Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Sind unsere Besatzungen Partner Interessenten oder Gegner

Im Binnenland freundlich

Flottenumschau

Gefangene und Soldaten gründeten Sydney

Rationell und speziell

Landgang mit 100 Sachen

Unser Heim an Land

Sir John Franklin

Kameradschaft und Bordklima

Schmunzelauge

Sport an Bord

Der Winter zaubert aus Schiffen schwimmende Eispaläste

Jahrgang 8

Januar 1964 Nr. 1

HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken **314944**

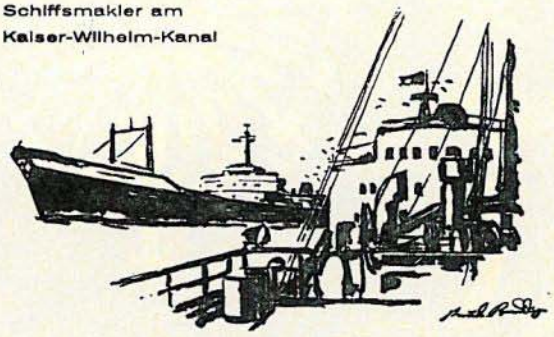
Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen

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

---

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER

HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

WILHELMSHAVEN

Auslands-Umzüge

Hamburg, Tel. 22 05 55 Winterhuder Weg 8-10

Bonn, Tel. 38 303 Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

BEISSER GEBRÜDER

BEISSER HAMBURG 50

SEIT 50 JAHREN

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK

FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

TELEFON: 36 58 92

RAFFAY & CO.

VOLKSWAGEN

Ballindamm 35
Weidenstieg 5a
Johnsallee 3
Winterhuder Marktplatz 18
Hamburger Straße 116
SA.-RUF: 44 19 41

Volkswagen + VW 1500

Kehrwieder

8. Jahrgang | Januar 1964 | Nr. 1

Am Peilkompaß

Sind unsere Besatzungen Partner, Interessenten oder Gegner

Wenn die Sprecher der Arbeitgeber heute zur sozialen Auseinandersetzung das Wort ergreifen, dann reden sie von Partnerschaft. Wenn die Sprecher der Arbeitnehmer dazu Stellung nehmen, reden sie auch von Partnerschaft. Als Interessenten bezeichnen sie sich selten, als Gegner nie.

Eine Schiffsbesatzung kann aus Partnern, Interessenten und Gegnern bestehen. Eine Partnerbesatzung wäre ein Idealfall. Sie würde allen Partnern ein Höchstmaß an persönlichem und gemeinschaftlichem Erfolg bringen. Gute Reisen, ein leistungsfähiges, bestens instandgehaltenes Schiff, auf dem es eine Lust wäre, zu fahren, ja sogar die Überwindung von Schwierigkeiten, denen sich nicht nur die Besatzung und Schiff, sondern auch die Reederei gegenübersieht, so ungefähr sähen die Erfolge einer Besatzung aus, deren Mitglieder alle Partner wären.

Doch dieser Idealfall einer solchen Partnerschaft ist noch nicht bekanntgeworden. Bekannt sind Partner nur unter dem Namen von Kompagnons, im Sport kennen wir Partner, und auch in der Ehe sprechen wir von Partnern. Denn wirklich existenzfähige Partnerschaft hat Gleichheit zur Voraussetzung, Gleichheit in Leistung, Rechten und Pflichten und im Rang der Partner, Gleichheit an einem gleichen gemeinsamen Ziel. Und dieses Ziel, die gemeinsame Aufgabe, das die Partner in gemeinsamem Streben gleichberechtigt und gleichverpflichtet vereint, muß möglichst konkret, möglichst sinnfällig, möglichst handfest sein, damit es den Partnern den nötigen starken Anreiz verleiht. Möglichst gleich verteilt müssen auch Gewinnaussichten und Risiko sein, wenn es sich um lebensfähige Partnerschaft handeln soll. Diese Voraussetzungen für eine reale Partnerschaft sind beim Kompagniegeschäft, beim Sport und in der Ehe gegeben. Wer aber behaupten wollte, daß ein Leichtmatrose etwa und ein Reeder den gleichen Rang einnähmen, die gleiche Leistung aufbrächten, die gleichen Rechte und Pflichten besäßen, wie Kompagnons und Sportpartner oder Eheleute, der ist ein Utopist. Nur hoffnungslose Romantiker können annehmen, daß Reeder und Leichtmatrose gleicherweise in Abwrackprämien und Vergütung für Sonn- und Feiertage auf See die gleichen gemeinsam zu erstrebenden Ziele sähen. Und welcher auch nur einigermaßen vernünftig denkende Mensch könnte fordern, daß Leichtmatrosen und Reeder gleichermaßen gleiches Risiko und gleiches Recht an gleichem Gewinn des Seetransportgeschäftes haben sollten?

Dennoch behält Partnerschaft als Ideal und damit als Regulativ für das Verhalten aller ihren Sinn und ihre Bedeutung. Man sollte nur nicht so tun, als gäbe es sie schon in Wirklichkeit.

Sich aber auf dem Weg zu ihr zu befinden, ist gut, wenn man die Länge dieses Weges und seine Hindernisse entschlossen in's Auge faßt.

Am ehrlichsten sind die, die in der sozialen Auseinandersetzung von Interessenten sprechen. Interessenten sind wir nämlich wirklich alle. Und wenn man auf die Unaufrichtigkeit verzichtet, daß Besatzung und Reeder ein einziges Interesse hätten, wenn man statt dessen allen Interessenten heuchelsfrei ganz verschiedenartige, doch absolut legitime Interessen zugesteht, dann wird das heiße Problem „Arbeitgeber — Arbeitnehmer" zu einem fairen Geschäft, in dem jeder innerhalb der vom Gemeinwohl gesetzten Grenzen sein eigenes Interesse verfolgt. Unsere freiheitliche Demokratie steht zum Glück auf dem festen Boden von Tatsachen. Eine dieser Tatsachen lautet, daß Menschen und Menschengruppen nicht gleich, sondern voneinander verschieden sind, daß infolgedessen auch ihre Interessen verschiedenartig sind. Daß diese verschiedenartigen Interessen zuwiderlaufen und gegeneinanderstoßen können, sieht eine demokratische Lebensauffassung als selbstverständlich und normal an. Demokratische Verfahrensweise ist daher immer bemüht, aus vielen zum Teil entgegengesetzt laufenden Interessen die Ordnung zu erarbeiten, die Dienst am Gemeinwohl mit der Gerechtigkeit dem Einzelnen gegenüber verbindet.

Dieses Verfahren ist bei Gipfelkonferenzen und in der UNO genauso bewährt, wie in der Familie. Auch für unseren Modellfall „Reedereien und Besatzungen" läßt es sich anwenden. Niemand ist es verboten, sein Interesse anzumelden und zu vertreten. Ganz im Gegenteil: Wenn beide das übergeordnete Gemeinwohl berücksichtigen, dann sind beide sogar verpflichtet, ihre Interessen laut, offen und ehrlich anzumelden und zu vertreten.

Bleibt noch die Gegnerschaft. Von ihr wird in der Öffentlichkeit überhaupt nicht mehr gesprochen. Lassen wir es dabei, es lohnt sich nicht, das wissen wir alle. Weder ein Reeder noch ein Leichtmatrose kann heute etwas mit Schlagworten, wie Klassenhaß, Ausbeutern, Proleten, Herrschaften und Sklaven anfangen. Wer wollte hier das Rad der Geschichte zurückdrehen?

Erhard sagte in seiner Regierungserklärung: „Vergessen wir nicht, daß eine moderne und freiheitliche Gesellschaftspolitik den Menschen in dem Bewußtsein des Wertes und der Würde seiner Persönlichkeit stärken will." Das ist an alle Staatsbürger gerichtet. Diese wenigen Worte rücken auch Partner, Interessenten und Gegner in's rechte Licht.

Der Wachoffizier

Gut und sicher hatte der Anker Schiff und Besatzung gehalten. Wenn er aus dem Wasser kommt, sind es Besatzung und Schiff allein, die gut und sicher sein müssen.

POLITIK UNTER DER LUPE

Heuß und Ollenhauer †

Im letzten Monat des vergangenen Jahres haben wir den Tod zweier großer Deutscher zu beklagen. Unser Altpräsident Theodor Heuß hinterließ uns Deutschen als unschätzbares Erbe eine neue deutsche Präsidententradition.

Sie ist es wert und würdig, in alle Zukunft hinein weitergetragen zu werden. „Geistig", „zivil", „menschlich" sind die Kennworte, die dieses neue deutsche Präsidentenbild charakterisieren. Es flößte bei uns und in der Welt mit seiner Repräsentanz hoher deutscher Kultur wieder Selbstachtung und Achtung ein. Heuß bedurfte keiner Uniform, keines glänzenden Rahmens. Protokoll liebte er nicht. Staatsmacht brauchte er nicht. Heuß war in einer ungemein liebenswürdigen Art „nur" Erster unter Gleichen.

Alles, was deutsche Politiker sonst auszumachen pflegte, Machtbewußtsein und prestigebedachtes Auftreten, trat bei Heuß zurück. In den Vordergrund trat der Mensch. Endlich wieder ein wirklich deutscher, denkender und Dichtermensch.

Ein anderer deutscher Mann ist im letzten Dezember von uns gegangen, auch einer, der ohne Glanz und Gloria, ohne Pauken und Trompeten treu, bescheiden, doch groß im Verzicht seiner Sache gedient hat. Die Ausstrahlung, die vom verstorbenen Oppositionsführer Erich Ollenhauer ausging, war das Gegenteil von Massensuggestion. Sie lebte nicht von der Demonstration von Macht und Kraft. Sie sprach nur die relativ wenigen an, die aufrechten und bescheidenen Dienst hochschätzen. Auch Erich Ollenhauer bereicherte unser politisches Leben um einen Typus, der uns von jeher am meisten gefehlt hat.

Besuche

Die Tatsache, daß Bundeskanzler Erhard der erste Staatsmann ist, der den neuen Präsidenten der USA besuchte, und die Feststellung, daß Johnson alle Register einer äußerst liebenswürdigen Gastfreundschaft zog, demonstrierte vor aller Welt: Hier sind zwei Staatsmänner, zwei Staaten und zwei Völker, die unsere Weltprobleme gemeinsam im Geiste der großen atlantischen Familie zu lösen entschlossen sind.

L. B. J.'s Instinkt für die Strahlungszentren der Politik weist untrüglich auf die Bundesrepublik hin. Erhard's Besuch auf der Ranch in Texas zeigte auch volle Übereinstimmung in einer konstruktiven Ost-West-Politik. Diese Kennedy'sche Initiative wird also fortgesetzt. Auch unter Johnson's Führung dürfen wir sicher sein, daß die USA bei jedem Schritt ihrer Rußlandpolitik die Wiedervereinigung Deutschlands einbeziehen werden. Mit konkreten Vorstößen in der Entspannungsbewegung werden wir allerdings bis zur US-Präsidentenwahl im November warten müssen.

Vorher hatte Erhard's erster Staatsbesuch unserem nachbarlichen Freund de Gaulle gegolten. In diesem Zusammenhang besonders aufschlußreich ist, daß der erste Auslandsbesuch des neuen britischen Außenministers Butler Erhard gegolten hatte. Auch Butler und sein amerikanischer Außenministerkollege hatten bereits das erste Gespräch nach Kennedy's Tod. In diesem Besuchsreigen innerhalb des atlantischen Bündnisses fällt auf, daß de Gaulle bisher weder britischen noch amerikanischen Kontakt hatte. Immerhin weiß man nun, daß es weitergeht mit dem westlichen Bündnis, weiter mit dem Kurs auf immer stärkere, immer weiträumigere Integration: Auch in der EWG, wo die Wirtschaftsminister auf des Messers Schneide miteinander rangen, um schließlich 86 Prozent ihrer Agrarproduktion unter einen Hut zu bringen. Fortsetzung auch in der NATO, wo man genauso stark wie entspannungsbereit bleiben will. Fortschreitend auch in der UNO, in deren Vollversammlung sich die beiden großen Gegenspieler auffällig schonten.

Die UNO schloß ihre Vollversammlung mit einem versöhnlichen Trompetensignal. Johnson: „Wir wissen, was wir wollen. Die Vereinigten Staaten wollen die Beendigung des kalten Krieges, und zwar einfürallemal." Alles geht weiter nach der großen Trauer in Washington, allerdings auch das de Gaulle-Problem. Doch das ist von zweitrangiger Bedeutung, wenn man feststellt, daß die Welt sich 1964 anschickt, ohne kalten Krieg auszukommen, nachdem 1963 die beiden Atomgiganten mit ihrem Atomversuchsstop begonnen haben, mit der behutsamen Demontage des Damoklesschwertes über der Menschheit Ernst zu machen.

