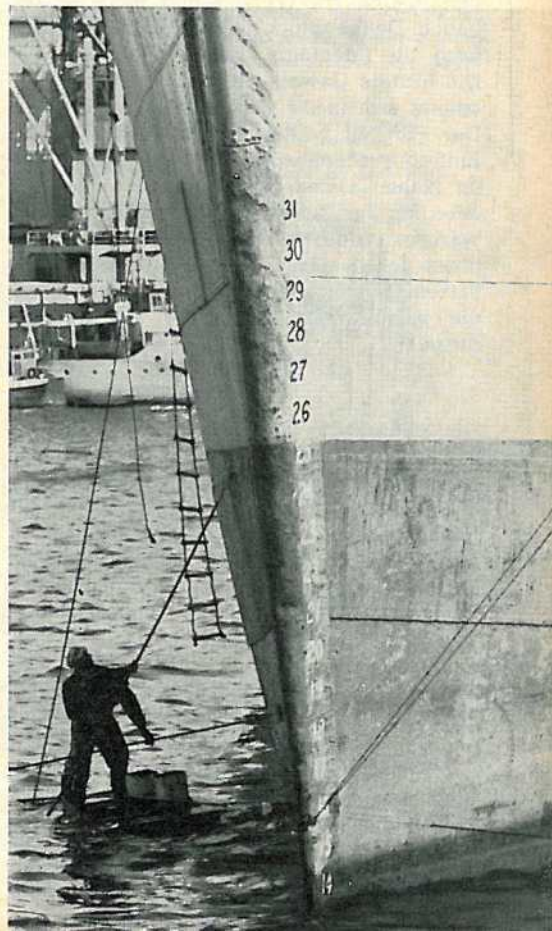
veränderten Einstellung zu unserer Seeschiffahrt in der binnenländischen Tagespresse niederschlägt, und zwar nicht nur im Wirtschaftsteil, der nur von wenigen gelesen wird, sondern auch im Feuilleton und sogar auch in den großen Publikums-illustrierten, die ja bekanntlich die höchsten Auflagen haben.

Alles dieses ist auch sehr gut dazu geeignet, dem Bild des Fahrersmannes die Realistik zu geben, die es in anderen seefahrenden Nationen von vornherein besitzt. Nutznießer vom Erfolg solcher gezielter Aktionen sind ja, und das kann nicht oft genug betont werden, Staat, Seefahrt und Seefahrer. Nicht zuletzt würde sich die soziale Rollenverteilung, die die Männer an Bord und in den Kontoren innehaben, zu ihren Gunsten verändern.

So wie die Seefahrt eine Gemeinschaftsaufgabe für alle Deutschen und eine ganze Reihe von Wirtschaftszweigen ist, so ist auch das Bemühen, die Deutschen auf ihre Küste und Seefahrt hin zu orientieren, eine Gemeinschaftsaufgabe aller an und in der Seefahrt Tätigen.

Der Wachoffizier

Für die Schönheitspflege eines Schiffes gibt es keinen Salon



POLITIK UNTER DER LUPE

Aus Moskau viel Neues

Im Vergleich mit den Familienstreitigkeiten der atlantischen Verbündeten ist das, was gegenwärtig im Ostblock geschieht, viel ernster. Dort handelt es sich um einen ideologischen Streit zwischen Moskau und Peking. Das kann für einen politischen Machtblock, der keine religiösen Bindungen über der von Menschen gemachten Ideologie anerkennt, zum Verhängnis werden.

Zu allem roten Unglück befindet sich der westlich orientierte weiße Teil des Weltkommunismus mit Sitz im Kreml in dem in der Weltgeschichte typischen Zustand, der mit zwingender Notwendigkeit eintreten muß, nachdem ein bluttriefender Tyrann abgetreten ist. Noch immer ist die Nachfolgerschaft eines solchen Despoten uneins geworden. In Widerstreit befinden sich in Moskau Antistalinisten und Restalinisten, weltoffene Jungkommunisten und dogmatische Altkommunisten, geistige Liberalisierung und ideologische Verhärtung. Diese geistige Krise bildet den Hintergrund für die Gehirnwäsche moderner Künstler sowie auch für die nicht verstummen wollenen Gerüchte um Chruschtschows Positionsveränderung innerhalb der sowjetischen Hierarchie.

Im Westen sind Baumeister mit verschiedenen Plänen am Werk, einen Block aufzubauen. Den Ostblock beginnt allem Anschein nach die Ideologie auseinanderzutreiben. Die brutale Gewalt, die ihn zusammenhält, scheint sich in ihr Gegenteil zu verkehren. Der Fortlauf beider Prozesse wird seinen Einfluß ausüben auch auf die Unruheherde im Nahen Osten, in Laos und in Lateinamerika. Im Zeitalter des Nuklearkrieges wäre es jedoch falsch, auf die Uneinigkeit eines der beiden Giganten Hoffnungen zu setzen. Noch ist die Friedenszuversicht auf die Ausgewogenheit beider Mächte begründet.

Der Draht

Die telefonische Direktverbindung zwischen Washington und Moskau hat begreiflicherweise die Gemüter in Ost und West erregt. Die beiden Männer im Weißen Haus und im Kreml, die eine bisher in der Weltgeschichte beispiellose Macht und Verantwortungsfülle auf sich konzentrieren, könnten durch diesen Draht aus der Sphäre der Gegnerschaft heraus- und in die der Partnerschaft näher hineingerückt werden. Zu wissen, sofort die Stimme des anderen und ihre Untertöne zu hören, wenn es um weltweite Entscheidungen geht, ist zweifellos von nicht zu gering einzuschätzender psychologischer Bedeutung. Optimisten sind sogar versucht, aus dem beiderseitigen Einverständnis zu dieser

Direktverbindung auf eine beiderseitige Bereitschaft zum Übereinkommen schlechthin, aus der rein technischen Verständigungsmöglichkeit auf ernsthafte Verständigungsbemühungen zu schließen. Der Draht hat darüber hinaus kein Publikum, demgegenüber man Gesicht oder Prestige zu wahren hätte. Im Draht gibt es weder Beifall noch Ablehnung, wie vor irgendeinem Forum. Obwohl das so ist, dürfte diese Verbindung auf breiteste Volksmassen in Ost und West eine nicht zu unterschätzende vertrauenerweckende Wirkung ausüben. Man sollte aber nicht vergessen, daß sie vornehmlich deshalb notwendig geworden ist, weil das Leben mit der Bombe gefährlich ist. Aber daß dieser Draht überall eine so positive Aufnahme gefunden hat, läßt wiederum nur darauf schließen, daß sich die Völker des Ostens und des Westens den Frieden genauso wünschen, wie sie anfällig sind für die Resignation vor ihrer eigenen Machtlosigkeit und vor der tiefeingewurzelten Meinung, daß es Krieg nur wegen einer Handvoll verantwortungsloser Politiker geben würde.

Unser schönes Deutschland



Auch am malerischen Lesumufer ist der Frühling nicht aufzuhalten.

Aus Paris nichts Neues

Die Mitglieder des westlichen Seeverteidigungspaktes in Südostasien haben Anfang April ein nicht gerade überwältigendes Ergebnis erarbeitet. Man wurde sich einig, vor den Küsten des unruhigen Indochina bei Flottenmanövern zu zeigen, daß man wacht. Gleichzeitig erging die Aufforderung an die westlichen, kommunistischen

und neutralen Parteien des schwelenden Unruheherdes Laos, sich zu verständigen. Am Ende des Monats fügte ein nachträglicher Besuch Harrimans, des Beauftragten des amerikanischen Präsidenten in Moskau, diesen militärischen Aufforderungen das politische Gewicht hinzu.

Im Anschluß an die Seato-Tagung ging man unter dem neuen diplomatischen Lächeln de Gaulles unverzüglich zur Sitzung des ständigen Rates der NATO über. De Gaulles Haltung zur NATO und zur EWG zeigte sich auch hier wieder viel mehr politisch als militärisch und wirtschaftlich ausgerichtet. Und da seine Konzeption eindeutig und unverändert feststeht, dürfte die Ergebnislosigkeit dieser NATO-Konferenz nicht allzusehr verwundern. Ihr zentrales Thema war das Gleichgewicht im atlantischen Bündnis.

Wie sieht es damit aus? Frankreich will nach wie vor seine Atomrüstung stark, mächtig und unabhängig allein weiterbetreiben. Das hat die Amerikaner veranlaßt, weitgehende Konzessionen in Richtung auf partnerschaftliche Verteilung der Gewalten, Pflichten und Verantwortung innerhalb der NATO-Familie anzubieten.

●● Andererseits hat der amerikanische Außenminister Rusk erklärt, ein sich unabhängig verteidigendes Europa habe sich genauso unabhängig verteidigende USA zur Folge.

Das aber kann nicht im Sinne aller außerfranzösischen westeuropäischen Staaten sein. In Paris findet man es klug, sich auf die eigene Kraft, die alle westeuropäischen Länder gleich einem Magnet anziehen soll, zu verlassen. Zweifel an der zukünftigen Kontinuität der amerikanischen Außenpolitik ist der Vater dieses Gedankens.

Auch die Furcht vor einem amerikanisch-sowjetischen Krieg auf europäischem Boden steht hier Pate. Würde sich diese Konzeption durchsetzen, gliche Europa einem Hans im Glück, der amerikanischen Atomschutz gegen einen erst aufzubauenden französischen eintauscht. Zum anderen ist die Fortsetzung der de Gaulle-Ara zumindest genauso unsicher, wie die Fortsetzung derjenigen Kennedy's.

Der General im Elysee sieht ganz klar, daß Bündnisse wie das der EWG nicht mehr rückgängig zu machen sind. Seine nationalfranzösische Perspektive scheint ihm aber die Erkenntnis zu verwehren, daß die in den Geburtswehen befindliche, starke westliche Allianz von San Francisco bis Berlin in einem so starken Zug der Zeit liegt, daß auch diese niemand mehr um 180 Grad auf Gegenkurs drehen kann. Diesen Kurs bestimmt die logische geschichtliche Entwicklung, deren Zukunft der Großraum-Politik bereits begonnen hat. Nur die Geschwindigkeit läßt sich verkleinern. Vermutlich wird sie mit Beginn der Kanzlerschaft Erhards wieder etwas zunehmen.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Was ist Geld

Obleich wir täglich mit Geld in Berührung kommen, indem wir es entweder ausgeben oder bekommen, wissen die meisten Menschen über kein anderes Gebiet des gesellschaftlichen Daseins so wenig Bescheid wie über das Geld. Im allgemeinen ist mit dem Begriff des Geldes nur die Vorstellung verbunden, daß es nur selten in ausreichendem Maße vorhanden ist. Daß das Geld jedoch eine sehr wichtige Funktion zu erfüllen hat, wird erst in schlechten Zeiten klar.

Geld macht Warentausch überflüssig

Die schwierigen Jahre vor der Währungsreform sind allen noch allzu gut im Gedächtnis. Damals gab es praktisch kein Geld. Die deutsche Wirtschaft war wieder auf den Zustand der Naturalwirtschaft herabgesunken. Jeder, der etwas kaufen wollte, was es in den Läden seit langem nicht mehr gab, konnte dieses nur erhalten, wenn er ein Tauschobjekt hatte und einen Tauschpartner dazu.

Durch die Währungsreform ist diesem ebenso unglückseligen wie primitiven Zustand ein Ende bereitet worden. Das Geld hatte seine ursprüngliche Funktion zurückerhalten. Es ist wieder zum allgemeinen Tauschmittel geworden, es erfüllt wieder seine Grundfunktionen als Zahlungsmittel, als allgemeiner Preismaßstab, als Sparmittel und nicht zuletzt als Werttransportmittel.

Das Wesen des Geldes besteht also darin, daß es an die Stelle des direkten Tausches einer Ware gegen eine andere Ware den Tausch gegen Geld setzt, und daß es damit eine leichtere Abwicklung des Güterausstausches ermöglicht.

Die moderne Wirtschaft ist ohne Geld nicht mehr funktionsfähig. Das gilt nicht nur für die Binnenwirtschaft. Diese Feststellung wird besonders deutlich, wenn man an den internationalen Handel denkt. In heutiger Zeit ist es einfach unmöglich, daß ein deutscher Importeur die von ihm eingeführten Waren nur dadurch bezahlen kann, daß er dem ausländischen Exporteur andere Waren liefert. Das gleiche gilt beispielsweise für den Fall, daß ein Handelsschiff, das in einem ausländischen Hafen seine Bunkervorräte ergänzen muß, zunächst bei dem Öllieferanten Nachfrage halten muß, welche Güter dieser im Austausch gegen die Öllieferung anzunehmen bereit ist.

Münz-, Noten-, Giralgeld

Es wird häufig darüber gerätselt, woher das Geld eigentlich kommt, wer es in Umlauf bringt und wer seine Menge festsetzt. Die Beantwortung dieser Frage setzt eine weitere Charakterisierung des Geldbegriffs voraus. Früher wurden lediglich Münzen als Geld angesehen. Durch die Zunahme des Verkehrs und vor allem durch den Ausbau des Bankwesens hat sich der Begriff des Geldes im Laufe der Zeit jedoch erheblich erweitert.

Heute unterscheidet man zwischen Münzgeld, Banknoten und dem sogenannten Giralgeld. In Deutschland werden Münzen einer alten Regelung entsprechend direkt vom Staat ausgegeben. Das Papiergeld hingegen wird von der Deutschen Bundesbank in den Verkehr gebracht. Giral- oder Schreibgeld entsteht im Zuge des bargeldlosen Zahlungsverkehrs der Banken, bei dem ohne Zuhilfenahme von Geldzeichen Zahlungen vorgenommen werden. Beauftragt ein Kunde seine Bank, von seinem Konto einen bestimmten Betrag abzubuchen und diesen dem Konto eines anderen gutzuschreiben, so kann die Bank diese Umbuchung ohne weiteres vornehmen, wenn beide Kunden ein Konto bei ihr unterhalten. Diese Um-

buchung erfolgt bargeldlos, ohne daß irgendwelche Geldzeichen bewegt zu werden brauchen. Ähnlich ist es, wenn der Zahlungsempfänger nicht bei der gleichen, sondern bei einer anderen Bank ein Konto unterhält. Da die meisten Banken gegenseitige Konten unterhalten und darüber hinaus mit der Bundesbank in enger Geschäftsverbindung stehen, kann die Übertragung des Giralgeldes in der gleichen Art und Weise durchgeführt werden.

Bundesbank kann Geld schöpfen und vernichten

Mit dieser Begriffserklärung ist allerdings noch nicht die Frage beantwortet, auf welche Weise das Geld tatsächlich in den Verkehr gelangt. Die Beantwortung dieser Frage ist aber außerordentlich einfach.

Die Versorgung der Wirtschaft mit Krediten und Geldzeichen ist eine der wichtigsten Aufgaben der Deutschen Bundesbank. Sie hat das Recht, Banknoten auszugeben und sie auch einzuziehen. Sie kann Geld schöpfen und Geld vernichten.

Die Bundesbank verschenkt die von ihr geschaffenen Banknoten allerdings nicht. Sie gibt dieses Geld nur aus, wenn sie eine Gegenleistung erhält, die von ihr als gleichwertig angesehen wird. Diese Gegenleistung kann entweder in Gold oder Devisen, in Handelswechseln und Schecks oder auch in der Verpfändung beweglicher Gegenstände bestehen. In der Regel sind es die Geschäftsbanken, die der Bundesbank diese Gegenleistungen übermitteln und dafür Banknoten eintauschen. Dieses Geld leiten sie ihrerseits im Rahmen ihrer üblichen Geschäfte an die Wirtschaft weiter.

Aus dem Geldschöpfungsprozeß der Bundesbank ergibt sich eine weitere Wesensart des Geldes.

Geld ist nichts anderes als eine Forderung entweder an die Bundesbank selbst oder an die Geschäftsbanken. Wer Geld besitzt, ist Gläubiger der Bank.

Verfügt er über das Geld, indem er etwa eine Rechnung für eine Warenlieferung bezahlt, so überträgt er seine Forderung an die Bank an einen Dritten, der es dann seinerseits wieder für seine Zwecke verwenden kann.

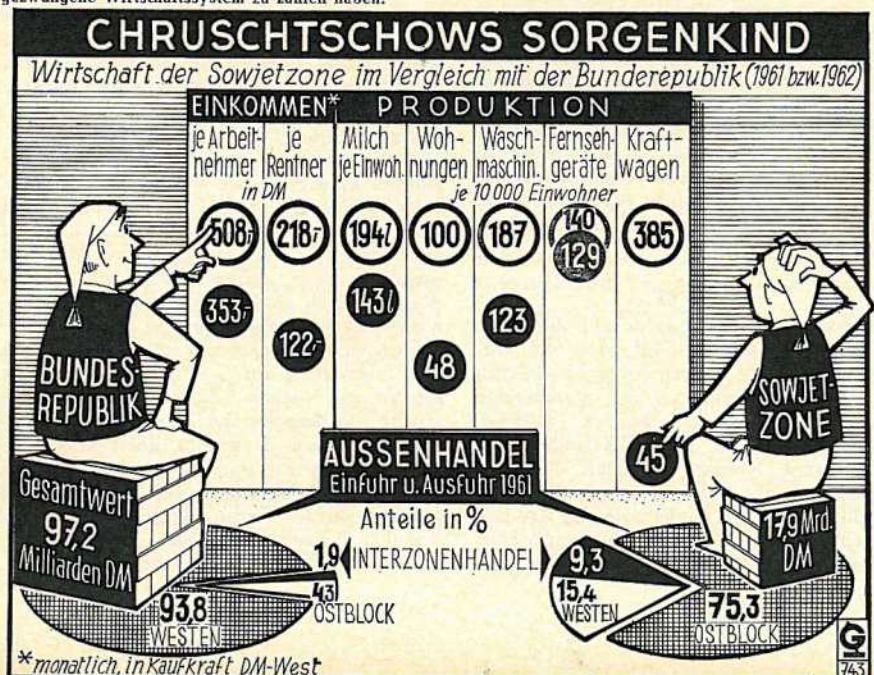
Wann bleibt eine Währung stabil?

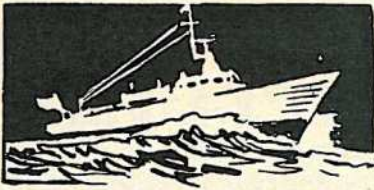
Im Gegensatz zu der Goldwährung, die das vor dem Ersten Weltkrieg allgemein angewandte Währungssystem darstellte, ist die jetzige deutsche Währung nicht mehr an das Gold gebunden. Die heutige Währung ist — wenn man überhaupt noch von Deckung reden kann — außer durch Gold und Devisen durch Schecks, Wechsel und Wertpapiere „gedeckt“.

