Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Wer vertritt keine Interessen?

Sowjetdeutsche Demokratische Republik

Dit un Dat
Zwischen Alm un Watt

Nordwesteuropäische Häfen

SOS zum Lieben Gott

Ehesitten
sind woanders anders

Savvy Box too small

Äquatortaufe

Filmen auf hoher See

Schmunzelauge

Gedanken über das Denken

Licht und Schatten
unserer Seeschiffahrt heute

Sport an Bord

Seeschiffe auf Landpartie im Nordostseekanal

Jahrgang 10 Nr. 9

September 1966

Gegr. 1851

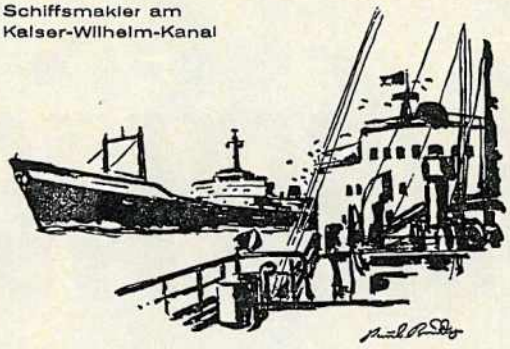
Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

GEGR. 1881
GEORG P. Möller

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

HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 363031 Tag und Nacht

Schmid's Schiffsausrüstungen N.V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen, Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei

Gegründet 1855

ROTTERDAM: Hellouwstraat 11, Ruf: Sa. - Nr. 29 48 50 29 48 57 29 48 54 29 48 61
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager), nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr Ruf 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe

VS WELTWEIT

VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFAHRER

An alle Seefahrer!

Der **Versicherungsdienst für den Seefahrer** bietet alle Versicherungsarten, die Sie als Seefahrer benötigen.

Seine Einrichtung entspricht einem echten Bedarf, weil gerade unser Service den besonderen Erfordernissen Ihres Berufes gerecht wird.

Unsere Empfehlung ist die gewissenhafte Beratung und Betreuung unserer Kunden. Unsere Mitarbeiter sind besonders ausgesucht und kennen ihre Verantwortung als Repräsentanten unserer Versichertengemeinschaft.

Wir empfehlen Ihnen den Abschluß einer **Invaliditäts-Zusatzversicherung.** Sie ist die Versicherung nach Maß als notwendige Ergänzung zu den Leistungen der Seekasse.

Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung Ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 Prozent.

Wollen Sie Einzelheiten hierüber erfahren, so genügt Ihr Anruf bei uns.

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

Versicherungsdienst für den Seefahrer

Man kann sich keinen besseren Brotaufstrich wünschen

RAMA aus nur besten pflanzlichen Ölen und Fetten

Kehrwieder

10. Jahrgang | September 1966 | Nr. 9

AM PEILKOMPASS:

Wer vertritt keine Interessen?

Angeregt durch zahlreiche sehr interessierte Leserzuschriften zu unserem letzten Peilkompaß „Warum Verband Deutscher Reeder?" fahren wir hiermit fort, diese Frage zu beantworten. Dies besonders deshalb, weil in unserem letzten Artikel hinsichtlich der heutigen Aspekte der Verbandstätigkeit noch einiges offengeblieben war.

„Wer vertritt eigentlich keine Interessen in unserem Staat?"

Diese Frage schleuderte unlängst der Präsident des Bundesverbandes der deutschen Industrie, Fritz Berg, allen Kritikastern am Wesen und Unwesen der Verbände entgegen. Der Rest war Schweigen. Schweigen bei den Parlamentariern, bei den Vertretern der Länder im Bundesrat, bei Ministerialbeamten, bei vielen anderen mehr und nicht zuletzt bei den Gewerkschaften. Denn was tun sie alle? Sie wachen über ihre Anliegen und sie vertreten ihre Interessen. Sie müssen es tun. „Denn wer unsere demokratische Staatsform bejaht, muß auch die Bildung und die Arbeit der Verbände bejahen." So Bertram, Vorstandsvorsitzender des Norddeutschen Lloyd.

Worauf es dabei ankommt, ist die Berücksichtigung des Gemeinwohles, ist die Erkenntnis, daß die Freiheit der eigenen Interessenvertretung da seine Grenzen finden muß, wo sie andere legitime Interessen unberücksichtigt lassen und beeinträchtigen würde. Worauf es bei freier Interessenvertretung weiterhin ankommt, ist das wohlabgewogene Verhältnis zwischen Verantwortung und Sachbezogenheit. Dazu Bertram: „Die Abwägung der jeweiligen Wünsche des einzelnen an dem objektiven gesamtwirtschaftlichen Interesse durch den Verband ist von großer Bedeutung."

Wo nun hat der Verband Deutscher Reeder in diesem Sinne aktiv zu werden? Nicht mehr allein wie in der Gründerzeit dem eigenen Staate und den Sozialpartnern gegenüber, sondern weltweit auf sehr breiter und äußerst differenziert gegliederter Ebene. Das kann gar nicht anders sein, wenn man berücksichtigt, wie geradezu explosiv sich die Welt seit Gründung des Verbandes gewandelt hat und sich noch wandelt. Es gibt ja heute keinen Punkt mehr auf unserem zusammengeschrumpften Globus, auf dem sich nicht mehrere Interessensphären überschneiden. Das gilt auch für die Meere. Überall muß also auf internationaler Ebene Ordnung geschaffen werden. Die Folge ist ein Boom von Organisationen. Und überall muß der Verband die Interessen seiner Reeder vertreten. Im folgenden nur eine Auslese der wichtigsten Gremien: UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).Hier bemühen sich 45 Nationen um Förderung des gegenseitigen Verständnisses und um Zusammenarbeit, besonders zwischen Abladern und Schiffahrtskonferenzen. Man erstrebt in der UNCTAD Harmonisierung der schiffahrtspolitischen Konzeptionen der Regierungen an. Ausdehnung des Welthandels, insbesondere mit den Entwicklungsländern und Erarbeitung von Empfehlungen für bessere Hafenabfertigung gehört weiterhin zur Aufgabenstellung der UNCTAD.

Die internationale Förderung der Interessen von Reedereiverbänden derjenigen Länder, die Schiffahrt privatwirtschaftlich berteiben und schiffahrtspolitische Abstimmung von nationalem mit internationalem Vorgehen sind die Hauptanliegen der ICS (International Chamber of Shipping).

Zur Wahrung des Grundsatzes einer auf freiem und fairem Wettbewerb basierenden Verkehrspolitik ihrer Regierungen ist das MTC (Maritime Transport Committee) tätig. Der Erörterung und Abstimmung schiffahrtspolitischer Grundsätze insbesondere im Bereich der Konferenzpolitik, der Zusammenarbeit mit der Abladerschaft und mit den Regierungsexperten der europäischen Schiffahrtsnationen hat sich die CENSA (Committee of European National Shipowners' Associations) verschrieben.

Die IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) widmet sich mit 63 Mitgliedsstaaten hauptsächlich Fragen der Schiffssicherheit und des maritimen Dokumentenwesens.

Dies ist nur ein kleiner Auszug aus dem Katalog der internationalen Organisationen, in denen der Verband Deutscher Reeder mitarbeiten muß und seine Interessen zu vertreten hat. Er gibt einen Einblick in die Vielzahl der anstehenden Aufgaben. Dazu sagte Bertram anläßlich des 50jährigen Bestehens des Verbandes Deutscher Reeder: „Eine sehr wichtige Funktion des Verbandes ist es, Erfahrungen und Kenntnisse und internationale Beziehungen zu staatlichen Stellen zur Verfügung zu stellen."

Zur internen Verbandsarbeit nahm der derzeitige Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Meier-Hedde, auf der letzten Reederversammlung wie folgt Stellung: „Wenn jemand eine abweichende Meinung oder eine neue Idee hat, dann möge er sie in den Verbandsgremien zur Diskussion stellen. Ist sie gut, nicht nur für den eigenen Betrieb, sondern für das Gesamtinteresse, dann wird sie sich bestimmt durchsetzen und gleichzeitig ihre erste Prüfung bestehen."

Genau das füllt unter vielem anderen einen Großteil des Arbeitsalltags im Verband Deutscher Reeder aus, und zwar in Kommissionen und Arbeitskreisen, die unmittelbar die Geschäftsführung und mittelbar den Verwaltungsrat und das Präsidium beraten. Es sind dies zur Zeit Kommissionen und Arbeitskreise für:

Finanzen, Rechts-, Steuer- und Versicherungsfragen, Linien-, Tramp-, Spezial- sowie Nord- und Ostseefahrt, internationale Zusammenarbeit, soziale Fragen, Beraufsausbildung, seemännischer Nachwuchs, Öffentlichkeitsarbeit,

Foto: Rausch

Afrikanischer Obstladen für Seeleute

Betriebskosten, Nautik und Technik, Notstand, Behälterverkehr und Rationalisierung. In diesen Kommissionen und Arbeitskreisen arbeiten Geschäftsführung und Referenten des Verbandes unmittelbar mit Reedern zusammen. Aus der Praxis für die Praxis. In unablässigem Bestreben, Gesamtinteresse über eigenen Nutzen zu stellen. Das gilt für den Nutzen des einzelnen Reeders seinem Verband gegenüber genau so wie für den Nutzen des Verbandes gegenüber dem volkswirtschaftlichen Gemeinwohl.

Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

Vor fünf Jahren — am 13. August 1961 — ließ der Zonen-Staatsratsvorsitzende Walter Ulbricht die 46 Kilometer lange Mauer aus Beton und Stacheldraht errichten, die seitdem die deutsche Hauptstadt teilt. Zwölf Regimenter der NVA (Nationalen Volksarmee) halten, ausgerüstet mit Bluthunden, dieses berüchtigte Bauwerk besetzt.

59 Menschen mußten nachweislich den Versuch, Ulbrichts riesiges KZ — Mitteldeutschland — zu verlassen, mit dem Leben bezahlen. Weitere 75 Morde sind nicht dokumentierbar, da sie nur aus einiger Entfernung beobachtet wurden.

„Es gibt für unsere Grenztruppen keinen besonderen ‚Schießbefehl'. Wir haben die gleiche Ordnung an der Grenze wie jeder andere Staat." Das erklärte Ende April der Zonen-Verteidigungsminister Armeegeneral Heinz Hoffmann.

134 Morde, von seinen ihm unterstellten Mauerwächtern begangen, klagen den kommunistischen Funktionär und seine Ordnung an.

Militärparade in Ost-Berlin

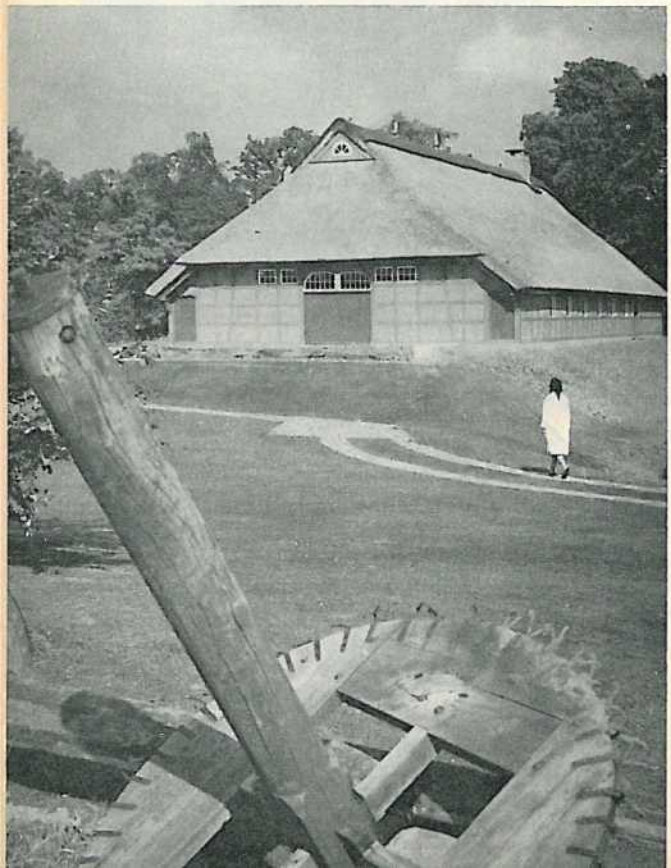
Mit einer großen Militärparade feierten die Zonenmachthaber den fünften Jahrestag der Errichtung der Berliner Mauer. Etwa eine Stunde lang marschierten Grenzsoldaten der Zonenarmee, Volkspolizisten und Betriebs-„Kampfgruppen" an der Tribüne für die Spitzenfunktionäre der Zone vorbei. Die Tribüne war in Berlins Prachtstraße „Unter den Linden" nahe der Staatsoper aufgebaut. Dort hatten sich Ulbricht, die SED-Politbüromitglieder sowie der Zonenregierungschef Willi Stoph mit mehreren Ministern versammelt. Auch zahlreiche Generale und Offiziere der sowjetischen Besatzungsmacht, der Zonenarmee, des Staatssicherheitsdienstes, der Volkspolizei und die Kommandeure der paradierenden „Kampfgruppen" hatten sich dort aufgestellt.

Doch Ulbrichts Propaganda-Parade litt unter der sengenden Sonne. Temperaturen von nahezu 40 Grad machten Teilnehmern und Zuschauern stark zu schaffen. Noch während der Rede Ulbrichts retteten sich zahlreiche Schaulustige unter die schattigen Bäume.

Auffällig war die geringe Anzahl von Plakaten, Fähnchen, Spruchbändern und ähnlichen üblichen Requisiten. Der Beifall für die vorbeimarschierenden Soldaten blieb spärlich. Hochrufe und die Versuche von FDJlern, die Stimmung anzufachen, erstarben bald in der lähmenden Hitze.

Sowjetdeutsche Demokratische Republik

In seiner Rede zur Ost-Berliner „Kampfgruppen"-Parade bezeichnete Ulbricht den Bau der Mauer als eine Maßnahme „zur Rettung des Friedens für das Volk". Der 13. August 1961 habe verhindert, daß „unzählige Westdeutsche und West-Berliner in einem Krieg zugrunde gegangen wären". Er bestätigte, daß das Zonenregime vor fünf Jahren dem Ostblock den Bau der Mauer empfohlen hatte. „Wer nicht hören will, der muß fühlen", rief Ulbricht aus. „Unsere Bevölkerung wollte endlich Ruhe und Ordnung in Berlin haben", argumentierte der SED-Chef weiter. Der „DDR" sei durch die „offenen Grenzen" vor dem Bau der Mauer unermeßlicher wirtschaftlicher Schaden zugefügt worden, behauptete er und verlangte von der Bundesregierung einen langfristigen Kredit, mit dem diese wenigstens einen Teil des zugefügten Schadens abtragen solle. Er beschuldigte die Bundesregierung, West-Berlin als „Brückenkopf" für einen „kleinen Waffengang" eingeplant zu haben, um die DDR „heimzuführen". Der Bau der Mauer sei also notwendig gewesen, „um ein furchtbares Unheil im Keime zu ersticken". Im Verlauf seiner Rede sprach der sowjetische Staatsbürger deutscher Abstammung Walter Ulbricht plötzlich von der „Sowjetdeutschen Demokratischen Republik". Ob Versprecher oder Absicht — Ulbricht hat damit öffentlich eingestanden, daß er die „DDR" als Landesteil der Sowjetunion betrachtet und nicht als souveränen Nationalstaat.



Unser schönes Deutschland

Haus Mittelsbüren

im Bremer Focke-Museum

Einer der schwärzesten Tage deutscher Geschichte

Empörung und scharfe Kritik hat in der Bundesrepublik und im westlichen Ausland die Parade ausgelöst, mit der die Zonenmachthaber den fünften Jahrestag des Mauerbaues feierten. Der Sonderbeauftragte des Bundeskanzlers für Berlin, Ernst Lemmer, bezeichnete den 13. August 1961 als einen der schwärzesten Tage deutscher Geschichte. Über den West-Berliner Rundfunksender RIAS sagte er, zum Jubilieren und Feiern bestehe in Erinnerung an diesen Tag wahrhaftig kein Anlaß. Auf die Frage, wie lange die Mauer noch stehen werde, könne er redlicherweise keine klare Antwort geben. Er wisse nur, daß durch eine Politik der Geduld, des unbeugsamen Willens und der Opferbereitschaft eines Tages der Erfolg kommen werde. Sicher sei, daß die Mauer nicht durch Deklamationen, schöne Worte oder durch Gewalt überwunden werden könne.

Die Bundesregierung bezeichnete die Erklärung des SED-Chefs, die Mauer in Berlin sei errichtet worden, um den Frieden zu erhalten und einen Krieg zu verhindern, als unübertroffenen Zynismus. Sie nannte die Rede Ulbrichts einen kläglich mißlungenen Versuch, die Schandmauer in Berlin als Friedenswall zu rechtfertigen.

In einer Erklärung des Berliner Senats wird dem SED-Chef unter anderem vorgeworfen, aus seiner Rede habe der Ungeist Hitlers gesprochen. Mit Begriffen wie Volk und Vaterland sei übelste Agitation getrieben worden. Bürgermeister Heinrich Albertz sagte: „Die dort marschierten, sind eine bewaffnete Bürgerkriegsarmee in der deutschen Hauptstadt." Die von Ulbricht geforderten Kredite nannte Albertz eine „Riesenunverschämtheit".

Bereits am Vorabend des 13. August hatten Bundeskanzler Ludwig Erhard und der Regierende Berliner Bürgermeister Willy Brandt ein neues Bekenntnis zur deutschen Wiedervereinigung abgelegt. In Ansprachen über die Rundfunk- und Fernsehanstalten der Bundesrepublik stellten sie übereinstimmend fest, daß der Bau der Mauer die Schwäche und Unfähigkeit des Ulbricht-Regimes klar beweise. Der Minister für Gesamtdeutsche Fragen, Vizekanzler Erich Mende, forderte von der Bevölkerung der Bundesrepublik mehr gesamtdeutsches Denken.

Mitglieder des Senats und des Berliner Abgeordnetenhauses sowie Vertreter der Parteien beteiligten sich am 13. August an einem Zug zu einer Kranzniederlegung am Mahnmal in der Bernauer Straße. Der Zug wurde von Berliner Bürgern begleitet. Die Bundesregierung ließ am Mahnmal in der Nähe des Reichstages einen Kranz niederlegen. - ka -

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

Urlaubszeit — Hoch-Zeit des Jahres. Der Strom der Erholungsuchenden und Vergnügungsreisenden ergoß sich an die See, ins Gebirge, ins Ausland. Ausländische Touristen wiederum bevölkerten unsere schönen, von unseren Urlaubern nahezu fluchtartig leergekämmten Städte. Die ganz große Reisewelle. Man ging in Voll- oder Teilpension, man kochte selbst, man campte. Man sah seinen Ehrgeiz darin, viele Kilometer abzureißen und viel zu sehen oder legte sich auf die ganz faule Haut. Die Familienväter stöhnten ob des vielen Gepäcks ihrer Damen. Was benötigt so ein Vater schon in den Ferien an Kleidung? Alles mini. Die holde Weiblichkeit dagegen? Koffer, Taschen, Wagenladungen. Nun, diese Probleme wurden, je nach Temperament, intern gelöst. Keinen Einfluß hatte man, nach der Vorfreude eines ganzen Jahres, auf das Wetter. Und das — leider — machte vielen einen großen Strich durch die Rechnung. An der Ost- und Nordsee waren die glücklich dran, die sich mit viel Wolle und Ölzeug eingedeckt hatten. Einige wirklich heiße Hochsommertage waren eine Ausnahme. Und auch diese wurden mehrere Male durch gewaltige Gewitter getrübt. Im Süden unseres Landes entstanden durch Unwetter und Hochwasser einige Katastrophengebiete. Dort war Chaos und viele Urlauber mußten ihre Reiserouten ändern, um die heimgesuchten Gebiete zu meiden. Andere wiederum saßen unter scheußlichen Umständen fest. Sogar Todesopfer forderten die Unwetter. Es ist eben eine heikle Sache. Man plant und plant, und von oben her kommt dann oft der große Strich durch die Rechnung. Doch was soll's? Urlaub gibt's wieder — Wetter gibt's immer, Erholung benötigen wir — also planen wir wieder und freuen uns im voraus und hoffen auf das ganz wunderschöne Urlaubswetter im nächsten Jahr.

Und noch einmal „mini"

Soeben sprachen wir von mini, was das Reisegepäck der Herren angeht. Klabautermann kommt nun wieder nicht umhin, sich mit dem Damenmini zu befassen. Der weitet sich zur zu Meinungsstreit, ja Kampf aus. Was früher „oben ohne" war und gewaltige Diskussionen hervorrief, ist heute bei uns „mini". Gemeint ist der Minirock. Damen fortgeschrittenen Alters sieht man kaum darin, es scheint, als hätten sie ein Gespür für die Lächerlichkeit solchen Auftretens in etwas entlegeneren Jahrgängen. Aber wie steht mit den süßen kleinen jungen Mädchen? Man kann nicht sagen, der Minirock à la Brigitte Bardot-Sachs hätte sich bei uns durchgesetzt. Aber man sieht ihn des öfteren. Man sieht die Herrenwelt schmunzeln — so ein An-, Aus- oder Einblick ist schließlich vielversprechender als der von jedem Bismarckturm. Nur die „anderen" Damen — die schmunzeln gar nicht. Fürchten sie um die Moral ihrer Herren — am Arbeitsplatz, auf der Straße, in der Hochbahn oder wo sonst man will? Fürchten sie die Konkurrenz der hübschen, so freimütig dargebotenen Beinchen? Was immer für Motive sie haben mochten: Zwei biedere Hamburger Hausfrauen, Ende zwanzig, Mitte dreißig, stürzten sich auf zwei dieser niedlichen Mini-Mädchen und verprügelten sie ob ihrer „Schamlosigkeit" gewaltig. Es gab Ohrfeigen, Fußtritte und Haarausfall.

Alles Gammel?

Man brachte uns Beat. Und Beat hat mit „mini" gar nichts zu tun — Beat ist gewaltig. Was die Lautstärke betrifft, was den Fanatismus, den Massenwahn betrifft, was die Begleiterscheinungen angeht, was die mehr als geteilten Meinungen aussagen. Beat wirbelt Staub auf. Erst ein Gericht mußte entscheiden: Beat ist Musik (was viele abstreiten). Eine Münchener Konzertagentur hatte gegen die Stadt München Klage erhoben. Man hatte dieser Agentur 14 000,— DM für Gastspiele der „Rolling Stones" als „Vergnügungssteuer" auferlegt, weil das „Drumrum" dieser Veranstaltungen nichts mit Musik, sondern mit „Lustbarkeit" zu tun hätte.

Lief diese Klage gegen einen deutschen „Verwaltungsapparat" positiv aus, so hat ein anderer Kläger momentan nicht so gute Aussichten. Zu seinem Leidwesen kommt auch ein jugendlicher Beatmusiker nicht um die Bundeswehr herum. In diesem Falle der Chef der „Rattles", Achim Reichel, 22. Er verklagte die Bundesrepublik Deutschland mit der Begründung, daß er den Anschluß verpassen könnte, da nach Ableistung seiner Wehrpflicht die Beatmusik aus der Mode gekommen sein könnte. Zur Beruhigung aller Beat-Fans: Das Urteil gegen den „Rattles"-Chef besagt, daß keine Anzeichen dafür vorliegen, daß die als Beat bezeichnete Richtung der musikalischen Unterhaltung in naher Zukunft aus der Mode gerät. Was den wider seinen Willen dienstpflichtigen Kläger noch lange nicht beruhigt. Er hat die Möglichkeit, vor das Bundesverwaltungsgericht nach Berlin zu gehen.