Chinesisch

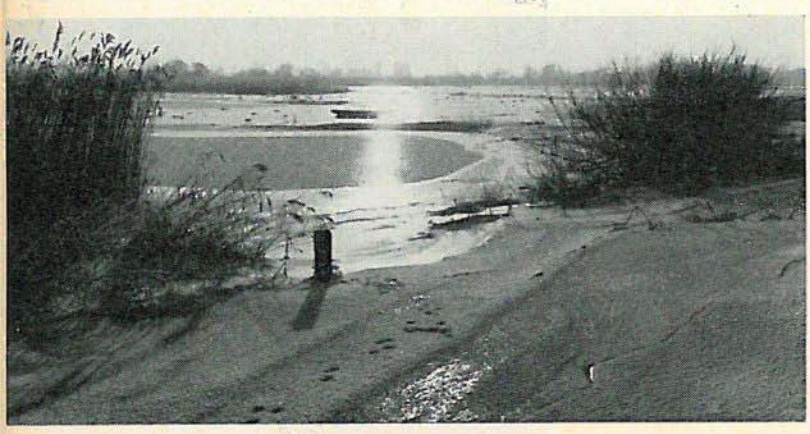
Am letzten Tag des alten Jahres versicherte Ministerpräsident Tschu En-lai auf seiner afrikanischen Sondierungs- und Propagandareise, mit der er nicht nur den Westen, sondern auch Rußland provozierte, in einem Interview mit einer französischen Rundfunkgesellschaft: „Ein Krieg zwischen den Ländern des sozialistischen und imperialistischen Lagers ist nicht unvermeidbar." Tschu En-Lai beteuerte sogar, daß die chinesische Volksrepublik sich immer schon für Koexistenz eingesetzt habe. Das sind ganz neue Töne aus Rotchina. Das könnte auch Chruschtschow gesagt haben. Doch Tschu En-Lai besuchte auch Albanien, den einzigen europäischen kommunistischen Staat, der sich offen für Peking und gegen Moskau bekennt. Die rotchinesische Koexistenz erscheint so als Wattepackung für die farbigen afrikanischen „Brudervölker". In Kairo jedenfalls biederte sich der Chinese den „national und demokratisch regierten Staaten Afrikas" deutlich an. Ebenso deutlich ließ Nasser ihn abblitzen. Rotchinesische Existenzmelodien scheinen auch den Westen solange einlullen zu sollen, bis ein afro-asiatischer Block unter Rotchinas Führung geschmiedet ist. Sollte sich andererseits wider Erwarten ein echter chinesischer Kurswechsel bemerkbar machen, brachte der Leiter der Fernostabteilung des amerikanischen Außenministeriums, Hilsman, in San Francisco zum Ausdruck, daß dann Amerika die Tür offenhalten werde.

Deutsche und Deutsche

Über Weihnachten durften Westberliner ihre Verwandten in Ostberlin besuchen. Deutsche der deutschen Hauptstadt durften zu Deutschen der deutschen Hauptstadt, aber nur Verwandte.

Das ist gut, weil es menschlich ist. Daß sie es durften, kommt daher, daß Ostdeutsche Ostdeutsche gefangengesetzt hatten, und Westdeutsche ausgesperrt. Zu Weihnachten ließen sich die ostdeutschen Politiker den Gefangenenbesuch mit einer großen Salamischeibe, sprich zweiseitige Vereinbarung, bezahlen. Das ist schlecht, dieses System ist geradezu verrucht.

Ein hypermodernes Theater von der absurden, makabren Art mußte erst aufgeführt werden, um die Formalitäten für den Gefangenenbesuch von Hunderttausenden deutscher Verwandter zu erledigen. Auch das ist sehr schlecht. Wann endlich werden wir dazu übergehen, die Tatsache von gleichen deutschen Menschen diesseits und jenseits höher zu bewerten, als die Absurdität zweier deutscher Regierungen, die sich in dem Hintertreppenpolitikum, „daß nicht sein kann, was nicht sein darf", rettungslos festgefahren haben? —hs—



Unser schönes Deutschland

Winterzauber an der Lesum

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi **Im Binnenland freundlich** aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Die deutsche Wirtschaft an der Jahreswende

In diesen Tagen, in denen wir wieder an der Schwelle eines neuen Jahres stehen, zwingt es sich von selbst auf, das Rad der Entwicklung anzuhalten, eine Bilanz des vergangenen Jahres zu ziehen und zu versuchen, Prognosen für die Zukunft zu stellen. Über die Situation und die vielfältigen Probleme, die das Schicksal der deutschen Seeschiffahrt in den vergangenen zwölf Monaten bestimmt haben, und es im kommenden Jahr bestimmen werden, ist in der „Kehrwieder" im Laufe des letzten Jahres mehrfach eingehend berichtet worden. Wie aber hat sich die Wirtschaftslage im Binnenland entwickelt und wie sind hier die Aussichten für 1964?

1963 war gut

Im großen und ganzen ist festzustellen, daß das Jahr 1963 in wirtschaftlicher Hinsicht für die deutsche Bevölkerung durchaus erfolgreich gewesen ist. Zu diesem Ergebnis gelangt auch der kürzlich veröffentlichte „Wirtschaftsbericht" der Bundesregierung. Die Vollbeschäftigung hat weiter angehalten — alle arbeitsfähigen Menschen waren beschäftigt. Die Produktion und die Umsätze der Unternehmungen haben sich weiter erhöht. Den Rentnern und Pensionären konnte eine spürbare Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage gewährt werden. Die gesteigerte Konsumfähigkeit führte nicht nur zu einer Erhöhung der Verbrauchsausgaben, sondern gleichzeitig auch zu einer Vergrößerung der Ersparnisse der Privatpersonen. Der privatwirtschaftliche Sektor unserer Volkswirtschaft ist daher an der Vermögensbildung verstärkt beteiligt worden.

Verlangsamte Expansion

Die anhaltende wirtschaftliche Aktivität hat es bewirkt, daß das deutsche Bruttosozialprodukt um etwa 6 % höher sein wird als im Jahre 1962. Entscheidend an dieser Steigerung beteiligt waren der private Verbrauch sowie die Erhöhung der staatlichen Konsumausgaben, die sich 1963 um 5½ bzw. 11 % vergrößerten. Im Vergleich zu den Zuwachsraten der Vorjahre zeigt sich allerdings, daß sich die Expansion der deutschen Wirtschaft doch nicht unerheblich verlangsamt hat. Dies ist vor allem die Folge der Tatsache, daß die Nachfrage nach Investitionsgütern erneut durch eine außerordentlich ruhige Fortentwicklung gekennzeichnet war. Schätzungen ergeben, daß die gesamten Investitionsausgaben in unserer Wirtschaft 1963 den Umfang des Vorjahres um kaum mehr als 6 % übertreffen werden.

Erhöhter Export

Angesichts des verlangsamten Wachstumstempos im Binnenland ist es um so erfreulicher, daß die Nachfrage des Auslandes nach deutschen Exportgütern wieder eine steigende Tendenz angenommen hat. Die verbesserte Konjunkturlage in der Weltwirtschaft und das Bestreben deutscher Firmen, ihre Positionen auf ausländischen Märkten zu behaupten, hat die deutschen Exporte erneut ansteigen lassen. Die gleichzeitige leichte Schwächung der deutschen Einfuhr auf dem Gebiet der Ernährungswirtschaft und der Fertigwaren läßt es erwarten, daß der Aktivsaldo der deutschen Handelsbilanz das Vorjahresergebnis nicht unerheblich übersteigen wird.

1964 stärkere Expansion erwartet

Trotz der allgemeinen konjunkturellen Entspannung, die die wirtschaftliche Entwicklung des Jahres 1963 gekennzeichnet hat, ist eine negative Entwicklung des Konjunkturklimas im kommenden Jahr keineswegs zu erwarten. Im Gegenteil, alle Anzeichen weisen darauf hin, daß die wirtschaftliche Expansion in ihrer Gesamtheit stärker sein wird als im vergangenen Jahr. Eine stärkere Belebung der Investitionstätigkeit, der hohe Staatsverbrauch und die zu erwartende Exportsteigerung werden hierbei die entscheidende Triebkraft darstellen. Experten rechnen damit, daß der private Konsum, die staatlichen Verbrauchsausgaben und die Nachfrage nach Investitionen im kommenden Jahr um etwa 6—7 % steigen werden. Für Bauinvestitionen wird mit einer noch höheren Zuwachsrate gerechnet werden müssen. Auch die Entwicklung der Nachfrage aus dem Ausland deutet darauf hin, daß die deutsche Wirtschaft erneut in beträchtlichem Umfang am Welthandel teilhaben wird, und daß die Zuwachsrate der deutschen Exporte wesentlich größer sein wird als 1963.

Die für 1964 zu erwartende Angleichung von Angebot und Nachfrage auf den Warenmärkten läßt es erwarten, daß sich das Preisniveau merklich stabilisieren wird. Im Gegensatz zu den Vorjahren wird die Nachfrageentwicklung im Jahr 1964 kaum noch einen so entscheidenden Sog auf die Preise ausüben können. Eine Ausnahme werden lediglich die Baupreise bilden, da auf diesem Sektor immer noch ein Überhang an unerledigten Aufgaben vorliegt, der einen Stillstand noch nicht erwarten läßt.

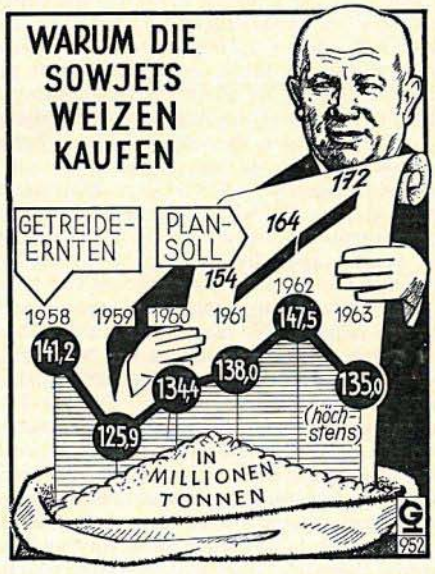
Preise stabil halten

Das zufriedenstellende Bild, das sich aus dieser Vorausschau auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung abzeichnet, darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Wirtschaftspolitik auch 1964 eine Reihe bedeutender Aufgaben gestellt sein werden. Das gilt für den Staat ebenso wie für die Unternehmen und schließlich auch für jeden einzelnen selbst. Hauptaufgabe des Staates wird es sein, die Gesamtnachfrage so zu steuern, daß die Preisstabilität gesichert bleibt. Hierbei dürfte sich jede über die veranschlagte Zuwachsrate hinausgehende Erhöhung der Nachfrage für das Preisniveau als verhängnisvoll erweisen. Daher sind auch den Ausgaben des Staates deutliche Grenzen gesetzt. Da der Spielraum für preisneutrale Lohnerhöhungen seit einigen Jahren immer kleiner wird, haben auch die Tarifparteien für die Preisstabilität eine erhebliche Verantwortung. Den Unternehmungen obliegt es, dafür Sorge zu tragen, daß das volkswirtschaftliche Güterangebot auch im kommenden Jahr den Umfang besitzt, der erforderlich ist, um den Bedürfnissen zu entsprechen.

Zitat des Monats

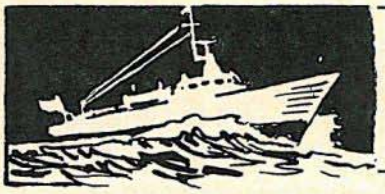
„Wenn ich irgendetwas als Außenminister gelernt habe, so dies: Zwischen Wohlstand, Kraft und Einfluß besteht eine höchst direkte Abhängigkeit. Aber bevor man den Wohlstand verteilt, will er verdient sein. Unser Ziel muß daher die stetige Expansion des Wohlstandes unserer Nation sein.

Premierminister Sir Alec Douglas Home



Ernte um ein Fünftel zu klein

Als die sowjetischen Einkäufer auf den Weltmärkten in großem Stil Weizen zu kaufen begannen, mochten manche westlichen Beobachter nicht an einen echten Getreidemangel in der Sowjetunion glauben; sie tippten eher darauf, daß sich die Russen eine strategische Reserve für den politischen Notfall anlegen wollten. Und doch ist es wahr, die sehr mäßige Getreideernte 1963 reicht mit höchstens 135 Millionen Tonnen für den sowjetischen Bedarf einfach nicht und bleibt um ein Fünftel hinter der Planzahl zurück.



Flottenumschau

Anfang 1956 wurde das erste Personal für die Bundesmarine eingestellt und auf alten Minensuchbooten und Küstenwachfahrzeugen eingeschifft und ausgebildet. Im Laufe der weiteren acht Jahre bis heute ist umfangreiche Aufbauarbeit geleistet worden. Anfang 1964 hat die Bundesmarine etwa 170 Kriegsschiffe und fast 60 Hilfsschiffe im Dienst.

In Geschwadern zusammengefaßt sind die Zerstörer, Geleitboote, Schnellboote, Landungsschiffe, Minensuchboote, Küstenwachboote, Torpedofangboote und Uboote gleichen Typs oder gleicher Klasse. Bei den Zerstörern bilden drei Schiffe ein Geschwader, bei den kleinen Fahrzeugen wie Schnellbooten und Minensuchern werden 10 Boote zu einem Geschwader zusammengefaßt. Hohe Besatzungsstärken erfordern Zerstörer, Geleitboote und Tender.

Die Minensucher und Schnellboote sind in der Bundesmarine zahlenmäßig am stärksten vertreten. Die Bauprogramme sind abgeschlossen. Diese Boote bilden zusammen gerechnet mehr als die Hälfte aller vorhandenen Kriegsschiffe. Unter den etwa 50 neuen Minensuchfahrzeugen gibt es drei Klassen. Die Schnellen Minensuchboote der Schütze-Klasse sind eine Weiterentwicklung der früheren R-Boote. Die Küstenminensuchboote der Lindau-Klasse sind dem amerikanischen Typ Bluebird ähnlich. Die Küstenminensuchboote der Vegesack-Klasse unterscheiden sich nicht wesentlich von der vorgenannten Klasse. Sie wurden in Frankreich gebaut. Alle diese Minensuchboote haben einen Holzrumpf. Für jedes Boot werden 39 bis 46 Mann benötigt. Da die Küstenwachboote ebenfalls eine Minenausrüstung haben, werden sie anschließend an die M-Boote genannt. Das Bauprogramm ist ebenfalls abgeschlossen.

Bei den neuen Schnellbooten ist die Jaguar-Klasse mit 40 Fahrzeugen eine einheitliche Gruppe, aufgeteilt in mehrere Geschwader. Zehn dieser Fahrzeuge weichen von den anderen 30 in der Form ihrer Aufbauten etwas ab. Diese Holzboote haben 12 000 PS und laufen 42 Knoten, die Besatzungsstärke 39 Mann. Die beiden S-Boote der norwegischen Nasty-Klasse und zwei von der britischen Vosper-Werft gelieferte S-Boote, die geringere Abmessungen haben als die Boote der Jaguar-Klasse, dienen in erster Linie der Erprobung kleiner Typen und andersartiger Antriebsanlagen.