Diese Tatsache, die eine völlige Abkehr von den überlieferten Währungstheorien bedeutet, wird häufig nicht richtig verstanden. Auch heute gibt es nicht wenige Leute, die nach wie vor der früheren Golddeckung der Währung nachtrauern, und die in der Abwendung von dem Goldstandard die Ursache für die Preissteigerungen und den daraus resultierenden Wertverfall in den letzten Jahren sehen. Diese Auffassung beruht auf einem Irrtum. Zu meinen, daß eine Währung nur deshalb stabil sei, weil sie durch Gold gedeckt ist, ist eine völlige Verdrehung der Tatsachen.

Eine Währung kann nur dann stabil sein, wenn sich Warenangebot und Warennachfrage im Gleichgewicht befinden. Hinsichtlich der Stabilität einer Währung kommt es also nicht auf das Währungssystem selbst, sondern vielmehr auf die Möglichkeit an, das wirtschaftspolitische Mittel vorhanden sind und eingesetzt werden können, um einem Preis- und Wertverfall entgegenzuwirken.

Der prominenteste Besucher des kürzlichen VI. Parteitagés der SED machte kein Hehl aus seinen Eindrücken von der Wirtschaftslage in der Zone. Deutlicher, als es die SED-Funktionäre taten, wies Chruschtschow auf den Rückstand der Zonenwirtschaft im Vergleich zur Bundesrepublik hin. Von dem oft prophezeiten Überholen in nächster Zukunft war nicht mehr die Rede, um so dringlicher aber forderte Chruschtschow ein Aufholen des Rückstandes. In der Tat liegt der Lebensstandard der Zonenbevölkerung nach fünfzehn Jahren Planwirtschaft noch weit unter dem der Bundesrepublik — und dies, obgleich die Deutschen drüben nicht weniger arbeiten als die Deutschen hier. Eine Gegenüberstellung auch nur weniger vergleichbarer Zahlen — unsere Zeichnung — spricht für sich; sie belegt auch, welchen Preis die Deutschen in der Zone für das aufgezweungene Wirtschaftssystem zu zahlen haben.





Flottenumschau

Neubauten

Im April wurde auf einer Werft in Rendsburg das siebente von acht Küstenwachbooten der Bundesmarine, die „Amazone“ (200 ts, 1900 PS), zu Wasser gelassen. In Dienst gestellt wurden das Schnelle Minensuchboot „Wega“ in Lemwerder, das Schnellboot „Gepard“ und der Schlepper „Neuwerk“ (157 BRT, 800 PS). Ende April wurde in Kiel das Uboot „U 6“ aufgeschwommen und getauft. Die Bewaffnung besteht aus acht Torpedorohren. Bei den ersten drei Booten ist man mit dem Material des Druckkörpers nicht voll zufrieden, so daß bei diesen Fahrzeugen voraussichtlich noch Verbesserungen vorgenommen werden müssen. Bei den Schwierigkeiten handelt es sich nicht um Konstruktionsfehler oder Mängel in der Tauchfähigkeit.

Bestand

Die Bundesmarine wird in diesem Sommer mehrere Manöver durchführen. Es sind jetzt etwa 240 Einheiten vorhanden, einschließlich der Hilfsfahrzeuge. Es gibt fast 30 000 Marineangehörige. Die Indienstellung des etwa 5000 ts großen Schulschiffes „Deutschland“ steht bevor. Die letzten Schnellen Minensuchboote des Typs 55, die restlichen Schnellboote des Typs 60 (verbesserter Jaguar-Typ), die letzten Küstenwachboote (Typ 55) sowie mehrere Tender gehen ihrer Fertigstellung entgegen. Die Indienstellung des ersten Neubauzerstörers ist ebenfalls in diesem Jahr zu erwarten. Ein Marinefliegergeschwader wurde nach Nordholz bei Cuxhaven verlegt. Der NATO sind sechs Minensuchgeschwader, zwei Zerstörergeschwader, vier Schnellbootgeschwader, das Landungsgeschwader und ein Marinefliegergeschwader unterstellt. Die restlichen Geschwader sind noch mehr oder weniger in der Aufstellung begriffen. Außerdem sind das Schulgeschwader, die Küstenwachgeschwader und das Flottendienstgeschwader vorhanden. Die den Schulen zugeteilten Freigattungen, die in England angekauft wurden, sind jetzt weitgehend modernisiert worden. Es zeichnet sich ein gewisser Abschluß des Bauprogramms der Bundesmarine ab.

Minensuch

Die Minensuchboote der Bundesmarine haben nach dem eisreichen Winter ihre Tätigkeit wieder aufgenommen. Ein Verband führte in der zweiten Aprilhälfte Sucharbeiten auf der neuen Fährschifflinie von Puttgarden/Fehmarn nach Rödby durch. Der bisher von den Fährschiffen benutzte Hafen Großenbrode-Kai, der dem Fährschiffverkehr Großenbrode-Gedser diene, wird möglicherweise für Marinezwecke benutzt werden. Ein anderer Minensuchverband hat die Räumung eines Streifens durch das minengefährdete Gebiet bei Borkum aufgenommen.

Zerstörer

Die Neuentwicklungen der modernen Zerstörer in den großen Marinen zeigt, daß die entsprechend bestückten Fahrzeuge dieser Schiffsklasse mehr und mehr als die kommenden Kampfschiffe angesehen werden müssen. Schließlich haben die neuen Zerstörer die Größe früherer Kreuzer erreicht. Daneben oder darüber gibt es als ausgesprochene Kampfschiffe noch die modernisierten Kreuzer und in einigen Marinen die Flugzeugträger. Die amerikanische Marine verfügt über mo-

derne Zerstörer der Typen „Bainbridge“, „Coontz“ und „Leahy“, die britische Marine hat die „County“-Klasse, Italien besitzt den neuen Typ „Caio Duilio“, Frankreich baut die „Suffren“-Klasse auf. Aus den führenden Büchern über die Flotten kann entnommen werden, daß die UdSSR mit dem neuen Zerstörertyp „Kynda“ den Anschluß an diese Entwicklung im Zerstörerbau der anderen Marinen erreicht hat. Auf den neuen Fahrzeugen der „Kynda“-Klasse gibt es, wenn man die hervortretenden Aufbauten von vorn nach achtern betrachtet, Ujagd-Raketenwerfer, Starter für Schiff-Luft-Flugkörper, Starter für Schiff-Land-Flugkörper, Führungsradaranlagen für diese beiden Flugkörpertypen, Radaranlagen, Ujagd-Torpedorohre, Feuerleitanlagen für die Flak, nochmals Starter für Flugkörper Schiff-Land, sowie auf dem Heck einen Hubschrauber-Landeplatz. Die neuen Zerstörertypen der genannten Marinen unterscheiden sich in der Massierung ihrer Waffenausrüstung (Flugkörper, Artillerie, Ubootsabwehrwaffen) nicht sehr stark voneinander; der Hubschrauber hat offensichtlich auf diesem Schiffstyp seinen Platz gefunden. Allgemein scheint man überall festgestellt zu haben, daß man sich nicht vor die Entscheidung „Rakete oder Artillerie“ stellen darf, sondern den Weg Artillerie und Rakete gehen muß.

NATO - Seemacht

Die Seerüstung der NATO ist etwa viermal so groß wie die der Ostblockstaaten. Die amerikanische Marine allein verfügt über mehr als 50 Flugzeugträger, etwa 40 Kreuzer, rund 380 Zerstörer, 340 Geleitfahrzeuge, 150 konventionelle Uboote, etwa 28 kernenergiegetriebene Uboote, 240 Minensucher, 240 Landungsfahrzeuge und zahlreiche Hilfsfahrzeuge. Es wird überlegt, ob in Zukunft alle amerikanischen Einheiten über etwa 8000 ts Wasserverdrängung mit Kernenergieantrieb ausgestattet werden sollen.

Verlust der Thresher

Am 10. April hat die amerikanische Marine das atomgetriebene Uboot „Thresher“ mit 129 Menschen an Bord verloren. Es handelt sich um das größte Ubootsunglück in Friedenszeiten und um den Verlust des ersten Fahrzeugs mit dieser Antriebsart. Das Boot führte im Seegebiet etwa 250 sm östlich von Boston Tauchversuche durch und stand dabei von Zeit zu Zeit in Funkverbindung mit seinem Begleitschiff. Diese Verbindung ist dann abgerissen, das Uboot ist nicht wieder aufgetaucht. Die „Thresher“ war ein U-Jagd-Uboot von 3732 ts Wasserverdrängung und 84 m Länge. Die Unterwassergeschwindigkeit soll mehr als 40 Knoten betragen. Am Untergangsort ist etwa 2500 m Wassertiefe. Die Ursache des Unglücks wird von einer Kommission untersucht. Verschiedenartige Vermutungen über die Unfallursachen sind aufgetaucht. Die amtlichen Stellen halten eine Explosion des Reaktors für ausgeschlossen. Nachdem das Begleitschiff das Verschwinden des Uboots erkannt hatte, wurde eine Suchaktion durch Flugzeuge, Überwasserschiffe und weitere Uboote eingeleitet. Fundstücke wie Handschuhe, Kork- und Kunststoffstücke werden daraufhin untersucht, ob sie von dem vermißten Uboot stammen. Fahrzeuge mit besonderen Ortungs- und Meßgeräten wurden herangeholt, um den Meeresboden abzusuchen. Das Tiefseetauchboot „Trieste“, mit dem der Forscher Piccard im

Marianengraben eine Tiefe von mehr als 10 000 m erreicht hat, wurde an der Westküste der USA auf einen Frachtdampfer verladen, damit es bei der Suche eingesetzt werden kann. Die „Trieste“ kann bei ruhigem Wetter bis etwa 12 Stunden tauchen und eine Strecke über dem Meeresboden abfahren. Wenn das verlorene Uboot geortet ist, könnten von der „Trieste“ Unterwasseraufnahmen gemacht werden. Es ist die Frage aufgetaucht, ob nach dem Verlust des Ubootes mit einer Atomverschmutzung des Tiefenwassers und späterhin größerer Seegebiete zu rechnen ist. Die Konstrukteure verneinen dies mit der Begründung, daß der Reaktor ausreichend gesichert ist. Die „Thresher“ wurde 1961 in Dienst gestellt. Das in Dienst befindliche Uboot „Tinosa“ und gerade fertiggestellte „Jack“ rechnen zur „Thresher“-Klasse. Der Bau dieser Serie soll fortgesetzt werden. —R—

gehört, gesehen, festgehalten

Eine Sanierung der Weltramschiff-tonnage
die zur Zeit ihre fixen Kosten nur zum Teil einfahren kann, soll durch eine internationale Vereinbarung aller Trampreeeder in Angriff genommen werden. Aus den Geldern für Aufnahmegebühr, Jahresbeitrag und monatlichen Abgaben von fahrenden Schiffen sollen Abwrack- und Auflageprämien für veraltete Tonnage gezahlt werden. Ziel ist, auf diese Weise Angebot und Nachfrage zugunsten tragbarer Raten auszugleichen.

Das Meer wird kleiner

Die Faröer-Inseln werden die geplante 12-Meilen-Fischerei-Zone mit Wirkung vom 12. März 1964 einführen, wie jetzt aus Kopenhagen verlautete.

Feuerschiff Kiel

soll durch einen Leuchtturm ersetzt und der Lotsenversetzdienst in der Kieler Förde neu organisiert werden.

Die „Savannah“

wird nach amtlichen Verlautbarungen vermutlich am 18. Juni in Bremerhaven und am 25. Juni in Hamburg erwartet.

Bis zu 1000 DM Geldstrafe

haben in Zukunft Schiffsführer zu erwarten, die vorsätzlich oder fahrlässig die vorgeschriebenen Eintragungen in das Öltagebuch unterlassen oder wahrheitswidrige Eintragungen machen. Das geht aus der Neufassung des Artikels 6 des „Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl“ hervor.

Die höchsten Schiffsverluste seit 1929

wurden im Jahre 1962 mit 124 Schiffen und einer Tonnage von 507 530 BRT laut Bericht des Verbandes der Schiffsversicherungen in Liverpool registriert.

Trauriger Streik legt durstige Kehlen trocken

In Schweden streikten kürzlich die Angestellten, die im staatlichen Alkoholmonopol die Spirituosen verteilen. Folge: Nur ganz vereinzelt hatten Spirituosenengeschäfte noch geöffnet, und was sie anboten, war nur noch Bier. Nach Beendigung dieses menschenunfreundlichen Streiks, der sieben Wochen andauerte, waren in der darauffolgenden Nacht allein in Stockholm sämtliche verfügbaren Polizeiwagen unterwegs, um Betrunkene aufzusammeln. Denn ein Stoßgeschäft von 200 000 Flaschen Alkohol hatten die Spirituosenverkäufer am vorhergehenden Nachmittag zu bewältigen.

Vis á vis
der
Niagara-
fälle

Toronto



Im Gebiet der großen Seen, mitten im Herzen Kanadas, liegt Toronto. Mit 696 555 Einwohnern ist es die Hauptstadt der Provinz Ontario (die im englisch-französischen Krieg 1755—63 an England fiel) und die zweitgrößte Stadt des Landes.

Der Großschiffahrtsweg nach Toronto führt vom Atlantischen Ozean durch den St. Lorenz-Strom, vorbei an Quebec und Montreal, bis zum Ontario-See. Das mit einem Kostenaufwand von 300 Millionen Dollar am St. Lorenz-Strom und den Großen Seen geschaffene Kanalnetz weist stärkeren Schiffsverkehr auf, als irgend ein anderes in der Welt. Der St. Lorenz-Seeweg und der Welland-Kanal überwinden einen Höhenunterschied von zusammen 170 Metern. Er verbindet den Ontario- mit dem Erie-See und umgeht die 64 km langen, 80 Meter breiten Niagara-Fälle in der Länge von 27 Meilen mit acht Schleusen. (Kanada verfügt über ein Drittel des gesamten Süßwasserbestandes der Erde!) Aber erst nach 1959, der Vollendung des neuen St. Lorenz-Seeschiffahrtsweges (mit sieben Schleusen und 70 Metern Höhenunterschied) wurden die bis dahin unbedeutenden Binnenhäfen wie Toronto, zu beachtlichen Seehäfen.

Der Hafen von Toronto

Ist vom 15. April bis 20. Dezember offen. Später verhindert zu starken Eisgang den Schiffsverkehr. Dann müssen die berühmten Canadian-Pazifik-Railway und Canadian-National-Railway die guten Highways (Autostraßen) und die beiden Flughäfen (Kanada war ein Bahnbrecher in der Entwicklung des Luftfrachtverkehrs!) die Hafentransportarbeiten solange übernehmen. Denn Toronto ist in erster Linie Handelsplatz für Landwirtschaft, Gold, Eisen, Kupfer, Nickel und Pelztiere. Alles läuft beim Transport dort zusammen. Der Distrikt Ontario hat allein eine jährliche Erzproduktion von 800 Million Dollar und eine Industrie-Produktion von 200 Millionen. Außerdem bestreitet Ontario 90% der Kanadischen Auto-Industrie. Kanadas drei große Goldminen liegen ebenfalls in diesem Distrikt. Daher ist vielleicht

verständlich, daß Toronto das größte Bank- und Finanz-Zentrum des Britischen Empires ist. Das Gold wird in 50 000 Dollar-Barren gegossen und verladen.

Die Attraktion

Toronto hat einen natürlichen Hafen mit aufgebaggerter Zufahrt vom Ontario-See. Tiefgangsbeschränkung, wie für's gesamte Kanal-System: Neun Meter! Das Becken ist groß, sodaß auch die eigens für Fahrten auf den inneren Seen konstruierten sehr langen und breiten Frachter mit einer Tragfähigkeit bis zu 25 000 Tonnen gut darin manövrieren können. Neben einem Schwimmkran, der bis zu 50 Tonnen trägt, befindet sich hier im Hafen noch eine ganz besondere „Kran-Attraktion“, für nicht weniger als 400 000 Dollar. Es ist ein stationärer Schwermkran, der Schwermstücke bis zu 300 Tonnen bewältigt. Dieser Herkules aus Stahl brachte es beim Test sogar auf eine Beförderungsmenge von 450 Tonnen; 150 Tonnen über dem Eichwert. (Dagegen trägt Hamburgs größter Kran, allerdings ein Schwimmkran, nur 200 Tonnen.)

The Queen City of Canada

wie Toronto auch genannt wird, ist eine Stadt, die um die Jahrhundertwende noch völlig unbedeutend war. Doch wie Pilze schossen die Gebäude aus der Erde, und man sagt: Es ist eine der schnellst gewachsenen Städte der Welt. Toronto hat die einzige U-Bahn Kanadas und schmückt sich mit einer achtspurigen Prachtstraße, der University Avenue, einer durch und durch englischen City. In dieser „ländlichen“ Hafenstadt leben Einwanderer mit 18 verschiedenen religiösen Bekenntnissen. Sie kommen aus Holland, Litauen, Polen, dem Baltikum, Schottland, Irland, Italien, Frankreich, England und nicht zuletzt aus Deutschland. Landessprache: Englisch! Man huldigt der Königin von Kanada, Elisabeth II. von England. Ein Platz des Fleißes vieler Nationen, die hier eine neue Heimat fanden. Toronto ist Erzbischofssitz und hat die größte Universität Kanadas.

Sonntags sind Vergnügungsstätten geschlossen. Die Menschen gehen zur Kirche. — Ihre Häuser sind im georgianischen und Regentschafts-Stil erbaut. Gotische und klassizistische Einflüsse an Fassaden vieler öffentlicher Gebäude bilden jedoch einen Teil der Tradition der Alten Welt. Sehenswert sind: Queen Elizabeth Monument, Königliches Museum und die „Casa Loma“, eine alte Burg. Seit 1962 existiert ein elegantes Theater, das „O Keef Auditorium“. Das Superneueste von Downtown, dem Industrieviertel Torontos, ist aber das 19stöckige ESSO-Haus mit einem riesigen Gemälde von R. York Wilson, das die Entstehungsgeschichte des Öls von der prähistorischen Zeit bis jetzt darstellt. Die Post wird in diesem Bürohaus nur noch durch ein Electronic-Memory-System (Elektronengehirn) in jede Abteilung gesteuert.