Mit dem Beat brachte man uns die Beatle-Köpfe. Das ist nicht „mini", das ist das Gegenteil. Die sogenannten „Gammlerfrisuren", lange Haare für die (meist noch jugendlichen) Herren der Schöpfung. Wenn sie doch in jedem Fall gepflegt, sauber, adrett wären, dann wäre vielleicht auch schon mehr dafür gewonnen. Jedenfalls stoßen sie bei uns in weiten Kreisen auf größte Ablehnung. Man kann sagen, die Arbeitgeber bilden eine große Front dagegen. Wegen des Aussehens, wegen der Gefahr am Arbeitsplatz. Bliebe so ein Beatle-Kopf mit seiner Mähne in einer Maschine hängen, wie schnell wäre er da skalpiert.

Noch ein Viertelstündchen

kann die junge Dame den Pausen-Sonnenschein genießen. Dann sitzt „Miß Pünktlich" schon wieder an der Schreibmaschine. Ihr Uhrenbegleiter ist einfach nicht zu übersehen. Mit einem Durchmesser des Zifferblattes von fast 13 Zentimetern ist die Superarmbanduhr aber nur ein Stück für Riesen. Sie wird nicht wie ihre normalen Schwestern am Handgelenk getragen, sondern einfach an die Wand gehängt. Das ist der letzte Schrei für junge Leute. „Jumbo Clock" kommt aus Japan und kostet 85 Mark. Foto: Conti-Press

FKK

Zum Abschluß unserer diesmaligen Probleme und Begebenheiten zwischen Alm un Watt wollen wir wieder zum Urlaub zurückkehren, zu einer ganz besonderen „Masche", diesen zu verbringen — zum Nacktstrand auf Sylt. Es gibt dort welche, die tun das aus Idealismus und Überzeugung — nackt im Sand liegen und nackt baden. Und andere, ja, die denken sich dabei etwas anderes, als FKK (sprich Freikörperkultur) zu treiben, sie wollen etwas „erhaschen". Auch dollarschwere Männer sind dagegen nicht gefeit. Derart „naschte" mit Blicken ein Multimillionär aus USA und erspähte die „Göttin" von Sylt, so, wie die Natur sie geschaffen hatte. Er pirschte sich schließlich an den unscheinbaren Mann an ihrer Seite heran, und auf dem Umweg über diesen gelang ihm dann schließlich die Eroberung seiner Göttin. Was tat's, daß er dabei in seine dollarschwere Brieftasche griff? Es tat ihm nicht weh. Und dem unscheinbaren Mann tat es anscheinend wohl. Er verhalf dem liebeshungrigen Mann aus Übersee zu der Dame seines Herzens, ließ sie die Reise über den großen Teich antreten und wurde schließlich Vertragspartner des reichen Mannes in Sachen Scheidung und Abfindung für den armen verlassenen deutschen Ehemann. Doch das Glück zerbrach ach so schnell. Mister Brown (64) mußte feststellen, daß die Venus Beate L. (30) nicht ihn wollte, sondern mit Vorrang sein Geld. Er schob sie ab. Nun hat sie ihn auf 10 Millionen Mark Schadenersatz verklagt für sein Heiratsversprechen, das er ihr angeblich gegeben haben soll. Der fatalen Gründlichkeit der deutschen Behörden gelang es auch noch, hinter den schnöden Nebenverdienst des zurückgebliebenen deutschen Ehemannes zu kommen. Sie bezeichneten diesen Fall als Kuppelei, und Herr Leber muß sechs Monate ins Gefängnis. Göttinnen sind wahrhaft unzuverlässig. Sie verwandeln sich — ach zu schnell. Eine Göttin ist schon o. k. Aber eine Göttin der Rache? Klabautermann

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

Nordwesteuropäische Häfen

aft - Handel - Verkehr
Verkehr - Wirtschaft
aft - Handel - Verkehr
Verkehr - Wirtschaft

Es hieße Eulen nach Athen, Marzipan nach Lübeck beziehungsweise Whisky nach Schottland tragen, wollte man in einer Zeitschrift für Seeleute etwas über die Funktion eines Hafens sagen. Manchmal aber ist es so, daß gerade derjenige, der recht häufig mit einem bedeutenden Teil unseres Wirtschaftsorganismus zu tun hat, die elementarsten Grundlagen — und ihre Wandlungen — deswegen nicht ganz so deutlich sieht, weil sie ihm sozusagen in Fleisch und Blut übergegangen sind. Ihm, dem Seemann, wird das Selbstverständliche nicht so bewußt. Ein Gleiches wird gelten für die Ausbaupläne oder Schwerpunktbildungen bedeutender nordwesteuropäischer Seehäfen. Von ihnen wird im zweiten Teil dieser Ausführungen die Rede sein.

„He lücht!"

Der Sommer — wenn der diesjährige einer war — neigt sich seinem Ende zu. Tausende und Abertausende haben in Bremen und Hamburg durch die bei allen Binnenländern so beliebten Hafenrundfahrten einen Einblick in Gegebenheiten und Funktionen eines großen Seehafens erhalten. Mancher von diesen Sommergästen an der Küste kennt vielleicht einen Binnenhafen wie Duisburg, Mannheim, Plochingen, Bamberg oder Berlin. Er verbindet das Wort Hafen, das für uns Norddeutsche neben der Seeschiffahrt und den Werften den Dreiklang der Küste bildet, mit Begriffen seines allgemeinen Sprachgebrauches wie etwa „Hafen der Ehe", „vom sicheren Port läßt sich gemächlich raten" oder auch, um musikalisch zu sein, mit Melodien-Assoziationen „schön ist die Liebe im Hafen". Er vermag aber schwerlich in dieser ein- bis zweistündigen Hafenrundfahrt mehr als nur einiges an der Oberfläche zu erfahren. So etwa, daß die Größenverhältnisse, kurz gesagt, gewaltig sind, wie am Beispiel des Hamburger Hafens im folgenden nur stellvertretend dargestellt werden soll. Der Binnenländer wird vielleicht erkennen, daß es nicht immer nur Schiffe der Route New York—Kontient sind, die in den Hafenbecken ihre Ladung löschen oder neue Ladung für die Ausreise nehmen, sondern daß aus aller Herren Länder, aus über 600 Häfen Waren per Schiff kommen oder dorthin gehen. Vor allem aber wird er nicht wenig beeindruckt sein von dem mächtigen Pulsschlag des Lebens eines Welthafens, hinter dem sich die Vielzahl der Hafenbeteiligten verbirgt. Es kann schon sein, daß unser Freund aus dem Binnenland einiges von den massiven Eindrücken genauso gut behält, wie etwa eine der „wahren Geschichten" des Hafen-Erklärers (dem die See- und Schauerleute immer noch ihr warnendes und aufklärendes „he lücht!" entgegenrufen). So etwa — und mehr als berechtigt — wenn der Mann am Mikrofon der Hafenrundfahrt die gewürfelte Signalflagge N mit dem Hinweis erklärt, der Kapitän benötige eine Dame zum Schachspielen.

„Hafenmelodie"

In der Tat, Vielfalt und Dimensionen eines Hafens sind gewaltig, wie einige Hamburger Zahlen dokumentieren. Im Jahresdurchschnitt arbeiten täglich 83 000 Menschen im Hafen, von denen allein 17 000 Hafenarbeiter für den Güterumschlag sind. 60 Seeschiffe aller Größen laufen den Hafen an, ebenso viele verlassen ihn mit Gütern der verschiedensten Art, die für Häfen in allen fünf Erdteilen bestimmt sind. Täglich liegen 150 bis 200 Schiffe an den Kais — in Bremen Kajen genannt — und an den Duckdalben im Strom. Täglich werden etwa 100 000 Tonnen Güter umgeschlagen, davon etwa 30 000 Tonnen hochwertige Stück- und Sackgüter. Und schließlich treffen täglich 1800 Eisenbahnwaggons, 4000 Lastkraftwagen und 80 Binnenschiffe im Hafen ein und werden an den 70 Kaischuppen ent- oder beladen.

Das Zusammenklingen dieser großen und großartigen „Hafenmelodie", das Ineinandergreifen der vielen Einrichtungen, Vorgänge und Tätigkeiten dieser „West für sich" ist am anschaulichsten geschildert mit einem Überblick über die Hafenbeteiligten, deren Funktionen sich in jedem Fall aus ihrer Berufsbezeichnung ergeben: Angefangen vom Schiffsmeldedienst bis hin zum Seeamt sind es im staatlichen Sektor: Hafenbetriebsdirektion, Strom- und Hafenbau, das Oberhafenamt, das Freihafenamt, das Seemannsamt, das Strandamt, alle unterstellt dem Amt für Hafen und Schiffahrt der Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Hinzu kommen die Wasserschutzpolizei, die Hafenfeuerwehr, der Hafenarzt, das Schiffsregister, die See-Berufsgenossenschaft und der Zoll. Der private Sektor, die eigentliche Hafenwirtschaft, umfaßt: Kaiarbeiter und Schauerleute, Kranführer, Waterclerks, Speicherarbeiter, Ewerführer, Schiffs- und Kesselreiniger, Hafenlotsen, Festmacher (was ist paradox? — Wenn ein Festmacher „smiet los" ruft), Schlepper, Taucher, Werftarbeiter und schließlich Spediteure, Schiffsmakler und Reedereien. Dabei ist noch nicht die Rede von der Vielzahl der allein mit der Ware befaßten Personen wie beispielsweise Kornumstecher, Probenzieher, Quartiersleute, um nur einige zu nennen.

Verwirrend könnte das Zusammenspiel all dieser Hafenbeteiligten sein, würden nicht Tradition und Fortschritt sowie gemeinsames Interesse am schnellen Hafen und gegenseitiges Vertrauen das selbstverständliche Öl dieses Mechanismus sein, wie es seit Jahrzehnten der Fall ist und wie es in unserer sich so rasch wandelnden Welt der Fall bleiben wird: Hängt doch schließlich das wirtschaftliche Schicksal einer Stadt wie Bremen oder Hamburg trotz aller Industrialisierung entscheidend von der Funktionsfähigkeit der Häfen ab.

Schrittmacher EWG in Frankreich

Ähnlich ist die Lage in anderen europäischen Häfen. Die folgende Betrachtung soll zeigen, wie die Tendenzen und Möglichkeiten in einigen vergleichbaren europäischen Häfen sind. In Frankreich sind vor allem Le Havre und Dünkirchen zu nennen. Le Havre ist — nach Marseille — Frankreichs zweitgrößter Hafen, der insbesondere durch Ansiedlung hafennaher Industrien seinen Weg machen wird. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang mit der zunehmenden Industrialisierung des Seinetals zu sehen. Dünkirchen — im Krieg total zerstört — ist größer als vorher wieder aufgebaut. Mit etwa 14 Millionen Tonnen Jahresumschlag ist die Vorkriegsleistung verdreifacht. Der Aufbau eines Hochofen-, Stahl- und Walzwerkkombinats wird diesem Hafen weiteren Auftrieb geben.

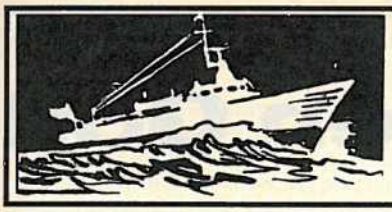
. . . in Belgien

Im Nachbarland Belgien mit dem Linienhafen Antwerpen und dem Industriehafen Gent gewinnt man ebenfalls den Eindruck rastloser Tätigkeit. Antwerpen hat durch den Bau des sechsten und siebenten Hafenbeckens gute Beispiele für schnelle Schiffsabfertigung geliefert und scheint diese Linie mit der Planung eines achten und neunten Beckens weiter zu verfolgen. Auch hier — wie in Le Havre — ist das Bemühen auf die Geländeerschließung für eine aktive Seehafenindustrie gerichtet, speziell für Raffinerie- und Montagebetriebe sowie besonders für die chemische Industrie. Gent — als großer Hafen relativ jung — dürfte das klassische Beispiel eines Industriehafens sein. Der in belgisch-holländischer Gemeinschaftsarbeit betriebene Ausbau des Seekanals Terneuzen—Gent für Seeschiffe bis zu 60 000 tdw (zur Zeit 13 000 tdw) wird wahrscheinlich vielen Industriebetrieben Anlaß sein, sich in der 35 Kilometer langen Kanalzone niederzulassen. Bisher haben das bereits über 20 Firmen mit etwa 10 000 Arbeitnehmern getan.

. . . in Holland

Die Entwicklungen in Rotterdam/Europort sind im wesentlichen durch zwei Tatsachen gekennzeichnet: Mit etwa 115 Millionen Tonnen Jahresumschlag ist Rotterdam derzeit der größte Seehafen der Welt. Dort werden mehr Güter umgeschlagen, als in allen Häfen der Bundesrepublik zusammen (etwa 97 Millionen Tonnen). Sodann hat sich der ursprüngliche Massenguthafen Rotterdam zum Musterbeispiel eines Universalhafens entwickelt. Der Ausbau Rotterdams setzte im Jahre 1958 ein, gleichzeitig mit dem Beginn der Tätigkeit der EWG. Seitdem geht die Tendenz dahin, die drei Komplexe der Rotterdamer Häfen, der Botlekhäfen und des eigentlichen industrienahen Europahafens

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 9



Flottenumschau

Bundesmarine

In den Sommermonaten wurden mehrere Hilfsschiffe und einige kleine Kriegsfahrzeuge für die Bundesmarine zu Wasser gelassen oder in Dienst gestellt. Der Versorger „Saarburg" (3145 BRT) lief in Hamburg vom Stapel. Dieser Neubau gehört zu einer Serie von Troßschiffen, die für die Versorgung der Kriegsschiffe auf See gebaut werden. Sie werden als „kleine Versorger" bezeichnet. Die Doppelschraubenschiffe laufen 17 Knoten. Die „Nienburg", ein Schwesterschiff, wurde in Flensburg zu Wasser gelassen. Das Kommando der Troßschiffe hat der Tanker „Walchensee" übernommen. Dieses Fahrzeug ist das erste von vier Schiffen dieses Typs (71 m Länge), das für die Abgabe von Betriebsstoffen und Frischwasser bestimmt ist. Damit ist das Programm der Bundesmarine zur Modernisierung und zum Aufbau der Troßschiff-Flotte einige Schritte weiter gekommen.

Für die Erprobungsstelle in Eckernförde wurde das Sperrwaffenerprobungsboot „Walther Ledebur" zu Wasser gelassen. Das 62 m lange Schiff ist aus Holz gebaut. Es soll mit zwei Maybach-Dieseln von je 2500 PS ausgerüstet werden und 19 Knoten laufen. Das weitgehend unmagnetische Schiff soll ab Frühjahr 1967 zur Erprobung von Minenabwehrgeräten benutzt werden. Der Bergungsschlepper „Fehmarn" (68 m Länge, 17 Knoten), ein Schwesterschiff der bereits im Dienst befindlichen „Helgoland", hat seine Probefahrten beendet. Diese Schiffe können auch als Scheibenschlepper, Feuerlöschboote und Hilfseisbrecher eingesetzt werden. Die „Fehmarn" wird später in Kiel stationiert. Mit der Indienststellung des Torpedofangbootes „TF 106", dem letzten einer Serie von neun Booten (25 m Länge, 17 Knoten) ist der Bau dieser Hilfsfahrzeuge für Torpedoversuchsstellen beendet.

Fünf Landungsboote des mittelgroßen Typs (40 m Länge) wurden in Hamburg in Dienst gestellt. Sie heißen „Tümmler", „Stör", „Schlei", „Felchen" und „Wels". Von diesem Typ, der Heeresfahrzeuge und Truppen befördern kann, sind insgesamt 22 Einheiten in Auftrag gegeben worden.

Die Marineabschnittskommandos Ostsee (Kiel) und Nordsee (Wilhelmshaven) wurden umbenannt in Marine-Divisionen. Sie sind landgebundene Kommandos, die das Kommando der Flotte unterstützen sollen.

Flottenbesuche

In diesem Sommer haben zahlreiche fremdländische Schiffe unsere Häfen besucht. Ende August kamen drei moderne amerikanische Zerstörer nach Kiel. In Kopenhagen fand Ende Juli anläßlich des 100jährigen Bestehens des Königlich Dänischen Jachtclubs eine Parade von Schulschiffen statt, an der sich auch das Segelschulschiff „Gorch Fock" beteiligte. Die Besatzung nahm auf den Rahen Aufstellung. Ein solches Bild ist heute selten geworden.

Zum Abschluß der Kieler Woche machte Prinz Philipp, der Herzog von Edinburgh, eine Fahrt auf dem Segelschulschiff „Gorch Fock" von Neustadt nach Travemünde mit. In diesen Stunden wehte ein böiger Wind. Die kurze Fahrt ist für den Gast sehr eindrucksvoll gewesen. Er ließ jetzt seine persönliche Standarte dem Segelschulschiff als Geschenk überreichen.

Fremde Marinen

Das erste in allen Teilen in Großbritannien hergestellte Atom-U-Boot, HMS „Valiant", wurde Ende Juli in Barrow-in-Furness in Dienst gestellt. Das 70 m lange Boot hat 3500 ts Wasserverdrängung. Die „Warspite", das zweite Boot, soll im nächsten Jahr in die britische Flotte eingereiht werden.

Das Rückgrat der schwedischen Flotte sind acht modernisierte Zerstörer. Die Schnellbootwaffe verfügt über fast 40 Einheiten. Sechs weitere S-Boote etwas größerer Abmessungen sind im Bau. Auch der Ausbau der U-Boot-Flotte wird weitergetrieben. Zu den vorhandenen achtzehn U-Booten sollen im Laufe der nächsten Jahre zehn weitere größere Einheiten kommen; davon sind fünf Boote (800 ts) bereits im Bau.

In der französischen Marine ist das konventionell angetriebene U-Boot „Gymnote" jetzt in Dienst genommen worden. Es dient der Erprobung französischer Raketen, die der amerikanischen Polaris-Rakete ähnlich sind, und den Aufbau der Force de frappe vervollständigen sollen. Das erste kernenergiegetriebene französische U-Boot, das dann derartige Raketen erhalten soll, wird voraussichtlich im Frühjahr 1967 vom Stapel laufen, jedoch kaum vor 1971 voll verwendungsfähig sein.

Für die US-Marine ist im Juli das einundvierzigste und vorläufig letzte kernenergiegetriebene U-Boot vom Stapel gelaufen und auf den Namen „Will Rogers" getauft worden. Die Auftragserteilung an die Bauwerft erfolgte im Juli 1963. Das gesamte amerikanische Atom-U-Boot-Programm ist damit im Laufe von sechs Jahren ziemlich genau eingehalten worden. Am Bau dieser 41 Einheiten waren vier Werften beteiligt. Die Entwicklung im U-Boot-Bau geht damit immer mehr ab vom Tauchboot alter Art und wendet sich zum wirklichen Unterwasserschiff hin. Durch Funkstellen an Land, die sich sehr niedriger Frequenzen bedienen, ist ein einseitiger Funkverkehr von den Kommandostellen zu den unter Wasser operierenden U-Booten möglich. — R —

gehört gesehen festgehalten

Piraterie auf hoher See

begingen fünf Seeleute eines britischen Trawlers. Kurz nach der Ausreise aus Grimsby sperrten sie den Kapitän und den Koch ein und zwangen den Maschinisten, den Motor weiter laufen zu lassen. Ziel war die deutsche Küste. Dem Kapitän gelang es, einen verstümmelten Funkspruch abzusenden. Nahe der Küste beluden die Meuterer ein Beiboot mit Lebensmitteln, Tabak, hauptsächlich aber mit Alkohol und versuchten, Land zu erreichen. Ein Seenot-Rettungsschiff griff sie auf und brachte sie nach Bremen. Von dort aus wurde die Reise unter Polizeischutz in Richtung Harwich fortgesetzt, wo schon Handschellen auf sie warteten.

In Bremerhaven

traf vor einiger Zeit, aus Emden kommend, die Bark „Seute Deern" ein. Dieses neu hergerichtete, unter der Farbe schon etwas ältliche Mädchen wird zum Restaurationsbetrieb umgebaut und sicher viele Menschen mit der ihr anhaftenden längst verflossenen Romantik erfreuen. Schon in Emden sollte sie nach langer Irr-Reise vor Anker gehen und ebenfalls gastronomischen Zwecken geweiht werden. Jedoch fürchteten die dortigen Stadtväter, die anscheinend die uralte große Emdener Segeltradition vergessen hatten, daß die schlanken hohen Masten der Bark das Rathaus, das bisherige Schmuckstück der Stadt, übertrumpfen würde. Na ja, so ein altes Mädchen hat es eben nicht leicht, wenn es doch noch einen sicheren Hafen finden will.

Als Playboy

mit internationalem Format entpuppte sich ein 25jähriger Hamburger Seemann. Eine für 130 000 D-Mark gekaufte aber nicht bezahlte Jacht verhalf ihm dazu, sich mit dem notwendigen Fluidum zu umgeben. Schöne Frauen waren sein Lohn. Aber auch Interpol belohnte ihn, und zwar mit silberschimmernden Handschellen, an denen er seiner nicht zu kleinen Strafe zugeführt wurde, denn es hatte sich herausgestellt, daß er in jedem Hafen von den anderen Booten stahl, was nicht niet- und nagelfest war und daß er außerdem einen handfesten Versicherungsbetrug vorhatte.

Ausreißer

wurden auf einem türkischen Frachter und auf der Englandfähre „Prins Hamlet" entdeckt. Auf dem Türken war es ein 14jähriger Junge aus Altena, der in Bremen an Bord ging, aber noch auf der Außenweser nach seiner Entdeckung von einem Boot der Wasserschutzpolizei abgeholt werden konnte. Auf der „Prins Hamlet" war es ein Junge — ebenfalls 14 Jahre alt — aus Gifhorn. Er wurde erst auf See entdeckt. Zufällig befanden sich auf der Fähre Beamte der Wasserschutzpolizei, die den Jungen sofort vernahmen und die Eltern benachrichtigten.

Seinen Kapitän

griff ein Matrose aus Hamburg an, nachdem ihm dieser, was im deutschen Seemannsrecht auch nicht zulässig ist, die sofortige Entlassung verweigert hatte. Rabiaterweise benutzte der Seemann ein Beil dazu, um seinen Unwillen auszudrücken. Der Kapitän konnte dem Schlag nur mit Mühe entgehen und wurde an der Schulter verletzt. Vorher hatte der mit der Welt und seinem Schiff Unzufriedene gründlich die Einrichtung des Steuerhauses demoliert. Dazu hatte er allerdings nicht das Beil sondern einen Hammer benutzt.

S O S – S O S – S O S – S O S – S
O S – S O S – S O S – S O S – S O
S – S O S – S
O S – S O S –

SOS zum Lieben Gott

S O S – S O S – S O S – S O S – S
O S – S O S – S O S – S O S – S O

Die teilweise sehr realistische Schilderung eines Schiffbruches im Jahre 1585 — also der Zeit, in der Camoes seine Lusiaden schrieb — aus der Feder eines Augenzeugen macht die Einstellung der Menschen jener Zeit zur Seefahrt deutlicher als die Geschichtsschreibung späterer Jahrhunderte.

Am Mittwoch, dem 1. April 1585, lief die „Santiago" mit anderen Schiffen nach Indien aus. Widrige Winde zerstreuten die Flotte, die „Santiago" blieb allein und schwebte während eines Sturmes in höchster Gefahr.