Den Schnellbooten und Schnellen Minensuchbooten werden die neuen Tender der Rhein-Klasse zugeteilt, von denen elf Einheiten gebaut worden sind. Die Tender dienen als Begleit- und Wohnschiffe der einzelnen Geschwader, deren Besatzungen sich auf engem Raum bewegen müssen. Für die Uboote sollen später zwei Tender als Mutterschiffe zur Verfügung stehen. Diese 100 m langen Begleitschiffe haben 110 Mann Besatzung.

Die zuerst fertiggestellten Uboote des neuen Typs U 1 (350 ts, 21 Mann) befinden sich noch in der Erprobung oder im Umbau. Hier erfüllte der verwendete Stahl nicht die gestellten Anforderungen. Für die weiteren Boote der aus 12 Fahrzeugen bestehenden Serie wird anderes Material benutzt. Das Bauprogramm dürfte sich deshalb etwas verzögern. Die Boote selbst gelten als leistungsfähige konventionelle Küsten-Uboote. U 3 wurde an Norwegen ausgeliehen. Die drei alten Uboote „Hai", „Hecht" und „Wilhelm Bauer" dienen der Bundesmarine als Schul- und Versuchsboote.

Die sechs von den USA gelieferten Landungsschiffe sind 1944—45 gebaut worden. Vier Fahrzeuge gehören der Eidechse-Klasse an, sie haben ein schwenkbares Bugstück und eine Landeklappe. Die beiden anderen Fahrzeuge des Typs Natter, deren Aufbauten hinten liegen, sind Landungs-Unterstützungsfahrzeuge. Außerdem gibt es kleine Landungsboote und Amphibienfahrzeuge.

Die Torpedofangboote sind neu entwickelte Einheiten. Von der Thetis-Klasse, dem Typ A, sind fünf Boote vorhanden (570 ts, 48 Mann). Sie können auch als U-Jäger verwendet werden. Von dem etwas größeren Typ B wurde nur ein Fahrzeug („Hans Bürkner") hergestellt.

Moderne Schiffe sind die sechs Geleitboote der Köln-Klasse, auch Typ 1955 genannt, die in Hamburg gebaut wurden. Das letzte Boot soll in Kürze in Dienst kommen.

Die sechs US-Leihzerstörer, als Z1 bis Z6 bekannt, dienen vor allem der Ausbildung des Personals der größeren Einheiten. Von den vier Zerstörern der Hamburg-Klasse steht das erste Schiff unmittelbar vor der Indienststellung. Die Besatzung hat eine Stärke von 350 Mann. Als Bewaffnung sind herkömmliche Rohrwaffen vorgesehen.

Unter den Schul- und Hilfsschiffen gibt es vielerlei verschiedenartige Einheiten. Das Segelschulschiff „Gorch Fock" und das neue Ausbildungsschiff „Deutschland" (mit 4880 ts das größte Kriegsschiff der Bundesmarine) sind Einzeltypen. Die in England gekauften Fregatten des Typs Black Swan sind inzwischen umgebaut und modernisiert und unterscheiden sich stark voneinander. „Hipper" und „Graf Spee" fahren als Ausbildungsschiffe, „Scheer" als modernes Ortungsschulschiff und „Scharnhorst" als Artillerieschulschiff.

Auch die Troßschiffe, Versorgungs- und Hafenfahrzeuge sind recht verschiedenartig. Manche davon sind umgebaute Schiffe älterer Art. Die Troßschifflotte soll noch verstärkt werden. Bei den einzelnen Schulen und Versuchsstellen befinden sich ebenfalls ältere Fahrzeuge, die dort aber ausreichend Verwendung finden. Im Ganzen gesehen hat sich die Bundesmarine sehr modernisiert. — R —

---

gehört gesehen festgehalten

Deutsche Seeleute pflegten in Afrika deutsche Soldatengräber

Die Seeleute des Schleppzuges mit dem Dock „Surabaya I", die auf der Reise von Nordenham nach Indonesien über Weihnachten in Bizerta, Nordafrika, festlagen, haben sich der deutschen Soldatengräber auf dem dortigen Soldatenfriedhof angenommen.

Eine schwimmende Universität

ist zur Zeit das Bremer Passagierschiff „Seven Seas". Ein Semester lang wird sie Studenten der Universität Whittier in Kalifornien zu Studien in der Stille der sieben Weltmeere und an Ort und Stelle in 20 Häfen und Ländern um die ganze Welt fahren.

„Fabiola", der belgische Großbagger,

durchstach im Dezember die letzte Schwelle zwischen dem neu geschaffenen Hafenbecken und der Weser in Bremen. Insgesamt sind 5 neue Hafenbecken in dem Ende 1960 begonnenen Projekt auf dem linken Weserufer vorgesehen.

Der Weihnachtsmann für die Nordsee-Feuerschiffe

kam im letzten Jahr rechtzeitig mit Schnellbooten der Bundesmarine. Mit dieser Feuerschiffsfahrt stattete sie ihren Dank für die einsamen Vorposten auf See ab. Zwei Schnellboote und ein Tender brachten Geschenke.

Eine neuerliche Erforschung des Golfstromes

hat, wie im Dezember-Heft des „Kosmos" berichtet, keine unmittelbare Erklärung für die außergewöhnliche Kälte des Winters 1962/63 ergeben. Man kann also solche kalten europäischen Winter auch in Zukunft nicht aus dem Verhalten des Golfstromes, der ja bekanntlich ganz Nordeuropa heizt, voraussagen.

Tiefseegraben bei Madagaskar

960 km lang ist der Tiefseegraben im Kanal von Mocambique, der kürzlich entdeckt worden ist.

Das Abseilen der Lotsen aus der Luft

unter winterlichen Bedingungen wurde im Dezember weiter getestet und erforscht. Da das Bundesverkehrsministerium die neuerbauten Lotsenschiffe schon mit behelfsmäßigen Hubschrauberlandedecks versehen ließ, arbeitet es jetzt mit der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig zusammen, um mit Hubschraubern dieses Lotsenversetzen durch die Luft voranzutreiben.

Hundertsechzigtausend-Tonnen-Schiffe

sollen in Zukunft auf japanischen Werften gebaut werden können. Die entsprechenden Mammutdocks sollen von sieben Großwerften errichtet werden. Neunhundert Millionen DM sollen für diese, den internationalen Schiffbau alarmierenden Pläne investiert werden.

Drei Ausbildungsschiffe

für Handelsmarinepersonal will die Ostzone bauen. 50 Seefahrtschüler sollen auf diesen 10 000-Tonnen-Frachtern untergebracht werden können.

Tempo-Tempo

heißt es auch in der Wissenschaft. Auch hier gibt es herkömmliche und moderne Disziplinen. Plasmaphysik, Molektronik, Kommunikationstheorie und Kybernetik heißen zum Beispiel einige dieser neuen Richtungen der Mathematik und der Physik. Alle 10 Jahre verdoppelt sich der Umfang der wissenschaftlichen Forschungsarbeiten. 2 Millionen Forscher werden gegenwärtig auf der Erde geschätzt. Das sind 90 Prozent aller Gelehrten, die bisher gelebt haben.

16 Nationen auf der Deutschen Bootsausstellung International

Boote und Bootszubehör aus 16 Ländern werden auf dieser Ausstellung gezeigt werden, die vom 23. bis 28. Januar zum vierten Male im Hamburger Ausstellungspark Planten un Blomen stattfindet. Die Hälfte der Ausstellungsfläche wird von Ausländern eingenommen werden.

Einen 30 m hohen Leuchtturm

erhält im nächsten Jahr der Oststrand des Weserfahrwassers auf der Tegeler Plate.

Gefangene und Soldaten gründeten Sydney

Mit 1,86 Millionen Einwohnern ist Sydney Hauptstadt des Staates Neu-Süd-Wales am Pazifik; es liegt zu beiden Seiten der verzweigten Bucht Port Jackson, deren schmalste Stelle seit 1932 ein 1150 Meter langer Brückenbogen überspannt.

1487 von Portugiesen entdeckt, folgten Spanier, Holländer, Engländer. Mit Sydneys Gründung (1788) aber begannen sich die Europäer in Australien festzusetzen. Nach Robbenfängern und Walfängern kam die Zivilisation. Sydney ist eine vergnügte Mutterstadt mit „leichten Töchtern". — Kein schöneres Tor kann zu einem Land führen, wie beide Heads (Felsen) vor der Einfahrt. Die City wirkt, als rutsche sie bergab ins Meer zum Circular Quay, wo Fähren bei der Pitt- und Georgestreet halten. Hier landete 1788 mit Premier Pitt Englands erste Flotte. Und, nachdem die USA Aufnahme weiterer Sträflinge aus England verweigerten, landeten auch sie hier. So wurden Sydneys erste Siedler Gefangene und Soldaten! 160 000 Sträflinge schickte man nach dem 1786 von Lord Sydney entworfenen Plan in die Neue Welt. Ihre Nachkommen sind von der siebeneinhalb Millionen-Bevölkerung nur ein kleiner Prozentsatz. Er formte des Landes Schicksal jedoch nach dem Motto australischen Lebens und Literatur: „Ihr Partrioten alle, merket wohl, wir leben fern der Heimat, zu der Heimat Wohl!" 1800 präsentierte sich mit „Currency"-Jungen und Mädchen die neue Generation. (In Australien geborene Abkömmlinge von Weißen.) In anderthalb Jahrhunderten wurde Sydney durch sie zur herrlichen Hafenstadt. „Currency Lass" oder „Currency-Mädchen" wurde auch verbreiteter Name für australische Schiffe und Hotels. (Der Ureinwohner Australiens ist nicht unintelligent. Er entwarf den Bumerang, von allen primitiven Waffen die erfindungsreichste.) Das Militär-Corps (1790 rekrutiert) heißt noch „Rum"-Regiment. Macarthur zwang es damals, Sold in Naturalien und geistigen Getränken anzunehmen. In Sydney wird weiter getrunken und geliedert, obgleich die Bars schon um 18 Uhr schließen müssen.

Die Domain und Mrs. Macquerie's Chair

sind nicht nur Dorado für Liebespärchen. Im Park Domain, an lieblicher South-Head-Road sind Gouverneurspalast, Parlament, Kathedrale. (Es gibt ein Bundes- und sechs Landesparlamente mit 616 Mitgliedern.) Sydney hat Universität (1850), Technische Hochschule (1925), Museen, Bibliotheken und Konservatorium. Das Indstrieviertel am Botany Bay weist Stahl-, Maschinen-, Textil-, Nahrungsmittel-, Farben- und Tuchfabriken auf.

Potts Point und King's Cross mit Elizabeth-Bay-House, einst bedeutendstes Herrenhaus der Gegend, laden ein mit Cafés und Bohème. (Sydneys Slums aber sind entsetzlich!)

Australier lieben das Eigenheim. 1937 gab es 1 434 000 Häuschen und 75 000 Etagenwohnungen. Die Bürger sind Lohnverdiener und Gewerkschaftler. Vieles ist Vermassung einer Zivilisation mit Konserven und Verhütungsmitteln; geistige, sittliche, kulturelle Werte sind noch rar. Das Christentum aber ist ausgeprägt. Der Binnenmission der Presbyterianer unter Flynn verdankt der entlegendste Siedler den Fliegenden Ärzte-Dienst mit Radioservice, der über fünf Sechstel des riesigen Landes erfaßt.

Sydney, vom Wasser beherrscht, hat prächtiges Klima ohne Erdbeben und Wirbelstürme. Man kann draußen nächtigen (es gibt zwar wenig Lokale mit gutem Essen, ein Picknickkorb ist angebracht), samstags in die Berge, sonntags aufs Meer fahren. Halb Sydney lebt im Badeanzug. Segelsport und Wellenreiten sind aktuell, „Lebensretter" sein, Ehrensache! Allein bei Bondi sind zahlreiche Rettungen täglich nötig. Unverhoffte Flutwellen reißen Hunderte Badender ins offene Meer. Fast alle verdanken ihr Leben Rettern, die so mutig sind, daß sie sich sogar mit Messern auf Haie stürzen.

Riverview College, Jesuitenschule, berühmt durchs Observatorium, ist rings vom Wasser umgeben. Und die General-Public-Schools haben alle Ruder-Achter, die wie Oxford und Cambridge kämpfen.

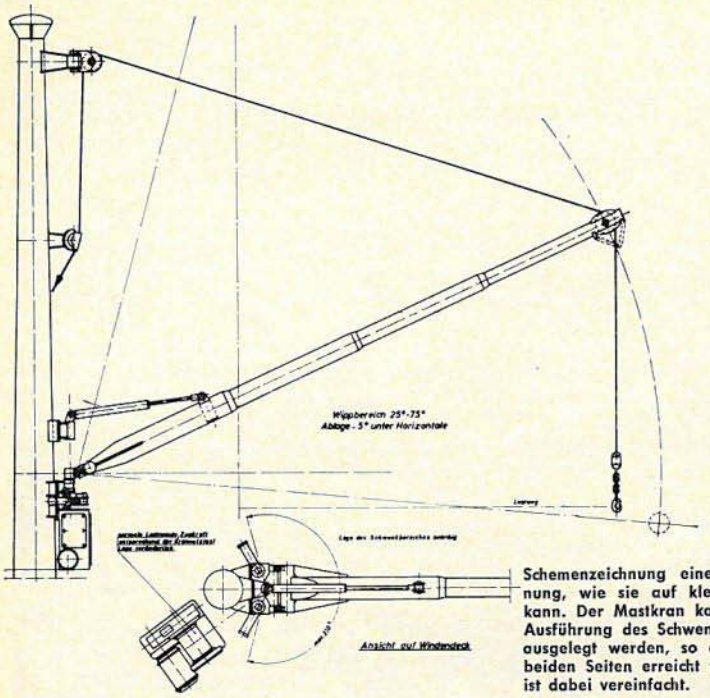
„Die Lunge von Sydney"

So heißt der „Rennplatz" im Hyde Park. Seit dem 15. Oktober 1810 wird noch jährlich an sechs Tagen das erste Pferderennen gefeiert! Vorher ritt man, aus Pferdemangel, auf Kühen ... Und hier steht auch eine architektonische Kostbarkeit von Greenway, Macquarie's Baumeister, die St.-James-Kirche.