Romantik am Rande Torontos

sind die Niagara-Fälle. Hochzeitsreisende aus den USA und Kanada machen auf der Fahrt dorthin aus geschäftiger Prosa der Industrie- und Handelsstadt Poesie. Sie sind es, die Gegensätzliches heraufbeschwören. Denn sie schwirren durch Toronto, bevor, oder nachdem, sie das Ziel ihrer Träume — die Fälle — erreichen. Es führt sie am Ende des Ontario-Sees über die Skyway Bridge bei Burlington,

Einmal im Jahr ist Toronto „Stadt-Star“

Im Herbst zur Zeit der Canadian-National-Exhibition! Das ist die größte landwirtschaftliche Ausstellung der Welt mit landwirtschaftlichen Produkten aus aller Herren Länder. Überdimensionale Ausmaße haben Aufbauten, Tribünen und Attraktionen. Es gibt Pferderennen, Blumenkorsos, Feuerwerk, von früh bis spät, Musik im Freiluft-Pavillon und Umzüge. 1956 hatte man Churchill in Lebensgröße aus reiner Butter geformt, dem natürlich auch die Riesenzigarre nicht fehlte. Haupteingang zur Ausstellung ist das Princess Gate im Künstlerviertel, ähnlich gewaltig wie das Brandenburger Tor. Der ganze riesige Komplex liegt vor der malerischen Kulisse des Ontario-Sees.

Magdalena Ahlers

SEE

WETTER DES DEUTSCHEN WETTERDIENSTES

AMT

Von Heinrich Schopper

Dieses Amt beschäftigt sich vornehmlich mit der Beantwortung von 5 Fragen:

1. Wie ist das Wetter?
3. Wie war das Wetter zu einem zurückliegenden Zeitpunkt?
4. Mit welcher Häufigkeitsverteilung treten die einzelnen Wetterelemente auf?
5. Wie wirkt sich das Wetter aus?

Darüber hinaus arbeitet man im ehrwürdigen Gebäude der alten Hamburger Seefahrtsschule an der Meeres-, der technischen, der Wetterkunde der überseeischen Länder und der Laderaum-Meteorologie. Die Geschichte dieses traditionsreichen und gerade für unsere Seefahrt so besonders wichtigen Instituts lief bis nach Ende des zweiten Weltkrieges mit der des Deutschen Hydrographischen Institutes („Kehrwieder“ brachte eine ausführliche Serie), der vormaligen Deutschen Seewarte, zusammen.

Wetterbeobachtung

8 Millionen Tagebucheintragen aus fast 100 Jahren warten noch auf Auswertung

14 weitere Millionen Beobachtungen stehen in einer riesigen Kartothek von Lochkarten jederzeit zur Verfügung.

Am internationalen Wetterbeobachtungsdienst auf See waren im Jahre 1962 in der Welt insgesamt fast 4000 mit amtlichen Instrumenten ausgerüstete Schiffe beteiligt. Davon sind 300 (7½ %) westdeutsche Schiffe. „Hilfsschiffe“ im Sinne des Wetterdienstes werden die emsigen Bienen genannt, die mit bordeigenen Instrumenten beobachten. Darunter sind 31 deutsche Handelsschiffe. Immer freiwillig und unentgeltlich, idealistisch also in einer materialistischen Zeit, beweisen rund 1300 deutsche Nautiker auf unseren Handelsschiffen, daß auf See noch die weltweite Solidarität hochgehalten wird, die bereit ist, zu geben, ohne daß Zug um Zug eine Gegenleistung erwartet wird.

Ohne diese Freiwilligen würden die 71 Prozent der Erdoberfläche, die von Wasser bedeckt sind, wettermäßig fast unbeobachtet und unbeachtet bleiben. Unentbehrlich sind diese Meldungen von See her. Weder der Seewetterdienst noch irgendein Wetterdienst an Land könnte ohne diese Helfer auf so hohem Stand gehalten werden, wie es heute der Fall ist.

Die große, zyklonendurchstürmte Wetterküche des Nordatlantik beispielsweise wäre dann für den gesamten westeuropäischen Kontinent eine wahre Hexenküche. Kein Mensch wüßte etwas darüber oder könnte sogar vorhersagen, was auf diesem für einen ganzen Kontinent wetterbestimmenden Meeresteil zusammengebraut wird. Glücklicherweise ist gerade der Nordatlantik das Meer, das die meisten Beobachter durchfahren. Fast weiße Flächen hingegen in der Geographie des Wetterbeobachtungsnetzes zeigen heute noch andere Ozeane. Zwischen Afrika und Australien beispielsweise geht eine

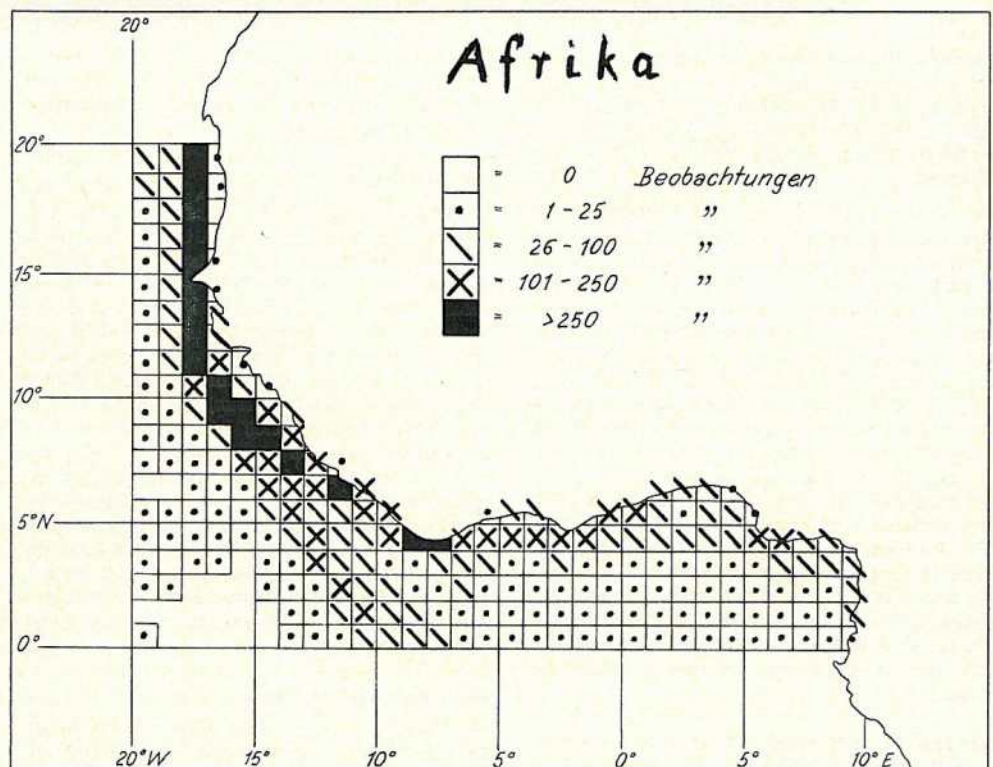
Wieviele Bekanntschaften, ja wieviele Ehen wären nicht zustande gekommen, wenn man, anstatt über das Wetter anzuknüpfen, schon gewußt hätte, daß es eine Telefonnummer gibt, über die man sofort genaue Auskunft über das Wetter erhalten kann. Unser Seewetteramt kann heute Wettervorhersagen geben, die zu 85 Prozent aus Treffern bestehen, die verlässlich sind.

riesige Lücke in der Beobachtungsdichte auf Konto des Suezkanals.

Erst nach dem Ersten Weltkrieg brachte die Funktelegraphie den Wetterdienst entscheidend voran. Die Deutsche Seewarte arbeitet im organisierten Geben und Nehmen seit dem 1. September 1924. Bereits 1927 ging schon die stattliche Zahl von 2600 verschlüsselten Wettermeldungen (verschlüsselte „Schiffsobse“) ein. 10 Jahre später konnte man schon 54 Meldungen pro Tag empfangen, entschlüsseln, auswerten und als Wetterberichte und Vorhersagen wieder an die gesamte Seefahrt zurückstrahlen. Heute zeugen 30 000 eingehende Seeobse im Jahr von dem Beobachtungsfleiß auf See.

Doch was sich in diesen Zahlen ausdrückt, so imponierend es sich schon ausnehmen mag, ist

lich in Lochkarten gespeichert zur Auswertung zur Verfügung. Heute enthält dieses größte nationale Archiv 14 Millionen Lochkarten mit auf See angestellten und in Schiffstagebüchern eingetragenen Beobachtungen. Mit diesen Lochkarten und den dazugehörigen Hollerithmaschinen kann man schon einen sehr eindrucksvollen Wetterzauber veranstalten. In der nächsten Folge dieser Serie wird auf die Erforschung des Wetters und der Klimaverhältnisse einzugehen sein. An dieser Stelle sei nur die erstaunliche Tatsache erwähnt, daß der *Welt-Seeklima-Atlas*, den die US-Navy benutzt, zu 37 Prozent auf deutschem Beobachtungsmaterial aufgebaut ist. Das ist mit Abstand der größte Beitrag aller seefahrenden Nationen zu diesem Werk. Was hier vorliegt, ist eine wahrhaft großartige Leistung von vorbildlichem Hand-in-Hand-arbeiten in Richtung



Die Verteilung der Beobachtungen in den 10°-Feldern 038, 002, 001 und 036. Es sind alle im Lochkarten-Archiv vorhandenen März-Beobachtungen aus den Jahren 1900 bis 1948. Die Verteilung der Beobachtungen sieht in Wirklichkeit aber anders aus. Die Abbildung zeigt als Beispiel, daß das Schwergewicht der Beobachtungen naturgemäß auf den Schifffahrtsrouten liegt; es gibt aber Zehngradfelder, wo bis heute nur wenige oder sogar überhaupt keine Beobachtungen sind.

noch lange nicht alles, was die Schiffe dem Seewetteramt an Ernte einbringen. In diesen Zahlen sind nämlich die Beobachtungen ausländischer Küstenfunkstellen sowie die nicht abgesetzten sondern nur in das meteorologische Tagebuch eingetragenen Beobachtungen noch nicht mitgezählt. Denn diese Tagebücher enthalten mehr als den fünffachen Jahressatz der durch Funktelegramme übermittelten Beobachtungen. Es sind 160 000. Bei der Addition solcher Ziffern wird das Seewetteramt zum Millionär. Bereits bei Kriegsende standen 7 Millionen Tagebuchbeobachtungen fein säuber-

See/Land und umgekehrt in weltweitem Rahmen.

● Nun mag es fast unglaublich klingen, daß noch weitere 7 Millionen unausgewerteter Beobachtungen in alten Schiffstagebüchern auf vergilbten Blättern im Seewetteramt darauf warten, für die wissenschaftliche Klimaforschung ausgewertet zu werden. Nur die Tatsache, daß es sich bei diesen astronomischen Zahlen um die Sammlung aus fast einem Jahrhundert handelt, gibt annähernd eine Erklärung für diesen ungehobenen und

Mon.

nur zum Teil erst umgemünzten wetterwissenschaftlichen Schatz.

Warum noch 7 Millionen kostbare Wetterbeobachtungen brachliegen, ist eine Frage, die sich mit einem zeitbedingten und einem für eine gewisse Situation bezeichnenden Wort beantworten läßt: Personalmangel, Geldmangel.

Ein Beinbruch führte zur meteorologischen Navigation

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts brach sich ein wackerer amerikanischer Nautiker bei einem Postkutschenunfall ein Bein. Eine Postkutsche ist nun einmal nicht der richtige Untersatz für einen Seemann. Jedoch für ganze Generationen nachfolgender Seefahrer auf allen Weltmeeren sollte dieser Beinbruch zum Auftakt für die moderne meteorologische Navigation werden. Denn aus diesem seuntauglich gewordenen Seemann wurde ein Archivar im amerikanischen Marineministerium. Dort entdeckte er in den Schiffstagebüchern gelegentlich eingestreute Notizen über besondere Wettererscheinungen auf See. Je mehr er sie studierte, desto mehr faszinierten sie diesen amerikanischen Seemann namens Maury. Diesem heute berühmten Mann kam damals eine Idee, eine Idee, die ihm keine Ruhe mehr ließ, bis er den Wetterbeobachtungsdienst auf See organisiert hatte. Auf der Internationalen Maritimen Konferenz in Brüssel 1853 wurde Maury's Idee zur internationalen Institution. Ab 1875 schaltete sich die Deutsche Seewarte in diesen nunmehr organisierten Beobachtungsdienst der Seeleute ein. Heute betreut das Seewetteramt den deutschen Teil an diesem wichtigen internationalen System der ständigen Kontrolle der atmosphärischen Vorgänge über den Ozeanen. Die Weltorganisation für Meteorologie ist heute ein Fachorgan der UNO mit Sitz in Genf. Ihr sind 120 Staaten angeschlossen, unter ihnen auch die Sowjetunion. Die internationale Verständigung, die Zusammenarbeit und der rege Austausch sind äußerst zufriedenstellend für alle Beteiligten. Zu ihnen gehören auch die Seeleute.

Wacht.	Gl.	Gen. Cours.	Abtr.	Bek. Cours.	Meilen.	Winde.	Bemerkungen.
A	8	NNO	÷	N ₂ O	12	Off.	Mating stand mit Schiff
P	8	N ₂ O	÷	N ₂ O	10	S	auf dem Wasser allein Lief Original bei Pumpen
E	8	N ₂ O	÷	N ₂ O	19	Off.	im Aufwachen in die Nacht schliefen
H	8	NNO	÷	NNO	8	S	12 und 1 Uhr das Schiff kleinerrichtete
D	8	N ₂ O	÷	Nord	7	Q ₂ N	über Bord wieder
V	8	NNW	÷	NNW	7	NO	Mating stand mit Schiff auf See
Der General-Cours ist NNEO Distance 15 ¹ / ₄ Meilen							
Abgef. Breite		N 26° 48'		Abgef. Länge		71° 0'	
Veränd. Breite		N 1° 0'		Veränd. Länge		0° 13'	
Gemuthm. Breite		N 26° 48'		Gemuthm. Länge		70° 47'	
Observ. Breite		N 26° 52'		Observ. Länge		70° 47'	
							Wacht von Grew Mating Wacht von Grew Variation 2° N über
Miting'sch. d. 18 July 1858.							

Dieser 125 Jahre alte Journalauszug, einer von 8 Millionen, ist des Betrachtens wert. Nach einer Bemerkung über Wind- und Segelführung, übrigens mit gestochener deutscher Schrift und eigenwilliger Orthographie, folgt die lapidare Eintragung: zwischen 12 und 1 Uhr Sprang der Koch Heinrich Mating über Bord, Sahen ihn nicht wieder.

Eine Frage an die Oldtimer unter unseren Lesern: Was bedeuten die großen Buchstaben der Wachbezeichnung unter der ersten Rubrik „Wacht“?

Entscheidung steht nunmehr endgültig fest, daß die aufzuwendenden Kosten für die Schiffingenieurschule Werbungskosten, d. h. Kosten für die Berufsbildung, und bei der Berechnung der Lohnsteuer abzusetzen sind.

Auch für die Seefahrtsschüler möglich

Bislang stehen die Seefahrtsschüler in steuerlicher Beziehung abseits. Die Finanzämter haben den Besuch der Seefahrtsschule nicht als Berufsbildung anerkannt, da sie darauf verweisen, die Ausbildung zum Matrosen sei keine abgeschlossene Berufsbildung, auf der der Seefahrtsschüler aufbauen könne. Diese Rechtsauffassung hat nunmehr das Bundessozialgericht, das in höchster Instanz über sozialrechtliche Fragen wie Rentenansprüche usw. zu entscheiden hat, als unrichtig verworfen. Die Matrosenlaufbahn, die mit der Matrosenprüfung endet, ist eine abgeschlossene Berufsbildung. Der Matrose kann als Matrose weiter fahren, Bootsmann, dem Meister im Handwerk vergleichbar, werden oder aber die Schiffsoffizierslaufbahn einschlagen und zur Seefahrtsschule gehen. Damit liegen die gleichen steuerlichen Voraussetzungen für den Seefahrtsschüler vor, wie sie auch für den Besucher einer Schiffingenieurschule gegeben sind. Die Kosten für die Seefahrtsschule müssen in der Zukunft ebenfalls als Werbungskosten steuerlich anerkannt werden, damit sie bei der Berechnung der Lohnsteuer im Lohnsteuerjahresausgleich berücksichtigt werden können. Wahrscheinlich wird jedoch auch in diesem Fall ein mutiger Seefahrtsschüler die Initiative selbst oder durch seine Berufsvertretung ergreifen müssen, um die bisher unrichtige Rechtsansicht der Finanzämter mit einer Entscheidung der Gerichte zu widerlegen.

Auf Privatkurs

Der Seemann und die Steuern

Wichtiges Urteil der höchsten deutschen Instanz

Steuern an das Finanzamt zu zahlen, ist eine unumgängliche aber keineswegs angenehme Sache. Daher ist jeder bestrebt, Mittel und Wege zu finden, um die ohnehin nicht geringen Steuerabzüge etwas niedriger zu halten. Die Steuergesetze sehen zu diesem Zweck die Möglichkeit vor, sogenannte Werbungskosten, die der Steuerzahler zur Erhaltung oder Verbesserung seines Arbeitseinkommens aufwendet, von dem steuerpflichtigen Einkommen (Arbeitslohn) abzuziehen, so daß für diese Beträge keine Steuern zu zahlen sind. Für Lohnsteuerzahler erkennt das Finanzamt einen Pauschalbetrag von DM 564,— als Werbungskosten an und zieht ihn von dem lohnsteuerpflichtigen Arbeitseinkommen ab, ohne daß der Steuerzahler nachweisen muß, tatsächlich diesen Betrag für Werbungskosten ausgegeben zu haben.

Wenn der Steuerzahler dem Finanzamt nachweisen kann, daß er im Kalenderjahr mehr Aufwendungen für Werbungskosten hat machen müssen, als in dem Pauschalbetrag von DM 564,— enthalten sind, so erhält er im Lohnsteuerjahresausgleich die zuviel gezahlten Steuern zurück.

Als Werbungskosten erkennt das Gesetz alle Aufwendungen an, die der Steuerzahler für seine Berufsbildung macht. Der Gegensatz zur Berufsbildung ist die Berufsausbildung. Danach muß der betreffende

Steuerzahler bereits eine abgeschlossene Berufsausbildung haben, um sich in seinem Beruf fortbilden zu können.

Es war lange streitig, ob der Besuch einer Schiffingenieurschule der Berufsbildung des Schiffingenieurs oder der Berufsausbildung dient. Handelt es sich hierbei um Berufsbildung, so ist der Schiffingenieur berechtigt, seine Kosten für die Schule im selben Jahr von dem lohnsteuerpflichtigen Einkommen abzusetzen.