Unter dem Achterkastell stand der Altar

Am Donnerstagmorgen sichteten sie zwei Segler, einen großen und einen kleinen. Da sie diese für Franzosen hielten, machte sich die „Santiago" kampfbereit, obwohl sie dazu nicht ausreichend gerüstet war. Außerdem waren die meisten Leute seekrank, die Decks von Fässern und Kisten verstopft — wie schon von Beginn der Reise an —, und die Musketen durch den Regen verrostet; es herrschte also eine solche Unordnung, daß unsere Soldaten, so tapfer sie auch waren, sehr in die Enge getrieben worden wären, wenn es der Feind geschafft hätte, das Schiff zu entern. Doch unser Herr zeigte Erbarmen, denn zur Mittagessenszeit erfuhren sie, daß eines der Schiffe aus Indien kam. Sie näherten sich ihm, und es stellte sich heraus, daß diese Karavelle zu den Kanarischen Inseln segelte. Bei dem anderen handelte es sich, wie sie hörten, um ein englisches Schiff, daß ihr wie ein Schatten gefolgt war und sich bis zum vorherigen Tag keinen Steinwurf von ihr entfernt hatte. Da diese Auskünfte sie beruhigten, verfielen die Leute wieder der Seekrankheit, welche die Angst von ihnen genommen hatte, was sich in diesen Tagen als ein großes Hindernis beim Gottesdienst erwies, der nicht so gehalten werden konnte, wie die Priester es wünschten. Trotzdem lasen diese die Finstermetten der Karwoche unter dem Achterkastell, wo der Altar stand.

Am Donnerstagmorgen fand die Messe statt, nachmittags die Fußwaschung mit einer Predigt von Pater Pedro Martins von der Gesellschaft Jesu und abends eine Prozession mit einer Predigt über die Leiden Christi von Pater Joao Gonçalves. Am Freitagmorgen wurde die Anbetung des Kreuzes zelebriert, aber das Meer war so bewegt, und das Schiff schlingerte dermaßen, daß anstelle des Diakons und Subdiakons zwei Matrosen beim Altar standen und den zelebrierenden Priester stützten, damit er nicht falle.

Am Samstag, das heißt zwölf Tage nach der Abfahrt, sandte Unser Herr ihnen gnädig einen günstigen beständigen Wind, so daß sie den Gefahren der ersten Prüfung entrannen, was dazu beitrug, die Auferstehung des Herrn mit größter Freude und Feierlichkeit zu begehen. Am Ostermorgen machten sie eine Prozession um das Deck herum und feuerten mehrere Geschützsalven ab. Dann wurde die Messe gesungen.

An Bord befanden sich Pater Thomas Pinto vom Predigerorden, der Inquisitor von Indien werden sollte, und sieben Glaubensbrüder, alle von der Gesellschaft Jesu. Pater Pedro Martins hatte mit den anderen verabredet, daß, da so viele Geistliche an Bord waren, an jedem Sonn- und Festtag zelebriert werden sollte. Und das geschah fortan auch; zudem wurde jeden Samstag die Messe für die Muttergottes gelesen, sowie auch an anderen Tagen, da die Verehrung für sie groß war. Am Freitag fand sie fast andauernd statt, so daß manche Matrosen, welche diese Reise schon seit fünfzehn bis zwanzig Jahren machten, behaupteten, auf keinem Schiff seien je so viele und feierliche Gottesdienste abgehalten worden wie auf diesem.

Wenn irgendein Heiliger geehrt werden sollte, wurde, um das Fest zu veranstalten, ein Zeremonienmeister ernannt, von denen jeder darauf brannte, als bester zu gelten. Mitunter sangen Chöre, von Orgel und Harfe begleitet, beim Abendgebet und bei der Messe und auf Deck wurden Tapissierien und Felle zur Schau gestellt, welche für den Verkauf in Indien bestimmt waren. Ferner wurde angeordnet, irgend jemanden wöchentlich zum Pfleger der Armen zu wählen, die erkrankt waren. In der ersten Woche übernahm der Kapitän diese Aufgabe selbst. Und er sowie seine beiden Nachfolger erfüllten ihre Pflicht so sorgsam, daß alle nach ihnen einfach ebenso barmherzig und großzügig sein mußten.

Nun kann das Glücksspiel trotz aller Predigten nicht völlig von Schiffen verbannt werden: Doch Pater Sapata ging, aus dem Wunsche heraus zu vermeiden, daß die Spieler für ihre Partien im Fegefeuer büßen sollten, auf dem Schiff von Tisch zu Tisch und forderte von allen einen Teil ihres Einsatzes für die Kranken als Abgeltung mancher Ausartungen ihres Spieles. Jeder fand sich dazu bereit, denn er sprach höflich und bestimmt. Schon von der ersten Runde an, die sie spielten, wurde der Teil für die Kranken beiseite gelegt. Als er von dannen ging, war die gesammelte Summe so groß, daß er außer den Kranken auch vielen armen Soldaten helfen und ihnen Kleidungsstücke aus dem gemeinsamen Lager an Bord kaufen konnte. Dies war, dessen bin ich sicher, der Hauptgrund, daß nach Gottes Willen sehr wenige Leute auf dieser Reise erkrankten, ehe sie Schiffbruch erlitten. Der einzige, der starb, gehörte nicht zu den Armen, für welche der Priester sorgte. Denn im allgemeinen sterben auf solchen Schiffen arme Tröpfe, die schon halbverhungert an Bord kommen und schutzlos Sonne, Wind und Sternen ausgesetzt sind.

Sie überqueren am 27. Mai den Äquator und erreichen glücklich die Inseln Martim Vaz.

Doch diese Freude endete wie alle irdischen Freuden in Betrübnis, als der Wind, der sie durch die Inseln trieb, sich legte. Er hatte vier Tage günstig geweht, aber die Brise blies fortan gegen den Bug, der sich hob und senkte oder war so schwach, daß es schien, als halte der Herr das Schiff zurück, da Er sich nicht zu dem entsetzlichen Schiffbruch entscheiden konnte, der seiner wartete.

Böses Omen

Seit den Inseln Martim Vaz gewahrten sie unheilvolle Vorzeichen, denn sie begegneten einem Fisch, den niemand kannte. Er glich einem kleinen Wal, sah aber bedrohlich, ja fast teuflisch aus, und alle Fische um das Schiff herum flohen entsetzt vor ihm. Er verließ das Schiff bis zur Nacht des Schiffbruchs nicht und wurde vom Bug aus am Abend vor dem Unheil gesehen, Wasserstrahlen emporspeiend, als freue er sich oder als warne er die Matrosen vor dem Schicksal, das sie ereilen sollte. Trotz der Flaute und all der Vorzeichen wurden die Gottesverehrungen und Gottesdienste nicht eingestellt, sondern noch vermehrt. Sie zelebrierten mit auf See größtmöglicher Feierlichkeit die Festtage von Johannes dem Täufer, dem heiligen Antonius, von Peter und Paul sowie anderen.

Bei Flauten und leichten Brisen erreichten sie das Kap der Guten Hoffnung am 12. Juli. Doch der schwache Wind, der geweht hatte, legte sich, und sie verbrachten zehn bis fünfzehn Tage in dieser Gegend, ohne imstande zu sein, die sechzig Meilen zurückzulegen, welche sie von dem Kap trennten. Als sie endlich das Kap umsegelt hatten, gelangten sie zur Küste von Natal. Ich glaube, daß es diesen Namen erhielt, weil der Seefahrer, der sich bei einem heftigen Sturm dorthin zu retten vermochte, sich wie neugeboren fühlte. Jedenfalls war dies die Erfahrung, denn während der zwei oder drei Tage der Umseglung war die Wucht des Windes so mächtig, daß sie bis auf die Beisegel alle anderen einholen mußten, und die Offiziere behaupteten, sie hätten fünfzig Meilen am Tage zurückgelegt.

Safety first — für die Seele

Die „Santiago" scheiterte in der Nacht vom 19. auf den 20. August 1585 an einer Klippe.

„Gott hat die Matrosen, die auf dem Bugspriet Ausschau hielten, und die Soldaten, die auf dem Achterkastell Wache standen, geblendet, so daß sie nicht den weißen Schaum der sich an der Klippe brechenden Wellen sahen. Gott hatte ihre Ohren verstopft, so daß sie nicht die wilde Brandung der Wogen an dem Fels, die zwei Meilen im Umkreis erschallte, in der Nacht hörten . . .

Alle Leute kümmerten sich nur noch um die Rettung ihrer Seele, denn ihre Körper schienen völlig verloren zu sein, und flehten die Geistlichen auf dem Schiff weinend und jammernd an, ihnen die Beichte abzunehmen, allerdings so unbeherrscht und durcheinander, daß sie alle gleichzeitig und so laut beichten wollten, daß sie einander hören konnten, abgesehen von einigen Edelleuten und Herren, die im stillen beichteten. Der Eifer zu beichten war so groß, daß ein Mann, der nicht warten konnte, einen Geistlichen drängte, ihn anzuhören, und unverzüglich seine Sünden laut aufzählte, Sünden, die so schlimm waren, daß der Priester ihm den Mund zuhalten und ihn anschreien mußte, gefälligst zu schweigen, er werde ihm die Beichte sogleich abnehmen. Als dies geschehen war, bat er den Priester von weitem aus vollem Hals um Vergebung: So zerstreut und verwirrt war er durch die Nähe des Todes.

Die Priester des Schiffes verwandelten durch das Beispiel, welches sie den anderen gaben, diesen Jammer in großen Vorteil. Pater Thomas Pinto,

der sich auf den höchsten Teil des Schiffes geflüchtet hatte, wurde von einem eisernen Gegenstand verwundet, welcher auf ihn fiel. Er nahm weiter die Beichte ab, wobei er die Hand auf die Wunde hielt. Vor Tagesanbruch hatten alle gebeichtet, das heißt mehr als vierhundertfünfzig Seelen. Danach predigten die Priester allen, sich dem Willen Gottes zu fügen. Litaneien wurden aufgesagt sowie ein allgemeines Glaubensbekenntnis und was sonst für das Seelenheil nötig war. Dies dauerte bis ungefähr zwei Uhr morgens, als am Himmel ein schöner und strahlender Mond aufging. Bis dahin war es so finster gewesen, daß sie sich kaum sehen konnten, doch als sie die Helle und den Glanz des Mondes erblickten, beeindruckte es sie so tief, daß sie die Stimmen erhoben und Unsere Liebe Frau anriefen, indem sie sagten, sie sähen sie im Monde."

Es folgt eine genaue Beschreibung der Klippe - etwa 22 Grad südlicher Breite, vermutlich das Judenriff. Es hat einen Umfang von ungefähr zwölf Meilen; bei Flut wurde es von zwei bis drei und mehr Spannen Wasser bedeckt. Die große Schaluppe, die sie an Bord hatten, war unwiederbringlich zerstört worden; die einzige Hoffnung, die Küste von Mozambique zu erreichen, ruhte auf den Flößen, die sie angefertigt hatten, und auf einem unbeschädigten Boot.

Ratten und Plünderer

Als am 20. August der Tag anbrach ...

... wurde sogleich das Boot mit dem Admiral, dem Bootsmann, dem Schiffsbarbier, den erfahrensten Kalfaterern nebst einigen Matrosen, insgesamt neunzehn Personen, unter ihnen ein neunjähriges Kind, Vincente Jorges Sohn, den sein Vater dort versteckt hatte, zu Wasser gelassen. Sie sagten, sie wollten die Klippe erkunden und feststellen, ob Land zu sehen sei, sie kämen bald zurück. Pater Thomas Pinto stieg auch in das Boot, einen Kompaß in der Hand, aber der Admiral bat ihn, es zu verlassen und schwor ihm unter feierlichen Eiden, er werde ihn abholen und wolle nur die Klippe erforschen und Land zu entdecken versuchen. Pater Thomas Pinto stieg aus, denn er schenkte den Versprechen des Admirals Glauben und wollte die Unordnung und Unruhe, die unter den Schiffbrüchigen vielleicht entstehen könnte, im Zaum halten. Viele Herren und Edelleute, die Anstalten gemacht hatten, in das Boot zu steigen, gaben ihr Vorhaben auf, als sie sahen, daß Pater Thomas Pinto es verließ.

Das Boot fuhr nun ab, und die Zurückbleibenden fanden sich den ungeheuren Wogen, die auf allen Seiten brausten, wehrlos ausgesetzt und sahen nichts anderes als den Himmel, das Meer und die verstreuten Überreste des Baus, der einst ihr Schiff war. Da begriffen sie, welch großen Fehler sie begangen hatten, indem sie das Boot abfahren ließen, ohne sich die Sache genauer überlegt zu haben, denn sonst hätten sie mit diesem und dem Kahn, den sie später anfertigten, mehr Mut gefaßt und zahlreiche bessere und festere Flöße zusammenzimmern können, so daß mehr Leute gerettet worden wären. Das Boot kehrte nicht zurück, obwohl bekannt ist, daß der Admiral den Bootsmann und seine anderen Gefährten eindringlich darum gebeten hatte. Sie wollten nicht, und der Admiral war darüber sehr bekümmert, mußte sich aber der Notlage fügen, in der er sich befand.

Indessen zählten sie die Vermißten und stellten fest, daß zehn oder zwölf umgekommen waren, die sich in ihren Kajüten oder unter Deck aufgehalten hatten oder von dem Eisenzeug erschlagen wurden, das auf sie fiel. Ebenso viele starben an diesem Morgen, weil sie das Schiff habsüchtig auf der Suche nach kostbaren Waren oder nach Wrackstücken verließen, um aus diesen Flöße zu machen. Doch der Sog der See war so stark, daß er sie mitriß, und sie ertranken.

„An diesem Morgen gab es viele Tränen und andere Zeichen der Zerknirschtheit und Sündenbekenntnisse. Litaneien wurden aufgesagt. Alle erflehten Gottes Barmherzigkeit. Viele schlugen sich heftig unter zahlreichen Bezeigungen der Reue und des Schmerzes. Andere brachten Muttergottesbilder, stellten sie so hoch, daß alle sie sehen konnten, fielen auf die Knie und baten mit lautem unablässigem Geschrei, Schluchzen und Weinen Unsere Liebe Frau um Beistand in ihrem schrecklichen Mißgeschick. Und sie baten tatsächlich um nichts anderes als ihr Seelenheil, denn sie hatten jegliche Hoffnung aufgegeben, ihre Körper zu retten.

Als er diese Unglücklichen sah, begann ein Bursche, der Sklave eines Passagiers, Manoel Rodrigues, zu jubeln, wobei er lachte, Leckerbissen aß, welche sich in großen Mengen an Bord befanden, und heiter in den Teich, der sich in der Mitte des Schiffes gebildet hatte, sprang. Er schwamm und tauchte darin so selbstsicher und furchtlos, als schwämme er im Fluß von Lissabon und verspottete die anderen, indem er sage, er sei nun frei und schulde keinem mehr etwas. Woraus ersichtlich ist, daß Vertierung mitunter bei Barbaren die gleichen Wirkungen erzeugt wie Studien und Philosophie bei Gebildeten, denn in solchen Umständen muß ein Mensch, der keine Betrübtheit und Verzweiflung zeigte, entweder ein Steuermann oder ein Tier gewesen sein."

Am ersten und zweiten Tag nach dem Schiffbruch brachten sie keinen Proviant auf die Schaluppe, obwohl viele diese auszubessern trachteten, denn die meisten von ihnen glaubten, daß, wenn es überhaupt Hoffnung auf Rettung gäbe, so nur durch die Flöße, welche sie zusammenzimmerten. Indessen lief jeder mit zwei oder drei an den Flößen befestigten Tauen herum, welche sie, nachdem sie sich diese mehrmals um die Brust gebunden hatten, auch noch mehrmals um den Hals schlangen, damit sie sich freier bewegen konnten. Es war ein trauriger Anblick, denn sie glichen dadurch zu Tode Verurteilten mit der Schlinge um den Hals.

Nach allgemeiner Ansicht war die „Santiago" eines der reichsten und bestgerüsteten Schiffe, die seit Jahren die Meere furchten. Das Oberdeck war haufenweise mit Münzen bestreut, ungerechnet die Säcke, die sie ins Meer geworfen hatten. Sie traten das Geld mit Füßen, ohne auf dessen Wert zu achten, obwohl die Habgier von ein oder zwei gewöhnlichen Leuten so groß war, daß sie ihre Beutel mit Goldstücken füllten, die sie mitnehmen und auf den Flößen, die sie angefertigt hatten, zu retten beabsichtigten.

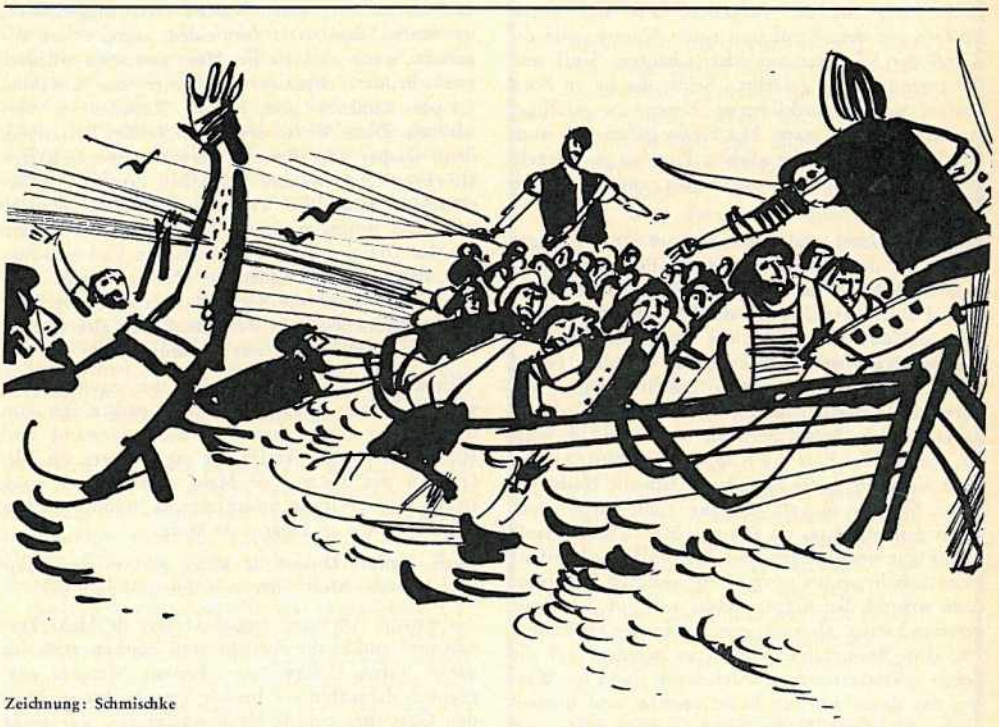
Der Pater nahm die Waffen ab

Am selben Tag brach eine Seite des Schiffes auf und stieß wie bei einer Geburt das Boot, von dem ein Drittel fehlte, heraus.

Einige Freiwillige schufteten zwei Tag lang, um das so sonderbar zum Vorschein gekommene Boot auszubessern. Schließlich machten sie Anstalten, es zu Wasser zu lassen.

Sie warteten die Flut ab. Aber viele Leute verließen, als sie sahen, daß Pater Thomas Pinto und der Bootsmannsgehilfe sich um das Boot bemühten, das Schiff und gingen auch hin. Da es so viele waren, befürchteten diejenigen, die das Boot ausgebessert hatten, große Schwierigkeiten beim Zuwasserbringen, wie sie häufig bei solchen Gelegenheiten eintreten. Um dies zu vermeiden, hatte Kapitän Duarte de Melo den glücklichen Einfall, Pater Thomas Pinto zu bitten, den Leuten durch friedliche Mittel die Waffen abzunehmen und ihnen zu sagen, sie sollen ihm aus der großen Achtung heraus, die sie für ihn hegten, diese aushändigen, damit so jene Unglücke verhüten würde, die bei Schiffbrüchigen üblich sind. Pater Thomas Pinto verlangte überaus höflich ihre Waffen, und viele gaben ihm diese, obwohl manche sich weigerten. Doch Pater Thomas Pinto besaß soviel Autorität bei den Matrosen, daß er den Widerwilligen nur sanft die Hand auf die Schulter zu legen brauchte, um sie umzustimmen. Dies gestattete denen im Boot, sich friedlicher und sicherer einzuschiffen, denn zweifellos hätten die Leute, die sich innerhalb der nächsten halben Stunde aller Hilfe beraubt und dem Ertrinken mitten auf dem Meer ausgesetzt fanden, vor nichts haltgemacht, wenn sie im Besitze von Waffen gewesen wären.

Indessen war die Flut merklich gestiegen, und fünf Flöße, die sie angefertigt hatten, kamen längsseits zu dem Boot, in das sich diejenigen, die sich zu retten hofften, unter großen Schwierigkeiten eingeschifft hatten, denn dessen Insassen verwehrten allen, die hineinzusteigen begehrten, den Zugang mit dem blanken Degen, da es an genügend Platz fehlte. Einige Frauen vom Schiff klammerten sich an das Boot, wurden aber von den Insassen verwundet und gewaltsam entfernt, ebenso wie die Männer, die den Zugang erzwingen wollten. Der Anblick an diesem Tag war der traurigste und schmerzlichste, den man je sehen konnte. Die Klippe war mit Leuten bedeckt, welche weder von denen im Boot noch von denen auf den Flößen



Zeichnung: Schmischke

aufgenommen wurden. Die Flut stieg, und sie konnten nicht mehr stehen, so daß die Nichtschwimmer bald zu ertrinken begannen. Und auch die Schwimmer ertranken, wenngleich sie den Tod ein wenig hinauszögerten. Eine große Anzahl von Männern schwamm entweder zu den Flößen oder zum Boot. Alle ertranken; unter denen, die zu den Flößen schwammen, auch zwei Frauen. Ein fünfzehnjähriger Junge schwamm fast eine halbe Meile und erreichte das Boot, das sich indessen von den anderen Schwimmern entfernt hatte. Sie zückten einen Degen, um ihn abzuwehren, doch in seiner höchsten Not kannte er keine Furcht, ergriff diesen, als wäre er ein Tau, und ließ ihn erst los, als sie ihn aufnahmen, obwohl er dadurch eine tiefe Handwunde in Kauf nehmen mußte.

Tragödien

Die Insassen des Bootes schauten sich nach dem Wrack des Schiffes um und sahen, daß sich darauf noch viele Männer befanden, alle mit roten Mützen auf dem Kopf und roten Wämsen wie die Kittel der Schnitter aus scharlachrotem Stoff und aus irgendwelcher gefärbten Seide, die sie an Bord hatten, was in glücklicheren Zeiten ein gefälliger Anblick gewesen wäre. Die Flöße ließen sich auch deutlich erkennen: sie glichen Pinassen mit Segeln aus grünem, karmesinrotem oder andersfarbigem Damast.