Sehenswürdigkeiten

Parramatta (bedeutet: viele Aale) netter Ort (22 km). Canberra, Schwimmbad und Hotels, gepflegt! (320 km). Watson's Bay (Lotsenhöft), Leuchtturm und Militärakademie von Greenway (1816). Von hier aus sollte man wandern nach Vancluse und zum Vancluse-House. (Von der City fährt man an Rose Bay vorbei, wo Wasserflugzeuge und königliches Jachtgeschwader landen.) Die Straße zum Head geht durch subtropische Gärten, im September mit blühenden Korallenbäumen. Royal-National-Park über Princess-Highway (Bus-Tages-Tour, Picknick nicht vergessen). Mit Fährdampfer durch den Hafen nach Manly, wo herrlicher Brandungs-Strand, oder zum Hawkesbury-Fluß mit seinen durch Pfähle abgesteckten Austernbänken und seinen Gezeiten. (Ein großer Teil dortiger Ehen wird immer noch auf Fährbooten in der Manly-Bucht geschlossen.)

M. A.



Rationell

und

speziell

Schemenzeichnung eines Mastkranes für Mittschiffsanordnung, wie sie auf kleineren Schiffen Verwendung finden kann. Der Mastkran kann in diesem Fall durch besondere Ausführung des Schwenktriebes für ca. 180° Schwenkwinkel ausgelegt werden, so daß günstige Ladebedingungen auf beiden Seiten erreicht werden. Die Führung des „Renners" ist dabei vereinfacht.

Der Atlas-Mastkran

Die Bestrebungen zur Verbesserung des konventionellen Ladegeschirrs reichen Jahrzehnte zurück. Immer wieder wurde z. B. versucht, mit dem einzelnen Baum unter Ausnutzung seiner vollen Tragfähigkeit einen kranähnlichen und mechanischen Schwingbaumbetrieb durchzuführen; jedoch erst in neuerer Zeit sind derartige Ladegeräte unter Verwendung zusätzlicher und zum Teil in Sonderkonstruktion ausgeführter Winden mit Erfolg eingesetzt worden. Bekannt sind auch Ladegeräte, bei denen unter Einsatz motorisch angetriebener Hanger-, Preventer- und Geienwinden gekuppelte Bäume beweglicher und leistungsfähiger werden.

Ein ganz anderer Weg wurde mit der Einführung des Krans an Bord beschritten. Zwar waren Drehkrane auf Schiffen in Einzelfällen schon längst bekannt, Bedeutung konnten sie aber erst erreichen, nachdem der elektrische Antrieb von Decksmaschinen eingeführt war und ihre Arbeitsweise durch Wippen unter voller Last beweglicher wurde.

Die Ansichten darüber, ob das konventionelle, gekuppelte Ladegeschirr oder Bordkran geeigneter für schnelleren Umschlag ist, sind sehr verschieden. Es sind hierüber sowohl in Amerika als auch in Europa Zeitstudien durchgeführt worden, die aber nicht allgemein sein können, weil dabei eine ganze Anzahl Faktoren mitspielen, die von Hafen zu Hafen recht unterschiedlich sind. Es dürfte allerdings erwiesen sein, daß z. B. Sackgut schneller mit gekuppeltem Geschirr verladen werden kann und daß dieses Ladegerät auch in allen anderen Fällen, wo das Pendeln der Last hinderlich ist, vorteilhafter ist als der Kran. Andererseits ist der Kran schneller betriebsbereit und eignet sich bestens für den Umschlag verschiedenartiger und auch sperriger Güter, weil er eine Kreisringfläche und dadurch jede Stelle in der Luke bestreicht. Demnach wird nicht eine Verladeart die andere verdrängen, sondern sie werden sich ergänzen.

In neuester Zeit wurden Ladegeräte entwickelt, die unter Vermeidung von Geien und besonderem Hanger im kranähnlichen Schwingbaumbetrieb arbeiten können. Einen weiteren Schritt in dieser Entwicklung stellt eine Ladevorrichtung dar, die sowohl die Vorteile des alten Ladegeschirrs für gekuppelten Betrieb als auch des Bordkrans in sich vereinigt. Der sogenannte „Mastkran" kann vom Steuerstand aus in kürzester Zeit betriebsfertig gemacht und vom Kranbetrieb auf gekuppelten Betrieb umgestellt werden. Nach gründlicher Erprobung wurden vor einem Jahr zwei verbesserte Mastkrane an Bord eines 10 000-t-Frachtschiffes aufgestellt, wo die Erwartungen in bezug auf die schnelle Betriebsbereitschaft und leichte Umstellung auf jede Betriebsart voll erfüllt wurden.

Es ist zweckmäßig, zwei Mastkrane nebeneinander anzuordnen, die entweder einzeln als Kran nach Backbord und Steuerbord oder zusammen in gekuppeltem Betrieb auf einen gemeinsamen Lasthaken arbeiten können. Jeder Mastkran besteht aus folgenden Hauptteilen:

a) Ausleger mit zugehörigen Rollen für die Seilführung,
b) hydrauliches Schwenk- und Wippwerk mit eingebauten Ölpumpen,
c) getrennt aufgestellte Ladewinde beliebiger Antriebsart,
d) gemeinsamer Steuerstand für alle Bewegungsvorgänge.

Zwanzigknotenfrachter im Vormarsch

Sieben Turbinenfrachter des NDL werden in Motorschiffe umgebaut. MS „Werrastein" hat zu diesem Zweck schon an die AG Weser verholt. Die Geschwindigkeit dieser etwa 7000 BRT großen Schiffe soll durch diese Maßnahme von 17,5 auf 20 kn gesteigert werden.

Vier 22-kn-Atomfrachter

will eine bekannte US-Reederei kaufen, denn in den USA läuft jetzt, wie berichtet wird, die erste wirtschaftliche Schiffsantriebsanlage mit Kernenergieantrieb. Die Amerikaner glauben, daß mit dieser Anlage ihre Marine zur größten und leistungsfähigsten der Welt gemacht werden kann. Die Betriebsstoffbehälter der Anlage können über Jahre hinaus ohne Störung von Temperaturen bis zu 1400 Grad Fahrenheit arbeiten. Als Moderator dient leichtes Wasser. Zum Kühlen wird Luft verwendet, was die Leistung verdoppelt. Der schwerste Montageteil wiegt 100 t, die ganze Anlage wiegt bei 35 Fuß Höhe und 18 Fuß Durchmesser nur 400 t. So berichtete die United States Maritime Administration in Gemeinschaft mit der US Atomic Energie Commission.

Glasfaser-Kunststoff-Rettungsboote

Dieser Werkstoff zeichnet sich dadurch aus, daß er weder fault noch rostet oder undicht wird. Auch durch Witterungseinflüsse wie Hitze, Kälte, Feuchtigkeit oder durch chemische Einwirkungen kann er nicht beschädigt werden. Anstrich und Konservierung entfallen, da die Färbung Bestandteil der Außenschicht ist. Auch weist dieser Werkstoff gute Festigkeitseigenschaften auf und verbindet hohe Elastizität mit geringem spezifischem Gewicht. Beschädigungen der Außenhaut können an diesen außerordentlich leichten Kunststoffbooten, die bei Blohm & Voss gebaut werden, mit einfachen Mitteln beseitigt werden. Die Erprobung seitens der SBG, es handelt sich um Durchbiegemessungen, Heißhakenprüfungen, Schlagproben und Fallversuche, ist zur vollen Zufriedenheit durchgeführt worden. Auch Zerreißproben und Biegeproben wurden mit den Schalen durchgeführt. Der Formgebung für diesen Glasfaserkunststoff sind kaum Grenzen gesetzt. Eine Außenhauthalbschale kann beispielsweise aus einem Stück gefertigt werden. Diese sind durch ihre Wölbung selbsttragend, so daß man weitgehend auf Spanten, Schotten und Längswände verzichten kann.

Hieven, Paletten und Gabelstapler

sind in unseren Hafenbetrieben weiter im Vormarsch. Im Hieven-Verkehr werden Stückgüter in Hafenschuten, Leichter und Binnenschiffe gelöscht, ohne daß die Hieven auseinandergerissen werden müssen. An der Löschstelle wird die volle Originalhieve lediglich wieder angehakt. Die Stroppen bleiben also bis zum Absetzen an der Hieve. Auch für das Laden ist dieses praktische und zeitsparende System bereits mit Erfolg erprobt.

Luftkissenboot mit 70 kn

Mitte Dezember ging ein 37,5 t Hovercraft-Luftkissenfahrzeug auf der Insel Wight von Stapel. Auftraggeber war das Luftfahrtministerium. Durch Seitenerhöhung soll das Amphibienfahrzeug auch bei rauher See manövrierfähig bleiben und noch höhere Landhindernisse als bisher überwinden können.

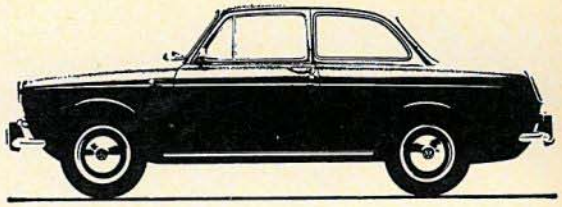
Elektronenhirn für 5000 Schiffe

Der „Amverdienst" in New York kann mit Hilfe eines Elektronenhirns jederzeit sofort feststellen, in welchen Positionen und wieviel Schiffe sich in der Nähe eines in Seenot geratenen Havaristen befinden. Das Personal auf dieser Station kann die Schiffe mit genauer Kursangabe und Zeit zur Position des Seeunfalles schicken. Dieses Atlantic Merchant Vessel Reporting System wurde kürzlich von Commander Hagen von der Abteilung Handelsmarine der Coast Guard in Deutschland im Amerika-Haus in Hamburg vorgeführt. Die Anlage besteht aus einem Großrechengerät, das die Position von 5000 Schiffen und ihre Veränderungen auf dem Nordatlantik laufend angeben kann. Die Schiffahrt wird aufgefordert, sich dieses Systems zu bedienen. Die Mitarbeit der Schiffe ist insofern nötig, als über Küstenfunkstationen und Seewetterschiffe Abgangs- und Bestimmungshafen sowie Abfahrtszeit, Kurs und Fahrt gemeldet werden müssen. Das sind die Daten für die Rechenmaschine.

Im Seenotfall sucht dann Amver selbsttätig die Schiffe aus, die am besten zur Hilfeleistung geeignet sind, und kann den Rettungseinsatz zentral leiten.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht **Heute: VW 1500**



Großer Bruder der „Asphalt-Erbse"

Leute, die es wissen müssen, behaupten immer wieder, daß ein gutes Pferd nur aus einem guten Stall kommen kann. Und nicht nur wegen der „Pferdestärken" kann man diese (Binsen-) Weisheit auch auf das Automobilgeschäft übertragen. Nun, die „Pferde", die aus dem Wolfsburger „Stall" kommen (z. Z. sind es täglich ca. 5000 Einheiten), kann man mit gutem Gewissen als gut bezeichnen. Rund 7,5 Mill. VW's aller Typen, die seit Aufnahme der Nachkriegsproduktion die Fließbänder verlassen haben, beweisen das Tag für Tag auf allen guten und schlechten Straßen der Welt. Aus dem VW-Personenwagenprogramm ist der VW-1200 — die „Asphalt-Erbse" — mit seinen abgerundeten Formen wohl das international bekannteste Modell. Inzwischen ist aber auch das 2. Baujahr des „großen Bruders", des VW-1500, angebrochen. Obgleich dieser Vertreter der 1,5 Liter-Klasse mit seinen flachen Formen so wenig an den „klassischen" VW erinnert, haben sie doch mehr gemeinsam, als man ihnen auf den ersten Blick ansieht: Luftgekühlter Heckmotor, glatte Bodenplatte, einzeln aufgehängte Räder, Torsionsstabfederung und schließlich auch eine von der vorderen bis zur hinteren Stoßstange gleicherweise auf Wirtschaftlichkeit, Leistung, Sparsamkeit und Kraft durchdachte Konzeption.

Natürlich auch das weltweite Netz des VW-Kundendienstes, das man erst dann richtig schätzen lernt, wenn man selber Autobesitzer ist! Es umfaßt heute nach letzten Angaben 67250 vom Werk anerkannte VW-Betriebe (in der Bundesrepublik allein 1710).

Was der VW-1500 gegenüber dem 1200er (Exportmodell) mehr an Platz, Kraft, Komfort und Geschwindigkeit bietet, müssen Sie mit rund eintausend harten DM mehr bezahlen. Genau sind es 5990,— DM, die Sie für die 1500-N-Limousine auf den Tisch legen müssen, zuzüglich 390,— DM, wenn Sie Wert auf ein Stahlkurbeldach legen. (Auch für den VW-1200 werden nur noch Stahlschiebedächer hergestellt). Die Innenausstattung ist nicht gerade verschwenderich, aber praktisch und gut durchdacht angeordnet. Für den Fahrer ist alles in Griffnähe und manches einfacher geworden (z. B. Kombinationsschalter für Blinken, Scheinwerfer, Abblendlicht, Lichthupe und Parkleuchte). Die traditionelle und sportliche VW-Knüppelschaltung ist geblieben. Daß Scheibenwaschanlage, Heizung, Armlehnen usw. zur serienmäßigen Ausrüstung gehören, ist heute in der Automobilbranche schon nichts Neues mehr. Neu ist dagegen, daß man beim VW-1500 Öl kontrollieren und nachfüllen kann, ohne den Motorraum zu öffnen: Der Ölmeßstab sitzt gleich an der Verschlußklappe.

Auf der hinteren Sitzbank lassen sich 3 Personen gut unterbringen, so daß die vollständige „Besatzung" des VW-1500 aus 5 Mann besteht. Für deren Gepäck stehen 2 Gepäckräume zur Verfügung.