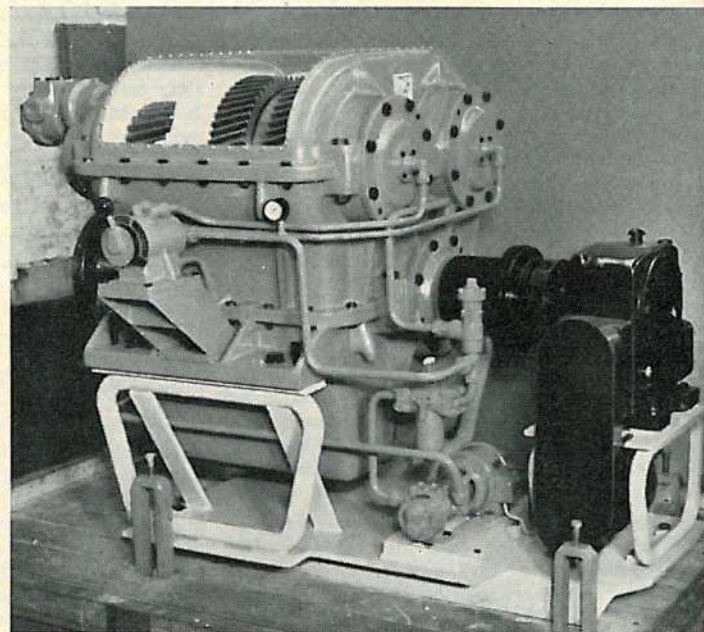
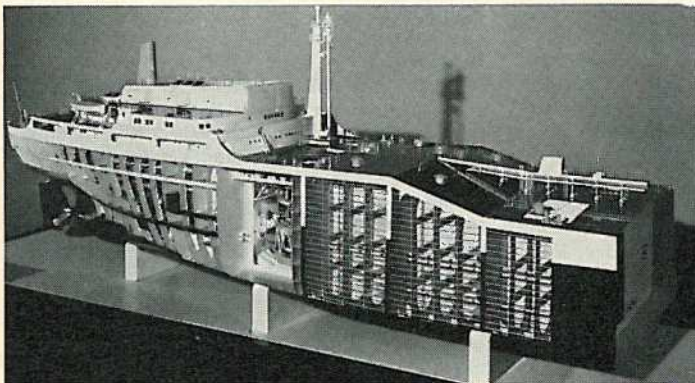
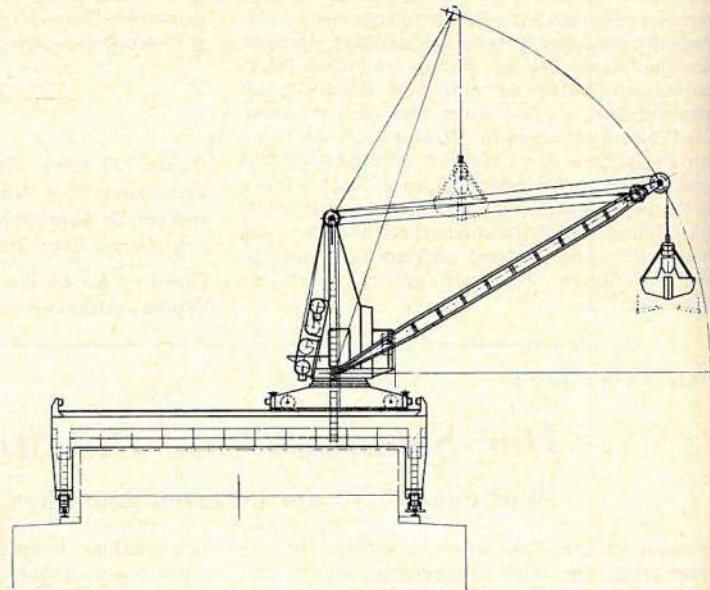
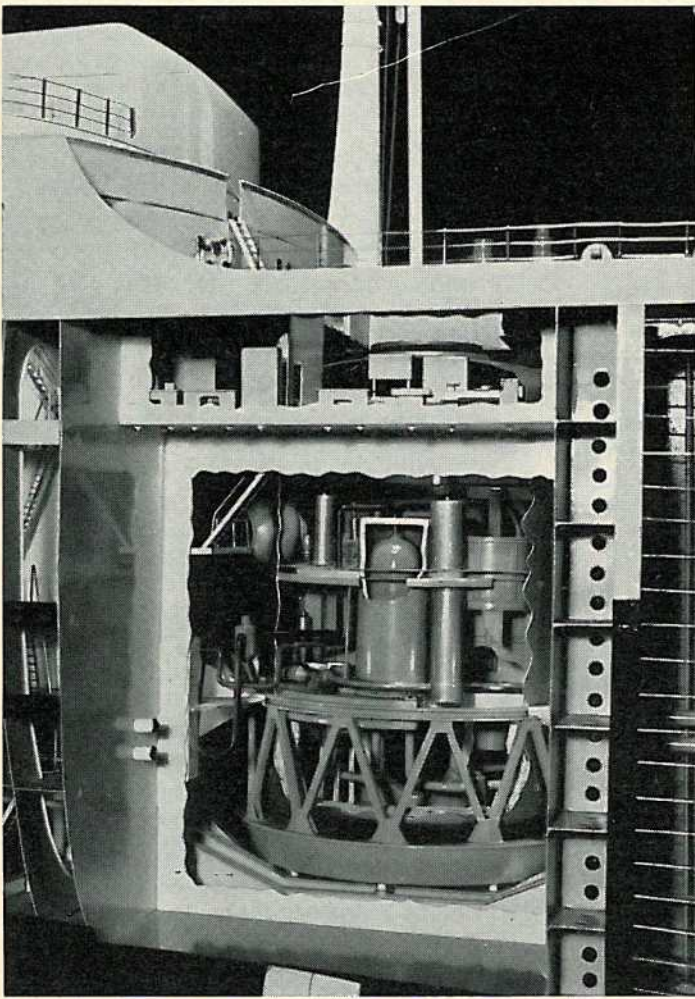
Kosten für Schiffingenieurschule können von der Lohnsteuer abgesetzt werden

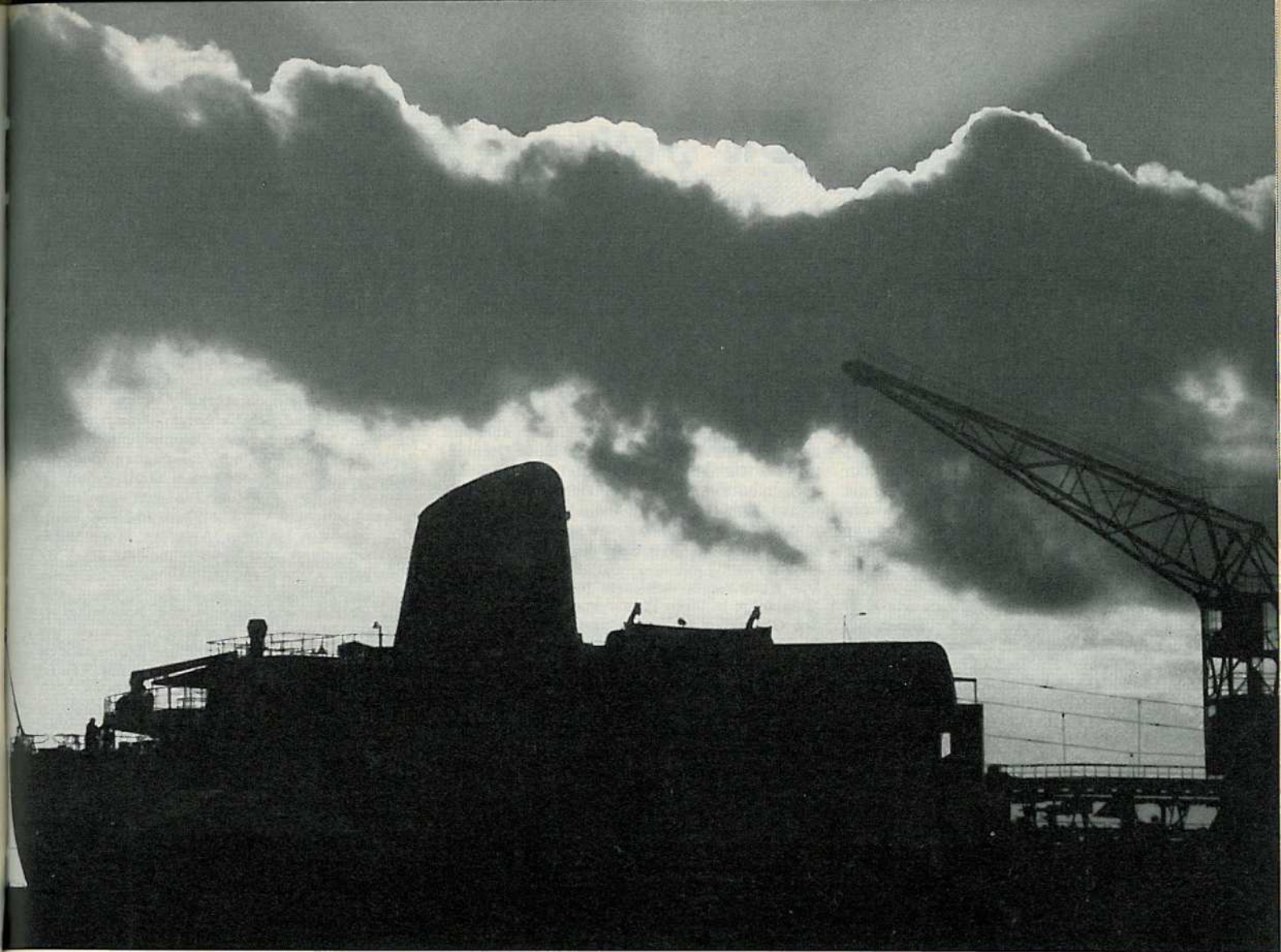
Der Bundesfinanzhof, das höchste deutsche Gericht für Entscheidungen in Steuerangelegenheiten, hat in einem Urteil vom 24. August 1962 (abgedruckt im Bundessteuerblatt 1962 III Seite 489) anerkannt, daß sich der Schiffingenieur mit dem Besuch einer Schiffingenieurschule in seinem Beruf fortbildet. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, daß der Schiffingenieur mit dem Abschluß seiner Maschinenschlosserlehre einen vollwertigen Lebensberuf erhalten hat, der es ihm erlaubt, die verschiedensten Möglichkeiten der Fortbildung zu ergreifen. Statt einer Schiffingenieurslaufbahn hätte der Schiffingenieur auch die Meisterprüfung im Maschinenschlosserhandwerk ablegen oder als Maschinenschlossergeselle weiter arbeiten können. Nach dieser



HANNOVER-MESSE 1963

Auf 590 qm Ausstellungsfläche (unser Luftbild) stellten vom 28. April bis 7. Mai vor allem die Industrien des Maschinen- und Apparate-Baues der Elektrotechnik sowie die Gruppe Stahl und Eisen, Chemie und Kunststoffe, Feinmechanik, Optik und Werkzeuge aus 26 Ländern aus. Allein auf dem Sektor der Schiffbautechnik waren mehrere hundert Aussteller vertreten. Erzeugnisse für Bau und Ausrüstung von Schiffen, Produktionsmittel, Investitionsgüter, Werkzeuge und fördertechnische Ausrüstungen für die Werftindustrie, Hafeneinrichtungen und ganze Massengutumschlagsanlagen boten allein den an der Schifffahrt Interessierten ein eindrucksvolles Bild technischen Angebots und technischen Fortschritts. Unsere Fotos zeigen das Modell eines Tankschiffes von 47 500 tdw mit einem Siemens-Druckwasser-Reaktor von 20 000 WPS (unten links). Den Druckwasser-Reaktor allein, so wie er bei dem inzwischen bei den Kieler Howaldts-Werken in Auftrag gegebenen ersten deutschen und europäischen kernenergiegetriebenen Handelsschiff eingebaut wird, zeigt unser Foto links Mitte. Rechts ist ein neuer 10-t-Greifer-Bord-Kran für Massengutschiffe von der Kampnagel A.G. skizziert. Ein Schiffswende-Untersetzungsgetriebe, Navilus G.U.W., mit neuer Lamellenbremse anstatt der bisherigen Bandbremse zeigt das Foto unten rechts.





Silhouette unter Wolken



Ab 30. April 1963 ist Fehmarn keine Insel mehr. An diesem Tage wurde die 963 Meter lange Fehmarnsund-Vogelfluglinien-Brücke von Bundesminister Dr. Seebohm dem Verkehr übergeben (unten). Am 14. Mai eröffneten Bundespräsident Lübke und König Frederik IX. von Dänemark mit Freigabe des Eisenbahnverkehrs endgültig diesen kürzesten europäischen Verkehrsweg von Sizilien bis zum Nordkap. „Bremen“ groß und klein, echt und als Modell, alt und neu, so liefen beide Schiffe am 18. April 1963 von Bremerhaven aus. Die eine nach New York, die andere auf eine sechstägige große Deutschlandreise. 5,7 Millionen Tonnen Güter beförderten die Schiffe einer Bremer Schwergutreederei auf 500 Reisen seit dem letzten Weltkrieg zum Persischen Golf. Unser Foto zeigt einen 185-Tonnen-Reaktor, nachdem er auf Damman-Reede (Pers. Golf) gelöscht wurde.





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

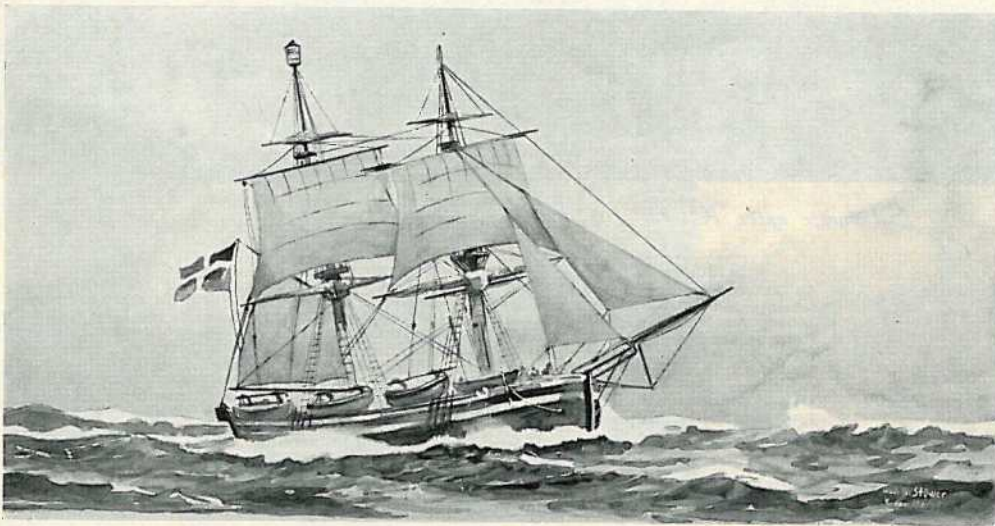
Die Flensburger Grönlandfahrer

Von Ludwig Dinklage

Jeder, der einmal in Flensburg war, wird sich des Compagnietors entsinnen, eines wuchtigen lehmgelben Bauwerks. Durchschreitet man vom Hafen aus das Tor, gelangt man in die Flensburger Altstadt mit seinen engen Gassen. Hier befanden sich einst die Lagerräume der „Königlich Dänischen Grönländischen Compagnie“, von der sich die Kaufleute der Stadt große Reichtümer versprachen. Man dachte an ähnliche Unternehmungen in Schleswig-Holstein wie in Friedrichstadt an der Eider, wo 1639 bereits ein Walfang-Unternehmen gegründet worden war, an Hamburg (1642), an Glückstadt (1671), an Tönning (1674), an Altona (1685), an Husum (1698), an Wyk auf Föhr (1702), an Sylt (1743). Und dann erst folgte Flensburg im Jahre 1750. Viel Erfolg war den meisten Grönlandfahrern nicht beschieden. Es fehlte an geeigneten

Die Flensburger Schiffsherren hielten aber zäh an ihren Plan fest. Zwei Jahre darauf schickten sie dasselbe Schiff wieder ins Eismeer, doch mußte es schon im Herbst nach Norwegen segeln. Von hier aus hatte es im Frühjahr den kürzeren Weg und sollte zuerst am Eis ankommen. Aber auch dieser Versuch schlug fehl.

Die Flensburger schienen jedoch trotz aller Mißerfolge in ihren Plan vernarrt zu sein. Was den Glückstädtern, den Elmshornern oder den Hamburgern gelang, mußte doch auch von den Flensburgern zu schaffen sein. 1839 gründeten also drei mutige Männer, Nikolaus Petersen jun., Fedder Mommsen und Andreas Lützen Andersen, eine Grönland-Compagnie, die gleich vier Schiffe ins Eismeer schickte. Die sehr großzügig aufgebaute Gesellschaft besaß recht bald eine stattliche Flotte. Aber es waren alles



Schiffen, an erfahrenen Kapitänen und weiterhin spielten die politischen Verhältnisse der damaligen Zeit und der Konkurrenzkampf der einzelnen Flotten untereinander eine große Rolle.

Die Chronik vermeldet, daß im Jahre 1750 ein Flensburger Grönlandfahrer hier 130 Quardelen Speck landete. 1753 hatte die „Königlich Dänische Grönländische Compagnie“ bereits drei Schiffe und 1758 schon sechs Eismeerfahrer, die allerdings nur eine magere Beute von 380 Quardelen Speck heimbrachten. 1759 segelten wieder nur drei Schiffe ins Eismeer und 1765 schließlich nur noch eins, das 38 Quardelen Speck löschte. Der Flensburger Kaufmann Nikolaus Stuhr machte 1767 noch einen Versuch mit einem Neubau, der „Nikolaus“, doch machte dieses nur eine Reise. Genau so wenig Erfolg schien 1775 ein anderer Kaufmann gehabt zu haben. 1789 stellte man die Grönlandfahrten gänzlich ein. Die letzten Fangschiffe fuhren von Glückstadt aus und löschten auch hier ihre Ladung.

1820 wurde noch ein Versuch unternommen, doch kam das Schiff fast leer wieder zurück.

Schiffe, die man aus der Rum- und Zuckerfahrt herausgeholt hatte. Mit diesen Westindien-Reisen hatte die Flensburger Kaufmannschaft recht viel Geld verdient.