Das Boot setzte seine Fahrt fort und gelangte abends zu den bereits erwähnten Felsen, zweieinhalb Meilen von der Klippe entfernt. Während sie darauf zusteuerten, hatten die Leute im Boot lange Zeit geglaubt, daß es sich um Inseln handele, aber aus der Nähe erkannten sie, daß es bloß Felsen waren. Sie wimmelten von Schiffbrüchigen, die dort schwimmend Zuflucht gesucht hatten, da sie lieber dort ihr Leben beenden wollten als im Wasser, welches bei Flut die Klippe überspülte. Als das Boot zu dieser Stelle kam, hatte sich die Nacht gesenkt. Sie war so kalt, daß die Temperatur allein schon genügt hätte, sie alle zu töten. Die folgende Nacht war noch eisiger, und der Schiffbruch offenbarte sich in seiner ganzen schrecklichen Tragödie, denn sowohl diejenigen, welche sich auf die Flöße gerettet hatten, als auch jene, die in der Hoffnung, von dem Boot aufgenommen zu werden, auf die Felsen geklettert waren, warfen sich nackt ins Wasser, das ihnen bis zur Brust reichte, und blieben darin, die ganze Nacht wegen dessen Kälte und ihrer unerträglichen Schmerzen schreiend. Nur Seufzer, Stöhnen und erbärmliches Flehen war zu hören. Sie riefen die im Boot um Hilfe an, nannten viele beim Namen und taten kund, in welch fürchterlicher Lage sie sich befanden. Einer der am lautesten Rufenden war Dom Duarte de Meneses, der angeheiratete Cousin des Kapitäns Fernao de Mendonça. Doch die Insassen des Bootes blieben seinen Bitten taub, ebenso wie denen von Rui Mendes de Carvalho, einem Edelmann. Andererseits nahmen sie den Geschützmeister der „Santiago" auf sein erstes Wort hin an Bord.

Andernmorgens war Freitag, der dreiundzwanzigste des Monats. Als die Insassen des Bootes im Begriff waren, die Felsen zu verlassen, kamen der Steuermann, der Bootsmannsgehilfe und mehrere Matrosen überein — und ersterer sprach deswegen mit Kapitän Duarte de Melo —, daß das Boot nicht mit so vielen Leuten fahren könne und er, der Steuermann, es nicht wage, mit mehr als sechs- oder siebenundvierzig Personen in See zu stechen. Auch schien es denen, welche den Befehl über das Boot übernommen hatten, daß der Bootsmannsgehilfe die Insassen nicht richtig gezählt hatte, denn das Wasser reichte bis zum Dollbord. Deshalb beschlossen sie untereinander, einige Leute ins Meer zu werfen und diejenigen auszuwählen, die geopfert werden sollten. Kapitän Duarte de Melo zeigte echte christliche Empfindungen, fand aber keinen Ausweg, wie die Ausführung eines so grausamen Planes zu verhindern sei. Deshalb befahl er vier oder fünf Männern, die Insassen des Bootes zu zählen. Sie hatte blanke Degen in der Hand, so daß sie sich ohne weiteres Gehorsam verschaffen und das Schicksal derjenigen besiegeln konnten, die geopfert werden sollten.

Sie warfen siebzehn Leute über Bord. Unter ihnen befand sich Jorge Figueira, ein Edelmann nach Ruf und Rang, der vom ersten Tag an, da sie beschlossen, das Boot zu benutzen, bis zum letzten Augenblick, da sie es zu Wasser ließen, bei dessen Ausbesserung wie ein echter Matrose mitgeholfen hatte. Als entschieden wurde, daß einige ins Meer geworfen werden sollten, schleuderten ihn die Urteilsvollstrecker sogleich hinein, obwohl Duarte de Melo die Erlaubnis erteilt hatte, er dürfe, wenn er wolle, noch etwas sagen, womit er ihm etwas Menschlichkeit bezeigte und die Härte der Strafe milderte.

Edelmut

Elf Leute waren bereits ins Meer geworfen worden, als jemand, dessen Namen verschwiegen wird, um einen Skandal zu vermeiden, sagte, es sei ungerecht, wenn so viele ins Meer geworfen würden, zwei Brüder, ehrenwerte Männer aus Lissabon, Gaspar Ximenes und Fernao Ximenes zu verschonen. Diese Worte erweckten großes Erstaunen, denn Gaspar Ximenes und Fernao Ximenes hatten als ehrenwerte Männer und dank ihres guten Benehmens zahlreiche Freunde an Bord. Manche stimmten hingegen jener Person bei. Diejenigen, die das Urteil fällten, beratschlagten und entschieden, daß einer von ihnen ins Meer geworfen werden sollte. Und die Urteilsvollstrecker ergriffen Gaspar Ximenes, der, wenngleich der ältere, kleiner und schmächtiger war als sein Bruder.

Während die eifrigen Knechte ihn davontrugen, stürzte Fernao Ximenes zu ihm, packte ihn von brüderlicher Liebe bewogen beim Gewand und entriß ihn deren Händen. Er sagte ihnen, sie sollten ihn mit Duarte de Melo reden lassen, und, seinen Bruder innig umschlingend, wandte er sich mit der Frage an Duarte de Melo:

„Ach, Senhor Duarte de Melo, gibt es denn keinen Ausweg? Muß einer von uns umkommen?"

Als einzige Antwort vergoß Duarte de Melo Tränen und zuckte die Achseln zum Zeichen, daß sich daran nichts ändern lasse. Fernao Ximenes entgegnete daraufhin — beseelt von höchstem Mut, den Gott ihm eingab, denn was er tat, war mehr Sein als des Menschen Werk —, daß, da sich daran nichts ändern lasse, sein Bruder verschont werden möge, der älter und wie ein Vater zu seinen Schwestern sei, und man ihn, Fernao, ins Meer werfen solle, wenn es sein müsse. Kaum hatte er ausgeredet, als er ergriffen und ins Meer geworfen wurde. Und im Wasser zeigte er sich so tapfer, als wäre er in der Nähe eines Strandes voller Freunde hineingefallen, während er sich in Wirklichkeit über hundertzwanzig Meilen vom nächsten Land in einer feindlichen See befand. Denn dieser hochherzige Jüngling dachte lieber an den Gehorsam, den er seinem älteren Bruder schuldete, weil dieser wie ein Vater für ihn sorgte, und an das Wohlergehen seiner Mutter und seiner Schwestern, als an sich selbst und vertraute sich Gott an, auf daß Er in Seiner Liebe Erbarmen mit seiner Seele haben möge.

Diese edle Tat verdiente es wirklich, der Nachwelt zum ewigen Gedächtnis überliefert zu werden, denn die Bruderliebe übertraf den innigen Freundschaftswetteifer von Pylades und Orest. Ach, wie selten vermochte ein Mensch das eigene Leben für seinen Bruder so tapfer hinzugeben wie dieser! Eine so vorbildliche und barmherzige Tat ließ Gott, der Herr, nicht lange unbelohnt. Er belohnte ihn noch am selben Tage.

Alle, die aus dem Boot geworfen waren, hatten sich auf einige hohe Riffe gerettet, von wo aus sie Fernao zuriefen, er möge sich zu ihnen gesellen, wenn er wolle, doch dieser erwiderte, er ziehe es vor, dort zu bleiben, wo er sei. So kletterte er auf einen kleinen Felsen, wo das Wasser ihm bis an den Hals stand und der ringsum steil abfiel. Von dort aus sah er, wie das Boot den Anker lichtete und davonfuhr.

Da er wie fast jeder zwei Hemden trug, versuchte er, sie abzulegen, um besser schwimmen zu können. Während er sie über den Kopf zog, kam eine große Woge, und seine Füße verloren den Halt auf dem Felsen, so daß er sich mit verhülltem Haupt in tiefem Wasser befand. In dieser Lage, in Reichweite des Todes und von Angesicht zu Angesicht mit diesem, zerrte er — wie er später erzählte — so heftig und gewaltsam an den Hemden, daß er sie, denn er war jung und stark, vorne von oben nach unten aufriß. Dadurch befreite er seinen Kopf, obwohl sie noch an seinen Armen hingen. Er schwamm zum Felsen zurück, wo er sich ihrer ganz entledigte, und nahm die Verfolgung des Bootes auf.

Er schwamm, ohne sich auszuruhen, drei Stunden lang, wobei er sich den Weg durch überaus starke Strömungen bahnte und mit lauter, flehender Stimme unablässig Unsern Herrn Jesus Christus und die Heilige Jungfrau Maria, Seine Mutter, anrief, ihm in diesem fürchterlichen Kampf Beistand zu gewähren.

Sein Bruder, Gaspar Ximenes, der sich im Boot befand, klagte dauernd über den erbarmungswürdigen Zustand, in den sein Bruder geraten war, von dem er soeben einen solchen Beweis der Liebe erhalten hatte, was er ihm jetzt nur mit Tränen und Stöhnen vergelten konnte. Infolgedessen kam ein Freund zu ihm und sagte ihm freundlich, er solle schweigen, denn alle im Boot seien so gereizt über sein Gejammer, daß davon geredet werde, ihn ebenfalls ins Meer zu werfen, um ihn nicht mehr zu hören. Deshalb fühlte Gaspar Ximenes sich genötigt, zu verstummen, er weinte nur im stillen, erflehte Gottes Barmherzigkeit und betete innig um den Beistand Unserer Lieben Frau der Freuden von dem Kirchspiel St. Christophorus in Lissabon, wo sie beide aufgewachsen waren.

Unsere Liebe Frau ließ die Stunde kommen, in der Gott den Jüngling für seine barmherzige Tat belohnen wollte. Als er sich durch die Anstrengung des Schwimmens kaum mehr über Wasser halten konnte, verlangten dieselben, die ihn verurteilt hatten, er solle in Gottes Namen wieder aufgenommen werden, obwohl sie ihn, wenn es sich für das Segeln des Bootes als nötig erwiese, erneut ins Meer werfen würden. Sie riefen ihm zu, er möge an Bord kommen, aber sie mußten ihm ein Tau zuwerfen, damit er dieses ergreifen könnte. Das tat er auch, und sie zogen ihn in das Boot. Er war vom Wasser aufgedunsen, so daß sie ihn auf den Kopf stellten und er eine Menge davon ausspie. Als er sah, daß er dem Tode entronnen war, dankte er Gott und Unserer Lieben Frau der Freuden, die er besonders verehrte; dann begann er in Gesellschaft anderer, die dasselbe taten, mit einem Eimer Wasser zu schöpfen und verrichtete diese Arbeit, bis sie Land erreichten.

Außer Fernao Ximenes wurden noch zwei weitere, die sie ins Meer geworfen hatten, wieder aufgenommen. Keiner der Geistlichen an Bord erhob seine Stimme gegen diese schweren Strafen, als sie die Befehle des Kapitäns und seiner Anhänger hörten, denn es war ihrem Amte völlig fremd, obwohl es sie tief betrübte. Die Anführer müssen das begriffen haben, denn sie vermieden es unter allen Umständen, darüber mit den Geistlichen zu sprechen. Letztere fanden es am klügsten, zu schweigen ...

Später wollten sie den Küfergehilfen, der bei der Ausbesserung des Bootes mitgearbeitet hatte, ins Meer werfen. Als der Arme sah, daß ihm keine Hoffnung verblieb, bat er um eine Scheibe Quittenpaste. Er erhielt diese und ließ sich nach einem Schluck Wein ins Meer werfen. Er ging sofort unter und wurde nie mehr gesehen.

Aus M. Spagnol / G. Dossena „Logbuch". Mit freundlicher Genehmigung des Marion von Schröder Verlages.

Ehesitten sind woanders anders

Von Michael Loring

Recht unterschiedlich sind auf der Welt die Meinungen und Anschauungen über Ehe und Gleichberechtigung der Geschlechter. Uns Europäern muten sie oft merkwürdig an. Umgekehrt wird das jedoch nicht anders sein. Auf jeden Fall lassen die Sitten einiger Völker erkennen, daß man dort nicht gerade viel von der Ehe hält. Ein kleiner Bummel um den Globus bringt da die merkwürdigsten Dinge an den Tag.

Die im Süden Indiens hausenden Berg-Bondas gehen beispielsweise recht listig zu Werke, um den ehewütigen Jünglingen ihres Stammes den Eintritt in den Lebensbund gehörig zu versalzen. Die dort übliche Hochzeitszeremonie sieht nämlich vor, daß sich der Jüngling mit seiner Auserwählten in den Dschungel begibt, um dort von ihr mit einem brennenden Holzscheit „liebevoll" über den Rücken gestreichelt zu werden. Erst wenn er diese Tortur — ohne mit der Wimper zu zucken — überstanden hat, hält ihn der Stamm für ehereif und läßt ihn heiraten.

Im Kongogebiet steigt das Ansehen eines Mannes, je mehr Frauen er sein eigen nennt. Eifersucht kennen die wohlgenährten, rundlichen Schönen dort überhaupt nicht. Ganz im Gegenteil, durch sparsames Wirtschaften bemühen sich alle einträchtig, ihrem Mann so schnell wie möglich den Kauf einer weiteren Frau zu ermöglichen. Je mehr Arbeitskräfte da sind, desto größer ist schließlich die Gelegenheit, sich auf die faule Haut zu legen.

Die Tibetaner haben für so viele Frauen nichts übrig. Bei ihnen ist die Vielmännerei im Gang. Fünf, ja sechs Brüder tun sich zusammen und heiraten eine Frau. Weil sich die ehelichen Sorgen auf diese Weise durch sechs teilen, sind sie sicher viel leichter zu ertragen und niemand von ihnen wird deswegen schlaflose Nächte haben. Während der jeweilige „Ehemann vom Dienst" seinen Pflichten nachkommt, können sich die anderen in ihrer tibetanischen Stammtischrunde vergnügen.

Mit einer „Spezialschwiegermutter" sind die australischen Papuas gesegnet. Schon am Tage seiner Geburt bekommt sie dort jeder männliche Säugling zudiktiert. Nicht genug, daß er später einmal ihre Töchter heiraten muß, auch sie selbst muß er mit in seine Ehe aufnehmen. Alles hört dann auf ihr Kommando.

Die dritte Ehe eines Mannes gilt bei den Bewohnern Vorderindiens als besonders unheilbringend. Als kluge Leute umschiffen sie jedoch diese Klippe: solch ein Witwer heiratet eben eine Banane. Trotzdem wird er bald die vierte Frau ehelichen. Denn schlimmer als die schlechteste Ehe ist nach den religiösen Anschauungen dort Unverheiratetsein oder Witwerschaft. Ein Unbeweibter wird im Nirwana niemals glücklich werden. Darum wird für einen gestorbenen Knaben auch immer schnell noch eine tote Braut gesucht, mit der er nachträglich getraut wird. Im Notfall genügt eine Strohpuppe!

(ici)

Fortsetzung von Seite 4

Europort (Europoort heißt Europator) als eine einheitliche Raumfrage zu lösen. Bezeichnend ist, wie für diesen Großhafen die Raumfrage gelöst ist: Das für den Bau der neuen Häfen erforderliche Gelände befindet sich im Eigentum von 24 Gemeinden. Die Stadt Rotterdam hat alle zum Hafenausbau notwendigen Flächen gekauft und alles andere auf dem Verhandlungswege geregelt. Gedacht ist daran, eine Körperschaft aller Gemeinden am Neuen Wasserweg unter dem Namen „Rhein-Mündungs-Distrikt" zu gründen. Europoort selbst soll Hafenanlagen jeder Art erhalten. Vom Hinterland her soll es über Bahn-, Straßen- und Binnenschiffahrtswege zu erreichen sein: 36 Kilometer vom Stadtkern entfernt soll es ein integrierter Bestandteil des Großhafens Rotterdam werden.

Amsterdam nahm, als Endhafen für die aus den niederländischen Kolonien kommenden Stückgüter beginnend, seinen Ausweitungsaufschwung, als im Jahre 1952 der Amsterdam-Rhein-Kanal fertiggebaut war: Der grenzüberschreitende Rheingüterverkehr stieg seitdem auf mehr als das Fünffache, und Amsterdam entwickelte sich zu einem großen Massenguthafen. Jetzt wird die Verbindung zur See verbessert. Die Vertiefung des Nordsee-Kanals auf 15,5 Meter wird bald Hunderttausendtonnern das Anlaufen Amsterdamer Häfen erlauben. Auch hier — ähnlich wie im Rotterdamer Raum — werden umfangreiche Gebiete für Hafen- und Industrieanlagen aufbereitet. Seit einigen Jahren besteht die „Stichting Rijnmond-Noordzeekanal" mit den Hafenstädten Amsterdam, Zaandam, Haarlem, Ijmuiden. In diesem Raum zeichnet sich die Entstehung eines bedeutenden industriellen Ballungszentrums ab.

So werden von uns aus gesehen an der Südwestflanke zwischen Le Havre und Amsterdam Entwicklungen sichtbar, die unserer Zeit entsprechen. Ob ein gleiches auch für die weiter nördlich gelegenen Häfen gilt, soll in einem späteren Artikel an gleicher Stelle untersucht werden.

Lotse durch die Speisekarten:

SCHWEDEN

Stellt man die Frage danach, was die Angehörigen der einzelnen Nationalitäten als erstes auf dem Mond tun würden, wäre für Schweden wahrscheinlich der Dill-Anbau die Antwort. Keine Kartoffel wird ohne Dill gegessen, und wo immer es geht, wird dieses aromatische Gewürzkraut den Gerichten beigegeben. Die köstlichen marinierten Heringe verdanken einen beträchtlichen Teil ihres Wohlgeschmacks der Behandlung mit Dill, und selbst zahlreiche Fleischgerichte müssen mit diesem Aroma abgeschmeckt werden. Gleichzeitig bevorzugt der Schwede einen süßlichen Beigeschmack.

Ein beliebtes Gericht ist gekochtes Kalb- oder Hammelfleisch in Dillsoße. Es handelt sich hierbei um Fleischgulasch, das anstelle der Paprikaschärfe eine süßsaure Dillsoße hat. Die Brühe wird mit Essig, Dill und Zucker abgeschmeckt und mit Eigelb, Mehl und Sahne gebunden.

Das Brot, das man normalerweise im Restaurant bekommt, ist übrigens auch süßsauer. Das Aroma gibt hierbei eine Zuckermelasse sowie Kardamom, das zweitwichtigste Gewürz dieses Landes.

Der Monat August ist in Schweden, genauso wie in Finnland, die Zeit der großen Krebsessen. Dieses kulinarische Ereignis sollte sich kein Fremder entgehen lassen. Besonders die Ausflugslokale am Wasser bieten in dieser Zeit täglich Krebse an und sind aus diesem Anlaß auch über und über mit Krebsemblemen geschmückt. Während sonst im Restaurant viel Milch und Bier getrunken wird, gehören zum Krebsessen harte Schnäpse, die schnell eine entsprechend fröhliche Stimmung auslösen.

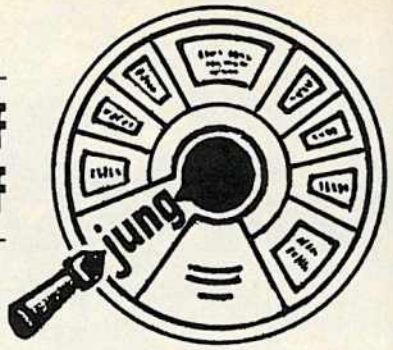
In der Herbst- und Winterzeit sollte man danach trachten, einen Elchbraten zu essen, Schneehuhn oder ein anderes der vorzüglichen Wildgerichte. Um die Weihnachtszeit ist Schweinebraten vorherrschend. Seine Zubereitung ähnelt allerdings der unseren. Typisch während der dunklen Monate ist auch der „Glögg". Dieses Getränk entspricht unserem Grog, wird allerdings individuell zubereitet und tröstet traurige Gemüter.

Frage an unsere world-wide seamen:
Welcher Hafen ist das ?

Antwort auf Seite 20

Savvy Box too small

Telegraf auf



„Mei hab got uon pies forrend frend, he bilong Hambullo men. Hi scho mei dat niuspeper alesam ju meke sellem tu tiem oun muhn. Mei hab szom tiem bifor sendi tschit dat inglisch niuspeper, böt mei leiki dat Hambullo men mohr better, so faschem mei peh ju dis tschit. Dschöst nau Hongkong szeid werri bed pitschin, no men hab got tschans. Tscheinaman hab got tu mötschi trob meke skuis fiu piesse dollar. Bifohr enni men leiki meke lardsch pitschin, plenti men hab got tu mötschi gud tschans; dschöst nau no men leiki bei, plenti men leiki sell, Complador end Blokermen ketschi onli werri smal commischen, spenci enni tiem alesam lardsch for bifohr.

Tschin tschin, suppohs ju leiki, mei peh ju uon osser tschit bei en bei.

Tong-Yan

Hongkong, nömbel szenrven de Dizember Muhn."

Der hochwohlgeborene, ehrenwerte Tscheinaman Tong-Yan, der in den 80er Jahren diesen Leserbrief uon inglisch niuspeper in Hongkong zukommen ließ, schien perfekt in der „Sprache" gewesen zu sein, die in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts im Fernen Osten in kurzer Zeit zur Geschäftssprache zwischen Tschainiz und den „Weißen Teufeln" wurde. Chinesisch wird wohl auch heute noch den meisten „Weißen Teufeln" ein Buch mit sieben Siegeln bleiben; Handel und Wandel verlangen jedoch eine Verständigung, eine Verkehrssprache. Und seinerzeit schien es anfangs so, als ob ein dem Europäer leichter verständlicher Dialekt des Chinesischen diese Rolle übernehmen sollte. Aber dann hat doch das „Pidjin English" diesen Dialekt mitsamt den Anfängen eines „Pidjin Portugiesisch" aufgesogen. So kam es dann zu einem mit allen möglichen Sprachelementen untermischten Englisch, das nach chinesischer Vorstellungsweise und chinesischen Sprachgesetzen gehandhabt wurde. Das Wort „pidjin" scheint eine Verballhornung des englischen „business" zu sein. Dieses „Pidjin English" war hauptsächlich in den südchinesischen Häfen gebräuchlich; im Norden verlangten die ausländischen Kaufleute meistens, daß ihre Angestellten Chinesisch lernten.

Obwohl das „Pidjin English" auch zu Papier gebracht werden konnte, der eingangs zitierte Brief des Herrn Tong-Yan ist eine kleine Probe (man sollte diesen Brief laut lesen), ist diese sogenannte „Sprache" doch recht primitiv gewesen.

Foto: PIAS

Auf unsere Bitte nach Illustration für Freizeitgestaltung wurde uns dieses Foto geschickt. Wir dachten, daß es unseren Lesern auch gefällt.

Im folgenden nur einige Beispiele dafür: Mit „two piece of german men" konnten natürlich nur zwei Deutsche gemeint sein. Allen Seefahrern noch heute wohlbekannt ist das „me non sabe" statt „I don't know". Ebenso bekannt, jedoch weitaus beliebter war und ist der „Kampschau", und wenn dieser dann noch „numble one" ist, freut sich mit dem Alten den ganze Besatzung. Klar, daß eine Säge im Pidjin gar nicht anders heißen konnte als „knife com back again". Mächtig imponiert zu haben scheint den Tschainiz das Klavier; denn für diesen Wunderkasten prägten sie zahlreiche Ausdrücke, sicherlich einer der besten ist „outside tipsy tipsy, inside sing song girl". Damals war das Fahrrad noch hoch im Kurs. Und ein Fahrrad ist doch ein Stuhl der vorwärts geht und deswegen logisch ein „go ahead chair" war. „Sit down go ahead chair" hieß folgerichtig dann radfahren, alles in allem eine ganz einfache Sache. „Big fellow, gaga makee go water inside" war nichts anderes als ein großer Bursche, der Gaga sagt und ins Wasser geht, also eine Gans. Eine Ente dagegen war nur ein „small fellow, gaga makee go water inside". Als Gruß zwischen Chinesen und Europäern hatte sich „tschin tschin" eingebürgert, ein Ausruf, von dem niemand recht wußte, was er eigentlich bedeuten sollte.