Ohne Prophet zu sein, kann man wohl doch behaupten, daß auch der 1500 seinen Weg machen wird, sogar auf Straßen, die es hierzulande nicht gibt, denn seine Steigfähigkeit beträgt (im 1. Gang) 45 %. Europas steilste Paßstraße hat nur 35 % (Turracher Höhe).

Technische Daten -

Motor: Flacher Viertakt Boxermotor
Zylinderzahl: 4
Gesamthubraum: 1493 ccm
Höchste Leistung: 45 DIN-PS bei 3800 U/Min.
Verbrauch: 8,4 Liter/100 km
Spitze (gleiche Dauergeschwindigkeit) = 125 km/h
Länge: 4225 mm
Breite: 1605 mm
Höhe: 1475 mm
Wendekreis: ca. 11 m
Jahressteuer: 216,0 DM
Jahresversicherug: 294,— DM.

UNSER HEIM AN LAND

Baufinanzierung durch Bausparkassen

Für alle Vorhaben, die auf eigene vier Wände abzielen, sei es, um sich Eigentum zu schaffen, anstatt Miete zu zahlen, oder sei es einfach, um schöner zu wohnen, muß als Wichtigstes die Finanzierung geplant und gesichert sein.

Hierfür bieten sich die Bausparkassen an (öffentliche und private). Sie gehen davon aus, daß die zum Bau benötigten Fremdmittel nur unter der Voraussetzung zu erhalten sind, daß der Bauherr eigenes Kapital zur Verfügung stellt. In der Regel sind es 35 % der Gesamtkosten, die der Bauwillige selbst aufzubringen hat.

Diese zunächst selbst aufzubringenden Eigenmittel können bestehen aus Bargeld, aus dem schon angeschafften Bauplatz, aus selbstbeschafftem Baumaterial oder (bedingt) aus eigener Arbeitsleistung. Das Wichtigste bleibt das eigene Bargeld. Der praktischste Weg, es sich zu sparen, bietet sich in dem Abschluß eines Bausparvertrages mit einer Bausparkasse. Die Baufinanzierung des fahrenden Seemannes läuft dann gut und sicher, besonders, wenn per Ziehschein und Bankauftrag die Sparbeträge gewissermaßen automatisch von der Abrechnung abgeführt werden.

Mit diesem im Bausparvertrag angesparten Eigenkapital erwirbt sich der Bausparer den verbrieften Rechtsanspruch auf ein unkündbares, zinsbilliges Tilgungsdarlehen (2. Hypothek). Eine weitere Bedingung für den Erhalt dieses Fremdgeldes in Form einer 2. Hypothek besteht darin, daß der Bauherr seinen eigenen Bausparbetrag auch wirklich für das Bauvorhaben verwendet. Er muß sich mit dem Bau Sachwerte schaffen, damit er für das aufgenommene Fremdgeld eine Sicherheit, und zwar eine Sachwertdeckung bieten kann.

Dieses Bauspardarlehen wird zurückgezahlt in monatlichen Raten von 1 %, das sind bei einer Darlehenshöhe von beispielsweise 12 000,— DM monatlich 120,— DM.

Beispiel einer Baufinanzierung

Ist also der erste Schritt mit Hilfe einer Bausparkasse durch Eigensparen, der zweite durch Erhalt einer 2. Hypothek seitens der Bausparkasse getan, so muß die Finanzierungslücke, die nun noch zu den Gesamtbaukosten offen ist, durch eine 1. Hypothek geschlossen werden. Diese im Grundbuch erstrangig gesicherten Darlehen (1. Hypothek) geben dann Hypothekenbanken, Pfandbriefinstitute, Lebensversicherungsgesellschaften, die Träger der Sozialversicherungen und die Sparkassen. Wenn nun dieser Finanzierungskern aus Eigensparbetrag, 1. und 2. Hypothek immer noch eine Lücke offenlassen sollte, so helfen diese schließen: Arbeitgeberdarlehen, Personalkredite, Verwandtendarlehen oder zusätzliche eigene Ersparnisse.

Wie sieht nun, in groben Anhaltspunkten, ein Finanzierungsbeispiel für ein Eigenheim aus, dessen Gesamtbaukosten DM 70 000,— betragen sollen?

1. Hypothek	DM 24 000,—
2. Hypothek (Bauspardarlehen)	DM 18 000,—
Bezahltes Baumaterial	DM 7 500,—
Arbeitgeberdarlehen	DM 7 500,—
Bausparguthaben	DM 12 000,—
Sonstige eigene Mittel	DM 1 500,—
Insgesamt	DM 70 000,—

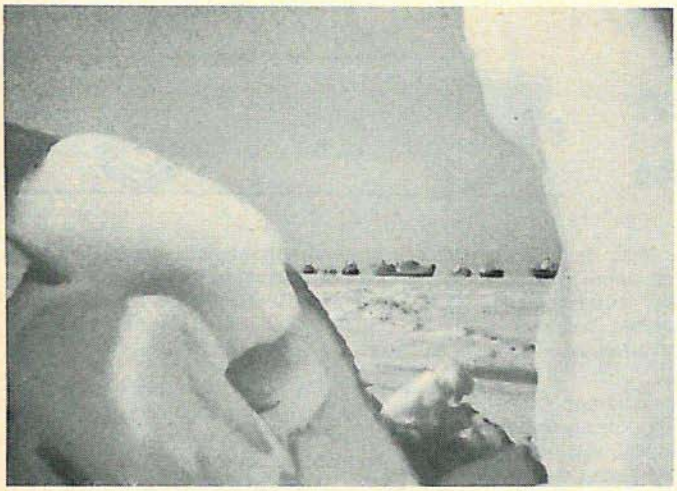
Lastenrechnung (in DM)	Betrag	jährl. Belastung
1. Hypothek 6 % Zins + 2 % Tilg.	24 000,—	1 920,—
2. Hypothek 5 % Zins + 7 % Tilg.	18 000,—	2 160,—
Arbeitgeber-Darl. 5 % Tilg.	7 500,—	375,—
Zusammen		4 455,—

monatlich rd. DM 371,—

Nach 11 Jahren, d. h. nach Tilgung des Bauspardarlehens, ermäßigen sich die monatlichen Lasten um DM 180,—. Es sind dann nur noch DM 191,— zu zahlen.

Wie hilft der Staat?

Bei Abschluß eines Bausparvertrages gewährt der Staat u. a. entweder eine Wohnungsbausparprämie oder erhebliche Steuerermäßigung. Die Wohnungsbauprämie liegt je nach Familiengröße bei jährlich 25—35 % des jährlichen Sparbetrages und geht bis zu einem Höchstbetrag von DM 400,—. Die Steuerermäßigung — zweckmäßig bei höherem Einkommen — kann eine Höhe von bis zu 50 % der im Jahr geleisteten Sparzahlungen betragen. Öffentliche Baudarlehen, Familienzusatzdarlehen, die vorzeitige Auszahlung der Hauptentschädigung aus dem Lastenausgleich, Heimkehrerdarlehen sowie kapitalisierte Renten sind weitere Staatshilfen für den Bausparer. Selbst wenn er dann bereits in seinen eigenen vier Wänden wohnt, darf er noch innerhalb von 10 Jahren 47 % der Herstellungskosten bei den Einkommensteuern absetzen.



So sah es im letzten Winter in der Ostsee aus: Ganze eingefrorene Handelsflotten.
In einem Reisebericht, der uns aus dem Winter 1962/63 von Herrn G. Koch zuging, heißt es:
„Wir sind durchgefroren. Das Thermometer zeigt —13 Grad. Heller Sonnenschein liegt auf dem Nord-Ostsee-Kanal und die Strahlen der Wintersonne spiegeln sich in Milliarden und Abermilliarden von Schneekristallen. Geblendet schließen wir die Augen und schützen sie mit Sonnenbrillen.
Mit unserem Vorspann boxen wir uns noch einigermaßen durch das Eis des Kanals. In der Kieler Förde allerdings legen wir uns neben die 30—35 anderen Schiffe! Selbst unser „Schlepper" hat es aufgegeben, auch er wartet geduldig. Neben der üblichen Decksbeleuchtung haben alle Schiffe die beiden roten Fahrtstörungslampen gesetzt. Ist es ein Eingeständnis ihrer Hilflosigkeit . . . ?"
Damit sich das vor den deutschen Küsten nicht wiederholt, ist mit dem Bau eines starken Eisbrechers und durch ein Eisbrecher-Hilfsabkommen mit Finnland Vorsorge getragen. In Fachkreisen ist man sich jedoch klar darüber, daß ein starker Eisbrecher allein für einen Winter wie den letzten nicht ausreichen kann.

Ein Schiff ist gekommen

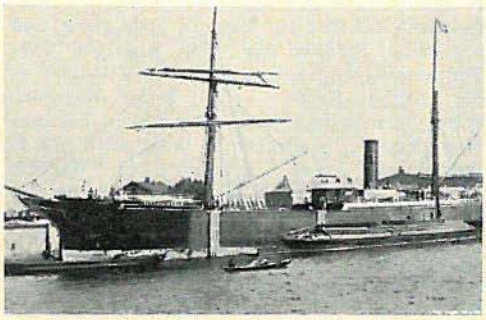
und hat seine Kommandobrücke wieder abgeholt. Es war der Panama-Tanker „Esso Balboa", der nach Verlängerung von 24 m und Erhöhung um 2,70 m auf der Hamburger Howaldtswerft im Dezember vergangenen Jahres seine alte Brücke unterfuhr und wieder mitnahm. Das war Millimeterarbeit mit mehreren Tausend Tonnen Stahl.

Krokodile in der Elbe

Diese öffentliche Badeanstalt für Männer und Knaben auf Steinwerder an der Elbe ist hundert Jahre alt. Unser Foto zeigt sie im Jahre 1892. Sie befindet sich heute noch am gleichen Platz. Die Überfahrt mit dem Fährdampfer kostete damals 2 Pfennige. Im August 1888 standen die Badegäste verblüfft vor einer Warnungstafel, darauf stand:

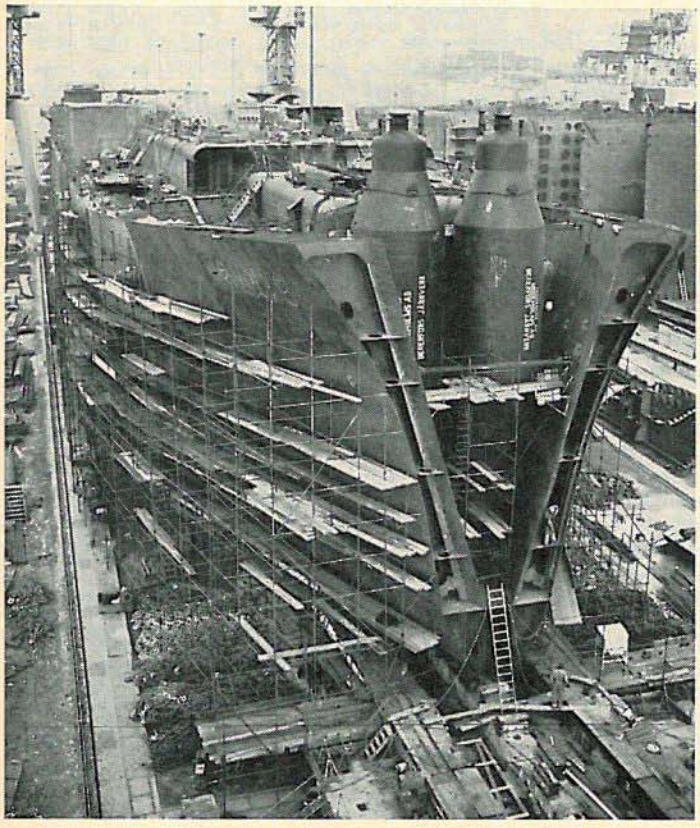
„Vor einigen Tagen sind von einem im Segelschiffhafen liegenden Schiff 13 ca. 1½ Meter große Krokodile in die Elbe entwichen. Da dieselben für Badende nicht ungefährlich erscheinen, so wird das die Badeanstalt besuchende Publikum hierdurch gewarnt."

Hamburg, den 20. August 1888 Die Polizeibehörde

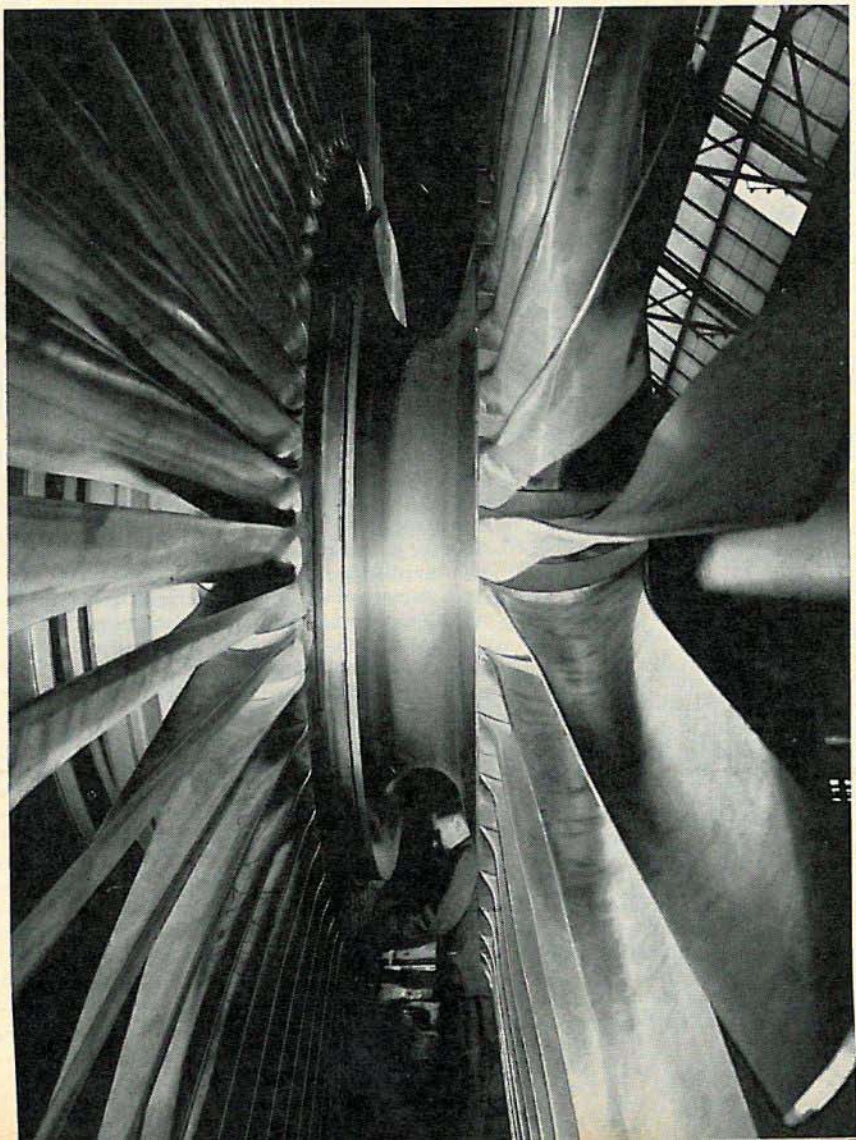


Die Krokodile erwiesen sich vor Gericht als zwei kleine fünf Monate alte Alligatoren, die froh waren, im Zoo und auf einer Köminsel der unwirtlichen Elbe entronnen zu sein. Doch der Capitain Frey, der auf seiner „City of Lincoln" (unser Foto) 29 dieser Tiere verstaut hatte, wurde „wegen fahrlässiger Beaufsichtigung der Krokodile" zu 30 Goldmark Strafe verurteilt.