Das größte Schiff, nicht nur der Compagnie, sondern auch der ganzen Flensburger Flotte, war das Vollschiß „Tistelholz“ von 160 dänischen Commerzlasten zu je 6000 Pfund. Weiterhin besaß das Unternehmen drei Barken, nämlich „Festa“, „Apollo“ und „Perle“, und endlich noch sieben Briggs, darunter „Junger Martin“, „Genius“, „Seeblume“, „Die Hoffnung“, „Fortuna“ und weitere zwei Fahrzeuge, deren Namen in Vergessenheit geraten sind. Die „Fortuna“ mit rund 60 dänischen Commerzlasten war das kleinste Schiff der Flotte.

Da fast alle Schiffe in der westindischen Rum- und Zuckerfahrt beschäftigt waren, mußten sie noch mit besonderen Eisverstärkungen versehen werden. So erhielten sie vom Kiel bis Oberkante der Berghölzer eine zweite Plankenlage aus Tannenholz, die sogenannte Nagelhaut. Der Bug vom Vorsteven bis zu den Fockrüsten wurde ebenfalls durch eine weitere Planken-

lage verstärkt, über die noch Eisenbänder gezogen wurden. Die Außenhaut wurde schwarz gestrichen. Um das Aussehen etwas gefälliger zumachen, gab man ihnen ein paar weiße Fancystriche in Höhe des Decks oder des Schanzkleides.

Von großer Wichtigkeit war die Zahl der Boote. Die „Tistelholz“ führte allein neun Schaluppen und zwar je vier an jeder Seite und eines am Heck. Eine Eigentümlichkeit war es auch, daß jedes Fangschiff eine besondere Farbe für seine Boote hatte, wie grün, rot, blau, gelb usw. so daß man immer leicht feststellen konnte, welche Boote am Eis lagen, und wer zu welchem Grönlandfahrer gehörte.

Außerordentlich stark war die Besatzung. 30 bis 50 Mann waren die Regel, und das Vollschiß wird eine noch stärkere Mannschaft gehabt haben. Die Schiffsführer — man nannte sie hier wie anderswo Commandeure; denn Schiffer durfte sich nur der nennen, der das Bürgerrecht der betreffenden Stadt besaß — stammten zum größten Teil von den nordfriesischen Inseln, von Föhr, Amrum, Sylt, Röm, Fänö oder den Halligen. Auch die Steuerleute, die Harpunierer und Speckschneider, die Vorleute beim Abspecken, beim Flensen, des Wals oder der Robben, waren of Inselfriesen. Die Unteroffiziere wie Zimmerleute, Segelmacher, Böttcher, Schmiede, Barbieri, die auch als Wundärzte Dienst taten, und die Köche kamen aus Flensburg und dessen Umgebung. Unter den Matrosen gab es viele Westfalen und „Lipsker“, die heute noch zu den Besatzungen der Heringslogger gehören.

Die Commandeure verdienten recht gut. Es waren gesuchte Leute, nicht nur auf den schleswig-holsteinischen, sondern auch auf den Hamburger, Emdener und holländischen Grönlandfahrern. Selbst auf spanischen Südseefahrern gab es friesische Commandeure. Bei den übrigen Offizieren und Mannschaften war die Monatsheuer sehr niedrig. Erst der Anteil am Fang, der prozentual nach dem Dienstgrad ausgerechnet wurde, lohnte die Beschwerlichkeit der Reise. Um 1850 bekam ein Obersteuermann eine Monatsgage von 14 Talern Courant. Das sind umgerechnet 50,40 Mark. Ein Vollmatrose erhielt nur die Hälfte.

Die Verpflegung war genau so eintönig wie auf allen übrigen Handelsschiffen. Zum Frühstück gab es Graupen mit etwas Butter. Dann folgten mittags graue Erbsen mit Salzfleisch, gelbe Erbsen mit Salzfleisch, Bohnen mit vielleicht sogar Sauerkraut gegen den Skorbut. Der Skorbut war die gefürchtetste Krankheit der Grönlandfahrer. Auf dem Eis gab es ein probates Mittel dagegen: man schlürfte das Blut der eben getöteten Robben. Kaffee konnte man nicht an Bord. Wer auf diesen Luxus nicht verzichten wollte, mußte sich selbst einen Kessel und die nötigen Kaffeebohnen mitbringen.

*

Im Frühjahr mußte man möglichst als erster am Eis sein, um nicht das Nachsehen bei den Robbenherden zu haben. Die dänische Regierung zahlte eine Prämie an jeden Grönlandfahrer, der bis zum 6. März die Flensburger Förde verlassen hatte. Das gab jedesmal ein Hasten und Jagen, um in den Besitz dieser Prämie zu kommen, doch oftmals machte ihnen das Wetter einen Strich durch die Rechnung, wenn die Förde noch bis in den März hinein voller Eis war, wie wir es auch im letzten Winter erlebten. Mit Äxten und Sägen ging die Mannschaft daran, sich eine Fahrrinne zu bahnen, durch die man dann das Schiff mit den vorgespannten Booten schleppete.

Gute Fänge haben die Flensburger selten buchen können. Die Schiffe waren zu alt und den Beanspruchungen im Eis trotz der vielen Verstärkungen nicht gewachsen. Die Norweger hatten ihre Fahrzeuge von vornherein für diesen Zweck gebaut. Sie waren nicht nur in den Verbänden stärker, sondern auch durch ihre Form den Eispriessungen besser angepaßt. So konnten sie

tiefer in das Eis eindringen, wo sie mehr Beute fanden, wohingegen die Flensburger am Eisrand bleiben mußten.

Die meisten Robben traf man in der Gegend von Jan Mayen, doch wechselten die Fangplätze oftmals je nach den Eisverhältnissen. Mitte März begann der Robbenschlag. Zu Tausenden kamen dann die Seehunde angeschwommen und ließen sich auf dem Eis nieder, wo die Hündinnen ihre Jungen warfen und säugten. Um diese Zeit aber waren meistens schon die Norweger da und auch die Grönlandfahrer von der Nordsee, die nicht nur den kürzeren Anmarschweg hatten, sondern deren Heimathäfen auch weniger unter dem Eis zu leiden hatten. War man jedoch rechtzeitig am Ort, dann waren tausend erschlagene Robben an einem Tag keine Seltenheit. Hatte man diese blutige Arbeit verrichtet, ging man daran, die Robben „abzubuffen“, ihnen das Fell abzuziehen und den Speck vom Körper zu trennen. Das Reinigen und Salzen der Felle war Arbeit des Barbiers mit seinen Helfern. Die Häute und der in Fässer verpackte Speck wurden dann unter Aufsicht der Steuerleute im Laderaum verstaut.

Während der Fangzeit wurde im Großtopp eine Tonne vorgeheizt. Hier hatte der Commandeur seinen Platz, der mit einem Fernrohr das Eis nach Seehundsherden absuchte.

Spätestens bis Ende April blieben die Grönlandfahrer am Eis liegen. Dann setzte sich dieses durch die Stürme in Bewegung und der Aufenthalt in der Nähe des Eises wurde gefährlich.

Jetzt ging es auf den Walfang. Wieder war der Commandeur in der Tonne, und entdeckte er irgendwo den „Blas“ des Wales, die mit Wasserdampf gemischte Atemluft, dann ließ auf das Wort „Fall! Fall!“ jedermann an Deck alles stehen und liegen und eilte in sein Boot, dem gesichteten Wal nachjagend.

Fast ausschließlich wurde der grönländische Bartenwal gejagt, der bis zu 22 m lang wird. Der erheblich größere Finnwal, der ebenfalls in diesem Gebiet anzutreffen ist, wird kaum gejagt. Er ist einmal viel zu schnell für die Boote, und dann ist er ein recht gefährlicher Bursche, der schon manches Fangboot mit einem einzigen Schlag seines Schwanzes zerschmettert hat. Neben dem Grönlandwal wird aber auch noch der bis zu 16 m lange Nordkaper gejagt.

Der Robbenschlag bot zwar nicht so große Gefahren wie der Walfang, doch kam es nicht selten vor, daß die Jäger auf dünneren Schollen einbrachen und unter das Eis gerieten, daß sie, waren sie nicht behende genug, von verwundeten Seehunden angegriffen wurden oder sich sonstige Unfälle zutrug.

War der Laderaum bis Ende Juli oder Anfang August noch nicht voll, so brachen die Schiffe trotzdem ihre Reise ab und kehrten nach Flensburg zurück. War das Schiff jedoch voll, so blieb die Tonne im Topp, damit jeder sehen konnte, wie stolz das Schiff auf diesen Erfolg war.

Wer zuerst den Hafen erreichte, konnte sofort an die Trankocherei gehen. Dieser Platz war dort, wo heute die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft ihre Helgen hat. Wer später kam und keinen Platz mehr fand, mußte in der Bucht von Wasserleben warten. War die La-

dung gelöscht, ging es zum Kran am Nordende der Schiffbrücke, wo Reparatur- und Konservierungsarbeiten vorgenommen wurden. Hier war auch Gelegenheit zum Kielholen der Schiffe. Den Winter verbrachte die Grönlandflotte an den Pfahleihen vor Jürgensby an der Ostseite der Förde.

Nur von einem schweren Unfall weiß die Flensburger Chronik zu berichten. Auf der Brigg „Genius“ brach auf der Rückreise vor der norwegischen Küste ein Feuer aus, das eine Explosion auslöste. Sieben Mann wurden dabei getötet. Das ausgebrannte Wrack wurde in einen Hafen geschleppt und kondemniert.

Es war nicht allein die ungünstige Lage Flensburgs, die hier die Grönlandfahrt zum Erliegen brachte. Es kam noch der Siegeszug des Petroleums hinzu, das alle anderen Beleuchtungsmittel verdrängte. Das war nicht nur der Tod der Walfangflotten Europas, sondern auch jener Nordamerikas, bis die Margarine-Herstellung ihn zu neuem Leben erweckte.

Die beiden letzten Grönlandfahrer verschwanden. Das Vollschiß „Tistelholz“ wurde nach Norwegen verkauft, und die kleine Brigg „Fortuna“ holte wieder Rum von Jamaika.

Wer ist wer?

CHARLIE MÜLLER

Wenigen Seefahrern vorm Mast ist es vergönnt, einen bescheidenen Platz in den Annalen der Seefahrt zu finden. Einer aus dieser kleinen Schar ist der Bootsmann Charlie Müller, der im April dieses Jahres 87 Jahre alt geworden ist. Im Seefahrer-Altenheim zu Hamburg hat er Muße, über fast 50 Jahre Segelschiffszeit nachzudenken, wenn er sich nicht gerade über einen von den „jungen Leuten“ im Heim ärgern muß, der nicht mehr die rechte Art der Fahrleute hat, ohne die ein monate- und jahrelanges Zusammenleben in der Enge des Segelschiffslagens kaum erträglich war.

Charlies Leben ist ein Stück Seefahrtsgeschichte. Die Schiffe, auf denen er fuhr, sind längst von den Ozeanen verschwunden. Wenn er von seiner Dienstzeit bei der Kaiserlichen Marine erzählt, fallen Schiffsnamen, die die jungen Fahrleute nur noch von vergilbten Fotos her kennen.

Sein ganzes Leben hindurch ist Charlie den Segelschiffen treu geblieben, und das ist das Einmalige an diesem Seefahrerdasein unserer Zeit. Von „Ascheimern“ und „Qualmkotzern“ wollte er nichts wissen. Charlies Wiege stand, wie so oft bei bekannten Seeleuten, weitab von der Küste. Niemand in seiner Familie hatte überhaupt jemals die blaue See gesehen. Und doch war der Drang zur See so groß, daß er nicht in die väterliche Druckerei eintrat, sondern über das zünftige Sprungbrett eines Logiswirtes und Heuerbaases als Schiffsjunge in Hamburg annusterte. Schon die erste Reise auf der kleinen, nur 846 BRT großen Bark „Luna“ von Wachsmuth & Krogmann führte ihn in 169 Tagen von Hamburg zu den Marshallinseln. Dann ging es weiter zu den Karolinen. Dort wurde an verschiedenen Plätzen vier Monate lang Kopro geladen und auf einer



Reise von 92 Tagen von der Insel Yap nach Sydney gebracht. Mit Kohle ging die Bark von Australien nach Ekuador und dann rund um Kap Hoorn nach Hause, wo Charlie für die vom Mai 1890 bis Juli 1892 dauernde Weltreise etwa 250 Mark ausgezahlt erhielt.

52 Segler verschiedener Flaggen hat Charlie Müller unter seinen Füßen gehabt, darunter auch die Fünfmastbark „Potosi“ der Reederei F. Laeisz unter Kapitän Robert Hilgendorf. Am Ende seiner Seefahrtzeit kam dann der Viermastschoner „Seedler“ des Grafen Luckner auf See. Ein Dutzend Mal ist er rund um Kap Hoorn gesegelt.

Das sind Abenteuer und Gefahren, die unter den heutigen Fahrleuten kaum jemand zu bestehen hat, und bestimmt sind es nicht immer angenehme Abenteuer gewesen, ganz im Gegensatz zu denen seiner fünfzehnjährigen Südseezeit zwischen den sonnigen Inseln, von der noch heute Bilder an der Wand seiner kleinen Kammer künden. sl.

Woher kommt der Ausdruck?

D
I
N
G
I

Ein seltsames Wort für das kleinste Schiffsboot, das so gar nicht in die deutsche oder englische Seemannssprache hineinpaßt. Der Ausdruck stammt aus dem Indischen, und das sieht man auch schon an der alten Schreibweise, als es noch „Dinghy“ hieß. In den ostindischen Häfen, beispielsweise in Bombay oder Kalkutta, war es ein kleines Hafenboot von 4 bis 6 m Länge, das nur selten ein Segel trug. Von hier wanderte der Ausdruck nach England als „Dinghy“, nach Italien als „Dinghi“. Spanier und Franzosen haben allerdings nicht das indische Vorbild für das kleine Boot gewählt. Bei den ersteren heißt es „chinchorro“ und bei den andern „youyou“. wa.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Als Bäcker unter dem Union Jack ...

von Peter Knüppelholz

Immer, wenn ich nach einem Dampfer ausschaue, bevorzuge ich das hafennahe und traditionsunwitterte Seemannshotel in der „Speckschwartenstraße“. Auf hundertjährigen Stiegen geht es hinauf. Ein schmales Fensterchen aus dem Waschraum erlaubt noch einen verstoßenen Blick in den flimmernden Nachthimmel von St. Pauli — dagegen ist an der Vorderfront eine weite, offene Sicht für aufkommende Schiffe.

Wer wird einem Sechsbettzimmer seine Geselligkeit absprechen, wenn neben einem Fernseher zwei Kofferradios, eine Gitarre und eine Mundharmonika unablässig um die Unterhaltung bemüht sind? Um zwei Uhr nachts kommt einer heim von einer Schicht im Hafen. Er hat einen Zampel Nüsse mitgebracht. Seestiefel sind zum Knacken bei der Hand und wenn niemand bei der Verteilung übergangen wird, gibt es auch keinen Ärger. Um fünf Uhr scheppert ein Wecker, der erst durch einen fliegenden Pantoffel zum Schweigen gebracht werden kann. Nach solch einer kurzweiligen Nacht sehnt man sich tatsächlich nach Wind und Meer — beinahe wie Pierre... —

Kasimir und ich gerieten auf einen Engländer, und zwar auf einen reinen! Mit Hygiene hat das nichts zu tun. Auf solchen Planken sucht sich lediglich die englische Lebensart möglichst uneingeschränkt zu erhalten. Mein Reisegefährte glaubte sich auszukennen unter fremder Leute Flaggen. Er selbst stammte aus einer jener östlichen Schlechtwetterecken, wo man mit mehreren Muttersprachen gleichzeitig auf die Welt kommt. Er hatte das Herz auf dem rechten Fleck, nur mit unserer Satzstellung lebte er in ewigem Widerstreit. Meine Bedenken, ob ich mit meinem herkömmlichen Bäckerverständnis hier auch klarkommen würde, zerstreute er arglos: „Inglischmann haben zwei Chancen — entweder essen oder lassen stehen...“

Den Nordland-Expreß konnten wir auch nicht gerade verfehlen: aus dem D-Zug schleppten Zugschaffner, Bahnpolizist und Speisewagenkellner drei volltrunkene Norweger und legten sie wie Schwelgen auf den Bahnsteig. Niemand sagte, man

würde auf der Bahn nicht ausreichend bewirtet!

In Antwerpen sahen wir ein Monstrum von einem Schiff vor uns: Zwanzig Passagiere und an die 65 Mann Besatzung sehr gemischten Charakters, und auch die Reiseroute ließ nichts zu wünschen übrig — einmal nach Canada...

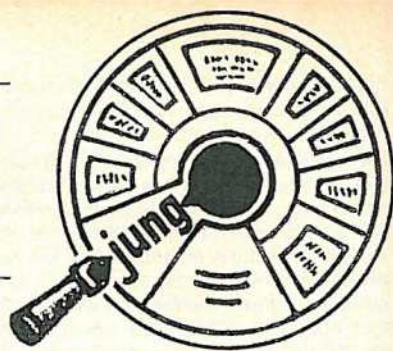
In der Kojе über mir gastierte ein belgischer Steward. Kasimir, der Pantrymann, erhielt eine Oberkoje zugewiesen und hatte unter sich einen englischen Schlachter.

Da schimpfte mein Freund: „...werde Frau erzählen in Hamburg — Kasimir springen ganzes Reise in Kojе wie Affe!“

Der Engländer schnarchte, und als Kasimir ihn weckte, da schlief er selber ein und schnarchte viel lauter noch. Mein Obermieter knirschte mit den Zähnen, er wälzte sich, als mache er eine Rollkur, und jumpt stündlich aus der Kojе, wobei er mich jedesmal irgendwohin trat, denn mein Lager diente ihm als Trittbrett. Ich selbst aber stand im Geiste vor dem Backofen und sah alle die ominösen englischen Süßspeisen wie Wurfgeschosse mich umkreisen. Endlich schlief ich ein — ich hatte mich auf die Worte eines alten Konditormeisters besonnen: Ein Bäcker muß dumm und stark sein! —

In der Frühe fühlte ich mich von allen Geistern verlassen. Lässig lehnte der dicke Chieffkoch am Herd, ein Gehilfe öffnete Dosen und in einem Winkel hockte auf einer Kiste der Kochsunge neben seinem unbewältigten Geschirr. Aus kaum leserlichen Menütexen hatte ich meine Zutaten herauszulesen und in einer bössartigen Schlange aus Stewards und Jungs vor der Proviantlast zu empfangen. Daß ich nur die Hälfte mitbekam, ist menschlich. Doch auch in der Kombüse schien alles gegen mich zu sein. Die Anschlagmaschine sprang wider meinen Willen in den Schnellgang. Pfundweise flog das Mehl durch die Luft, im Handumdrehen die ganze Gegend in ein zünftiges Wintergewitter verwandelnd. Der Kochsunge ließ einen ungeheuren Protest los. Seine Schimpfwörter haben auch nicht in meinem Englischbuch gestanden. Später hatte ich

Telegraf auf



die Brötchen aufgemacht, doch das Herankommen an den Backofen erforderte artistische Gewandheit, denn allenthalben stieß ich auf etwas Unvorhergesehenes. Das erste Blech verbrannte vollends. Gottlob war die halbe Crew an Land.