Nach dem letzten großen Krieg war in Old Germany ein ähnlich wohlklingendes Wort gang und gäbe: „tschintschen", das aus dem Pidjin „tschintsche for tschintsche" kommt und zweifellos vom englischen „to change" abgeleitet ist. Überhaupt haben im Laufe der Zeit unzählige Fremdwörter Zugang in die deutsche Sprache gefunden und sich dabei oft solchen Verwandlungen unterwerfen müssen, daß ihre Herkunft kaum noch erkennbar ist. Viele stammen aus der napoleonischen Zeit (Tschüs = a Dieu, Musche oder Muschi Blix = Monsieur Blitz, Zisslaweng = entre la zist et le vent), oder aus dem Hebräischen und Jiddischen (meschugge, Stuß, Mischpoche, Schickse), die weitaus meisten jedoch von Seefahrern, wie den Holländern, Spaniern, Portugiesen, Italienern, Arabern und nicht zuletzt den Engländern. Besonders mit der englischen Sprache geht das so „easig", ihre Wörter bieten sich unserer Mundart geradezu an und werden dann so'n büschen verballhornt aus der Lameng ins Plattdeutsche übernommen. So fällt vor allem den Küstenbewohnern das Palaver mit engelsch sprechenden Butenländern nicht weiter schwer. Ohne viel Skrupel mixen sie Platt und Engelsch kunterbunt durcheinander, unterstreichen ihren Speak durch den dazugehörigen Tonfall und erläuternde Gesten und glauben, damit ganz gut verstanden zu werden. Herzerfrischende Beispiele dafür enthält das beliebte „Splissen und Knoten". Auf die Frage eines Engelschman an einen german sailor „Are you married?" kommt dort die eindeutige Antwort: „No, I behelp me so ... und not too knapp!" Nach einem anderen in diesem Büchlein beschriebenen Fall wird es in einer Kneipe einem Hamburger zu bunt, als ein Butenländer seinem Mädchen mit Worten und Händen etwas reichlich naherückt. Im reinsten Engelsch-Platt bringt der Hamburger das aber wieder fein ins Lot: „Minsch, sailorman, that I can you vertelln, hands off from my Braut, or I hau you in the snuut un kick you vorn wanst and set you daun upon the rinnstein, that you never look the dogeslight again!" Nur, dessen „savvy box too small" ist, wird diese Aufforderung nicht verstehen. „Savvy box too small" ist nun wieder reinstes Pidjin, ob jedoch das folgende Gedicht der Loreley ein reines Pidjin English ist, darf mit Recht bezweifelt werden.

Loley

Oh my belong too muchee solly
and my no sabee what kind
an olo one piec stoly
no wantchee go outside my mind.
The nighttime belong dark and colo
the Rhine makee flow allight,
topside plenty stars vely olo
looksee down in the evening light.

One nice piecy girlee is sitting
belong velvy curio topside
her golden hair she is combing
her jewels belong velvy blight.
A golden comb she is using
she makee catchee pletty singsong
that sounds so sweet and amusing
and too muchee noisy allesame gong.

Fishpidjinman, smallow piece sampan,
belong velly curio inside,
he only looksee to the singsong
he no looksee waterside.
Maskee that smallow piece sampan
go downside water chop chop
because Loley too muchee singsong
and alltime no can stop.

A. Hops

Äquatortaufe..

Respektloser Rückblick

von Gerhard Flechsig

Fotos: Hanke

Vorbei ist nun der ganze Ärger,
und ich bin kein Spielverderber.
Auch über mich soll man nicht klagen,
d'rum will ich jetzt mein Sprüchlein sagen.
Doch eines sei noch klargestellt,
damit nachher auch niemand schelt'!
Wer keinen Spaß und Scherz versteht
der dreh' den Kopf zur Seite,
wer tadelnd nur das Aug' verdreht,
der suche schnell das Weite.
D'rum wer dies höret mit Verstand,
sind's Freunde oder Unbekannt,
der denke d'ran bevor er zischt:
s'ist Unsinn und es kostet nischt!
Ich bin nicht Dichter lieber Freund,
mich küßte nicht die Muse,
wenn dir die Sache falsch erscheint,
das nächstemal mach' du 'se.

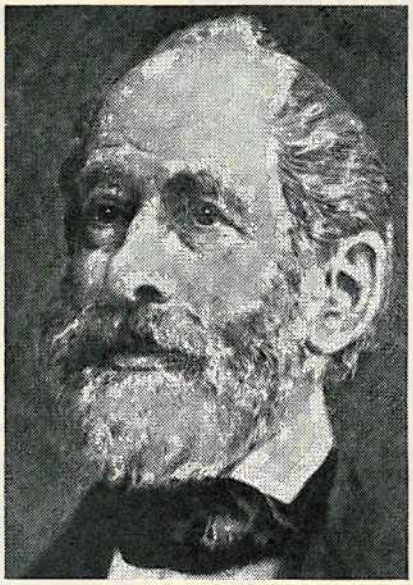
Da, die Heldenschar zuhaufe,
heut spielten sie Äquatortaufe.

Da standen sie in ihrer Pracht
und demonstrierten ihre Macht.
Doch der Schein auch hier sehr trügt,
es lacht, wer sie zu Hause sieht.
Man merkt's, sie stehen unterm Pantoffel,
der Zweite Ing., der schält Kartoffel.
Kohlen holen, Holz zerhacken,
Stube feudeln, Kuchen backen,
Teppich klopfen, Essen kochen,
hopp, hopp mein Schatz
der Hund braucht Knochen.
Ist dann abends um halb acht
das schwere Tagewerk vollbracht,
schleicht er herum auf allen Vieren,
doch Frauchen sagt: „Wir geh'n spazieren!"
So ist es nun einmal im Leben,
man kommt vom Regen in die Traufe.
Wie schön war die Äquatortaufe.
Da durft' er schimpfen, schreien, lachen,
durft' mit jedem alles machen
da konnte ihn kein Frauchen jagen,
da hatt' er auch mal was zu sagen.
Dem Ersten O. geht's auch nicht besser,
gleich morgens greift er sich ein Messer.
Gemüse schneiden, Kinder baden,
dann rast er noch zum Krämerladen,
dort schleppt er Netze, Körbe, Taschen,
mittags muß er Windeln waschen.
Hündchen striegeln, Wäsche bügeln.
Doch heut' hat er, Gott sei's gelobt,
sich einmal richtig ausgetobt.
Auch „Nachschlagrudi" klagt sein Leid,
weil sie ihn scheucht, sein braves Weib.
Doch hier durft er den Trunk uns brauen
und auch die guten Pillen bauen,
die Doktor dann mit etwas Salz
ganz sachte schob uns in den Hals.
Er glaubt, er hätte uns geneckt,
doch beides hat sehr gut geschmeckt.
Aber mancher hat es dann zum Trotz
anschließend wieder ausgek....
Der Friseur, der arme Mann,
glaubt, uns wär' das Haar zu lang.

Doch er hat ja nicht gewußt,
daß wir die Chance ausgenutzt,
anstatt an Land zu füll'n die Kassen,
auch ihn einmal 'was tun zu lassen.
Und manch schöner Schopf, ihr Guten,
schwimmt jetzt in Äquatorfluten.
War ein seltener Genuß,
auf Thetis' Fuß der lange Kuß,
so 'was ist die wahre Pracht,
an die „Loren" hab' ich dabei gedacht.
Doch wie wir ja wohl alle wissen,
wird sie nur ohne Schmierseif' küssen.
Auch die lieben Negerlein
benahmen sich recht fein,
einmal durch den Windsack huschen,
war nicht mehr als einmal duschen.

Ihr seht also, wir sind noch munter,
d'rum laßt uns spülen jetzt hinunter
den komischen Geschmack im Hals
mit Hopfen und Malz, Gott erhalt's.

Zum 150. Geburtstag



Carl Zeiss

Geboren am 11. 9. 1816 in Weimar, gestorben am 3. 12. 1888 in Jena.

Im Jahre 1846 wurde das bedeutendste Unternehmen der deutschen feinmechanischen und optischen Industrie durch den Universitätsmechaniker Carl Zeiss in Jena gegründet. Der Aufstieg des Werkes begann, als 1867 Ernst Abbe in die Firma eintrat. Weltbekannt wurden die Zeiss-Werke aber nicht nur durch ihre Erzeugnisse, sondern auch durch ihre vorbildlichen sozialpolitischen Einrichtungen.

Rangliste der deutschen Schlager

August 1966

1. Strangers in the Night

Herzlichen Glückwunsch zur besten deutschen Interpretation des Bert-Kaempfert-Volltreffers. Der fast schon legendäre Frank Sinatra ist wieder ganz groß on top. Macht das die dritte Heirat? Nun, Mia Farrow (Filmsternchen von 21!) als neue Ehefrau wird schließlich wissen, warum Frankieboy sich als „Fremder in der Nacht" fühlt...

2. Paperback Writer

The Beatles wissen, was sie ihrem sagenhaften Ruf schuldig sind. Sie bleiben am Ball, d. h. am Mikrofon. Und das freut die Fans dann auch!

3. Monday — Monday

Ebenfalls am gleichen Platz wie die geliebten Pilzköpfe blieben auch The Mama's and the Papa's. Montag — wurde hier also doch Wochen alt! Und wir hoffen, doß Monde daraus werden.

4. Hideaway

Hier machen Dave Dee, Dozy, Beaky, Mick & Tich, unsere lustigen Fünf, wieder von sich reden. Kaum waren sie mit Hold Tight ins Blickfeld (Hörfeld!) gerückt, da machen sie erneut auf sich aufmerksam.

5. Slop John B.

Und — last not least — haben wir hier noch einmal den Song von The Beach Boys in unserer „maritimen" Schlager-Auslese mit dem noch immer Sloop-getakelten John B.

Bis demnächst
Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge by „Musikmarkt")

Filmen auf hoher See

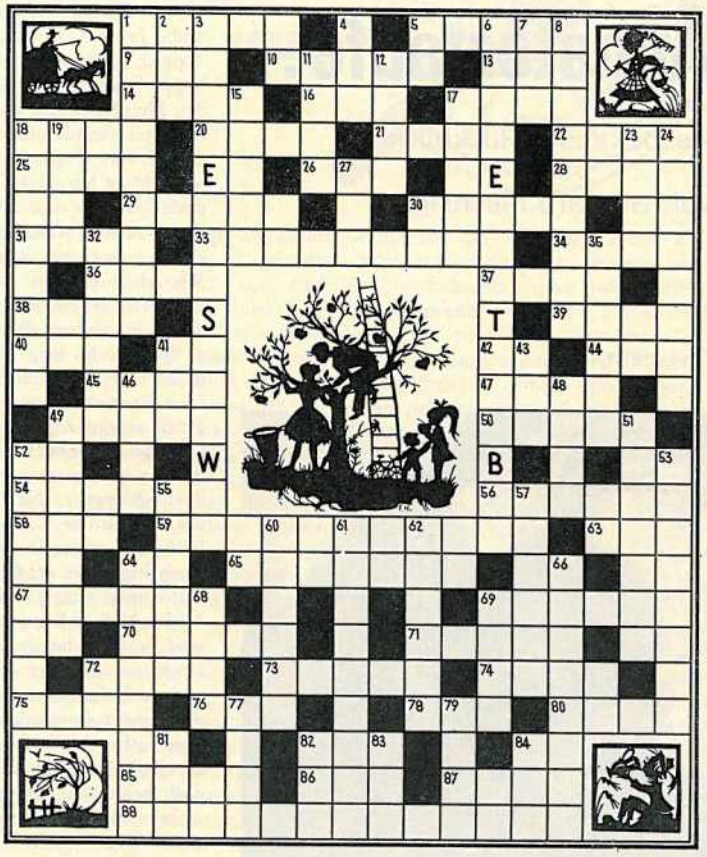
Das Schiff rollt und stampft, einmal mehr, einmal weniger, aber nur selten so wenig, daß der Horizont wie festgenagelt an seinem Platz bliebe zwischen Himmel und Wasser. Vom Stampfen hebt und senkt er sich, vom Rollen neigt er sich nach rechts und links oder auch umgekehrt, wenn man ihn nicht über den Bug anpeilt, sondern nach Steuer- oder Backbord. Und nun kommt der Filmamateur an Deck und will diese ungemein komplizierte Bewegung ausgleichen, weil sie ihm nicht in sein Bild paßt, nicht in seine Erinnerung von schön gemalten Seestücken, auf denen die Kimm immer mit der Wasserwaage gezogen ist. Dabei führt er sich auf wie ein Derwisch, aber seine Verrenkungen sind vergebliche Liebesmüh. Den Horizont in solchen Fällen auch wirklich horizontal in einen Kamerasucher zu bekommen, gelänge nicht einmal einem altgedienten Fahrensmann. Es gelingt auch nur in Glücksmomenten dem Fotografen, der gegen die Bewegung mit einer Tausendstelsekunde angeht. Die Filmkamera, die ja gerade darauf gedrillt ist, Bewegungen aufzunehmen, muß sie wohl oder übel mitmachen. Und weshalb nur übel und weshalb nicht mit Wohlbehagen? Sie soll ja das Erlebnis des Menschen aufnehmen. Das wirkliche Erlebnis und nicht eine Abstraktion ins Unwirkliche.

Die Filmfreunde, die sich darüber beschweren, daß ihnen beim Filmen auf hoher See alles drunter und drüber ginge, unterliegen also einem Irrtum. Auf See ist nicht der Horizont fest, sondern das Schiff. Auf diesem Boden der Tatsachen muß man sich beim Filmen freilich fest verankern. Der eine schafft es mit breitgestellten Beinen, der andere braucht Rückenhalt. Die Arme sind angewinkelt, die Kamera ruht auf der Nase und bildet mit dem Körper eine Einheit. Wenn nämlich die Kamera auch noch Eigenbewegungen ausführt, dann allerdings wird es im Bild turbulent. Im Bild muß das Schiff so fest und aufrecht stehen wie an Land die Häuser. Bewegen darf sich nur die See. Wenn man das durchhält, geht gar nichts drunter und drüber, und auch der letzten Landratte erscheint es sinnvoll, daß der Horizont sein Eigenleben führt, denn auf der „Bounty" war es auch nicht anders, obwohl die Meuterei von erstklassigen Kameramännern für sehr viel Geld gedreht wurde.

Damit ist eigentlich alles gesagt, was über den speziellen Fall „Filmen auf hoher See" zu sagen wäre. Denn ansonsten stellt die See an den Kameramann keine Ansprüche, die von denen des Landes verschieden sind. Auch auf dem Lande soll er nicht zu häufig und nicht zu ausdauernd in die Ferne sehen, weil für seine Kamera das Ferne schon nach wenigen Metern beginnt und dann sehr schnell verkleinert und verniedlicht wird. Das ist eine besondere Eigenart der alles scharf zeichnenden Fix - focus - Objektive und des kleinen Bildformats. Auf See aber macht einer erst recht maßlos enttäuschende Aufnahmen, wenn er die Weite des Raumes, die Endlosigkeit der kochenden Fläche im Sinn hat. Für den Film ist das nur eine trostlose und nicht einmal weite Leere. Die mächtigsten Wellen sind gar nicht mehr majestätisch, sondern niedlich, spielende Tümmler sind kaum von Sprotten zu unterscheiden, der dicke Pott, der in einem nach nautischen Begriffen geringem Abstand vorbeirauscht, erscheint als gebrechliches Gefährt – vorausgesetzt, daß das eigene Schiff nicht mit im Bilde ist. Es ist immer das eigene Schiff, das alle Maße setzt. Die Ferne beginnt jenseits der Schiffsplanken, aber sie wird nur erkennbar, wenn sie über das Nahe hinweg gesehen ist.

Das Schiff, mit allem, was sich auf ihm zuträgt, ist der ständig im Bilde anwesende Hauptdarsteller. Man braucht nicht zu fürchten, daß die See, das eigentliche Erlebnis der Seefahrt, dabei zu kurz käme. Da sie allgegenwärtig ist, setzt sie ihre Ansprüche ganz von selbst durch.

Unser Kreuzworträtsel für schlaue Köpfe



Waagerecht: 1. Das Einbringen der Feldfrüchte, 5. Geschäft, 9. mäßig warm, 10. Schauspiel, 13. Nebenfluß des Arno, 14. staudige Pflanze, 16. türkischer Titel, 17. Hauptstadt von Oberösterreich, 18. Geschenk, 20. wirbelloses Tier, 21. amtlicher Name von Persien, 22. Mediziner, 25. nordischer Hirsch, 26. Tierleiche, 28. Nebenfluß der Maas, 29. Land in Hinterindien, 30. Frauenname, 31. Teil des Weinstockes, 33. Vorgebirge an der Südspitze Spaniens, 34. kleine Rechnung, 36. Hast, 37. holländischer Maler (Mondscheinlandschaften), 38. altrömische Kalendertage, 39. Theaterplatz, 40. Tonart, 41. an dieser Stelle, 42. spanischer Artikel, 44. zu keinem Zeitpunkt, 45. Stadt in Pennsylvanien, 47. Neigung, 49. Straße in der Gaunersprache, 50. Opernlieder, 54. italienische Stadt nahe Perugia, 55. Dummheit, 58. erst seit kurzem vorhanden, 59. durchscheinendes Bild, 63. Teil des Baumes, 65. Pflanzenkunde, 67. positive Elektroden, 69. Zahnfäule, 70. Luftkurort und Wintersportplatz im Oberharz, 71. Frauenkurzname, 72. nicht brav, 73. hügelfreies Land, 74. englisch: Insel, 75. Stadt an der Oka, 76. Schall, 78. französisch: nein, 80. ohne Inhalt, 82. Kraftfahrzeugzeichen von Staffelstein, 85. Schwimmvogel, 86. Kanton der Schweiz, 87. Schlußwort des Gebetes, 88. kirchliche Feier nach dem Einbringen der Feldfrüchte im Herbst.

Erntesegen auf allen Wegen

Senkrecht: 1. Masse der Elefantenstoßzähne, 2. Rundholz quer am Mast, 3. und 6. ergeben zusammen einen Spruch, 4. Zeiteinheit, 6. siehe 3., 7. mundartlich: Hausflur, 8. Malerkreis der Romantik, 11. indischer Sagenheld, 12. Getreidepflanze, 15. finnischer Laufsportler, 17. Frauenname, 18. wichtigstes landwirtschaftliches Bodenerzeugnis, 19. Wasserpflanze, 23. leichte Stoffbehausung, 24. hell-klirrendes Schlaginstrument, 27. langschwänziger Papagei, 32. saftige Früchte, 35. Südfrucht, 41. Halbton, 43. Hausgott der alten Römer, 46. indischer Fürstinnentitel, 48. griechische Siegesgöttin, 49. Soldatenunterkunft, 51. Nasenloch des Pferdes, 52. spanischer Tanz, 53. Gesichtspickel durch Talgdrüsenverschluß, 55. Gerätegriffe, 57. Bleiglas für Edelsteinimitationen, 60. Himmelsrichtung, 61. altgriechische Ringschule, 62. übergroße Menschen, 64. wirklichkeitsfremder Begriffsfanatiker, 66. Schlifform durchsichtiger Edelsteine, bes. der Diamanten, 68. Brutstätte der Vögel, 69. ein Sohn Adams, 77. Sammelname für Früchte, 79. Nordischer Männername, 81. fertig gekocht, 82. Gekochtes, 83. unbestimmter Artikel, 84. französischer Mehrzahlartikel.

VEREINSBANK IN HAMBURG
ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK
ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20—30 · TELEFON: 361 061
42 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Klar bei Schmunzelauge

Auf den sogenannten Musikdampfern der Afrika-Linien war es üblich, daß an jedem Sonntag um 7.30 Uhr ein Choral gespielt wurde. Einstmals machte der Chef der Reederei auf dem PD „Lucie Woermann" eine Reise nach Kamerun mit. in Kribi wollen beide aussteigen, und zwar zufällig am Sonntag früh. Nichtsahnend steht Kapitän J. zur Verabschiedung am Fallreep; in dem Augenblick, als der Reeder mit seiner Frau in das Brandungsboot steigt, ertönt es feierlich vom Promenadendeck herunter: „Nun danket alle Gott"!!!

„Welche Partei verschafft mir eine 4-Zimmer-Wohnung mit Bad? Zwei Stimmen sind ihr gewiß."

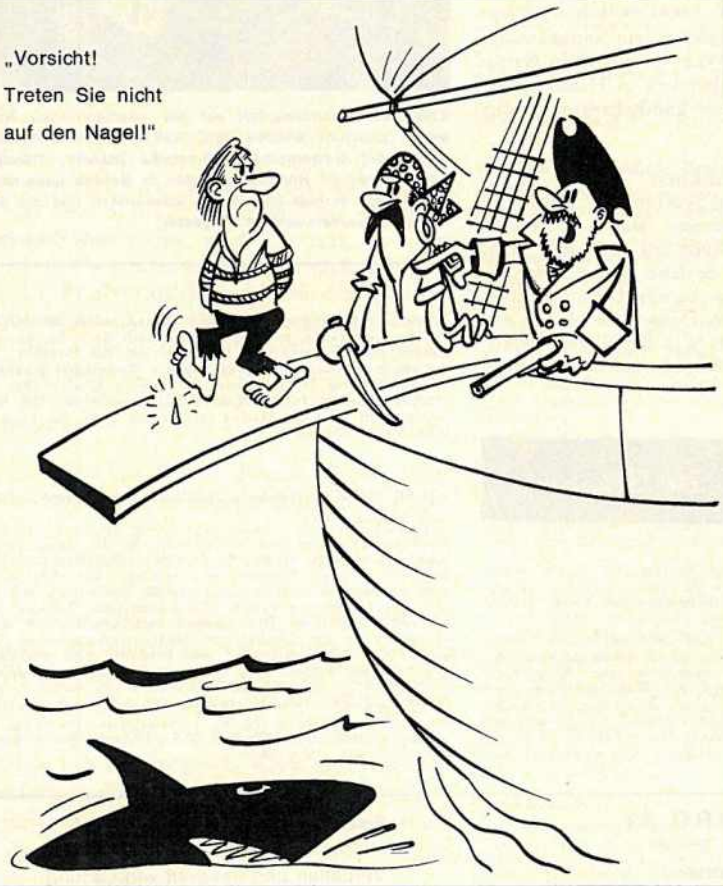
Anzeige aus der „Recklinghäuser Zeitung"

Die Schotten sind nun mal so . . .: Am Strand drängte sich eine neugierige Menschenmenge. Draußen auf dem Meer schaukelte eine Flasche immer näher dem Ufer zu. Visionen von Schiffbrüchigen, vom Kampf mit den Wellen, von auf einsame Inseln verschlagenen Schiffbrüchigen, von einer romantischen Flaschenpost zogen durch die Gedanken der Menschen. Endlich wurde die Flasche auf den Strand geworfen. Hände griffen danach, entfernten Siegel und Korken, und tatsächlich zog man einen Zettel aus der Flasche, und auf dem stand: „Bitte schicken Sie die Flasche meinem Bruder, J. M. Crack, Sponan Street 7, Aberdeen (Schottland), und bestellen Sie ihm, er soll die Flasche in das Restaurant ‚Zum Grünen Haifisch' bringen, denn dort erhält er dafür bare 20 Pfennig Pfand zurück!"

Treffen sich zwei von der gleichen Besatzung an Land.
„Paul, wo gehst du denn hin?"
„Nirgends, Emil."
„Aber Paul, du mußt doch irgendwo hingehen!"
„Nein", widersprach Paul seinem Maker, „ich komme zurück."

Der Matrose lief zum Kapitän.
„Man hat mir meine Brieftasche gestohlen."
„Wie sah sie denn aus?"
„Groß, schlank und blond."

„Vorsicht!
Treten Sie nicht
auf den Nagel!"