Immer weniger herkömmliche Schiffe, immer mehr Spezialschiffe, wie dieses „Buddelschiff". Es handelt sich um einen der neuesten Schiffstypen, um einen Großtanker für Flüssiggas. 34 Millionen Liter oder 14 000 Tonnen Propan kann dieser Tanker laden. Durch Tiefkühlung wird das Gas verflüssigt, damit es unter normalem Druck gefahren werden kann. Dadurch wird Fassungsverlust wegen zu starker Tankdruckwände vermieden. Auch dieser Tankstahl ist eine Spezialle gierung, der dem Brüchigwerden bei niedrigen Temperaturen widersteht. Die deutsche Tochtergesellschaft der Firma A. L. Brurbank & Co. Ltd., Marine Service GmbH in Hamburg, konstruierte diesen Tanker.



Die Betreuer unserer Schiffsmodellaustellung, die noch bis 1965 für unsere Seefahrt im Binnenland werben soll, sind immer erstaunt, was für Menschenmassen (bisher 1 321 931 Besucher) sich für Seeschiffe interessieren. Wie unser Foto aus Marl zeigt, sind es nicht nur Männer.



Kraftvolle Eleganz der Technik

●

Schönheit aus Zweckmäßigkeit

Niederdruckläufer einer Turbine: Wenn die Spitzen der 750 mm langen Schaufeln im Abstand von Millimeter-Bruchteilen am Gehäuse vorbeirasen, zerrt an jedem Schaufelfuß eine Fliehkraft von 82 000 kg — am gesamten Kranz 4 760 000 kg. Foto: Siemens

Die Freiwache

SIR JOHN FRANKLIN

Von Ludwig Dinklage

Der Seeweg nach Indien, das war der Leitgedanke, der Christoph Columbus zu seiner Fahrt veranlaßte, den nach ihm Hunderte anderer kühner Seefahrer erkunden wollten, das war der Geheimbefehl, den James Cook von der Admiralität in London empfing: die Durchfahrt vom Atlantischen in den Stillen Ozean zu suchen. Im Jahre 1818 hatte die englische Regierung einen Preis von 20 000 Pfund Sterling ausgesetzt für denjenigen, der die Umfahrt um Nordamerika zwingen würde. Viele sind von Osten, von der Hudson-Bai oder der Davis-Straße aus, vorgedrungen, kamen auch wohl bis zum Victoria-Land oder bis zur unwirtlichen Banks-Insel, doch dann tauchte vor ihnen ein von Stürmen umbraustes Kap auf, Eisbarrieren türmten sich davor und zwangen die kühnen Forscher zur Umkehr. Kap Turnagain, Kap Umkehr, nannte man daher dieses Vorgebirge.

Zur gleichen Zeit, als der russische Kapitän Bellinghausen das blaue Andreaskreuz im weißen Feld, die Kriegsflagge des damaligen Zarenreiches, in südlichen Gewässern zeigte, zog hoch im Norden ein junger Offizier der britischen Marine, John Franklin, aus, um die Nordwest-Passage vom Westen her zu zwingen. Zunächst landete er bei der York-Faktorei an der Westseite der Hudson-Bai an der Mündung des Nelson-Flußes. Dies war die Hauptniederlassung der Hudson-Bay-Company, die im stetigen, heftigen Konkurrenzkampf mit der Nordwest-Company lebte. Beide unterhielten eine große Anzahl von Forts und Warenniederlassungen in dem gewaltigen Gebiet Britisch-Nordamerikas. Ihr Handelsartikel war Pelzwerk, ein schlechter Branntwein die Münze, mit der sie die Indianer und Eskimos bezahlten und vernichteten.

In dieser York-Faktorei stellte nun Franklin seine Expedition zusammen. Sie bestand aus fünf Weißen, nämlich Franklin selbst, dem Arzt Dr. Richardson, den Leutnants Back und Hood, einem englischen Marinesoldaten Hepburn, sowie aus sechzehn kanadischen Flußschiffern, Faktorei-Arbeitern und französischen Mestizen. Diese einundzwanzig Mann zogen in ein paar Birkenrindenkanus den Nelson-Fluß aufwärts. Weiter ging es durch ein unendliches Seen- und Flußsystem. Oftmals mußten enge Felsschluchten und Stromschnellen bezwungen werden, wo man die Boote umtrug, dann wieder führte der Weg durch tückische Sümpfe voller Moskitos. Große Vorräte an Lebensmittel konnte die Expedition nicht mitnehmen. Franklin hatte sich auf die leeren Versprechungen gewissenloser kanadischer Kaufleute verlassen. Diese wollten ihm stets genügenden Nachschub an Munition und den üblichen Zahlungsmitteln, Tabak und Branntwein, nachsenden. Leider aber war der junge Offizier ein kühner Draufgänger, für den es keine Hindernisse zu geben schien, aber kein Kaufmann, der sich alles sorgfältig überlegte.

Ende Juli 1820 erreichte die Kundfahrt Providence am Großen Sklavensee, eine Niederlassung der Nordwest-Kompanie. Friedrich Wentzel, ihr Kommis, wollte nicht nur die weitere Verpflegung übernehmen, sondern auch indianische Jäger stellen. Friedrich Wentzel schloß sich dem Unternehmen an mit seinem Diener, zwei Dolmetschern und drei Frauen. So war die Forschungsgesellschaft auf achtundzwanzig Köpfe angewachsen, die man auf vier Kanus verteilte. Am 3. August traf man mit dem Häuptling Akaitoho der Kupfer-Indianer zusammen. Auch dieser Stamm schloß sich mit siebzehn Kanus dem Unternehmen an. Nach drei Wochen wurde an einem kleinen See Winterquartier bezogen und das Fort Enterprise gebaut. Hier machte sich bereits der Mangel an Lebensmitteln und Munition recht unangenehm bemerkbar. Wenn von den Faktoreien die versprochenen Nachschübe nicht bald eintrafen, war das weitere Vordringen der Kundfahrt überhaupt in Frage gestellt.

Die Zufuhren blieben auch hinter den bescheidensten Erwartungen zurück. Ebensowenig lieferten die Indianer den versprochenen Pemmikan. Pemmikan ist in Streifen geschnittenes Büffelfleisch, das an der Sonne getrocknet, gemahlen und mit Talg vermengt wird. Es ist zum unentbehrlichsten Reiseproviant aller Nordlandfahrer, einschließlich der Walfänger und Robbenschläger geworden. Um das Unglück voll zu machen, weigerten sich die Handelsgesellschaften, irgendetwas auf Kredit zu geben. Das trug natürlich wesentlich dazu bei, Franklins Ansehen vor den Indianern zu untergraben.

Im Juni 1821 setzte sich die Kundfahrt, teilweise schon ziemlich entmutigt, wieder in Marsch zum Spitzensee, einer Ausbuchtung des Kupferminenflusses, der in das nördliche Eismeer mündet. Von hier wollten sie in zwei Birkenrindenkanus die Fahrt ostwärts durch das Polarmeer wagen, um sie dann bei der York-Faktorei an der Hudson-Bucht zu beenden.

Dr. Richardson sichtete am 14. Juli von einem Berge aus zuerst das Meer. Nun schien ihr erstes Ziel trotz aller Hindernisse in greifbare Nähe gerückt. Obwohl ungeheure Herden von Wild, Moschusochsen und Schneegänsen die Tundren bevölkerten, brachten die Indianer stets nur soviel Jagdbeute heim, wie gerade für den Tag benötigt wurde. Sie dachten bei ihrer Faulheit gar nicht daran, sich Vorräte für schmalere Zeiten zurückzulegen. Als die Reisegesellschaft die Küste erreicht hatte, wollte Franklin den Häuptling Akaitoho mit seinem Stamm, der seine Pflicht so schlecht erfüllt hatte, entlassen. Dieser weigerte sich jedoch entschieden zurückzukehren. Die Indianer hatten Angst vor den Eskimos, mit denen sie in ständiger Fehde lebten. Erst als Friedrich Wentzel nach Fort Providence zurückkehrte, schlossen sich ihm die Indianer an. Dem Kommis wurde auf die Seele gebunden, überall Proviantläger einzurichten und ganz besonders Fort Enterprise mit genügenden Nahrungsmitteln und Munition zu versehen.

Jetzt folgte der eigentliche Seetörn Franklins. Nach der Abreise Friedrich Wentzels und seiner Leute sowie der Indianer war die Reisegesellschaft wieder auf zwanzig Köpfe zusammengeschmolzen. In zwei Birkenrindenkanus wollte man die Reise längs der Küste des Polarmeeres weiterführen. Diese sollte zu einer beispiellos kühnen Fahrt ins Unbekannte werden. Franklin besaß noch tausend Schuß Munition. Da aber alle sehr schlechte Jäger waren, machte ihnen die Beschaffung der Lebensmittel Schwierigkeiten, besonders deshalb, weil in dem flachen Küstengelände sich das Wild nicht beschleichen ließ. Von den zahllosen Seehunden, die noch heute dort anzutreffen sind, sichteten sie nur ein altes, stockblindes Männchen. So mußten sie sich fast täglich mit einer Handvoll Pemmikan begnügen.

Unter Paddel und Segel arbeiteten sich die beiden Kanus langsam zwischen dem Festland und den zahlreichen vorgelagerten Inseln nach Osten vor. Oftmals schwebten sie in Gefahr, vom Treibeis zermalmt zu werden. Kamen Wind und Strom von vorn, warteten sie am Strand im Zelt oder nutzten die Zeit zum Ausbessern der Boote. Man sollte es kaum für möglich halten, daß diese gebrechlichen Birkenrindenkanus überhaupt den Kampf mit dem Eisgang ausgehalten haben. Es ist damit aber der Beweis erbracht, daß elastisch gebaute Boote recht hohen Beanspruchungen gewachsen sind, so lange sie sich in einem guten Zustand befinden. Allerdings dürfte auch die Lebensdauer solcher Fahrzeuge geringer sein als die anderer, starr gebauter Boote.

Ab und zu konnte Franklin eine geringe, von Ost nach West setzende Strömung wahrnehmen. Auch die Wirkung von Ebbe und Flut, allerdings nur sehr schwach und sehr unregelmäßig, machte sich bemerkbar. Dieses bestärkte den Forscher in der Annahme, daß es einen Seeweg geben müsse, der von der Repulse-Bai, dem nördlichsten Zipfel der Hudson-Bucht, aus nach Westen führte und die langgesuchte Nordwest-Passage darstellte. Die Entfernung bis zu dieser Durchfahrt schätzte Franklin auf fünfhundert Seemeilen. Eine solche Strecke wurde auch tatsächlich von ihm zurückgelegt.

Je weiter sie nach Osten vordrangen, desto flacher wurden die Ufer. Vom niedrigen Kanu aus waren die Küstenlinien überhaupt nicht mehr zu erkennen. Um die Durchfahrt nicht zu verfehlen, blieb Franklin nichts übrig, als jeder Einbuchtung zu folgen. Hinter Kap Barrow geriet die Kundfahrt in eine große Bucht, die sich weit nach Südosten hinzog. Sie wurde ausgefahren und entpuppte sich dabei als Sackgasse. Damit wurde viel kostbare Zeit verloren. So erforschte Franklin zwar als Erster die Coronation-Bucht, fertigte auch eine sehr gute Karte von ihr an, doch das Ergebnis dieses tollkühnen Unternehmens und dieser

übermenschlichen Anstrengungen war doch etwas zu dürftig.

Bis zum berüchtigten Kap Turnagain war er nun von Westen her vorgedrungen, im ganzen nur 6° 30'. Bei einer kurzen Fußreise stellte dann Franklin fest, daß sich hinter diesem eisbewehrten Kap die Küste noch meilenweit hinzog. Er bedachte den schlechten Zustand seiner Boote, den Mangel an Lebensmitteln und Brennstoff und die Unzufriedenheit seiner Leute und beschloß daher die Umkehr. Eine Weiterfahrt war unter diesen Verhältnissen unmöglich. Kap Turnagain schien der Riegel zu sein, der Ost und West voneinander trennte.

Doch wie sollten sie wieder zurückkommen? Mit den lecken Kanus noch einmal über die offene See bis zum Kupferminenfluß, dann den beschwerlichen Marsch flußaufwärts, und das alles ohne Lebensmittel, ohne Munition? Das bedeutete für sie den sicheren Tod. Ein schlecht organisiertes Unternehmen, wie es die Franklin-Expedition nun einmal darstellte, mußte an Hunger zugrunde gehen in einem Lande, das ein Jahrhundert später durch seinen Wildreichtum Tausenden von Weißen ständige Lebensmöglichkeiten bieten konnte.