Am zweiten Tag sollte ich zum Fünfuhrtee etwas backen. Ich dachte sogleich an Panzerplatten, ein sozusagen „idiotensicheres Gebäck“, mit dem ich den Tücken dieses Dampfers begegnen wollte. Da reichte aber der Zucker nicht für den Belag. Der Teig ging prächtig. Auf dem Bord des abwesenden Chieffkoches entdeckte ich eine große Dose Paniermehl. Es war ein bißchen klamm, aber im Farbton dem Streusel ganz ähnlich, den ich damit beliebig verlängern konnte. Erst viel später erfuhr ich, daß sich in der Blechdose der Löschsand für den Gasöhlherd befunden hatte. Der Koch verzieh mir das. Nur der Leute im Salon bemächtigte sich fortan

war er sehr verwundert. Von diesem Tage an half er mir, wo er konnte.

Auf der Überfahrt geschah nicht gerade viel. In unserer Kammer ist es zu einer leichten „Feindberührung“ gekommen. In traumtiefem Schlafe muß ich im BLAUEN PETER an der Küste Hamburgs von bösen Halbstarcken umringt gewesen sein.

Ich schlief in Boxerstellung, denn als jetzt mein Obermieter wieder einmal aus seiner Kojе kroch und mich mitten ins Gesicht trat, da fuhr meine Rechte durch die Gardine. Der Steward flog in eine offenkundige Spind und am nächsten Tage stand vor meiner Kojе ein Schemel!

Als das Land der Grislybären und des Lederstrumpfs in Sicht kam und in der Maschine das Tagebuch bis in die letzte Zeile mit Vorwärts und Rückwärts beschrieben war, da wurde es Zeit zum Festmachen. Kasimir kletterte mit mir durch einen stehenden und einen fahrenden Eisenbahnzug, um in das einzige erreichbare Wirtshaus zu gelangen.

LOTUNGEN

Der Mißtrauische nimmt es übel, wenn man ihn zwingt, sein Mißtrauen durch Vertrauen zu ersetzen.

*

Kinder glauben ohne zu hören, Erwachsene hören ohne zu glauben.

*

Die Welt sähe viel besser aus, wenn sich für alle Leute, die gute Ideen haben, mindestens zehnmal so viele Fänden, die dann die Schwerstarbeit der Verwirklichung übernehmen.

ein definitives Mißtrauen gegen alles, was ich aus dem Ofen zog. Kasimir wußte es zu verdolmetschen: „Inglischmann sprechen: Du bestochen von Fluggesellschaft, damit vertreiben von Atlantikroute letztes Passagier...“

In Antwerpen kam mir dann noch ein Zufall zu Hilfe. Das Schiff verholte, geriet in Nebel und ankerte. Der Koch stand hilflos an der Pier. Ich besorgte das Frühstück, setzte seine Töpfe für ihn auf und schob das Roastbeef in die Röhre. Als er um zehn Uhr in die Kombüse kam,

Merkwürdigerweise erschöpft sich hierzulande die Gastlichkeit mit jedem Glase mehr und mehr, das man bestellt. Schließlich erwarb Kasimir für seine Tochter einen riesigen Stoffhund mit langen Schlappohren, ein überdimensionales Plüschtier, eine Kreuzung zwischen einem ungarischen Hirtenhund und einem Shettlandpony offenbar. Und mir wurde die Gunst zuteil, auf dem Weg an Bord dieses Souvenir zu tragen und damit die transpazifischen Güterzüge zu durchklettern...

Die Heimreise verlief direkt harmonisch. Zum Fünfuhrtee durfte ich backen, was ich wollte. Ich einigte mich mit mir selbst auf einen ganz gewöhnlichen Puffer, den ich schon bei meiner Großmutter gelernt hatte. Auf der mit großem, allerdings mehr theoretischen Geschmack ausgestatteten Speisekarte erschien er mal als Englischer Käse, mal nach Art der Queen, oder auch des King, oder aber er erschien gar nicht. Dann hatte er sich nämlich im Ofen (durch fremdes Verschulden natürlich!) eine Verbrennung zugezogen. Er wurde dann einfach mit Schokolade überzogen

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenden seit langem genießt. Wir vertreten Sie bei den Behörden. Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrenden zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

und daraufhin vom angelsächsischen Publikum von vornherein abgelehnt. Im Mannschaftslogis fand er stets freundliche Aufnahme. Der Chiefsteward lächelte. Er war auf See genau so freundlich wie im Hafen!

Auch in die Kammer war Gemütlichkeit eingezogen. Weil der Plüsch-Hund von den vorhandenen vier Sitzen nur zwei beanspruchte, so brauchte weder Kasimir noch ich zu stehen. Der Belgier suchte die Kammer nur noch zum Schlafen auf und der Engländer blieb dem Hund zuliebe draußen, er war fanatischer Tierfreund. Mitunter brachte Kasimir einen halben Truthahn mit in die Kammer, sehr willkommen für mich, denn ich bekam immer erst abends Hunger, wenn ich aus der „Schmiede“ raus war. Kasimir behauptete, seine Gäste ößen eben nicht viel.

Als das Seewasser grünlich schimmerte und die Nordseeinseln vorbeitrieben, konsultierte Kasimir den Wachoffizier. Hochbefriedigt kam er herunter: „Offizier sprechen präzise eintreffen 4 Uhr Blinkfuer Eins Nummer...“ Das bezog sich auf ELBE EINS...

Mit dem Abmattern wurde es allerdings nichts, denn nach englischem Ritus mußten wir noch bis Antwerpen, unserem Einsteighafen versegeln. Kasimir aber wußte einen Arzt, der zu den Gesunden genau so nett sein sollte wie zu den Kranken. Doch der Medizinmann

enttäuschte ihn sehr: „Kommen Kasimir in Straße Koel Ditmar, Misere großes — Arzt sprechen ich kerngesund.“

Der englische Chiefkoch duldete es nicht, daß ich während der Liegezeit in meinem Heimathafen auch nur einen Handschlag tat. Da gingen wir in eben diese Straße Koel Ditmar, kauften einen Karton mit fertigen Rundstücken und schickten sie dem englischen Kollegen an Bord.

An der wohlbekannten Scheldekaai in Antwerpen nahmen wir Abschied. Nicht ohne die Möwen mit einem Schnappschuß festzuhalten, die sich über der Fulbraß um die Brotrinden stritten — — — für den Fall, daß böse Zungen behaupten sollten, ich wäre meine Backwaren ganz und gar nicht losgeworden auf dem Engländer...

* * *

„Putzmänner“ im Vormarsch . . .

Ein Lagerarbeiter — Stundenlohn 2,70 DM — meldete sich auf den Hilferuf seiner Firma nach Putzfrauen. Der Stundenlohn im „neuen“ Beruf: 3,20 DM (bei der gleichen Firma). Sein Kommentar: „Früher kehrte ich mit dem Besen, jetzt fahre ich mit dem Elektroböhrer hin und her. Früher bekam ich den Direktor nie zu Gesicht. Jetzt begrüßt er mich mit Handschlag. Ab und zu erhalte ich eine Zigarre. Die Damen im Vorzimmer kochen mir Kaffee.“ — Kommentar seiner Kollegen: „Du hast es geschafft!“

Rangliste der Deutschen Schlager

im April 1962

1. Ich kauf' mir lieber einen Tirolerhut

Hurra! der Tirolerhut flog jetzt sogar bis auf Platz Nr. 1. Wir gratulieren Billy Mo! Was man mit solchem Hut nicht alles erreichen kann! Einen Tirolerhut müßte man haben, um auch einmal „Spitzenstar“ zu werden . . .

2. Casanova Baciarmi

Beharrlich — wie dermaleinst der berühmte Casanova der Geschichte — hält sich auch Petula Clark eine Zeitspanne hinter derselben „Hausnummer“ verborgen. (Sie blieb also auf Platz 2!) Große Beispiele . . . lassen kleine folgen.

3. Wini - Wini

Endlich mal wieder Hawaiian-Hula-Klänge! von Platz 12 kamen die beliebten Tahiti-Tamourés schnell damit ins Spitzen-Team. Wer sie hört — singt, swingt, hula-hoopt und was sonst noch alles, richtig oder zumindest im Geiste mit. Und das macht bekanntlich Laune. Also: Wini - Wini - weiter!

4. Maddalena

In vielen Sprachen der Welt gibt es diesen Mädchen-Namen, dem etwas „Feierliches“, und nicht selten der Beinamen „Madonna“, anhaftet. Am allerschönsten aber klingt er doch immer wieder auf italienisch. Rex Gildo bringt seine „Maddalena“ von Platz 9 in die Starklasse. Wir freuen uns mit!



Zum 150. Geburtstag

Richard Wagner

Der am 22. Mai 1813 in Leipzig geborene Komponist und Dichter begründete mit „Rienzi“, „Der fliegende Holländer“, „Tannhäuser“, „Lohengrin“, „Tristan und Isolde“, „Die Meistersinger von Nürnberg“, „Der Ring des Nibelungen“ und „Parsifal“ eine neue Form der Oper, das Musikdrama. Seine Freunde Hans von Bülow, die Wesendoncks, Franz Liszt und dessen Tochter Cosima, die Wagner später heiratete, haben das Komponisten künstlerische Laufbahn in entscheidendem Maße beeinflußt. 1864 setzten seine Beziehungen zu Ludwig II. von Bayern ein, die Wagner einen längeren Aufenthalt in München und die großzügige Förderung durch den Monarchen mit sich brachten. Mit Hilfe der Wagner-Vereine entstand für den ab 1872 dauernd in Bayreuth beheimateten Komponisten das Festspielhaus, das 1875 mit „Der Ring des Nibelungen“ eingeweiht wurde. Im Jahre 1882 verstarb Richard Wagner am 13. Februar im Palazzo Vendramin in Venedig.

Auslands-Umzüge

Hamburg
Winterhuder Weg 8-10

Bonn
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg

HAGENUK- FUNKGERÄTE

haben sich in der ganzen Welt,
insbesondere auf Schiffen,
hervorragend bewährt.

Aus dem Programm:

- KOMMERZIELLE EMPFANGER
- GRENZ-MITTEL-UND
- KURZWELLESENDE
- UKW-ANLAGEN
- AUTO-ALARM-GERÄTE

HAGENUK

vormals
NEUFELD & KUHNKE G.M.B.H.
KIEL

Electronic Rowenta

Das fortschrittlichste Feuerzeug der Welt. Keine beweglichen Teile. Anheben - die Flamme brennt. Absetzen - die Flamme erlischt. Automatisch! Zündung durch Elektronenblitz

Rowenta Gas-Snip

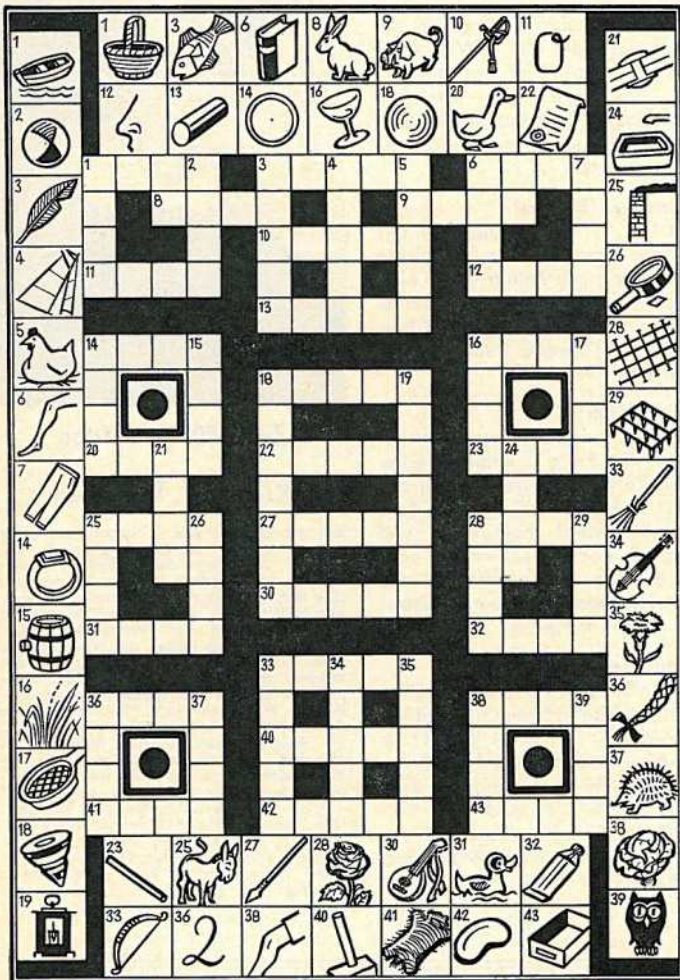
Das meistverkaufte Gas-Feuerzeug Deutschlands. Verstellbare Flamme für Zigarre, Pfeife, Zigaretten. - Auswechselbare Mechanik.

Rowenta Gas-Petit

Klein, leicht und handlich. Ideales Gas-Feuerzeug für die Dame. Das Zweitfeuerzeug für den Herrn. Viele geschmackvolle Dekore.

Täglich millionenfach bewährt -

Knifflige Sachen



Die gesuchten Wörter sind hier nicht definiert, sondern bildlich dargestellt. In den waagerechten Bildreihen oben und unten sind die waagerechten Wörter zu finden, in den senkrechten Bildreihen links und rechts außen die senkrechten Wörter.

Briefmarken aus Übersee

Zwei Seeleute, Jochen und Peter, deren Buben eifrig Briefmarken sammeln, sind in Rio de Janeiro an Land gegangen. Es ist klar, daß sie ihren Jungen aus Brasilien auch einige Briefmarken mitnehmen wollen.

Als sie später einmal in ihrer Koje sitzen und die Briefmarken betrachten, bittet Jochen seinen Freund, ihm eine Marke zu verkaufen; denn dann hätte er genau so viele wie Peter. Der sonst gutmütige Peter ist von dieser Idee aber gar nicht begeistert. Er möchte lieber noch drei Briefmarken von Jochen übernehmen; denn dann hätte er dreimal soviel wie dieser. Wieviel Briefmarken hatte jeder Seemann gekauft?

Was ist an der Erzählung falsch

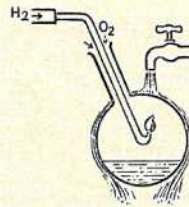
In meinen Mußstunden betrachte ich gern meinen großen Globus. Er verhilft meiner Phantasie zu mancher Reise in ferne Länder und an fremde Gestade. Neulich z. B. fuhr ich, von Genua kommend auf einem schönen Dampfer durchs Mittelmeer. In der Ferne sah ich Sardinien liegen, die zweitgrößte Insel dieses Meeres. Meine Reise führte mich weiter durch die Straße von Gibraltar in den Atlantischen Ozean. Ich umschiffte das Kap der Guten Hoffnung und erreichte den Indischen Ozean. Hier stattete ich der Insel Sankt Helena, auf der einst Napoleon gefangen gehalten wurde, einen kurzen Besuch ab. Doch bald trieb mich meine Phantasie dem Wunderlande Indien zu.

Die Auflösungen finden Sie auf Seite 20

Die schlaue Kiste

Durch Verbrennung entsteht Wasser

Verbrennt man den gasförmigen Wasserstoff H_2 in einem Glaskolben, in den auch Sauerstoff O_2 (aus der Luft) eintreten kann, dann



bildet sich zunächst unsichtbarer Wasserdampf. Kühlt man den Kolben durch überfließendes kaltes Leitungswasser ab, dann kondensiert der im Kolben enthaltene Wasserdampf zu Wasser, das sich sichtbar im Kolben ansammelt.

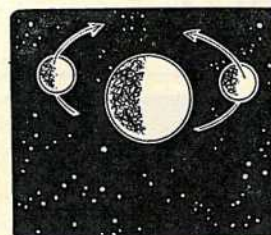
Nicht wissen, wo einen der Schuh drückt ...



Plutarch, griechischer Philosoph von 50 bis 125 n. Chr., schrieb erzieherische und philosophische Werke. In seinen „Vorschriften für Eheleute“ wird ein junger Römer befragt, warum er denn seine tugendhafte und schöne Gattin verlassen habe. Er soll darauf einen Schuh vorgestreckt haben mit den Worten: „Auch dieser Schuh ist schön, und niemand weiß, wo er mich drückt.“

Der falsche Mond des Neptun

Mit der Erde kreisen noch einige andere Planeten um die Sonne, von denen einige, genau wie die

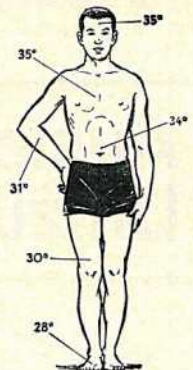


Erde, einen oder mehrere Monde besitzen. Dabei umkreisen die Monde ihre Planeten in der gleichen Richtung, wie sich diese um

ihre eigene Achse drehen. Daraus ergeben sich bestimmte Schlüsse für ihre Entstehungsgeschichte. Entweder hat sich eine kosmische Staubbewölke zu Planeten und Monden verdichtet oder die Monde sind von den Planeten abgeschleudert worden. Nur der Planet Neptun macht eine Ausnahme. Seine beiden Monde laufen einander entgegengesetzt. Der „falsche“ Mond trägt den Namen Triton. Man nimmt sogar an, daß der Neptun noch einen dritten Mond hatte, der sich von ihm entfernt hat und heute als selbständiger Planet um die Sonne kreist. Es ist der Pluto. Eine Katastrophe muß hier einmal Unordnung geschaffen haben.

Wie warm ist unser Körper?

Das Fieberthermometer soll möglichst dort eingesteckt werden, wo die Körpertemperatur zumindest angenähert herrscht. An der Oberfläche des Körpers ist die Temperatur wesentlich geringer. Am wärmsten ist es am Rücken, Bauch, Brust und Kopf mit 34 bis 35 Grad. Auf der Haut der Arme mißt man nur 31 bis 32 Grad und die niedrigsten Temperaturen werden an den „kalten Füßen“ mit nur 28 bis 29 Grad gemessen.