Rum muß feurig sein.
Rum muß Herz haben. Herzhaften Duft. Herzhaften Geschmack. Voll und rein. Wenn Sie Balle-Rum genießen, wissen Sie, wie sauber, herzhaft und feurig Rum sein kann. Rum, wie wir ihn schätzen und lieben. Seit eh und je.

Balle

Rum voller Herz und Feuer

SEIT 1717 IN FLENSBURG · SEIT 1717 QUALITÄT · 1717

Jamaica-Rum-Verschnitt

Neubauten

M/S „Erich Retzlaff"

Von der Elsflether Werft AG, Elsfleth, an die Retzlaff Reederei, Bremen/Dortmund. Die Hauptabmessungen des Neubaus lauten wie folgt: Länge über alles 85 m, Länge zwischen den Loten 78 m, Breite auf Spanten 12,60 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 5,60 m und Seitenhöhe bis Quarterdeck 6,84 m. Die Tragfähigkeit des Neubaus beträgt ca. 2750 t, während der Tiefgang mit 5,13 m angegeben wird. In den beiden Laderäumen können ca. 134 000 cbf Schüttgut bzw. etwa 120 000 cbf Stückgut untergebracht werden. Das Schiff erhielt zwei Großluken, die nach dem MacGregor-„single-pull"-System abgedeckt werden. Zu ihrer Bedienung wurden drei Bordkräne mit je 3 t Hebefähigkeit aufgestellt. Der Antrieb des Schiffes erfolgt durch einen MAK-Diesel der Type 8 Z 451 AK, der bei 375 UpM 2000 PS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von ca. 12,75 kn verleiht.

M/S „Cortina"

Von der Büsumer Werft GmbH, Büsum, an die Ahlmann Transport KG, Bremen. Bei dem M/S „Cortina" handelt es sich um ein Fahrzeug von 499 BRT, das eine Tragfähigkeit von 1225 t hat. Das Schiff ist 75,3 m lang, 11,4 m breit und hat einen Tiefgang von 3,9 m. Zur Bedienung an beiden Luken stehen zwei Mastkräne à 3 t und ein Mastkran mit 5 t Hebefähigkeit zur Verfügung. Außerdem ein Bordkran mit 3 t Hebefähigkeit. Die Antriebsanlage des Neubaus besteht aus einem MAK-Diesel, der bei 475 UpM 1400 PS leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 12,9 kn ermöglicht.

M/S „Salome", ein Autotransporter

Von der Werft Jos. L. Meyer, Papenburg, an die Partenreederei „Salome" Karl H. Genther und Arthur Schnittger, Korrespondentreeder Wallenius GmbH. Der als Wechselschiff gebaute Neubau ist mit 1900 BRT vermessen und für den Autotransport vorgesehen. 343 VW bzw. 288 Mercedes können befördert werden. Das Schiff ist 80 bzw. 87 m lang und 15 m breit. Ein Deutz-Diesel mit 2950 PS gibt eine Reisegeschwindigkeit von 12,5 kn. Eine Fernbedienung des Motors von der Brücke aus ist möglich. Für die Beladung dient eine 40 t tragende 12 m lange Heckrampe, die auf das Hauptdeck führt. Zum Unterdeck führt eine Hebeplattform, die in drei Haltestellen gebracht werden kann. Außerdem sind zwei wasserdichte Seitenpforten vorhanden.

M/S „Travetal", ein Lkw- und Containerschiff

Von der Werft Van der Giessen — De Noord N.V. in Alblasserdam (Holland) an die Reederei J. A. Reinecke GmbH, Bremen. Es handelt sich dabei um den ehemaligen Tanker „Anna Catharina" von 3700 t, der durch Einbau von Doppelboden und Autodecks zu einem modernen Lastwagen- und Container-Transporter umgebaut wurde. Das Schiff hat von MacGregor eine Bugklappe sowie eine Autorampe erhalten, die die Übernahme schwerer Lkw gestatten. Außerdem sind Seitenpforten und Oberdeckluken vorhanden. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit wurde ein Bugstrahlruder vom Typ Tornado eingebaut, für die Lastwagenfahrer wurden moderne Unterkünfte und Aufenthaltsräume eingerichtet. Die Vermessung des Schiffes hat sich auf 1300 BRT verkleinert, während die Tragfähigkeit nach dem Umbau 1247 tdw beträgt. MS „Travetal" kann ca. 350 Pkw befördern und hat eine Dienstgeschwindigkeit von 13 kn.

Schiffsverkäufe

MS **„Julius Hugo Stinnes"**, 2993 BRT, von der Reederei D. Lijnzaad Transport & Handel Maats. N.V., Rotterdam, an die Hugo Stinnes Transozean Schiffahrt GmbH, Mühlheim (Ruhr), Ex-Name „Mylady".

MS **„Hüxter"**, 745 BRT, von einer Partenreederei, Korrespondentreeder H. M. Gehrckens, Hamburg, nach den Philippinen. Neuer Name „San Miguel Brewer".

MS **„Seven Seas"**, 12 574 BRT, von der Europa Canada Linie GmbH, Bremen, an eine Stiftung in Rotterdam, die das Schiff als Studentenwohnweim verwenden will. Der Liegeplatz wird sich voraussichtlich in der Nähe des beim Rotterdamer Hafens stehenden Aussichtsturms befinden.

MS **„Tresens"**, 298 BRT, von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen, an die Partrederiet Stavklint, Slite (Gotland). Neuer Name „Stavklint".

MS **„Admiral Bastian"**, 1160 BRT, von einer Partenreederei, Korrespondentreeder Helmut Bastian, Bremen, an die Reederei Niels B. Torkildsen, Aarhus (Dänemark). Neuer Name „Marianne Terkol".

MS **„Komtur"**, 999 BRT, von der Reederei Manfred Preukschat KG, Kiel, an die Reederei Ditta Guiseppe Dormio, Bari. Neuer Name „Vincenzo Dormio".

MS **„Gundula"**, 649 BRT, von der Gloria Reederei Gräpel & Co., Twielenfleth/Stade, nach Beirut.

MS **„Spreewald"**, 5094 BRT, von der Hamburg-Amerika Linie im Rahmen eines „hire-purchase"-Vertrages an den Djakarta Lloyd. Neuer Name „Eka Dja Samudera".

MS **„Thor"**, 10 612 BRT, von der Seereederei „Frigga", Hamburg, an die Gulf Steamship Ltd., Karachi.

Schiffsunfälle

Beim Ansteuern von Port Sudan lief das M/S **„Montan"** etwa eine Seemeile südlich der Hafeneinfahrt auf ein Korallenriff und erlitt beträchtlichen Bodenschaden. Nach dem Leichtern gelang es dem Schiff freizukommen, und mit eigener Kraft den Hafen zu erreichen. Das Seeamt Hamburg führte den Unfall darauf zurück, daß der letzte durch Peilungen errechnete Schiffsort, dem der Einlaufkurs zugrunde gelegt wurde, fehlerhaft war und später auch nicht kontrolliert wurde. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Erst durch die englische Küstenwache wurde der Kapitän des M/S **„La Paloma"** darauf aufmerksam gemacht, daß an Bord ein Besatzungsmitglied fehlte. Der Matrose war während der Nacht über Bord gefallen, konnte aber die englische Küste schwimmend erreichen, wo er sofort in ein Krankenhaus eingeliefert wurde.

Auf dem aus Hamburg stammenden M/S **„Capella"** brach im Hafen von Holmsund ein wahrscheinlich durch eine brennende Zigarette verursachter Brand aus. Dabei kam der Koch ums Leben. Sechs weitere Besatzungsmitglieder wurden bei dem Brand verletzt. Zwei davon schwer. Sie wurden mit Brandverletzungen und Rauchvergiftungen in ein Krankenhaus eingeliefert.

Bodenschaden erlitt das M/S **„Oscar Mathies"**, als es im Großen Belt auf Lillegrund auflief. Nach dem Leichtern von Ladung gelang es mit Schlepperhilfe freizukommen und nach Fredericia zu gelangen. Das Seeamt Hamburg stellte fest, daß der wachhabende Steuermann den Unfall verschuldete, weil er den Kurs und die Seezeichen nicht genügend kontrolliert hatte. Nach dem Unfall wurde sachgemäß gehandelt.

Im Mittelmeer nördlich von Algier verschwand von Bord des M/S **„Gunda"** der Elektriker-Assistent. Die Ursache war nicht zu ermitteln. Anzeichen für ein Verschulden anderer Personen liegen nicht vor. Die von der Schiffsführung eingeleitete Suchaktion war sachgemäß.

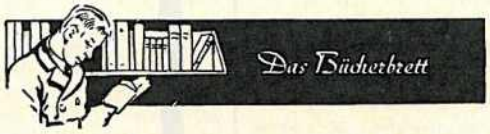
Quer durch die Last

In 10 Minuten Abstand

liefen in Bremerhaven — wo Stapelläufe an sich nichts besonderes sind — zwei Schiffe von Stapel. Aber zwei in so kurzen Abständen an einem Tage hat es wohl noch nicht gegeben. Der erste Neubau war für die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun" bestimmt, der zweite — ein indonesischer Kohlenfrachter — wurde von der zierlichen Gattin des indonesischen Generalkonsuls in Hamburg getauft. Sie war stilecht im knöchellangen Sarong erschienen.

Erforschung der Seekrankheit

Endlich die Ursachen der Seekrankheit erforschen will der Hamburger Mediziner Dr. G. Lansch während einer Ostasien-Reise auf dem MS „Hannover". Unterstützt wird er dabei vom Schiffahrtsmedizinischen Istitut, das bereits Grundlagenforschungen auf der „Anton Dohrn" betrieben hat. Man kann gespannt sein, was die dicken Backen und blassen Nasen auf der „Hannover" erbringen werden.



Verschollen auf See. Von Alan Villiers. 272 Seiten mit 8 Zeichnungen und 5 Karten sowie 50 Fotos auf 28 Kunstdrucksetien, Ganzleinen 19,80 DM. Erschienen im Verlag Delius, Klasing & Co.

Noch immer kommt es vor, daß trotz modernster Hilfsmittel wie Radar und Funk ein Schiff seinen nächsten Bestimmungshafen nicht erreicht oder von einer Reise nicht zurückkehrt. Es ist spurlos von der Wasseroberfläche verschwunden und mit ihm seine ganze Besatzung. Verschollen auf See. Nachträglich wird dann versucht, die Ursache für den Verlust des Schiffes und seiner Mannschaft zu finden — nicht um einen Schuldigen zu suchen, sondern um aus dem Schicksal dieses Schiffes neue Erkenntnisse zu gewinnen in Bezug auf die Sicherheit auf See, um Vorsorge zu treffen, daß es sich bei einem anderen Schiff nicht wiederholt. Der Autor hat sich mit solchen Fällen beschäftigt. Er studierte Akten und wohnte Seeamtsverhandlungen bei. Sein Bericht ist eindringlich und frei von jeder Sensationshascherei. Aber er zeigt deutlich die Ohnmacht des Menschen gegenüber den Naturgewalten. Die Sachkenntnis des Autors verhinderte es nicht, daß das Buch trotzdem zu einer spannenden Lektüre wurde. Aber es ist auch eine ernste Lektüre, die zum Nachdenken zwingt. Möglichst viele Menschen, die an Schiffen und See interessiert sind, sollten dieses Buch zur Hand nehmen.

„Augen durch Nacht und Nebel". Von Cajus Bekker. Erschienen im Stalling-Verlag.

Radar, eines der Zauberworte des 20. Jahrhunderts. Bald jedes Kind hat schon einmal eine der geheimnisvoll im Halbdunkel fluoreszierenden Mattscheiben gesehen oder zumindest davon gehört. Bis auf wenige Eingeweihte fasziniert es alle. Staunend stehen sie vor diesem Wunderwerk der Technik. Kaum die Wirkungsweise kennend, oder in der Lage, die aufleuchtenden Punkte und Striche zu deuten, ist ihnen das Entstehen und die Entwicklung dieser Augen, die bei Nacht und Nebel sehen können, fast nie bekannt. Cajus Bekker beantwortet alle diese Fragen in seinem überaus spannend geschriebenen Buch. Selten einer, der nicht davon gefesselt ist und nicht bedauernd die Lektüre unterbricht. Von den ersten bescheidenen Erfolgen bis zu den unentbehrlichen heutigen Geräten reicht der vorliegende Band. Radar ist zwar ein „Kind des Krieges" — hier hat er sich als der vielzitierte Vater aller Dinge erwiesen — doch es ist eines der wenigen segensreichen. Es wurde zum nicht wegzudenkenden Hilfsmittel auch in der Seeschiffahrt. „Augen durch Nacht und Nebel" ist das Buch eines Kenners der Materie, das man gelesen haben sollte.

„66 Tage unter Wasser". Von Jürgen Rohwer. Erschienen im Stalling-Verlag.

Ein außerordentliches Buch von hohem Wert, nicht nur für Marine, sondern auch für technisch Interessierte. Auf 88 Seiten, reich mit Fotografien und Zeichnungen versehen, erfährt der Leser alles über die zur Zeit mächtigsten Waffen auf See. Atom-U-Schiffe — Boote kann man zu diesen Giganten nicht mehr sagen — und ihre Waffen. Raketen, die die freie Welt schützen. Die in diesem Buch gegebene Informationen sind nicht auf die Seestreitkräfte der NATO-Partner beschränkt, sondern es wird auch über die Anstrengungen der Roten Flotte berichtet, die sich bemüht, mit der marinetechnischen Entwicklung der Westmächte Schritt zu halten. Neueste Informationen aus besten Quellen hat der erfahrene Autor Jürgen Rohwer so verarbeitet, daß auch weniger gut über die Marine informierte Leser der Entwicklung folgen können.

Eine Rettungsbootanlage, auf der seemännischer Nachwuchs geschult werden soll, hat die Schiffahrtsschule GmbH der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr im Hamburger Hafen in Betrieb genommen. Die Anlage verfügt über einen Schwerdavit und ein Boot aus glasfaserverstärktem Polyester.

Foto: Conti-Press

„QUER DURCH Hamburgs Schiffahrt und Hafen" — 1966 noch vollständiger.

Noch vollständiger, noch umfassender ist das Taschenadreßbuch „Quer durch Hamburgs Schiffahrt und Hafen" geworden, dessen neue Ausgabe jetzt vorliegt. Der Adressenteil wurde wesentlich erweitert und umfaßt von nahezu 600 Firmen des Hamburger Hafens die Anschriften, Telefon- und Fernschreibanschlüsse, Rufnummern nach Dienstschluß sowie Privatadressen der Inhaber und leitenden Angestellten. Angaben über die Dienststellen von Behörden und Verbänden sowie die Schiffstelefonanschlüsse vervollständigen den Inhalt. Wer im Hafen jederzeit den richtigen Mann erreichen will, braucht „QUER DURCH" heute mehr denn je.

Das im Verlag OKIS Dr. K. J. Sattelmair, Hamburg, erschienene Taschenbuch (Format 10,5 x 14,5 cm) kostet wie in den Vorjahren DM 2,50.

J. M. LINDEMANN
Telefon: 343866-67 · Tel.-Adr.: Lindham
HAMBURG 11
Stubbenhuk 35-38
Freihafenbetrieb:
Veddeler Damm 42 · Gleisanschluß
Schiffszimmerei, Tischlerei
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art

Gruß an die Seeleute

75. Geburtstag der Seemannsmission Hamburg

Wer in Hamburgs Hafen kommt, den grüßt der „Michel". Der stattliche Turm einer Kirche verbindet sich mit dem pulsierenden, weltumspannenden Leben dieses Hafens zu einem Wahrzeichen. Wir gehen an Land; aber da ist der Zeigefinger Gottes. Wir haben die Welt erlebt. Wir haben Mühen und Arbeit gehabt. Trotz aller technischen Sicherungen wissen wir etwas von der elementaren Gewalt des Meeres und der Stürme. Und nun sagt das Bild vor unseren Augen, der Michel über dem Hafen: Es gibt den Schutz und die Gnade Gottes. Unsere Seelen brauchen Kraft, und unser Leben wird nicht nur an der Heuer gemessen.

In diesem Sinne möchte ich Euch Seeleute begrüßen. Wir feiern den 75. Geburtstag der Seemannsmission Hamburg. Wir haben ihr viel zu danken, ihren Pastoren und ihren Mitarbeitern. Dreiviertel Jahrhundert — das waren zwei schreckliche Kriege und gewaltige Veränderungen in unserer Welt; aber es war immer Seemannsmission. Und wenn ich Euch Seeleute grüße, dann meine ich doch, daß ich in Eurem Namen an diesem Tag der Seemannsmission danken sollte.

Früher, vor vielen Jahrhunderten, nannte man die Pastoren, die man hamburgischen Schiffen mitgab, „Trostsprecher". Die christliche Hilfsbereitschaft für die Seefahrt ist natürlich viel älter als unsere moderne Seemannsmission. Aber wenn das Wort „Trostsprecher" in meinen Ohren klingt, dann denke ich daran, was immer die wichtigste Aufgabe der Seemannsmission bleiben wird. Der Mensch braucht Trost. Vielleicht weiß das der besonders, der immer ein Leben auf Zeit führt, und der nicht zimperlich mit seiner Arbeit umgehen kann.

Seemannsmission, das bedeutet für Euch Seeleute aber auch hier und in fremden Häfen ein Stück Zuhause. Es ist manchmal bescheiden; aber immer klingt die Sprache von der heimatlichen Waterkant auf. Immer soll es für Euch vertraute Atmosphäre sein und Hilfe, wo Ihr sie braucht, Kontakt, wo Ihr ihn wünscht. Das reicht vom Lesesaal bis zur treuen Aufbewahrung der Sparkassenbücher, von der Briefvermittlung bis zu den Essensmöglichkeiten. Und so kann ich unsere Seeleute nur grüßen und zugleich mit einer herzlichen Einladung und mit einem Angebot. Und alle meine Wünsche sind, daß Gott Sie segnen möge.

Wölber, Bischof

Wir können diese aufrichtigen Gruß- und Dankesworte des Hamburger Bischofs nur aus vollem Herzen unterstreichen. Wenn Seeleute zur Seemannsmission kommen, dann wissen sie, daß sie da Menschen finden, die für sie da sind und im allerhöchsten Auftrag eine Pflicht erfüllen, die ihnen die vornehmste ist: Ihre Pflicht an den Menschen, die wohl am allermeisten darauf angewiesen sind, eine Heimat der Menschlichkeit zu finden. 75 Jahre lang widmete sich diesem guten Werk die Deutsche Seemannsmission Hamburg. Und sie hatte zu kämpfen, wie alles Gute, das niemals Sensation ist, aber auch wie alles Große, das in der Stille das Notwendige vollbringt.

KEHRWIEDER-Redaktion

Das neue „Sweder-Hoyer-Haus" in Lübeck

Seefahrtschule Hamburg

Am 14. Juli 1966 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Uwe Dietrich, Harald Flack, Karlheinz Follert, Boy Göttsche, Harry Hannemann, Klaus Hauschildt, Frank-Rüdiger Knaths, Klaus Kramer, Wolfgang Leske, Wilfried Libbertz, Hans Lotz, Berend Meyer, Gerhard Neubecker, Peter Oltermann, Dietrich Renappis, Rolf-Dieter Röhricht, Wulf Sasse, Dietrich Schünemann, Joachim Schwarzer, Horst-Ulrich Singer, Helwig Szameitat, Peter Wahl, Horst Wolf.

Am 16. Juli 1966 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** folgende Herren:

Dieter Arp, Hilmar Bauerhorst, Udo Baustian, Michel Benkert, Klaus Benze, Heiko Claußen, Rudi Drafz, Richard Elpel, Ralf Frederiksen, Herbert Gebauer, Klaus Groth, Peter Grünwald, Deitrich Havemann, Uwe Lüers, Harro Lüken, Ernst Luwich, Karl-Heinz Milow, Helmut Peters, Ernst Roempler, Jürgen Sänger, Erhard Schäfer, Heinz Schießl, Manfrerd Schiller, Manfred Schläfer, Heinz Schmiedeberg, Dietrich Stoll, Eberhard Tillner, Bodo Winkler, Wolfgang Winter.

Am 15. Juli 1966 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Karl-Heinz Betzold, Otto Bickel, Harry Biehl, Wolf v. Buchholtz, Heino Clemens, Fridjof Grohmann-Falke, Johann-Friedrich Hellner, Klaus von Husen, Peter Jensen, Dietmar Lewejohann, Rüdiger Prüß, Walter Räumschüssel, Rainer Ronnebeck, Holger Schlüter, Peter Simon, Ingo Thiele, Edgar Tödter, Peter Trepte, Klaus Vogel, Hans Volkenand, Winfried Walter, Johannes Wegscheider, Bernd Wesselhöft, Rudolf Witten, Walter Wode, Ekkehart Wuttig, Udo Zahlten.

Außerdem bestand die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** Herr Martin Stutz.

Schiffsingenieurschule Bremen

Am Ende des Sommer-Semesters 1966 haben an der Ingenieurschule Bremen folgende Absolventen die Ingenieur-Prüfung bestanden. Im Rahmen einer festlichen Veranstaltung wurde ihnen neben ihren Ingenieurzeugnissen erstmalig auch die Ingenieur-Urkunden überreicht:

Schiffsingenieur I (C 6):

Ernst-August Arndt, Gerhart Blobel, Hans Blödel, Klaus Bösch, Frieder Coldewey, Dieter Eck, Horst Friedrichs, Arnold Haesihus, Alfred Hempe, Friedrich Hoffstedt, Volkmar Knoche, Karlheinz Meiser, Werner Niemann, Friedrich Pape, Robert Paulsen, Fritz Piechnik, Deiter Preuß, Heinz Rabe, Peter Röger, Gerd Schnakenberg, Manfred Steiner, Jürgen Taggesell, Wolfgang Zahn, Wolfgang Zawidski, Dieter Schwarzwald.

Schiffsingenieurschule II (C 5):

Klaus Bauerdorf, Manfred Bischoff, Alfred Dirksen, Hans-Heinrich Dzieia, Volker Hartwig, Frank Kalus, Michael Körting, Dieter Kosmalla, Gerhard Krämer, Rolf Labod, Hans-Günther Leker, Jürgen Lützkendorf, Manfred Mohrmann, Hans-Jürgen Neumann, Reiner Oltmanns, Eberhard Picker, Jörn Renner, Hajo Revenstorf, Erwin Richter, Dietrich Seiffert, Hans Siegerist, Rolf Springer, Horst Scharlottenberg, Günter Schubert, Hans Schultze.

Folgende Absolventen der Abteilungen Schiffsingenieure und Seemaschinisten bestanden mit Abschluß des Sommer-Semesters 1966 die Abschlußprüfung:

Seemaschinisten I (C 4):

Klaus Ahrens, Frerich Brahms, Paul Brandt, Hans-Helmut Diegel, Kurt Felske, Harald Fraustein, Erhard Godau, Horst-Günther Göbel, Lothar Göhr, Wolfgang Herbert, Horst Hukriede, Günther Jena, Helmut Mücke, Ulrich Rohde, Joachim Sassens, Hilmut Sieber, Rolf Schwertfeger, Wolfgang Stadie, Hans Trübner, Peter Vogel, Günter Vollmer, Erich Wegener, Burckhard Bock.

Seemaschinisten II (C 3):

Horst Bergmann, Volker Bock, Manfred Bremeyer, Horst Busanny, Klaus Günther, Occo Heuer, Jürgen Janssen, Udo Kastening, Ciril Koder, Detlef Kurzhals, Jakob Meierhofer, Holger Mindermann, Helmut Mrotzek, Peter Müller, Manfred Noormann, Gerd Peters, Josef Prescher, Herbert Rolle, Klaus-Dieter Seiferth, Peter Schubert, Lüder Schulz, Hans-Jügen Struhalla.