Franklin hatte einen kleinen Fluß entdeckt, der südöstlich von Kap Barrow in die Coronation-Bucht mündete. Seinem Leutnant zu Ehren nannte er ihn Hood-Fluß. Nach Angabe der Eskimos kommt dieses Flüßchen aus dem Rumsee, der nur ein paar Tagemärsche vom Spitzensee entfernt liegt. So segelte der kühne Forscher am 23. August quer über das Bathurst-Inlet nach Südwesten. Die Seen gingen hier so hoch, daß sich die beiden Boote aus Sicht verloren, obgleich sie dicht zusammen lagen. Doch der Wind war rauh und brachte sie schnell vorwärts. Nach drei Tagen ununterbrochener Seefahrt erreichten sie glücklich die Mündung des Hood-Flußes. Hier wurden die sehr mitgenommenen Kanus an Land gezogen, auseinandergenommen und zwei kleinere Boote daraus gemacht, die sich besser für die schmalen, aber reißenden Flüsse eigneten. Obgleich die kanadischen Flußschiffer von der York-Faktorei vorher noch nie auf See gewesen waren, hatten sie sich auf der Fahrt über die Bucht wacker gehalten. Jetzt wieder auf dem Fluß, zu beiden Seiten Land, fühlten sie sich endlich geborgen und waren in fast übermütiger Stimmung.

Der schwerste Teil der Reise lag jedoch noch vor ihnen. Es fehlte an Lebensmitteln und an Munition; denn die Handelsgesellschaften hatten Franklin und seine Männer gänzlich im Stich gelassen. Da die Kälte über die Maßen streng war, man nirgends Holz fand, mußte man die Boote zu Feuerungsmaterial auseinanderschlagen. Furchtbare Schneestürme brausten über sie hinweg. Oftmals bis an die Knie im eiskalten Wasser watend, kam man nur mühsam vorwärts. Als Nahrung diente eine bittere, harte Flechte, die man unter dem Schnee hervorscharrte. Täglich nahmen Hunger und Kälte zu. Die Not wurde zuletzt so groß, daß man das Leder von den Schuhen, die Überreste eines von Wölfen gerissenen Rens oder am Wege liegende Knochen verzehrte. Nach vier Tagereisen endlich erreichte man das nur fünf Meilen entfernte Fort Enterprise. Hier sollte verabredungsgemäß Friedrich Wentzel ein Lebensmittellager eingerichtet haben. Dieser unzuverlässige Kommis hatte sie aber schwer enttäuscht. Nichts war dort vorhanden. Die Männer waren so entkräftet, daß sie nicht einmal mehr imstande waren, die Flechten unter dem Schnee hervorzuscharren. Einer der Indianer tötete sogar in einem Anfall von Hungerwahnsinn den Leutnant Hood, um ihn zu verschlingen. Durch einen Schuß mußte man den Irokesen niederstrecken. Nach mehrtägigem Aufenthalt in Fort Enterprise nahte endlich die Hilfe durch Indianer, die Nahrung brachten. Nach langer Erholung erst war es den letzten fünf möglich, in die Heimat zurückzugelangen.

Diese Kundfahrt Franklins ist wohl eine der schrecklichsten gewesen, die je durchgeführt wurde. Der junge Offizier ließ sich durch diesen Mißerfolg keineswegs entmutigen. Schon ein paar Jahre später verließ er England zu einer neuen Forschungsreise, die diesmal aber bedeutend besser organisiert war. Er fuhr den Mackenzie-Fluß abwärts und erforschte die ganze nordamerikanische Eismeerküste von Kap Barrow auf 160° West bis fast zum Kap Parry auf 123° West und brachte damit der Wissenschaft wichtige Unterlagen.

* * *

Doch immer noch stand der Preis von 20 000 Pfund Sterling offen für den Nachweis der Nordwest-Passage. Als die beiden englischen Schiffe „Erebus" und „Terror" den sechsten Erdteil des Südpolgebietes entdeckt hatten, fragte der greise Polarforscher Barrow bei der britischen Admiralität an, was denn nun aus dem Seeweg nach Indien werden sollte. Ober- und Unterhaus waren sich darüber einig, daß in dieser Angelegenheit sofort etwas Durchgreifendes geschehen müßte. Doch wer sollte die neue Kundfahrt leiten? Es meldete sich Sir John Franklin, der als erfahrener Polarforscher und unerschrockener Held damals auf der Höhe seines Ruhmes stand.

„Wollen Sie sich mit ihren sechzig Jahren nicht lieber schonen?" fragte ihn die Admiralität.

„Aber ich bin doch noch gar keine sechzig, ich bin doch erst neunundfünfzig!" lautete die entrüstete Antwort Sir Johns.

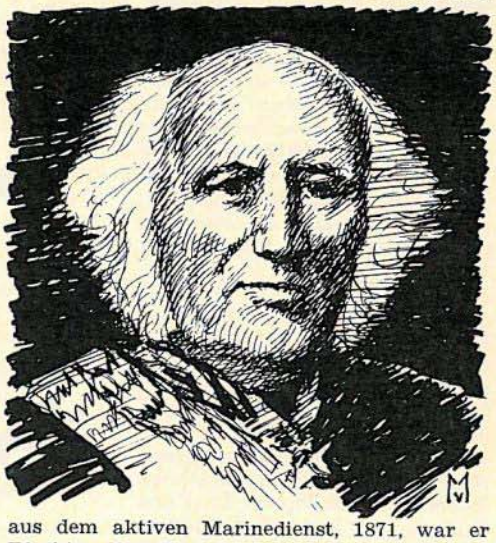
Und so wurde er Führer der großartig angelegten und bis ins Kleinste durchgearbeiteten Forschungsfahrt mit den Schiffen „Erebus" und „Terror".

Keines dieser beiden Schiffe, die im Mai 1845 die Themse verließen, sollte je die Heimat wiedersehen. Von der Disko-Insel im Westen Grönlands, wo Walfänger die Schiffe gesprochen hatten, kam eine Meldung. Andere sichteten sie noch in der Melville-Bucht. Doch von da an hörte man nichts mehr von ihnen. In England wartete man zwei Jahre auf Nachricht. Als keine kam, rüstete man eine Suchfahrt aus. Als diese ergebnislos zurückkam, wurden gleich drei neue Expeditionen auf einmal losgeschickt. Auch das war umsonst. Weitere Suchaktionen wurden in die Wege geleitet. Manchmal waren bis zu vierzehn Schiffe gleichzeitig auf der Jagd nach den Spuren Franklins, doch keine brachte des Rätsels Lösung. Wohl fand man hin und wieder Gräber von Expeditionsmitgliedern, doch von Franklin selbst nichts. Erst im Sommer 1930, nach 85 Jahren, fand man, eingefroren im Eis, wichtige Dokumente, die den Schleier über das Ende der Franklin-Kundfahrt wenigstens etwas lüften konnten.

Wer ist wer?

Francois-Edmont Pâris

Zu den bedeutendsten Schiffsforschern gehört der französische Vizeadmiral Pâris, der im Jahre 1806 in Paris geboren wurde. Er schlug die Seeoffizierslaufbahn ein und machte unter anderem 1826 eine Weltreise auf dem französischen Kriegsschiff „Astrolabe". Hier begannen seine Forschungen über Fahrzeugtypen des außereuropäischen Bereiches, besonders aus China, Japan, Indien, den Molukken und der Südsee. 1846 wurde Pâris zum Kapitän zur See, 1858 zum Konteradmiral und 1864 zum Vizeadmiral befördert. Bis zu seiner Entlassung



aus dem aktiven Marinedienst, 1871, war er Direktor des Kartenbüros der französischen Marine, doch dann ernannte man ihn wegen seiner Forschertätigkeit auf dem Gebiet des Schiffbaus zum Konservator des Marinemuseums im Louvre. Wegen seiner vielen Arbeiten auf dem Gebiet der Navigation und der Schiffskonstruktion wurde Pâris 1862 zum Mitglied der Akademie der Wissenschaften in Paris ernannt. In dieser Stadt starb er auch im Jahre 1893 im Alter von 87 Jahren.

Sein berühmtestes Werk ist zweifellos die Sammlung von Zeichnungen von Schiffen aller Welt unter dem Titel „Souvenirs de Marine", das noch heute zu den Standardwerken des Schiffbaus gehört. wa.

Woher kommen die Ausdrücke

Backbord und Steuerbord?

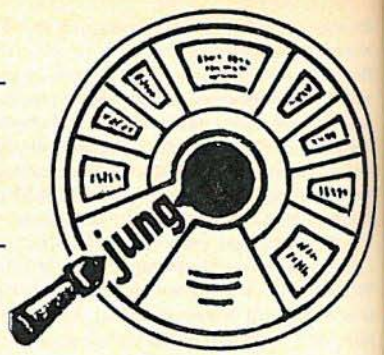
Wohl nichts ist so schwer, als die Forschung nach der Herkunft der Ausdrücke „Backbord" und „Steuerbord". Man hat es sich teilweise sehr bequem gemacht und erklärt, daß die guten alten Wikinger, die ja immer wieder herhalten müssen, ihre Drachenschiffe mit dem Steuerriemen an der rechten Schiffsseite über den Ozean nach Island steuerten. Mit dem Rücken, dem „Back", stand man zur linken Schiffsseite. Das scheint aber genau solch Ammenmärchen zu sein wie jenes vom Weihnachtsmann und vom Osterhasen. Blättert man in den schönen Werken über die Geschichte des Schiffbaues, so wird man finden, daß der Steuerriemen mal an Backbord und mal an Steuerbord geführt wurde. Auch das heutige Spitzgatt-Rettungsboot wird mit einem Riemen gesteuert, der je nach der augenblicklichen Lage, einmal links und einmal rechts ausgebracht wird.

Der Engländer sagt für Steuerbord „starboard", also Sternbord und das soll daher kommen — wieder spricht der Osterhase — daß man bei den Fahrten über den Atlantik nach Westen den Polarstern an der rechten Seite haben mußte, während der Hafen, the port, links blieb und Backbord deshalb „port" heißt. Ja, ein schönes Märchen, aber das Wort „port" für Backbord ist neueren Datums. Früher hieß es „larboard", doch da dieses Wort oft Anlaß zu Verwechslungen gab, änderte man es um in „port".

Sehen wir uns einmal an, wie Backbord und Steuerbord bei den einzelnen seefahrenden Nationen heißen, so finden wir, daß es im germanischen Sprachgebiet durchweg bei unserer Bezeichnung bleibt, so im Niederländischen „bakbord" und „stuurbord", im Dänisch-Norwegischen „bakbord" und „styrbord" und ähnlich im Schwedischen mit „babord" und „styrbord". Die Ausnahme macht England mit „port" und „starbord". Im romanischen Sprachgebiet sagt der Franzose „bâbord" und „tribord", der Spanier „babor" und „estribor", der Portugiese „bombardo" und „estribordo". Nur der Italiener tanzt aus der Reihe. Bei ihm ist jede Seite „dritta". wa.

»interpol an alle . . .«

Telegraf auf



Verbrecherjagd mit Funk, Fernschreiber und Hollerithkarten

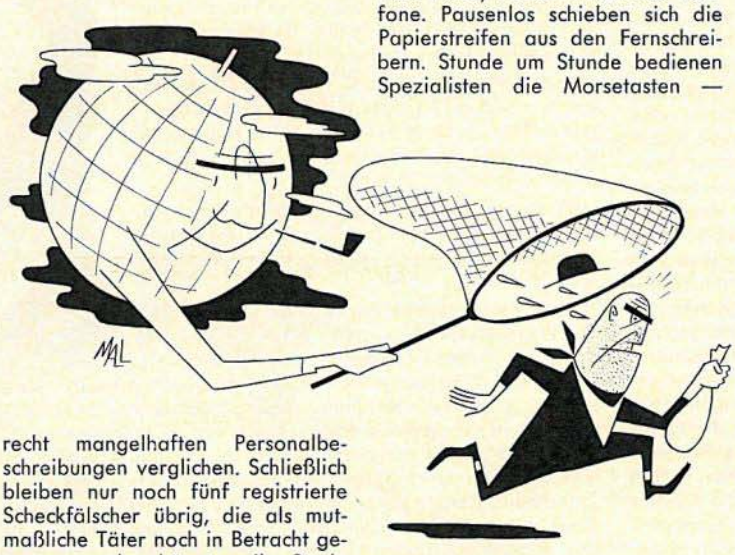
Kürzlich wurde in Hamburg eine Druckerei ausgehoben, die falsche Zehnmarkscheine in großen Mengen herstellte. Da man im Verteilerschlüssel dieser „Zinken" internationale Verbindungen vermutete, wurde „Interpol" eingeschaltet — die Internationale Polizei. Über die Arbeit dieser weltumspannenden Organisation und über die Methoden der Verbrecherjagd berichtet der folgende Artikel.

„Hallo . . . Hallo . . . hier Interpol Rio de Janeiro . . ." Im Hauptquartier der Internationalen Polizei, einer Polizeiorganisation von 62 Staaten der Erde, wird die Radiomeldung des Zweigbüros Brasilien sorgfältig aufgenommen und registriert. „Zwei etwa dreißigjährige Männer, die sich Thomas Clark und Ralph Brown nennen, kauften in verschiedenen brasilianischen Städten Juwelen und Goldbarren, die sie mit Reiseschecks der Banco National del Peru bezahlten. Die Schecks sind echt — aber die Banco National del Peru existiert nicht. Die beiden Betrüger haben sich mit dem Flugzeug nach New York begeben."