Wußten Sie schon,

... daß die Wassermenge, die durch den Wald umgesetzt wird, auf einem Hektar etwa 7000 Kubikmeter im Jahr beträgt? Davon verdunsten 1500 Kubikmeter unproduktiv auf die Oberfläche. Die Blattverdunstung beträgt 3000 Kubikmeter, der Abfluß auf und im Boden durch Versickerung und Grundwasserspeisung 2500 Kubikmeter. Die Werte verschieben sich je nach Lage, Klima und Bodendecke, wobei die Sonne als Motor des Wasserumlaufes entscheidend ist.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäddienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen

Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch



Klar bei Schmunzelaug

Tuten

Es war auf den Großen Seen, der Lotse sprach sogar etwas deutsch. Die entgegenkommenden Schiffe mußten je nach Passier-Seite einen oder zwei „blast“ bekommen. So war es nicht sehr verwunderlich, daß der 3. Offizier am Horn zog, als der Lotse dem Rudersmann den Kurs 210 angab, denn ganz klar sagte der Lotse: „tuten“.

* * *

Treffen sich zwei alte Schulfreunde am Roland in Bremen. Sie haben sich viele Jahre nicht gesehen, weil der eine seinen „Drang zum Meer“ nicht bremsen konnte. Kommt der eine gerade beim Ratskeller umzu und sagt: „Mensch, bist du das, Emil?“ Sagt der andere: „Wo kommst du denn her?“ „Von See“. „So, was hast Du denn studiert?“ „Nautik“. „Und nu?“ „Bin ich Nautiker, und was hast du studiert?“ „Statistik“. „Das häßt ich nicht ausgegeben, das Geld, für das Studium“ „?????“ „Ja, was du bist, du warst ja immer schon ein Statist.“

* * *

Die Passagiere hatten sich bereits kennengelernt und vertrieben sich die Zeit mit Shuffleboard, Liege-

stuhl und Whisky. Nur ein reservierter Englishman zeigte sich ziemlich uninteressiert. Ein Mitpassagier forderte ihn schließlich zu einem Pokerspiel auf. Dankend lehnte der Engländer ab. Der andere glaubte zu verstehen: „Ach so, Sie spielen nicht Poker?“

„Well“, erwiderte der Engländer, „sogar gern.“

„Aber verzeihen Sie“, sagte der andere, „das verstehe ich nicht ganz“. Der Gentleman darauf: „Ich tue immer nur ein Ding auf einmal.“ Der andere konnte sich nicht enthalten zu fragen: „Bitte, ich will nicht zudringlich sein, Sir, aber was tun Sie denn jetzt gerade?“ Der Englishman lächelte verbindlich: „Ich reise, junger Mann.“

* * *

„Sag mal, ich hab eine Freundin an Land, du doch auch, nicht?“ „Ja, warum?“ Der andere wieder: „Sag mal, spricht die auch so vor sich hin, wenn sie allein ist?“ „Das kann ich dir leider nicht sagen, ich war nämlich noch nie mit ihr zusammen, wenn sie allein war.“

* * *

„Ich melde mich jetzt zum Offizierslehrgang“, sagte der Ober-

bootsmann, der als Sekretär eines leicht explodierenden Admirals Dienst tat.

„Wie kommst du auf die Schnaps-Idee?“ fragte darauf ein Kamerad. „Ganz einfach! Der Admiral hat eben gesagt, ich sei faul, dumm und unfähig. Und ich weiß ganz sicher, daß er so was sonst nur zu Offizieren sagt.“

* * *

Hans ist auf Zimmersuche, weil er Patent machen will. „Was“, sagt er zur Wirtin in spe, „für diese Bude verlangen Sie 80 Mark? Da läuft ja das Wasser am Schott herunter!“

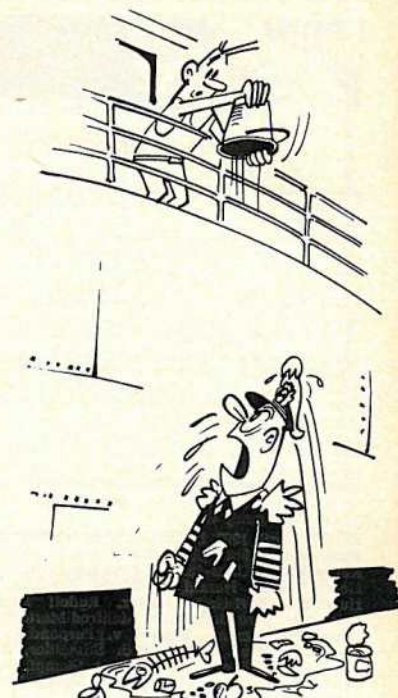
„Ja“, sagt die Vermieterin, „soll ich Ihnen für 80 Mark vielleicht Rum herunterlaufen lassen?“

* * *

Klaus sitzt auf einer Köminsel, vor sich eine Buddel, die er liebevoll streichelt. Sein Macker kommt herein, nicht ganz so voll wie Klaus.

„Du sollst sofort nach Hause kommen, deine junge Frau ist krank geworden“, sagt er. Klaus schießt entsetzt in die Höhe, und weg ist er wie ein wildgewordener Handfeger. Inzwischen nimmt sich sein Macker der Flasche an. Klaus kommt lächelnd wieder:

„Ich bin schon ganz schön durchhin. Stell dir vor, erst zu Hause hab ichs gemerkt: Ich hab ja gar keine Frau!“



Hier wird offenbar Landseite und Seeseite verwechselt. Weiterhin scheint ziemlich klar ersichtlich ein Mißverständnis vorzuliegen. Dieser Kapitän hatte strenge Order gegeben, sofort nach Festmachen die Fullbrass achteln über der Reling auszubringen. Ein Kapitän scheint nicht besonders geeignet für eine solche. Es ist auch immer etwas gefährlich, wenn einer, der nach oben gehört, herabsteigt.



hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schifffahrt besonders Vorteile. Da sie säure- und laugenfest sind (TOM auch ölfest), lassen sie sich auch mit scharfen Reinigungsmitteln auswaschen. Sie sind schnell trocken und hygienisch.

Modell BERND

Gr. 26-45

DM 7.75 bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45 DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM ölfest

Gr. 36-45 DM 15.75 bis 16.75



Keine Fußpilzbildung möglich! Auch auf nassen und öligen Planken rutschfest. Unfallverhütend! Das plastische Sohlenbett verhindert Ermüdungen. Besonders elastisch! Im In- und Ausland millionenfach bewährt!

Modell THEO Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50

Modell THEO ölfest Gr. 40-46 DM 13.50



Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:

28 BRFMEN: Eduard Thölen, Wallering 2 NR., 28 BREMEN: Heinrich von d. Aa, Ostertorsteinweg 40 N, 219 CUXHAVEN: Walte Glüsing Neue Reihe 71 NR., 2030 HAMBURG: Carl Feddersen, Kojen 14/16 N, 2000 HAMBURG: Artur Busch, Johannsbohlwerk 14-15 23 KIEL-SEEGARTEN: Hinrich Golthard, Woll 65 N

R = Rep.-Möglichk. N = Nachn.-Vers

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
694 WEINHEIM, Bergstraße Nr. 231

Gut essen an Bord!

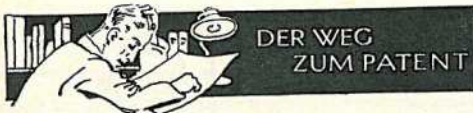
Fleisch- und Wurstproviand von **JOH. MÜGGE KG.** Hamburg-Freihafen

Nutzen Sie folgende Vorteile:
Eigene Fleischwaren-Fabrik
Eigene Importe · Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Verlangen Sie MÜGGE-Erzeugnisse!



Tel. 78 14 86-89
FS 02 14009
Draht-Beim-Import



Seefahrtschule Hamburg

Am 3. April 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Wolfgang Beckmann, Claus Blumenthal, Walter de Boer, Dieter Braun, Ulf Brühlung, Hartwig Bull, Jürgen Cohen-Cossen, Horst Dreyer, Heinrich Ende, Arnd Forquignon, Horst Goerke, Siegfried Hohenstein, Erich Jacobs, Wolfgang Keymer, Rolf v. Knoblauch, Otto Jost, Claudius Pleil, Dietrich Prohn, Hans-Erich Reinhold, Peter Reiß, Peter Rhetz, Reinhold v. Roy, Eckehard Schenk zu Schweinsberg, Detlef Schmidt-Petersen, Gottfried Stamm, Wilfried Stecher, Helmut Stradt, Lauritz Thamsen, Egon Wehrle.

Am 22. April 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren: Max Arens, Dieter Arrp, Peter Behrens, Michael Benkert, Ralf Binder, Heiko Claßen, Wolfgang Dorfler, Klaus Werner Feldhusen, Luwig Franz, Johann Groth, Dietrich Havemann, Holger Holst, Horst Lemcke, Eckhard Lewandowski, Ingo Mandel, Franz Oppermann, Jürgen Reincke, Hans-Joachim Riewow, Dietrich Scheel, Friedrich Schellbach, Manfred Schleiff, Wolf-Hartwig Schmidt, Egon Schmidtke, Gerd Schreyer, Hans Slopianka, Claus Struve, Günter Wenk, Wolfgang Winter.

Am 9. April 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Karl Ecker, Klaus-Jürgen Fredrichs, Uwe Fuchs, Hanns-Georg Hintze, Harald Hochstrate, Wilhelm Hörecke, Olaf Hubatsch, Karl-Heinz Kraaz, Rudolf Leopold, Hartmut Leistkow, Uwe Lindemann, Manfred Mertens, Claus Meyer, Dieter Müffelmann, Edgar v. Perponcher, Udo-Volkmar Reschke, Detlef Schaal, Dirk Schneider, Dieter Schnoor, Horst-Ulrich Singer, Hans-Albert Stampf, Hans Jörg Wägener, Hans-Jürgen Widekamp, Willy Wölms, Manfred Zimdars.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 3. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Georg Block, Jürgen Braack, Hans-Werner Bremauer, Heinrich Bühring, Albrecht Eisen, Klaus Friedrichs, Axel Ganse, Joachim Geißler, Helmut Grabowski, Peter Henßel, Udo Jacobs, Erk Jacobsen, Ruthart Kaufmann, Otto Kopperschmidt, Horst Kück, Uwe Maaß, Bernd Müller, Horst-Dieter Niemann, Dieter Pfeifer, Arend von Riegen, Siegfried Sauer, Arend Smid, Jürgen Stephan, Kurt Struwe.



Das Bücherbrett

Die Meere der Welt, ihre Eroberung — ihre Geheimnisse, im Chr. Belsler Verlag Stuttgart, 220 mehrfarbige und 22 schwarzweiße Abbildungen, 32 Strichätzungen und 22 meist vierfarbige Karten, DM 36,—.

Das Meer erobert sich zunehmend das Interesse der Landleute. Wir an Bord und die Leute an der Küste, die ja mehr darüber wissen, ob, wie und warum das Meer „geheimnisvoll und unendlich“ ist, wir können uns nur darüber freuen, wenn wir selbst und möglichst breite Volksschichten über das Element unseres Berufes informiert und aufgeklärt werden. Das nämlich ist es, was vorliegender Prachtband in äußerst ansprechender Form bietet. Aus dem großen Kuchen der Meereswissenschaften sind mit sicherem Instinkt für das Wesentliche die Rosinen herausgepickt und in geradezu genüsslich lesbarer Manier serviert, die dem zunächst anspruchsvoll klingenden Titel vollkommen gerecht werden. —Sch—

Weyers Flottenhandbuch 1963, S. F. Lehmann Verlag München, 45. Jahrgang, 403 Seiten, 1490 Abbildungen, Plastikband, DM 48,—.

Seit fast einem halben Jahrhundert nun schon ist Weyers ein Gütezeichen für einen umfangreichen und detaillierten Überblick über die Flotten der Welt. Nahezu alle Kriegsschiffe aller Flotten enthält wieder der vorliegende Band; dazu eine wohlgeordnete Übersicht über die Mittel der modernen Seekriegsführung. In seinen Tabellen bietet das Flottenhandbuch nicht nur die Möglichkeit, Kriegsschiffe bei Insichtkommen schnell und sicher auszumachen, sondern an Hand der individuellen Angaben kann man sogar jedes einzelne Schiff in Einzelheiten kennenlernen. —Sch—

Neue Druckwerke

des Deutschen Hydrographischen Instituts

Die 3. Auflage des **Westindien-Handbuchs**, III. Teil, ist nach vollständiger Neubearbeitung erschienen und ersetzt die vorhergehende aus dem Jahre 1939. Das vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebene Handbuch beschreibt die Küsten von Cuba, die Bahama-Inseln, die Florida-Straße und den Golf von Mexiko. Das in erster Linie als Ratgeber für die Schiffsführung dienende Buch umfaßt 832 Seiten mit 1160 Ansichten sowie 55 Karten, Plänen und anderen Abbildungen.

Mit Rücksicht auf eine übersichtliche Anordnung des vielseitigen Inhalts ist das Buch in drei Teile gegliedert.

Teil A enthält die allgemeinen Schiffsfahrtsangelegenheiten mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in den Gewässern der Anliegerstaaten, einen kurzen Auszug aus der Landeskunde dieser Staaten und Entfernungstabellen.

Teil B gibt ausführliche Angaben über die Naturverhältnisse in Westindien und im Golf von Mexiko, insbesondere über Küma und Wetter, Gezeiten und Gezeitenströme sowie Oberflächennströmungen usw. Der 600 Seiten starke **Teil C** beschreibt in sieben Hauptabschnitten ausführlich die Küsten und Häfen mit ihren Schiffsfahrtsangelegenheiten und enthält außerdem zahlreiche Empfehlungen für die Durchsteuerung der Fahrwasser und die Ansteuerung der Häfen. Das in Leinen gebundene Buch kostet DM 18,— und ist durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.

„Schiffsliste 1963“

Im Verlag Eckardt & Messtorff in Hamburg ist die „Schiffsliste 1963“ (296 Seiten, DM 14,—), ein Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe über 100 BRT, erschienen. Das Jahrbuch, das den Stand der deutschen Handelsflotte vom 1. Januar 1963 wiedergibt, enthält eine Liste der Bauwerften, eine alphabetische Liste der Schiffe, unterteilt in Dampfer, Motorschiffe, Tanker, Fischereiausrüstungen und Schiffe mit den wichtigsten technischen Daten und eine alphabetische Aufstellung der deutschen Reedereien mit ihren Schiffen.

Japaner überflügeln britische Werften — Schwedens Schiffbau holt auf

Großbritannien hat im 1. Quartal d. J. seine führende Stellung im Weltschiffbau wieder an Japan abtreten müssen. Der Grund hierin liegt in dem erheblichen Rückgang der britischen Baubestände, die den niedrigsten Stand seit März 1949 erreicht haben, während Japan im Vergleich zum 4. Quartal 1962 seine Baubestände um rd. 70 000 BRT erhöhen konnte. Die Bundesrepublik hält trotz eines 10%igen Rückgangs nach wie vor den dritten Platz unter den wichtigsten Schiffbauländern. Sollte die augenblickliche Tendenz jedoch noch weiter anhalten, dann lauten die deutschen Werften Gefahr, bald von der schwedischen Schiffbaubranche vom dritten Platz verdrängt zu werden.

Küstenfunkstelle „Nordfriesland Radio“

Anfang April hat die Deutsche Bundespost die Küstenfunkstelle „Nordfriesland Radio“ in Betrieb genommen. Die Station sendet im UKW-Bereich und dient dem öffentlichen Funkverkehr mit Schiffen im nordfriesischen Wattenmeer und auf dem Elbe-Esbjerg-Weg. Gespräche mit Schiffen in den genannten See- und Hafengebieten können von jedem Fernsprechanruf aus geführt werden.

Seeverkehrsbeirat

besprach aktuelle Schiffsfahrtsprobleme

Minister Seeborn wies in seinen einleitenden Worten auf die Bedeutung der Arbeit des Seeverkehrsbeirats seit 1950 hin. Er betonte, daß die Bundesrepublik heute aus wirtschaftlichen und politischen Gründen keine Kontinentalpolitik im alten Sinne betreiben könne, sondern eine maritime Politik verfolgen und deshalb ihr besonderes Augenmerk auf die Probleme der Küste richten müsse. Herr Henry Hildebrand vom Hauptvorstand der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sprach über das Thema „Die Seeschifffahrt aus der Sicht des Seemanns“. Der Referent behandelte u. a. Fragen der Berufsausbildung, des Heuerwesens, des Versicherungsschutzes, der Mitbestimmung und der Beschäftigung von ausländischen Seeleuten.

Im weiteren Verlauf der Sitzung berichtete der Bundesminister für Verkehr über die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Reedereien, über Fragen der Flaggendiskriminierung — insbesondere darüber, mit welchen Mitteln die Bundesregierung ihr abzuwehren bemüht ist —, über Verhandlungen und evtl. Maßnahmen im Zusammenhang mit der amerikanischen Gesetzgebung betr. die Schiffsfahrtskonferenzen, über Probleme der EWG und über die Bemühungen der Bundesregierung um die Schiffsicherheit.

Tag des Schiffingenieurs

Die VDSI (Vereinigung Deutscher Schiffs-Ingenieure Sitz Hamburg) begeht 1963 den „Tag des Schiffs-Ingenieurs“ in Hamburg und zwar vom 22. bis 25. Mai in Planten und Blumen. Die Gemeinschaftsveranstaltung der Dachorganisation VDSI, in der die Vereine der Schiffs-Ingenieure Bremen, Bremerhaven, Flensburg und Hamburg zusammengeschlossen sind, wird alle 2 Jahre abgehalten.

Die Ausstellung „Schiff und Maschine“ sowie die auf der Tagung gehaltenen Vorträge sollen Anregungen zu fruchtbarer Weiterarbeit an den technischen Problemen der Schiffsahrt geben und den Zusammenhalt der deutschen Schiffs-Ingenieure fördern.

SCHIFFSUNFÄLLE

In der Nähe des Feuerschiffes Gedser kollidierte das deutsche MS „Hedwig Henning“ (468 BRT) am 19. 4. mit einem russischen Fahrzeug. Das deutsche Kümo erhielt dabei ein Leck.

Das deutsche Motorschiff „Blumenthal“ (267 BRT), das in der Einfahrt nach Malmö aufgelaufen war, kam mit Schleppehilfe wieder frei, nachdem 50 bis 60 t der Kohlenladung über Bord geworfen worden waren. Der Havarist erlitt erheblichen Bodenschaden und wurde nach Malmö eingeschleppt, wo die Ladung gelöscht wurde.