Bestandene Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Jörk Beckmann, Hilmar Blaschke, Hans-Werner Brandes, Manfred Bruhn, Otto Bünning, Joachim Dabbert, Günter Eckardt, Herbert Giertz, Otto Gubo, Karl Hoeritsch, Dirk Hoyer, Klaus Kaelber, Manfred Karp, Key Kentrat, Rolf Koschinski, Klaus-Peter Lehmann, Frerd Maeding, Johann Müller, Max Müller, Hubertus Rau, Gerd Saggan, Herbert Schulz, Götz v. Tautphoeus, Horst Weichenthal, Wilfried Weidner.

Prüfungsstelle Bremen

Christel Balke, Theodor Baran, Rolf Bögel, H.-Wilhelm Eller, Manfred Gottschau, P.-Heinz Herzig, Peter Hoffmann, Wolfram Hoernicke, Hans Kazmierczak, H.-Dieter Keßler, Gerhard Klank, Hans Kreßmann, Hermann Kröger, Christian Krüger, Hartmut Kunz, Dirk Loose, Hanswerner Losberg, Ole Mammen, Peter Okon, Karl-Uwe Oppermann, Christian Pröber, Jürgen Rau, Hans Rickleff, Wolfgang Röher, Friedrich Schroer, Hartmut Trawka, Jürgen Wallgrün.

Prüfungsstelle Travemünde

Horst Becker, Jens Uwe Behrens, Wilhelm Beuck, Reinhard Brauer, Günter Fischer, Heinrich Freitag, Gerad Grubba, Edgar Hansen, Karl-Alfred Hirschfeld, Uwe Klopsch, Günther Koch, Manfred Kornagel, Hans-Peter Lindenau, Christoph Löschenkohl, Heinz Ludwig, Wilfried Poferl, Heinrich Postel, Arnold Gröber, Volker Roth, Karl-Heinz Rudat, Hans-Jörk Sack, Wolfgang Schlicker, Peter Simonsen, Knut Wolters, Andreas Wölfel, Burkhard Zander.

Als Anerkennung weit über dem Durchschnitt liegender Leistungen erhielt eine Buchprämie:

Hartmut Trawka

Kehrwieder - Information

Auch Funkoffiziere vom Wehrdienst freigestellt

Aufgrund eines Erlasses des Bundesverteidigungsministeriums werden künftig auch angehende Funkoffiziere ihre Ausbildung abschließen und ihre Tätigkeit auf einem deutschen Schiff beginnen können, ohne zwischendurch mit ihrer Einberufung rechnen zu müssen. Während ihrer Tätigkeit in der deutschen Seeschiffahrt sind sie ohnehin unabkömmlich gestellt. Dem zuständigen Kreiswehrersatzamt gegenüber haben die Bewerber ihre Ausbildung durch eine Bescheinigung der Seefahrtschule und ihren Tätigkeitsbeginn später durch einen Heuervertrag mit einer Reederei nachzuweisen.

Inanspruchnahme der Seemannsämter außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes

Das Bundesverkehrsministerium gibt davon Kenntnis, daß die Seemannsämter im Ausland in ihrer Abwicklung der Amtsgeschäfte bei Musterungen und anderen Schiffahrtsangelegenheiten durch fehlende oder unvollständige Unterlagen oder mangelnde Kenntnis der einschlägigen seemannsrechtlichen Bestimmungen seitens der Schiffsführungen erheblich erschwert werden. Die Schiffsführungen müssen daher alles Notwendige veranlassen, damit ein ordnungsmäßiger Geschäftsgang bei den unter erheblichen Personalschwierigkeiten leidenden Außenstellen des Auswärtigen Amtes (Seemannsämtern) gewährleistet werden kann.

Meldepflicht abgemusterter deutscher Seeleute in Belgien

Das belgische Justizministerium gibt bekannt, daß es die Wasserschutzpolizei angewiesen habe, deutsche Seefahrtbücher künftig nicht mehr abzustempeln.
Das Ministerium hält jedoch daran fest, daß die Schiffsleitungen nach wie vor gehalten sind, vor der Abmusterung von Besatzungsmitgliedern in belgischen Häfen die vorherige Zustimmung der Wasserschutzpolizei einzuholen und weist darauf hin, daß ohne diese Zustimmung Besatzungsmitglieder ihre Schiffe nicht verlassen dürfen.

Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Die See-Berufsgenossenschaft erinnert daran, daß jedes Schiff die UVV in der jeweils geltenden Fassung an Bord haben muß. Die UVV für Kauffahrteischiffe gelten zur Zeit in der Fassung des 10. Nachtrags, die UVV für Fischereifahrzeuge in der Fassung des 5. Nachtrags. Druckstücke des 10. Nachtrags zu den UVV für Kauffahrteischiffe und des 3., 4. und 5. Nachtrags zu den UVV für Fischereifahrzeuge können über die bekannten Buchhandlungen oder kostenlos unmittelbar von der See-Berufsgenossenschaft, Schiffssicherheitsabteilung, Hamburg 11, Reimerstwiete 2, bezogen werden.

Gedanken über das Denken

In dieser Zeitschrift etwas Positives über das Seemannsleben zu schreiben, ist immer ein etwas fragwürdiges Unterfangen. Fragwürdig deshalb, weil Kehrwieder von unseren Reedern abonniert, finanziert und an Bord verteilt wird. Da ist jeder Leser schnell bei der Hand mit dem Verdacht, es solle ihm zur Unkenntlichmachung seiner Berufsprobleme unternehmerischer Sand in die Augen gestreut werden. Nun, weder ist die Redaktion den Schattenseiten des Seemannsberufes bisher ausgewichen (s. Juli-Peilkompaß: „Unser Problem Nr. 1"), noch hat sie sich je gescheut, auch den negativsten Lesermeinungen ihre Spalten zu öffnen. Deshalb sieht sie auch heute gar nichts Mutiges darin, auf einen Umstand im Seemannsleben hinzuweisen, der gegenüber den Landberufen einen ausgesprochenen Vorteil bedeutet. Gemeint ist die Möglichkeit für den Seemann, besonders auf See, sich noch sammeln zu können, anstatt sich einer massiven Flut raffiniertester Reize ausgesetzt zu sehen, die es alle darauf abgesehen haben, die Menschen zu zerstreuen und Konzentration zu verhindern. Glücklicherweise ist daher der Seemann noch in der Lage, Maßstäbe zu finden, die wahrhaft groß das Große und klein das Kleine messen.

Erkenne dich selbst

Eines der faszinierendsten Objekte für den menschlichen Geist ist der Mensch. Und unter allen Menschen wieder der eine einzige Mensch, der uns im Spiegel entgegenblickt. „Erkenne dich selbst", ist daher eine uralte Forderung des Sokrates, die in ihrer Konsequenz wahrhaft groß an Weisheit ist. Denn der Schlüssel zum Erfolg ist Menschenkenntnis und der Schlüssel zur Menschenkenntnis wiederum ist Selbsterkenntnis.

Zwei Feststellungen müssen wir treffen, wenn wir uns ehrlich und kritisch mit uns selbst beschäftigen. Einmal neigen wir in einer gewissen Trägheit dazu, uns belästigt zu fühlen, wenn man uns auffordert, angestrengt, geordnet und klar zu denken. Andererseits erstreben wir allesamt immerzu irgendeinen Erfolg. Diese beiden Tatsachen über die Beschaffenheit unserer Natur stehen im ursächlichen Zusammenhang zueinander: Weil wir denkträge sind, bleibt der Erfolg aus. Mit anderen Worten: Wer erfolgreicher und damit zufriedener und glücklicher werden will, muß lernen, klar und geordnet zu denken, damit er seine Geisteskraft bewußt zu seinem Vorteil gebrauchen kann.

Wie du denkst, so lebst du

Der Weg zur Selbsterkenntnis über unser Denken führt über Selbstkontrolle. Charles Darwin sagt dazu: „Der höchstmögliche Grad der geistigen Bildung ist dann erreicht, wenn wir erkannt haben, daß wir unsere Gedanken kontrollieren sollten."

Nichts kann funktionieren, kann glatt und erfolgsicher ablaufen, was nicht vorher planend geordnet ist. Das gilt für den Neubau eines Schiffes genau so, wie für eine Reise. Das gilt aber auch genau so für unser eigenes Denken. Auch das Denken muß unter Kontrolle gebracht werden, muß systematisiert sein, wenn daraus die Tüchtigkeit entstehen soll, die den Erfolg gewährleistet. Schließlich ist immer nur einer dafür verantwortlich, was einer denkt, und was überhaupt in einem Kopf vorgeht: Jeweils der Besitzer seines Kopfes selbst. Dabei ist es für jedes Vorhaben, ja für den gesamten Lebenserfolg schlechthin entscheidend, ob es im Kopf wie Kraut und Rüben durcheinander geht, ob da destruktive, zerstörerische Gedanken unkontrolliert umherschwirren, oder ob nach einem wohlgeordneten, logischen System konstruktiv und positiv gedacht wird. Das formulierte Spinoza so: „So lange sich ein Mensch einbildet, daß er dies oder jenes nicht fertigbrächte, so lange ist er auch entschlossen, es nicht auszuführen. Daraus folgt, daß es ihm, so lange auch unmöglich ist, es zu tun." Es ist wirklich so: Wie ein Mensch denkt, so lebt er auch.

Es könnte auf keinem Gebiet positive Entwicklungen und Fortschritte geben, wenn nicht immer Menschen am Werk wären, die richtig denken. Richtig denken heißt zunächst einmal aktiv denken. Nicht auf Schienen und nicht mit Scheuklappen. Das heißt auch, sich niemals zufrieden geben mit Tatsachen, sondern immer zu bohren und zu fragen, warum.

Ein klassisches Beispiel dafür:

Jeder Mensch hat wohl schon einmal einen Apfel zu Boden fallen sehen. Sie fallen von oben nach unten, alles fällt nach unten. Warum nicht nach oben, so fragte Newton, der diesen alltäglichen Vorgang wirklich s a h. Er beobachtete ihn scharf und mit leidenschaftlichem Interesse. Was aus dieser richtigen Reaktion eines Menschenverstandes aufgrund scharfer Beobachtung und leidenschaftlichen Interesses entstand, ist bekannt: Die berühmten Newton'schen Gravitationsgesetze, ohne deren Kenntnis beispielsweise eine Raumfahrt nicht möglich wäre.

Im vorletzten Satz sind nur zwei Stichworte gefallen. Es sind Schlüssel- und Zauberworte für einen aktivierten Verstand und damit für ein erfülltes Leben, für Lebenserfolg schlechthin:

Scharfe Beobachtung und leidenschaftliches Interesse.

Wenn wir uns selbst kontrollieren, werden wir verblüfft feststellen, daß wir zwar unendlich viele Dinge sehen, ohne sie wirklich zu sehen. Wenn dem nicht so wäre, dann wüßten Sie, lieber Leser, auf Anhieb, wieviele Fenster die Vorkante des Brückenaufbaus hat. Oder Sie könnten vollständig alle Gegenstände Ihres Wohnzimmers daheim aufzählen. Das haben Sie alles oft und oft gesehen, aber eben doch nicht gesehen. Um seine volle Geistes- und Verstandeskraft immer zur Verfügung zu haben, muß man also erst einmal wieder lernen — als Kind konnte man das — zu sehen, was man sieht, bewußt und aktiv. Das andere ist das leidenschaftliche Interesse, das man den Dingen, die man sieht, entgegenbringen muß. Leidenschaftliches Interesse vor allem den Dingen, die irgendwie zu unserem irgendwie gearteten Erfolg beitragen können. Dinge, die wir für unseren Beruf lernen müssen. Dinge, die wir zur Erfüllung unserer Aufgaben und Pflichten beachten müssen und vor allem für Menschen, mit denen wir in Berührung kommen, mit denen wir zu tun haben. Die Dinge erschließen sich unserem Geist und werden in dem Maß gefügig, in dem wir sie erstens klar sehen und in dem wir sie zweitens mit leidenschaftlichem Interesse aufnehmen. Dinge, die wir nicht richtig sehen, oder für die wir kein ganz bewußtes aktives und leidenschaftliches Interesse aufbringen, bleiben tot und sind Hindernisse auf unserem Weg zum Erfolg. Menschen, an denen wir kein Interesse nehmen, interessieren sich auch nicht für uns. „Wie du in den Wald hineinrufst . . ." Wer sich nicht für andere interessiert, bleibt auch für andere gleichgültig und wer andere nicht leiden kann, wird selbst unbeliebt.

Beobachten und leidenschaftliches Interesse: Das tut man mit Menschen und Dingen, die man liebt. Nichts kann gelingen, das man nicht liebt. Mit wachen Sinnen wahrnehmen und leidenschaftliches Interesse sind nur Tätigkeitsmerkmale dieser allgemeinsten Form der Liebe. Mit anderen Worten: Liebe, die wir Menschen und Dingen entgegenbringen, zeigt sich in der Wachheit, mit der wir sie sehen und mit dem leidenschaftlichen Interesse, das wir für sie aufbringen. Diese Art Liebe ist es, die Verstand und Geist aktiviert und befruchtet, die uns befähigt, durch systematisches Denken mehr aus unserem Kopf herauszuholen und mehr aus uns zu machen. Wer wollte das nicht.

- sp -

Licht+Schatten unserer Seeschiffahrt heute

Aus dem Jahresbericht 1965 der Deutschen Schiffsbeteiligungs-Bank

Wertet man das Jahr 1965 nach der Zahl der abgelieferten Neubauten, so ist es für die Seeschiffahrt erfreulicher verlaufen als das vergangene Jahr. Bei etwa gleichbleibender Höhe der Abwrackungen hat die gesamte deutsche Handelsflotte um ca. 248 000 BRT zugenommen.

Die deutschen Werften waren besser beschäftigt als im Vorjahr, wenn auch ihre Zuwachsrate, verglichen mit der anderer Länder, insbesondere Japans, noch zu wünschen übrig läßt.

Der Zuwachs geht allein auf die Neubautätigkeit für deutsche Reeder zurück, obgleich — dies sei als Charakteristikum der deutschen Schiffahrt vermerkt — das Jahr 1965 auch erstmalig die Ablieferung eines für deutsche Rechnung in Japan gebauten Linienschiffes brachte.

Die zunehmende Neubautätigkeit darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die deutsche Seeschiffahrt große Schwierigkeiten hat, ihre Stellung in der Welt zu behaupten oder gar zu verbessern. Außergewöhnlich große Investitionen kommen auf den deutschen Reeder zu, wenn er mit seinen Konkurrenten Schritt halten will. Ein immer weitergehender Zug zum großen Schiff macht sich bemerkbar.

Während sich die Tonnage gegenüber dem Vorjahr erhöht hat, ist die Zahl der Schiffe von 1095 auf 1067 leicht zurückgegangen. Trifft der Zug zum großen Schiff insbesondere die Trampschiffahrt, so zeigt sich in der Linienschiffahrt ein Zug zum schnellen Schiff. 21-Knoten-Schiffe sind heute keine Seltenheit mehr.

Man spricht bereits von Tankern mit 250 000 tdw und mehr. Den übergroßen Schiffen von mehr als 100 000 tdw stehen nur noch wenige Häfen offen. Dabei sind die deutschen Häfen von der Natur weitgehend benachteiligt und nur begrenzt ausbaufähig. Die Frage stellt sich, wer hierfür Mittel aufzubringen hat und wo aus gesamtwirtschaftlicher Sicht vernünftigerweise eine Grenze zu ziehen ist.

Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schiffe verkürzen sich zwar die reinen Reisezeiten. Die Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe könnte aber noch wesentlich erhöht werden durch Verkürzung der unverändert langen Hafenliegezeiten. Eine Rationalisierung und Beschleunigung des Umschlagbetriebes muß daher mit der Einführung schneller Schiffe einhergehen. Palettenumschlag und Containerverkehre, die vor allem auf dem Nordatlantik in den nächsten Jahren eine zunehmende Bedeutung erlangen werden, weisen hier einen Weg.

Beim Containerbetrieb wird ein optimaler Einsatz nur möglich sein, wenn genügend containergeeignete Ladung in beiden Richtungen anfällt. In vielen Fahrtgebieten sind auch aus der Struktur des Handels heraus der Entwicklung zum Containerbetrieb Grenzen gesetzt. An dieser Stelle sind die rasch an Bedeutung gewinnenden Fährverkehre in der Nord- und Ostsee zu erwähnen, die einen Gütertransport über See ohne jede Umschlagtätigkeit im Hafen gestatten.

Die Anforderungen, die an ein modernes Linienschiff gestellt werden, treiben den Aufwand je Tonne neuerstellten Schiffsraums in die Höhe. Demgegenüber führt zwar der Bau größerer Massengutschiffe zu einer relativen Verbilligung der Baukosten je Tonne Schiffsraum. Die Größe dieser Schiffe erfordert aber andererseits einen Kapitalbedarf je Neubau, der das bisher Übliche übersteigt. Preissteigerungen tun ein übriges, um den Kapitalbedarf der Reeder zu steigern.

Dem Reeder bleibt angesichts dieser Entwicklungen keine Wahl. Um den Anschluß zu halten, ist er gezwungen, neu zu bauen. Der Anteil des Eigenkapitals der Reeder wird dabei schwieriger als bisher aufzubringen sein. Dies trifft die deutschen Reeder besonders hart, denen die Aufbaujahre nicht genügend Zeit gelassen haben, ein Eigenkapitalpolster zu bilden, das dem ihrer ausländischen Konkurrenten vergleichbar wäre.

Erfreulicherweise besteht heute in den Regierungen und Parlamenten im Bund wie in den Küstenländern Einigkeit darüber, daß eine leistungsfähige deutsche Handelsschiffahrt im Interesse der Gesamtwirtschaft liegt und daß die Schiffahrt einer Hilfe der öffentlichen Hand gegenwärtig bedarf. Das Berichtsjahr brachte eine Verbesserung der staatlichen Hilfen für die Schiffahrt. Insbesondere hat sich die Einsicht durchgesetzt, daß die Reeder langfristig über die Grenze eines Haushaltsjahres hinaus planen müssen. Durch Bindungsermächtigungen ist nunmehr die Verwaltung in die Lage versetzt worden, den Reedern schon jetzt für spätere Haushaltsjahre feste Hilfszusagen machen zu können.

Im Jahre 1966 soll der Umfang der Hilfe aus Bundesmitteln zwar vergrößert werden. Dennoch wird das Mißverhältnis zwischen Antragsvolumen und tatsächlich gewährten Neubauhilfen nicht beseitigt werden. Auf die Dauer ist auch ein Zustand mißlich, der bauwillige Reeder in Deutschland gegenüber ausländischen Konkurrenten benachteiligt und sie veranlaßt, ihrerseits im Ausland bauen zu lassen.

Die Aufgaben, die auf die Schiffahrt zukommen, haben erneut den Ruf nach Konzentration in der Schiffahrt laut werden lassen. Vielfach ist der kleine Reeder vor besonders schwierige Aufgaben gestellt, um mit den Investitionen der Großen Schritt halten zu können. Ob hier aber immer der Zusammenschluß zum Großunternehmen der einzige und zweckmäßigste Weg ist, erscheint zweifelhaft. Bereits in früheren Geschäftsberichten haben wir darauf hingewiesen, daß nicht die Fusion, sondern eine institutionalisierte Zusammenarbeit im Bereich einzelner Funktionen des Reedereibetriebes für deutsche Verhältnisse der geeignete Weg ist. Inspektion, Bemannung, Ausrüstung und Versicherung könnten von kleinen Reedern gemeinsam betrieben werden, um Personalkosten einzusparen und Mengenrabatte zu erhalten. Kleine Reeder könnten sich auch entschließen, gemeinsame Liniendienste durchzuführen. So wird ein Rationalisierungseffekt erreicht bei gleichzeitiger Beibehaltung der persönlichen Unternehmerverantwortlichkeit.

Alle Zweige der Schiffahrt beschäftigt das Personalproblem. Es wird immer schwieriger, Nachwuchs zu erhalten. Die großen Anstrengungen der Schiffahrtsverbände auf dem Gebiet der Werbung und Berufsaufklärung vermögen hier zwar einiges zu erreichen. Solche Maßnahmen allein werden auf die Dauer das Problem aber nicht lösen. Auch hohe Heuern halten den Seemann nicht davon ab, nach kurzer Zeit einen landgebundenen Beruf zu suchen. Einige Reeder haben, veranlaßt durch den Personalmangel, mit der Einführung der Automation an Bord mutig Neuand beschritten, was allerdings einen erhöhten Kapitaleinsatz erfordert, der die oben aufgezeigte Problematik nur noch verschärfen kann. Der Gesetzgeber wird nicht umhin können, die Bemannungsvorschriften für automatisierte Schiffe zu lockern. Die höheren Investitionen werden dann ihren vollen Nutzen bringen.

† Kropp
Beerdigungs - Büro „St. Anschar"
Tag- u. Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder.

Zu: Kehrwieder Nr. 6, Seite 20, Lesermeinung des Herrn Kapitän Klünder.

Herr Kapitän,

mit Ihrem Brief an die „Kehrwieder", bezugnehmend auf das Grundübel, an dem die deutsche Seefahrt krankt, haben Sie kaum einen Beitrag zur Behebung des Übels geleistet. Ihre unkonstruktive Kritik wird höchstens noch einige Leute dazu veranlassen, der Seefahrt den Rücken zu kehren.

Mit Schlagworten wie „straffe Disziplin" (das Wort „Disziplin" gibt es übrigens lt. Seemannsgesetz nicht mehr!) und „der Ordnung unterwerfen" bekommen Sie keinesfalls aufgeschlossene und intelligente Leute an Bord. Solche Leute sind zwar bereit, mitzuarbeiten (nicht sich zu unterwerfen) und ihren Vorgesetzten anzuerkennen (solange dieser auch ohne Ärmelstrerifen als solcher zu erkennen ist), es ist ihnen jedoch verhaßt, sich treten zu lassen. Wenn Vorgesetzte es sich nicht leisten können, mit ihren Mitarbeitern eine Flasche Bier zu trinken, ohne fürchten zu müssen, daß dabei etwas von ihrer Autorität abbröckelt, dann steht ihre Autorität ohnehin auf ganz wackeligen Beinen!

Heute kommen die Leute, die zur See fahren wollen, nicht mehr ausschließlich aus Slums und Gefängnissen, wie zur „goldenen Zeit der Segelschiffe". Tatsache ist, daß ein Decksjunge, der heute an Bord kommt, eventuell eine sehr gute Schulbildung und Erziehung genossen hat und sehr wohl weiß, daß das Wort „Menschenwürde" nicht nur für Menschen mit Streifen auf den Ärmeln geprägt wurde. Der Arbeiter an Land ist kein minderwertiges Wesen mehr, warum soll er es in der Seefahrt noch sein? Der sogenannte „rauhe aber herzliche Ton" in der deutschen Seefahrt, der sich oftmals als primitive Pöbelei entpuppt, wird immer wieder Leute abschrecken, die eine Persönlichkeit sind und Selbstachtung besitzen.

Die von ihnen kritisierte Jugend ist nicht schlechter als vor über 3000 Jahren (siehe „Kehrwieder" Nr. 6: „Menschlich-soziale Probleme an Bord"). Die Zeiten haben sich geändert — auch in der Seefahrt! Man kann nicht einerseits von einem Matrosen Schiffsinteresse verlangen (am Sonntag rostpicken oder malen), andererseits aber strenge Disziplin und Unterwerfung fordern.

Was wollen Sie, was wollen die Reeder: Stumpfsinnige und beschränkte Leute oder gar Speichellecker, die jedem Befehl (laut Seemannsgesetz „Anordnung", „Weisung") ohne zu fragen Folge leisten oder aufgeschlossene, interessierte und intelligente Leute, Mitarbeiter, die mitdenken und manchmal wissen wollen, warum und weshalb diese oder jene Anordnung ausgeführt werden soll?

Von der Beantwortung dieser Frage hängt m. E. die Zukunft der deutschen Seefahrt ab!

Peter Karl, 3. Offizier

Sport an Bord

MS „Carola Reith"

Sieg und ehrenvolle Niederlage

In Dairen war die englische Mannschaft des MS „Carlton" ziemlich verblüfft, daß sie von den Sportfreunden der „Carola Reith" mit 6:3 Toren vom Platz geschickt wurde. Die Chinesen hatten von dem deutschen Sieg Wind bekommen und die Mannschaft von MS „Carola Reith" zwei Tage später herausgefordert. Dieses Spiel endete 3:2 für die Chinesen, die natürlich viel durchtrainierter waren, so daß dies trotz der Niederlage ein ehrenvolles Ergebnis gewesen ist.

Fußball an Bord des M/S „Elise Schulte"

Trotz der Besatzungsstärke von nur 21 Mann gelang es uns nach intensiven Trainingsspielen, eine einigermaßen brauchbare Fußballmannschaft aufzustellen.

Unser erstes Spiel wagten wir mit 10 Mann gegen die spielerfahrene Elf des M/S „Hornstein" am 26. 3. 1966 in Kingston (Jamaika). Das Treffen endete unentschieden 2:2.

Am 15. Mai gelang uns in Mobile unser erster Sieg. Wir kämpften gegen die Mannschaft des Onassis-Tankers „Olympic Hill" und gewannen 2:1.

In Houston trafen wir am 18. 5. auf die Elf des M/S „Wartenfels". 2:1 hieß es für unsere Gegner beim Spielende. Den einzigen Treffer, den wir für uns verbuchen konnten, war ein Eigentor der „Wartenfels".

Schon beim folgenden Spiel, am 7. 6. in Port of Spain (Trinidad), konnten wir gegen das M/S „Hornsund" einen klaren 5:1-Erfolg erringen.

Am 9. Juni, ebenfalls in Port of Spain, forderte uns die Mannschaft des norwegischen Frachters „Augvald" heraus. Die Norweger waren ein schneller und harter Gegner. Dennoch gelang uns ein 4:2-Sieg. Die „Augvald" wollte diese Niederlage nicht auf sich sitzen lassen und forderte am nächsten Tag Revanche. Zu Beginn des Spiels war unsere Sturmreihe ziemlich unsicher und verpatzte mehrere Torchancen. Zur Halbzeit stand es 4:0 für uns, und bei Spielende 6:0. Allerdings war schon während der ersten Spielhälfte einer unserer Gegenspieler ohne erkennbaren Grund zusammengebrochen und mußte abtransportiert werden, so daß unser Gegner bis zum Schluß mit nur 10 Mann durchhalten mußte.

In New Orleans spielten wir am 17. 7. gegen den norwegischen Autotransporter „Hervang". Halbzeitstand 3:0. In der zweiten Spielhälfte erzielten wir zwei weitere Treffer und siegten damit 5:0. In Houston sollte ein Rückspiel erfolgen, doch leider trafen wir mit der „Hervang" dort nicht mehr zusammen.

Auflösungen von Seite 10, 11 + 16

Melbourne

„Erntesegen auf allen Wegen"

Waagerecht: 1. Ernte, 5. Laden, 9. lau, 10. Drama, 13. Era, 14. Farn, 16. Aga, 17. Linz, 18. Gabe, 20. Wurm, 21. Iran, 22. Arzt, 25. Elen, 26. Aas, 28. Roner, 29. Birma, 30. Irene, 31. Rebe, 33. Gibraltar, 34. Nota, 36. Eile, 37. Neer, 38. Iden, 39. Rang, 40. Dur, 41. da, 42. el, 44. nie, 45. Erie, 47. Hang, 49. Knast, 50. Arien, 54. Assisi, 56. Eselei, 58. neu, 59. Transparent, 63. Ast, 65. Botanik, 67. Anoden, 69. Karies, 70. Elend, 71. Stasi, 72. boes, 73. Ebene, 74. isle, 75. Orel, 76. Ton, 78. non, 80. leer, 82. STE, 85. Gans, 86. Uri, 87. Amen, 88. Erntedankfest.

Senkrecht: 1. Elfenbein, 2. Raa, 3. und 6. „Nur wer gesaet, wird eine Ernte haben", 4. Tag, 6. siehe 3., 7. Ern, 8. Nazarener, 11. Rama, 12. Mais, 15. Nurmi, 17. Laura, 18. Getreide, 19. Alge, 23. Zelt, 24. Triangel, 27. Ara, 32. Beeren, 35. Orange, 41. Dis, 43. Lar, 46. Rani, 48. Nike, 49. Kaserne, 51. Nuester, 52. Fandango, 53. Mitesser, 55. Stiele, 57. Strass, 60. Norden, 61. Palaestra, 62. Riesen, 64. Ideologe, 66. Brillant, 8. Nest, 69. Kain, 77. Obst, 79. Olaf, 81. gar, 82. Sud, 83. ein, 84. les.

Dafür hatten wir diesmal, am 21. 7., einen südamerikanischen Gegner, und zwar die Fußballer des columbianischen Frachters „Ciudad de Cali". Trotz ihrer schnellen und überraschenden Gegenstöße scheiterten die Columbianer an unserem Abwehrriegel. 4:1 stand es zur Halbzeit. Nach dem Seitenwechsel häkelten uns die Südamerikaner noch einen Ball in den Kasten. Doch dann legte unser Sturm noch einmal los und durch ausgezeichnetes Zusammenspiel erzielten wir drei weitere Treffer. Als es dann 7:2 für uns stand, verließen vier unserer Gegner wütend das Feld. Das Spiel wurde somit etwa 15 Minuten vor Schluß abgebrochen.
Abschließend möchten wir unserer Schiffsleitung für die verständnisvolle und tatkräftige Unterstützung gegenüber unserer Fußballelf danken.

Fußballer und Fußballfreunde des M/S „Elise Schulte"

M/S „Kaapland" ohne Schnapsleichen

Wie es auf vielen Schiffen der Fall ist, haben auch wir eine Fußballmannschaft an Bord. Unser Verein wurde Weihnachten 1963 gegründet. Es wurden besondere Bestimmungen vereinbart. Am Abend vor dem Spiel muß jeder Spieler um 24 Uhr an Bord sein. Schnapsleichen sind beim Spiel nicht gerne gesehen. So mancher ist damit zwar nicht immer ganz einverstanden, aber im großen und ganzen geht es sehr gut. Der Erfolg spricht für sich. Besonders sei erwähnt, daß durch den Sport die Bordkameradschaft und auch das „Länger-an-Bord-Bleiben" sehr gefördert wird. Etliche Spieler haben die Hälfte und manche haben sogar alle bisherigen Spiele mitgemacht.

Wir haben keinen Fritz Walter oder Uwe Seeler an Bord. Was wir bieten ist Sportkameradschaft, Fleiß und Siegeswillen. Besonderer Dank gilt unserer Schiffsleitung, die immer viel Verständnis für unsere sportlichen Interessen zeigte.

Mit sportlichen Grüßen
Manfred Rabe

Fußballspiele vom 1. 1. 1964 bis 31. 12. 1964

1.	Towa (Holl.) — Kaapland (SAL)	1: 3
2.	Carrybank (Engl.) — Kaapland (SAL)	0: 4
3.	Edgar André (Mitteldeutschld.) — Kaapland (SAL)	0: 5
4.	Port Elizabeth (CVJM, Landm.) — Kaapland (SAL)	2: 7
5.	Table Bay (SAL) — Kaapland (SAL)	1:14
6.	Rockeveen (Holl.) — Kaapland (SAL)	0: 8
7.	Baron Bronsvick (Engl.) — Kaapland (SAL)	1:11
8.	Straat Franklin (Holl.) — Kaapland (SAL)	1: 9
9.	Bayernstein (NDL) — Kaapland (SAL)	0: 7
10.	Tanganyika (DOAL) — Kaapland (SAL)	0: 6
11.	Kalahari (DOAL) — Kaapland (SAL)	4: 2
12.	Sanforinazed (Engl.) — Kaapland (SAL)	1: 3
13.	Point Ranger (S.-Club Durban) — Kaapland (SAL)	2: 3
14.	Cuxhaven (DOAL) — Kaapland (SAL)	2: 5
15.	Carnatic (Engl.) — Kaapland (SAL)	1: 2
16.	Atlantis (Landm. Walvis Bay) — Kaapland (SAL)	0: 3
17.	Point Ranger (S.-Club Durban) — Kaapland (SAL)	3:10
18.	Orangefontein (Holl.) — Kaapland (SAL)	0:13
19.	Karroo (DOAL) — Kaapland (SAL)	2:21
20.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	0:11

vom 1. 1. 1965 bis 31. 12. 1965

21.	Edinbourgh Castle (Engl.) — Kaapland (SAL)	0:11
22.	Krugerland (SAL) — Kaapland (SAL)	1: 5
23.	Bronswick Castle (Engl.) — Kaapland (SAL)	1: 7
24.	Walvis Bay (SAL) — Kaapland (SAL)	2: 2
25.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	2: 1
26.	Mangarella (Schwed.) — Kaapland (SAL)	1: 3
27.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	3: 3
28.	Tanganyika (DOAL) — Kaapland (SAL)	2: 2
29.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	2: 1
30.	Algool (Holl.) — Kaapland (SAL)	0: 3
31.	Krugerland (SAL) — Kaapland (SAL)	0: 0
32.	Geestemünde (DOAL) — Kaapland (SAL)	2: 1
33.	Costa Michalos (Griech.) — Kaapland (SAL)	2: 4
34.	Rantfontein (Holl.) — Krugerland/Kaapland (SAL)	3: 6
35.	Schiffsj.-Schule Finkenwerder — Kaapland (SAL)	0: 6
36.	Krugerland (SAL — Kaapland (SAL)	1: 4
37.	Table Bay (SAL) — Kaapland (SAL)	0: 8
38.	Rantfontein (Holl.) — Kaapland (SAL)	3: 3
39.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	4: 6
40.	Rigi (Schweiz) — Kaapland (SAL)	0:11
41.	Sparta Walvis Bay (Landm.) — Kaapland (SAL)	3: 4

vom 1. 1. 1966 bis 8. 8. 1966

42.	Edinbourgh Castle (Engl.) — Kaapland (SAL)	0: 6
43.	Usambara (DOAL) — Kaapland (SAL)	0: 4
44.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	1: 3
45.	Karroo (DOAL) — Kaapland (SAL)	1: 1
46.	Nordmeer (SAL) — Kaapland (SAL)	1: 6
47.	Krugerland (SAL) — Kaapland (SAL)	0: 6
48.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	2: 3
49.	Point Ranger (Durban) — Kaapland (SAL)	1: 6
50.	Atlantis Walvis Bay (Landm.) — Kaapland (SAL)	1: 1
51.	Eibe Oldendorf (DOAL) — Kaapland (SAL)	0:11
52.	FC Festmacher Rotterd. (Ldm.) — Kaapland (SAL)	3: 3
53.	Weimar (HAPAG) — Kaapland (SAL)	1: 6
54.	Fischdampfer (Span.) — Kaapland (SAL)	0:19
55.	SA. Transporter (Südafrika) — Kaapland (SAL)	0: 9
56.	FC Esportivo Lourenco Marques — Kaapland (SAL)	8: 1
57.	Nordmeer (SAL) — Kaapland (SAL)	0: 4
58.	Krugerland (SAL) — Kaapland (SAL)	0: 9
59.	Jagersfontein (Holl.) — Kaapland (SAL)	0: 4
60.	Cuxhaven (SAL) — Kaapland (SAL)	1: 4

F. C. Madison Friendship kickt um die Welt

Als fleißige Leser und begeisterte Sportfreunde haben wir bisher immer ganz besonders die Spalte „Sport an Bord" verfolgt und uns entschlossen, heute auch einmal unser Scherflein dazu beizutragen. Gleichzeitig möchten wir Sie bitten, ruhig noch etwas intensiver die Reklametrommel für Freund „Fußball" zu rühren, da es uns immer wieder passiert, daß wir trotz genügend vorhandener — vor allen Dingen deutscher — Schiffsmannschaften kein Spiel austragen können. Hierfür schon unseren Dank im voraus, denn diese Angelegenheit dürfte bei Ihnen in besten Händen liegen.

Als nächstes nun zu unseren Spielergebnissen. So spielten wir in Yonkers N. Y.:

am 17. 2. 1965	City of Brisbane (britisch)	— Madison	0:9
am 19. 2. 1965	Port Adelaide (britisch)	— Madison	1:8
am 21. 2. 1965	Ahrensburg (deutsch)	— Madison	2:3
am 23. 2. 1965	Aralnen	— Madison	1:5
am 25. 2. 1965	Lübeck (deutsch)	— Madison	1:5

in Victoria B. C. (Kanada)

am 30. 5. 1965	Havkatt (norwegisch)	— Madison	2:3

Dieses Schiff war monatelang ungeschlagen und über das verlorengegangene Spiel nicht gerade erfreut. Wir können gerade dieser Mannschaft bestätigen, daß sie ein guter Verlierer gewesen ist.

Weiter spielten wir in Duncan Bay B. C. (Kanada)

am 5. 6. 1965	Rondeggen (norwegisch)	— Madison	3:6

in Rotterdam

am 25. 7. 1965	Franziska Hendrik Fisser (deutsch)	— Madison	0:9
am 31. 7. 1965	Siwa (deutsch)	— Madison	1:7

in Durban (Südafrika)

am 2. 9. 1965	Tabora (deutsch)	— Madison	0:1
am 4. 9. 1965	Maaskerk (holländisch)	— Madison	0:2
am 6. 9. 1965	Randfontain (holländisch)	— Madison	4:2
am 8. 9. 1965	Annette Maersk (dänisch)	— Madison	1:7

und um den Pokal des „Flying Angel" in Durban

am 9. 9. 1965	Balkan (deutsch)	— Madison	0:7

Nach langer Pause — in Port Louis (Mauritius), Yonkers N. Y., New Orleans (Alabama) und in Japan waren einfach keine Spiele abzuschließen — spielten wir dann wieder in Vancouver B. C. (Kanada):

am 21. 2. 1966	Indische Landmannschaft ohne Namen	— Madison	1:6
am 6. 4. 1966	Van Alpen Club	— Madison	1:1
am 8. 4. 1966	Ostfriesland (deutsch)	— Madison	0:10

und in Portland (Oregon)

am 27. 5. 1966	Emma Johanna (deutsch)	— Madison	0:11

Zu dem Spiel Van Alpen Club — Madison noch einige erheiternde Bemerkungen: Diese Mannschaft, die ausschließlich aus deutschen Einwanderern besteht und in der 1. Kanadischen Division an 4. Stelle liegt, meinte, mit uns im Handumdrehen fertig zu werden. So sagte man uns kurz vor Spielbeginn, als ihre Mannschaft noch nicht vollzählig war, „laßt uns ruhig anfangen, auch wenn wir erst acht Mann sind, die anderen kommen ja gleich". Schon nach den ersten Spielminuten jedoch waren sie froh, daß sie nicht lange auf ihre Mitspieler zu warten brauchten, denn wir brachten sie arg in Bedrängnis. Als wir dann auch noch, nachdem sie vollständig waren, mit 1:0 in Führung gingen, waren sie ziemlich perplex und sogar froh, als das Spiel nach zweimal 45 Minuten mit einem 1:1 beendet werden konnte. Nachträglich sagten sie uns bei einem gemütlichen Beisammensein, dieses hätten sie nicht für möglich gehalten, da sie es gewohnt wären, gegen Schiffsmannschaften im Durchschnitt immer mit 10 bis 12:0 und noch mehr Toren zu gewinnen. Wir für unseren Teil waren natürlich froh, gegen eine solche Mannschaft so gut abgeschnitten zu haben.

Mit den besten Grüßen unserer Mannschaft verbleiben wir
Ihre „Madison Friendship"
gez. W. Golchert (Torwart)

Sportgemeinschaft gegründet

Auf unserem Volkswagentransporter, dem MS „Marie Luise Bolten", wurde mit Unterstützung der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachflg., Hamburg, Anfang dieses Jahres eine Sportgemeinschaft gegründet. Trotz der kurzen Liegezeiten gelang es uns doch schon, einige Spiele durchzuführen, die auch zeigten, daß der rechte Geist in unserer jungen Mannschaft steckt.

Während unseres Aufenthaltes in Toledo (Ohio) spielten wir gegen B. S. C. Toledo, einen Verein der Detroit-Liga und verloren mit 0:2 Toren. Anschließend waren die Spieler noch für eine gute Flasche deutschen Bieres bei uns an Bord, aber wir verließen schon um 20.00 Uhr den Hafen, dies war am 3. Juni 1966. Als wir nach Duluth zum Getreideladen kamen, trafen wir dort auf unser Kompanieschiff MS „Mathilde Bolten". Natürlich wurde sofort ein Spiel arrangiert und so errangen wir am 6. Juni 1966 gegen MS „Mathilde Bolten" einen Sieg von 11:1 Toren.

Mit freundlichen Grüßen!
H. Rappold, Kapitän

„The Black-Yellows"

Filmsternchen werden populär, indem man Skandalöschen über sie schreibt. Nun, wir haben nicht nur einen, sondern gleich zwei Sternchen, auf jeder Schornsteinseite einen siebenzackigen blauen, die uns der fußballbegeisterten Welt als Flensburger Schiffsparten-Schiff ausweisen.

Wir wollen auf diese Weise keine Skandale über uns verbreiten, sondern schlicht und einfach Gegner aus aller Herren Länder anlocken, es mit uns zu versuchen. Vorsicht aber, leicht wird das nämilch nicht sein, denn gegen die „The Black-Yellows" hat sich schon so mancher einen Zahn abgeschlagen (Zeitungsente!).

Aber durch unser Fahrtgebiet bedingt, sind wir stets frisch an Kräften, denn London—Große Seen, da gibt es für uns nur das Fußballvergnügen. Sind auch fair im Spiel. Trafen neulich in Toronto unser Schwesterschiff „Uranus" mit den Schleusenhoppern. Um sie weiterhin im Glauben zu lassen, besser zu sein als wir, machten wir uns noch rechtzeitig aus dem Staube.

In Chicago verloren wir am 1. 5. 1966 gegen die „Magdalena Reith" 0:1. Das war mit Absicht! Soll allen Mut machen, gegen uns zu spielen.

Toronto, 7. 5. 1966 gegen „Cadiz" 1:1
Hamilton, 13. 6. 1966 gegen „Cairnesk" (Brit.) 4:0
Chicago, 22. 6. 1966 gegen Landmannschaft (Mexikaner) 1:1
Chicago, 10. 8. 1966 gegen „Margarete C. Ertel" 2:1
Chicago, 11. 8. 1966 gegen „Erich Schröder" 3:1

Als Krönung der Saison sei ganz nebenbei unser Spiel gegen die „Sommarö" (Finn.) mit 8:1 vermerkt.

Noch sind wir zwar wimpellos, nur in schwarzer Hose und gelbem Trikot. Doch das soll jetzt anders werden. Reederei versprach uns in dieser Beziehung zu helfen. So könnt ihr uns das nächste Mal sicher schon bundesligamäßig ausgerüstet spielen sehen.

Hoffen nun, daß euch dieser Gruß zu einem Spiel mit uns reizt und daß auch eure Schiffsleitung soviel Verständnis wie unsere zeigt.

Hipp-Hipp — Hurra!
„The Black-Yellows"

SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

- Geruchsbeseitigung (Fischmehl etc.)
- Zuverlässige Mittel zur Schädlingsbekämpfung gegen Kakerlaken OKAY D neu gegen Getreidekäfer OKAY-Konzentrat
- Service in allen deutschen Häfen

CAESAR SIMON & SOHN

2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 732 73 14
Hafenbetrieb: Schuppen 52

Wo die Welt am schönsten ist

heißt ein Wettbewerb, den "Kehrwieder" gemeinsam mit der größten Zeichenschule der Welt, Famous Artists Schools, Amsterdam, unter seinen Lesern veranstaltet.

Inzwischen hat sich schon eine beachtliche „Kunstausstellung" angesammelt.

Sie wissen ja, Preise im Wert von insgesamt

1300 DM sind dabei zu gewinnen.

Die zehn besten Zeichen- und Malarbeiten werden ausgezeichnet.

Die Ausstellung aller Einsendungen soll einer breiten Öffentlichkeit das Bild vom Seemann korrigieren helfen.

Viel Spaß und Entspannung beim Malen und Zeichnen wünscht Ihnen

Kehrwieder

Einsendeschluß: 31. 12. 1966
Anschrift: Kehrwieder-Redaktion
2 Hamburg 36, Neuer Wall 86
im Verband Deutscher Reeder

NORA

hält was es verspricht

Diese Schuhe bieten gerade in der **Schiffahrt** 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 und 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. 36-47 DM 7.90 bis 8.90
Modell ÖL-THEO
Gr. 40-46 DM 13.50

Halbhoher Stiefel Modell BOY
Gr. 40-46 DM 16.50

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
2800 BREMEN, Schiffsausrüstung Thölen, Waller Ring 2 N 2800 BREMEN, Schiffsausrüstung von der Aa, Ostertorsteinweg 40/41 N 2850 BREMERHAVEN-Mitte, Schiffsausrüstung Varoga, Bürgermeister-Smidt-Str. 137 N 2000 HAMBURG11, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 N 2000 HAMBURG 11, Schiffsausrüstung Busch, Johannisbollwerk 14/15 N 2000 HAMBURG 11, Max Gronau & Sohn, Vorsetzen 41 NR

N: Nachnahmeversand R: Reparaturmöglichkeit. Unverbindliche Richtpreise!
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.
Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM (Bergstraße)

H1/64 S

Bei jeder Brise diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

Lindolin-Farben
H.C. van der Linden & Co
Hamburg · Hövestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

Lindolin-
SCHIFFSFARBEN
sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Zillertal bleibt Zillertal

Schwingmetall
Gummi-Wellenlager
Gummi-Kompensatoren
Gummi-Scheuerleisten
Gummi-Fender
WILLBRANDT & CO
2 Hamburg 1 · Mönckebergstraße 31
Telefon: 33 41 90/33 49 69 · Telex: 02 161378 · Telegramm: Schwingtechnik

Seemannsausrüstung
UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE
BREMEN, Ostertorsteinweg 40 / 41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf: 32 45 11 und 32 60 11
Heinrich von der Aa

Elektrische Schiffsanlagen
Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31 · Nachts: 31 01 17, 29 55 28

See-Ausrüstung
CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Alles für den Seemann
Seemannsausrüstung – Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Drahtseile
Tauwerk · Bindfäden · Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt"
Telefon 24 94 47/49

Pumpen
für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 38 12 66, FS. 021 3218, Postfach 1240

Cargocaire
verhindert Schwitzwasser-Schäden
in einer Flotte von mehr als
3 000 000 BRT
CARGOCAIRE G. M. B. H., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon 47 18 27

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge –
bei der Fahrschule Gerda Marochow
Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute 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 Fahrensleuten zu arbeiten
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

„Kehrwieder", Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahltwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.
Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.
Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.

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