Am 22. April rammte FD „Karlsruhe“ (454 BRT) bei dichtem Nebel Feuerschiff Elbe I und beschädigte die Funkfeuerantenne des Feuerschiffes. FD „Karlsruhe“ hatte bereits am 25. Januar 1962 Kollision mit „Elbe I“, wobei dessen Klüverbaum zu Bruch ging.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am: Seemannssonntag, dem 16. Mai, aus Itzehoe Seemannsontag, dem 13. Juni, aus einem Unterweserhafen Seemannssonntag, dem 11. Juli.

Gesundheitsdienst an Bord

16. Bangsche Krankheit und Maltafieber

Die Bangsche Krankheit und das Maltafieber stehen sich außerordentlich nahe. Es wird angenommen, daß die Malta- und die Bangbakterien Verwandte eines Stammes sind, die von der einen in die andere Form übergeführt werden können.

Während das Maltafieber schon längere Zeit bekannt ist, ist die Bangsche Krankheit beim Menschen eine neue Krankheitsform. Da der Bazillus beim Rinde mit der Milch ausgeschieden wird, so geschieht die Übertragung in erster Linie durch Milch kranker Tiere und durch Milchprodukte (Butter, Sahne, Käse usw.)

Die Haupterkrankungszeiten für die Banginfektion sind Frühjahr und Sommer. Verschieden bei beiden Krankheiten ist im wesentlichen das epidemische Verhalten, wobei zu bemerken ist, daß das Maltafieber meist in Gruppenerkrankungen vorkommt, während die Banginfektion des Menschen mehr sporadisch erscheint.

Die Inkubationsdauer beträgt wenige Tage bis zu 3 Wochen. Die Krankheitserscheinungen sind keineswegs geringfügig.

Der Beginn der Bangschen Krankheit entspricht dem einer leichten Grippe mit Kopf- und Gliederschmerzen, Schweißen, unter Umständen auch mit Schmerzen im Bauch. In einzelnen Fällen können zu Beginn auch anginoöse Beschwerden und Schnupfen oder auch Magen-Darm-Erscheinungen mit Erbrechen oder Durchfällen auftreten. Seltener ist ein Beginn mit Schüttelfrost und plötzlichem Fieberanstieg. Das Hauptsymptom ist das Fieber und zuweilen hört man von Kranken dieses als einzige Beschwerde angeben. Es können wellenförmige Fieberperioden und fieberfreie Intervalle wochen- und monatelang miteinander abwechseln, wobei Rückfälle von verschiedener Länge möglich sind. Verhältnismäßig häufig sind rheumatische und neuralgische Beschwerden, ferner Gelenkentzündungen, zum Teil mit Ergüssen. Die Atmungsorgane sind meist unbeteiligt. Der Puls ist fast immer wenig beschleunigt und verhält sich ähnlich wie beim Typhus. Das Herz ist meist frei. Die Milz und Leber kann auf Druck schmerzhaft sein. An Komplikationen sind in erster Linie Venenentzündung und Hodenentzündung, auch mit Nebenhodenentzündung, zu nennen. Die Venenentzündung betrifft meist die Beinvenen. Liegen Hautinfektionen vor, so können lokal kleine Blasen oder entzündliche Hautrötung auftreten, und zwar bald schon nach der Infektion. Man sieht ferner bei Bangscher Krankheit roseähnliche auch pustulöse Flecken der Haut. Magenblutungen sind selten.

Die mittlere Krankheitsdauer wird auf 3—4 Monate angegeben. Sie kann sich aber weit über ein Jahr erstrecken.

E. Jünemann



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Vorsetzen 54 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Tel. Sa.-Nr. 31 14 41



„Patz-Pils“ in aller Welt

„Patz-Pils“ ... weil es gefällt.

das ORIGINAL EXPORTBIER

der Schultheiss-Brauerei A. G.
ANTONI HUEN NACHF. — Hamburg 11
(Frehafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92



Zillertal

bleibt

Zillertal

Jetzt:

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Alles

für den Seemann Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

Relais
von der Aa

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 24 94 47/49

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL

HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsätzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR, KIEL

sucht für die Schleswig-Holsteinische Seemanns-
schule in Travemünde-Privall (Passat)
für Unterhaltungsarbeiten auf der Passat

einen jüngeren Matrosen

Enlohnung erfolgt nach MTL. Probezeit 6 Wochen

Bewerbung mit Lichtbild, handgeschriebenen Lebenslauf u. beglaubigten
Zeugnisabschriften sind zu richten an:

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN

Allgemeine Abteilung

Kiel, Düsterbrooker Weg 94/100 (Postabholfach)



Elektrische Hoch- u. Niederspannungs-Anlagen

für Schifffahrt, Hafen und Industrie

Schiffsscheinwerfer und Apparatebau

WILLY OSTERMANN

Hamburg 11

Rödingsmarkt 33 · Fernruf 36 27 11 · Telex: 02-12 978 iwo hamburg

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung Frau KOGEL-TISCHLER

Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr

Einmalig. Aufnahmebeitrag - Honorar nur bei Erfolg - Prospekt gratis u. diskret

Pünktlich zu jedem Monatsbeginn bringt
der Geldbriefträger die lebenslängliche

RING-RENTE

Falls Sie aber durch ein unerwartet frühes
Ableben nicht in den Genuß der Rente
kommen sollten:

Rückzahlung aller eingezahlten Beiträge.

Auf Wunsch hohe Kapitalauszahlung;
Rentensteigerung durch Gewinnbeteiligung!

Verlangen Sie kostenlos unsere
RENTENMAPPE



DEUTSCHER RING

Lebensversicherungs-A. G.

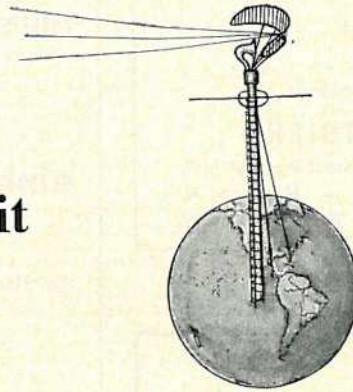
Bezirksdirektion Hamburg

Hamburg 36 · Jungfernstieg 51 · Tel. 34 14 41 App. 214/215

Die RING-RENTE ist
die meistverkaufte deutsche Altersrente!



MAI



Wonne, Arbeit

Von der Wonne des Mai erlebt der Seemann wenig. Sein Schiff fährt nicht nach dem Fahrplan der Jahreszeiten. Es kann in den Tropen sein oder in den Eisfeldern des St. Lorenz-Golfes. Dann ist es nur der Kalender, der dem Seemann sagt, daß daheim Wonnemond ist. Nur Zeitungen oder Post von zu Hause vermögen ihm einen Abglanz der blühenden und grünenden Pracht zu bringen. Doch wenn der Fahrensman Glück hat, dann kann sein Maierlebnis stärker sein, als das der Leute an Land. Dann nämlich, wenn er von langer Reise gerade einmal im Mai nach Hause kommt. Und wenn er sich in einem Hafen in die Bahn oder in den Wagen setzt, dann sieht sein an die Farbtöne der See und die ständig fließenden Konturen gewöhntes Auge die grüne Pracht bewußter. Er erlebt dann den Mai als ein Geschenk voller Pracht und Herrlichkeit, gerade weil dieses Erlebnis für ihn nicht selbstverständlich ist.

Arbeit

Der 1. Mai, der Tag also, an dem die Natur in der Heimat ihren schönsten Schmuck zeigt und damit bestätigt, daß wirklich und wahrhaftig ein neuer Anfang gemacht ist, dieser Tag ist zugleich ein Festtag der Arbeit.

Vielleicht nicht zuletzt, weil von der Festlichkeit der Natur auf See meist wenig zu spüren ist, waren die Maifeiern an Bord unter allen Regimen nicht das, was sie an Land waren, ein Fest des Stolzes auf das Geleistete, und der Besinnung auf die Befreiung von Frohn, Abhängigkeit und jeder Art von Bevormundung. Die Solidarität des Seemanns kommt von der See her und weniger von politischen Parolen. Das Erlebnis dieser Solidarität ist meist immer stärker; es verbindet alle Männer gleichen Schicksals auf See, auf einer See, die immer schön ist, gewaltig, und die nie ruht, zu drohen. Diese Solidarität ist dem Leben nahe und fern der Politik. Trotzdem darf und soll der Seemann mit Fug und Recht stolz sein auf seine Leistung, die gerade in den schweren zurückliegenden Jahren der Flagge seines deutschen Vaterlandes über-

all in der Welt wieder Geltung und Ansehen verschafft hat.

Von der Arbeit braucht dem Seemann niemand ein Lied zu singen. Es ist dasselbe und die Melodie ist die gleiche, wie die der Schaffenden an Land. Woher sollten sonst die Schiffe kommen, auf denen der Seemann fährt, und woher die Ladung die er fährt? Auf einen Seemann kommen sogar 10 Mann an Land, die für die Seefahrt arbeiten. Das schließt nicht aus, daß das seemännische Arbeitslied eigene Töne, eigene Rhythmen besitzt. Das muß auch gesagt werden, wenn es gilt, Seemannsarbeit zu würdigen. Den Fahrensman läßt seine Arbeit niemals los, auch nicht, wenn er schläft, auch nicht auf Freiwache. Sein Arbeitsplatz bleibt immer bei ihm, und der ist zu Weihnachten derselbe wie am Ersten Mai.

Was soll's also mit der Arbeit, wo liegt der Grund zum Feiern? Ein machtvoller Appell an die Arbeitgeber? Seht her, wir sind die arbeitende Masse, versteht uns, begreift uns, erkennt uns an? Begreift, daß ihr abhängig seid von uns, denn wir sind mehr an Zahl als ihr? — Welch ein Unsinn in einer Zeit der Managerkrankheiten und Herzinfarkte derer, die gezwungen sind, in ständig steigendem Tempo nach immer neuen Wegen und Möglichkeiten Ausschau zu halten und Neues zu riskieren, um zu bestehen und um die Arbeitsplätze vieler zu erhalten.

Man braucht nur einen Blick in die Illustrierten zu werfen und der Reklame seine Aufmerksamkeit zu widmen. Reklameleute müssen den Daumen am Puls der Zeit haben. Auf solch einem Werbebild sieht einer besorgt auf die Uhr. Es ist Nacht, viertel vor zwölf zeigt das Zifferblatt, und oben im Kontorhaus brennt noch Licht. Wer besorgt auf die Armbanduhr schaut, ist der Chauffeur. Und wer oben hinter den erleuchteten Gardinen sitzt, das ist der Chef. Die Reklame wirbt für ein Herzstärkungsmittel. — Trotzdem muß andererseits wiederholt werden, daß des Fahrensman Arbeitstag rund um die Uhr geht, an der Westküste Süd zum Beispiel so, daß er vor Arbeit, Pflichten und Verantwortung fast kein Bein mehr an Deck bekommt.

Und nun kommt etwas Seltsames, etwas anscheinend gänzlich Unlogisches. Die Erfahrung zeigt nämlich eindeutig, daß diese Westküste-Süd-Törns, wie übrigens auch die Kümo-Fahrt, mit viel und harter Arbeit, die von dem einzelnen viel fordert, durchaus nicht die unbeliebtesten sind. Ruhige Fahrtgebiete dagegen mit verhältnismäßig wenig Arbeitsanfall und langen nutzlosen Hafenliegezeiten sind viel weniger gefragt, als man bei oberflächlicher Betrachtung annehmen könnte. Es steht eindeutig fest, daß Bordgeist und Bordklima umso besser sind, je arbeitsintensiver die Törns sind.

Im Mai ehren wir unsere Mutter



Er klagt der Mutter seinen Kummer
Zeichnung Hanna Nagel

Hier kommen wir dem Phänomen Arbeit und seiner Wirkung auf den Menschen auf die Spur. Hier ist auch der Punkt, wo es tieferen Sinn hat, Hände und Hirn einmal ruhen zu lassen, um zu feiern. Zu feiern ist nämlich die Erkenntnis, daß Arbeit, Last und Mühe, Verantwortung und Pflicht letzten Endes Freude schenken und Erfüllung und Inhalt. Arbeit nimmt nichts, im Gegenteil, sie gibt viel, viel auch von dem, was der Mensch über materielle Güter hinaus zum Leben braucht. Diese sich immer wieder erweisende und im Grunde gütige Naturgegebenheit liegt nun haargenau auf einer Linie mit dem uralten und bekannten Wort von dem langen Leben, das köstlich ist, wenn es Mühe und Arbeit gewesen ist.

Dieses Wort gehört zu jenen, die alle irgendwie verstehen und zugleich irgendwie anzweifeln, während es die Alten sind, die gerade dieses Wort von der Arbeit immer wieder bestätigen. — Schp —



Gummimetal
für Schiff

und Hafen

Schwingmetall®
verhindert die Übertragung
von Vibrationen und Körperschall,
ist einfach und sicher anzuwenden.
Gummi-Wellenlager
verwenden Wasser als Schmiermittel —
sie wehren den Angriff der
Sandkristalle ohne Schaden für
die Welle ab.

Gummi-Kompensatoren
gleichen Dehnungen aus und
verhindern Biegespannungen.
Gummi-Fender und -Scheuerleisten
schützen Schiffe und Hafenanlagen
durch ihr hohes Arbeitsvermögen
und die große Abriebfestigkeit.
Unsere Ingenieure beraten Sie
in allen Anwendungsfragen.



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT
 HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

- Wir arbeiten ausschließlich für die Seefahrt
- Wir bieten Ihnen jede notwendige Versicherung
- Wir haben alle Tarife für die Seefahrt umgestaltet

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
 Alles mit Weltgeltung

Schreiben Sie bitte · Wir kommen auf Wunsch auch an Bord!

GEORG P. MÖLLER GEGR. 1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

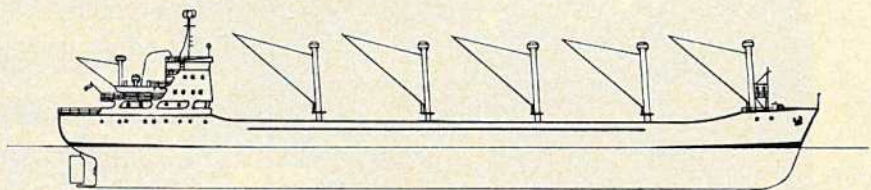
HAMBURG-FREIHAFEN
 BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

BEISSER GEBRÜDER

SEIT 50 JAHREN
 FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
 FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
 TELEFON: 36 58 92

**TRADITION UND
 FORTSCHRITT**



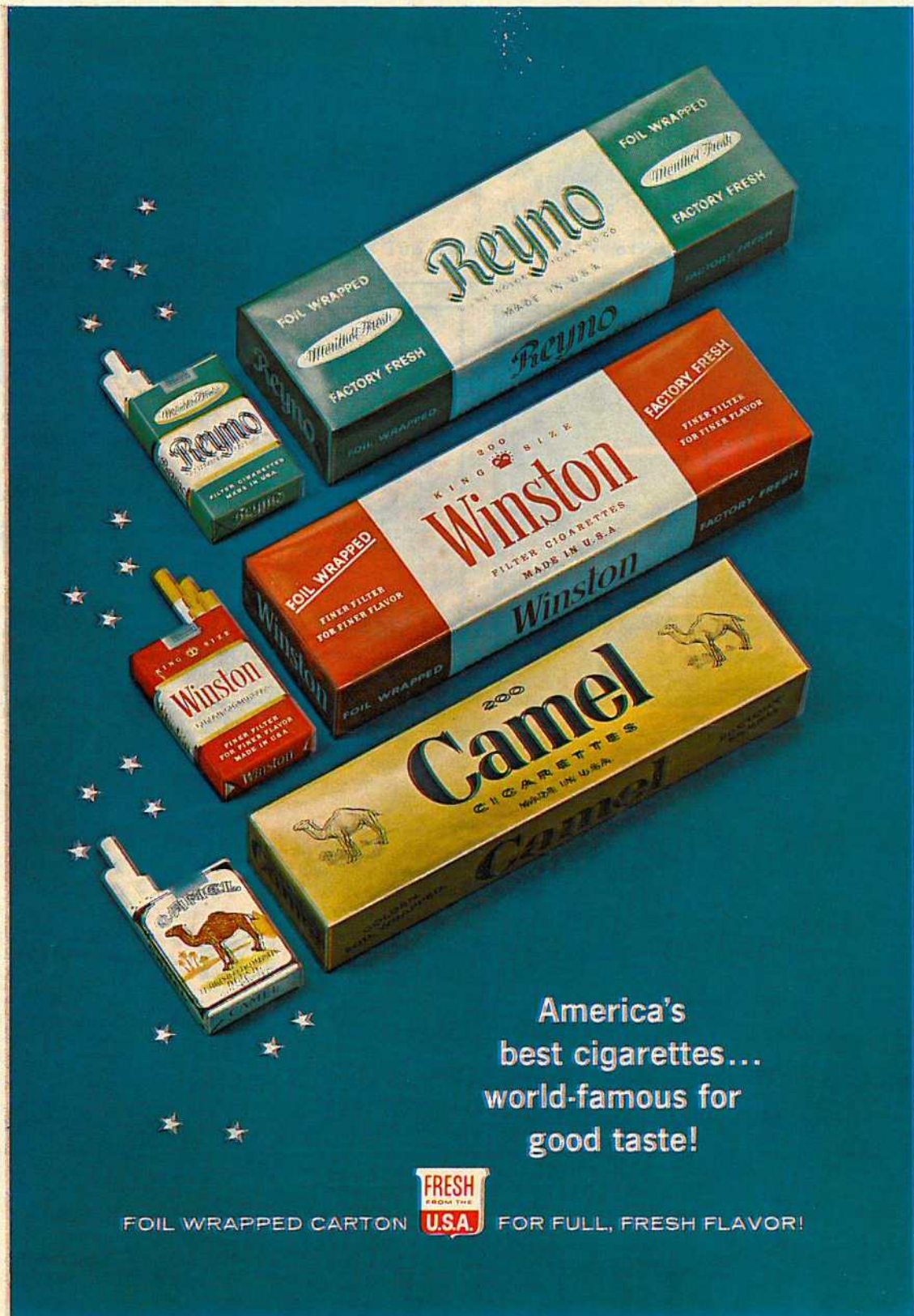
Holztransporter MS „TIHA“

STÜLCKENWERFT

HAMBURG

Gegründet 1840

Fernsprecher: 31 10 31 · Telegramm: Stuelckens · Fernschreiber: 02 11312



America's
best cigarettes...
world-famous for
good taste!

FOIL WRAPPED CARTON  FOR FULL, FRESH FLAVOR!



„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesetzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210–212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.

Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.