Darauf folgen noch einige Einzelheiten, eine kurze, nicht sehr aufschlußreiche Personalbeschreibung und das Funkzeichen „Schluß der Meldung". Im Pariser Hauptquartier von Interpol in der Rue Paul Valéry Nr. 37, unweit vom Arc de Triomphe, kann Generalinspekteur Marcel Sicct ein leichtes anerkennendes Schmunzeln nicht unterdrücken. Endlich einmal eine neue Idee, nicht nur eine plumpe Fälschung! Echte Reiseschecks auf eine Bank, die es gar nicht gibt!

Die Fachleute von Interpol gehen an die Arbeit. Zunächst einmal werden dem riesigen „Verbrecher-Album" einige tausend Kartothekkarten entnommen, auf denen alle bekannten Banknoten- und Scheckfälscher verzeichnet stehen. Mit diesen Karten wird die große Hollerith-Maschine gefüttert.

Diesmal erhält die Maschine den Auftrag, alle Karten beiseite zu legen, die folgende Einzelheiten enthalten: 1. Scheckfälscher; 2. zwischen 25 und 35 Jahren; 3. die paarweise zu arbeiten pflegen; 4. die in Nord- und Südamerika tätig waren; 5. die unter englisch-amerikanischem Namen aufzutreten pflegen; 6. die Juwelen kaufen und Goldbarren kaufen und 7. die im Flugzeug reisen. Es dauert keine zwanzig Minuten, bis die Maschine alle in Frage kommenden Karten aussortiert hat. Sofort werden sie mit den allerdings



recht mangelhaften Personalbeschreibungen verglichen. Schließlich bleiben nur noch fünf registrierte Scheckfälscher übrig, die als mutmaßliche Täter noch in Betracht gezogen werden könnten. Ihr Steckbrief geht durch Funk und Fernschreiber sofort an alle Interpol-Zweigbüros in der ganzen Welt und von dort aus an die nationalen Polizeibehörden der 62 Mitgliedsstaaten.

Einige Tage bleiben die beiden Schwindler verschollen. Dann werden sie nach einer wilden Jagd durch New York gerade in dem Moment verhaftet, als sie sich wieder per Flugzeug „aus dem Staube" machen wollen. Wieder einmal kann Interpol ein Aktenstück als erfolgreich abgeschlossen zu den Akten legen.

Anfänge bis ins Jahr 1914

Die Organisation der Internationalen Polizei geht bis auf das Jahr 1914 zurück. Schon damals machte der Typ des „reisenden Verbrechers" der Polizei viel zu schaffen. So trafen sich Kriminalisten aus aller Welt auf Einladung des Fürsten Albert in Monaco und legten den Grundstein zur heutigen Interpol. Der erste Weltkrieg vereitelte jedoch zunächst ernsthafte Bemühungen.

Erst 1923 wurde die „Internationale polizeiliche Kommission — wie sie damals hieß — in Wien von dreißig Staaten gegründet, aus der dann im Jahre 1946 die Weltorganisation der Interpol — offiziell nennt sie sich: Criminal International Police Commission — mit dem Hauptquartier in Paris hervorging.

Tag und Nacht rasseln in der Rue Paul Valéry Nr. 37 in Paris die Telefone. Pausenlos schieben sich die Papierstreifen aus den Fernschreibern. Stunde um Stunde bedienen Spezialisten die Morsetasten — denn hier ist die Zentrale der Interpol, die der gejagte Verbrecher respektvoll die „große Spinne" nennt. Ein feingesponnenes Netz hat sie um den ganzen Erdball gelegt, mit Ausnahme der Staaten hinter dem „Eisernen Vorhang", weil diese Länder der Organisation nicht angeschlossen sind.

In entscheidendem Maße werden heute technische Hilfsmittel in den Kampf gegen das Verbrecherwesen aller Staaten eingespannt. Der geniale Sherlock Holmes, der Einzelgänger unter den Detektiven, ist tot. Die Zusammenarbeit fast aller Staaten der Erde gewährleistet heute allein eine erfolgreiche Fahndung. Und immer spielt die Hilfe der technischen Mittel dabei eine große Rolle, denn Kriminalistik ist heute eine Wissenschaft par excellance.

Die Bestimmung der Blutgruppe macht die Medizin, die Fälschung eines Schecks entlarvt die Quarzlampe, Radierungen werden mit der Ultrarot-Fotographie sichtbar und die Daktyloskopie — die Wissenschaft von der Fingerabdruckkunde — ist in der ganzen Welt zu Hause.

Durch die Hochfrequenztechnik aber sind die räumlichen Entfernungen zusammengeschrumpft. Sie war die notwendige Voraussetzung dafür, daß Interpol überhaupt erfolgreich arbeiten konnte. Das Herzstück von Interpol ist aber immer noch ihre riesige Zentralkartei, in der über 80 000 internationale Verbrecher mit allen ihren Eigenarten registriert worden sind.

Die intelligentesten Verbrecher — unter ihnen besonders die Fälscher, Geldschrankknacker und Hochstapler mit ihren oft geradezu wissenschaftlich ausgefeilten Methoden — werden zwar versuchen, durch eine Änderung ihrer Gewohnheiten jede Spur zu verwischen. Die Praxis hat jedoch immer wieder gezeigt, daß ihnen ihr eigenes Unterbewußtsein eines Tages einen Streich spielt, wenn sie bei ihrer „Arbeit" rein gewohnheitsmäßig Dinge tun, an die sie gar nicht gedacht haben. Die Feststellung all dieser Einzelheiten und der Vergleich mit den Aufzeichnungen des „Verbrecher-Albums" sind von jeher die wichtigste Arbeit des Kriminalisten gewesen.

Maschinen — die wichtigsten Helfer von Interpol

Hier greifen nun die Hollerith-Maschinen ein, die zu den wichtigsten Helfern der Kriminalpolizei geworden sind. Diesen „Lochkarten-Gehirnen" entgeht nämlich nicht die geringste Einzelheit — und der gelöste Kurzschluß einer abtastenden Stahlbürste hat schon manchen Verbrecher hinter Schloß und Riegel gebracht.

Das „Detektiv-Gehirn" der Hollerith-Maschine kann nämlich von vornherein den zu überprüfenden Personenkreis in vielen Fällen so einengen, daß die Chancen einer schnellen Aufklärung von Verbrechen gewaltig gestiegen sind. Eine internationale Zusammenarbeit zwischen den Polizeibehörden aller Staaten der Erde aber wurde notwendig, weil sich ja auch die Verbrecher technischer Hilfsmittel bedienen können.

So wurde die Interpol zum längsten Arm des Gesetzes. Von der großen Sendestation bei Paris laufen die Fäden von Interpol in alle Richtungen, und hier laufen auch die Signale von überallher ein — aus Tokio und Berlin, aus London und Rio, aus Kairo, Sidney und Stockholm. Und schneller als der Gejagte im Flugzeug Grenzen und

Kreißsaal auf MS „Buntenstein“

oder

„Hein Seemann“ und das Wunder der Natur

Von Peter Schümann F.O.

Als Seemann oder -fahrer ist man schon allerlei gewöhnt. Auch die Einschiffung von Passagieren — zwei- oder vierbeinigen — bringt ihn nicht so leicht aus der Fassung.

Aber manchmal passiert es doch, daß er stumm vor Staunen vor dem Wunder der Natur steht und etwas sieht, was sich normalerweise nicht an Bord abspielt sondern im Kuhstall oder auf der Weide.

Wir übernahmen in Valparaiso Ochsen. Doch schon beim „Einschiffen“ unserer vierbeinigen Fahrgäste stellten wir fest, daß es keine Ochsen, sondern Kühe, waschechte Milchkühe waren. Immerhin ein Zeichen dafür, daß wir unsere zoologischen Kenntnisse der Schulzeit noch nicht ganz vergessen hatten. Vornehm, wie es bei der Einschiffung von Passagieren üblich ist, schlängelten sich etwa 250 Kühe über einen Landungssteg an Bord. Zweibeinige Passagiere wissen meist genau, wie sie an Bord gelangen.

Unsere Vierbeiner hingegen wußten es nicht; sie mußten in dieser Angelegenheit rauh und nachhaltig unterstützt werden. —

Der Verwalter, für den Papierkrieg verantwortlich, suchte vergebens nach den Passage-Kontrakten. Er fand nur Bändsel, die vom Hals der Kühe herabbaumelten. Ist ja auch klar, denn Vierbeiner reisen nicht auf Fahrschein sondern auf Manifest.

Zu jeder Einheit gehört ein sogenannter Einheits-Führer (hat nichts mit Politik zu tun). So hat sich wohl der Verschiffer entschieden, einige wenige „Bullen“ der Kuh-Einheit beizugeben. Selbstredend konnte nur ein Bulle der sogenannte „Leitende“ sein. Eben dieser Leit-Bulle stand als letzter Viebeiner an der Pier und war nicht zu bewegen, die vornehme, eigens für diesen Zweck errichtete Gangway hinauf zu traben. Wie alle Männer wollte er verwöhnt werden und Sonderbehandlung in Anspruch nehmen. Dieser Bulle, wohl seiner zuknüftigen Aufgabe bewußt, entmachtete die Viehtreiber. Er wurde per Fahrstuhl (Box) an Bord gehievt und marschierte dann, stolz erhobenen Hauptes an seiner Herde vorbei an seinen Platz.

Geraume Zeit später gewahrten wir zwei ganz junge Kälbchen, die mittschiffs, umgeben von etwa 20 Kühen, ziemlich ratlos herumstanden.

Sie waren erst kurz vor der Einschiffung zur Welt gekommen und sollten nun ihre erste und vermutlich einzige Seereise antreten. Außerdem erfuhren wir, daß unter diesen 20 Kühen noch einige trächtig waren und unter Umständen auf der Fahrt nach Matarani kalben könnten. Das war auch der Grund, weshalb sie von dem großen Haufen getrennt standen und Sonderbehandlung beanspruchten (Abteil für werdende Mütter und Säuglinge).

Schon am nächsten Tag ging es los. Gegen Mittag bemerkten die Viehtreiber die ersten Anzeichen einer bevorstehenden Geburt bei einer der trächtigen Kühe. Um 15 Uhr kalbte die Kuh schnell und ohne Komplikationen. Die Viehtreiber verrichteten ihre Arbeit und schon 40 Minuten später stand das Kälbchen, zwar wackelig, auf den Beinen, die ganze Welt nicht verstehend, an Deck der „Buntenstein.

Der Schauplatz war umringt von staunenden Besatzungsmitgliedern aller Laufbahnen. Wohl kaum zuvor waren die jungen Männer der Natur so nahe gewesen. Trieb sie die Neugierde? Waren es Sympathiekundgebungen für Mutterkuh und Kälbchen? Oder aber veranlaßte diese „Show“ im Zeitalter der Technik und Selbstsucht den Beschauer zum Nachdenken?

Während der siebentägigen Fahrt von Valparaiso nach Matarani erblickten insgesamt acht „Buntensteiner“ Kälbchen das Licht der Welt. Für Kälber bestimmt eine Seltenheit, an Bord eines Schiffes zur Welt zu kommen.

---

interpol an alle

Kontinente überqueren kann, ist ihm auf Funkwellen mit Lichtgeschwindigkeit bereits sein Signalement vorausgeeilt, um dem Recht zum Siege zu verhelfen, wenn der große Polizeisender bei Paris einen seiner Funksprüche abgesetzt hat, die immer mit den Worten beginnen: „interpol an alle ...“

Peter Plisch/top

Rangliste der Deutschen Schlager

im Dezember 1963

1. Rote Lippen soll man küssen

Herzlichen Glückwunsch Cliff Richard! Das nenn' ich Weihnachtsfreude, den Spitzenplatz im Spitzenteam grad jetzt zu erwischen. Aber wo läßt es sich wohl besser küssen, als in festlicher Stimmung „unterm Weihnachtsbaum“, nicht wahr? Und bei leiser Musik aus all den neuen Musiktruhen vom Weihnachtsmann ...

2. Wenn ich ein Junge wär'

seufzt Rita Pavone aus dem Nichts in's Blickfeld des zweiten Platzes hinein. Kein Wunder! Wie sie denken nämlich tausend Frauen und Mädchen im Dezember, wenn Pflicht und Liebe fast über ihnen zusammenbrechen will — weil am 24. 12. alles besonders schön sein soll. Ja, da denkt manche mit sehnsüchtigen Blicken zum weichen, weißen, schönen Schnee: Wenn ich ein Junge wär' ...

3. Vom Stadtpark die Laternen

Gitte und Rex Gildo kamen zwar vom ersten mal eben auf den dritten Platz. Kein Glück ist vollständig. Schon gar nicht im Hit-Paraden-Run. Aber die Stadtpark-Laternen gehören doch unbedingt mit zur stillen, trauten Winternacht, wo's manchmal nach dem Ball „noch eben schnell“ durch den Stadtpark geht — zu zwei'n versteht sich ... Und das ist schön!

4. If I had a Hammer

Na, das hatte uns noch zu unserem Glück gefehlt. Trini Lopez — vom 7. Platz avanciert — wirkt nach allen romantisch auszuspinnenden Titeln wie echte Holzhammer-Narkose. Ich kann nur sagen: Sie dauert mich — mit solchem Wunsch!

5. Die Nacht ist mein

Jetzt beansprucht Connie Francis auch noch die eine einzige Nacht im Jahr, die allen Menschen gehört. Sollen wir uns so viel Arroganz bieten lassen? Na, sie ist ja schon von Platz 3 auf „rückgeschobenem“ Posten ... M. Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge: Der Musikmarkt)

Zum 1150. Todestag

Karl der Große

Geb. 2. IV. 742, gest. 28. I. 814

in Aachen

Dieser große europäische Herrscher ist der eigentliche Begründer des die germanischen und romanischen Völker umfassenden christlichen Abendlandes. Er wurde maßgebend für die Entwicklung des Mittelalters. Durch zahlreiche Kriege festigte er seine Macht. Innerhalb seines Reiches war er bestrebt, Kunst und Wissenschaft zu fördern.

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung Frau KOGEL-TISCHLER

Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr

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

Fortschrittliche Reedereien bieten ihren Besatzungen

Unterhaltung, Freude und Bildung durch Leihbücher aller Art.

Anlieferung und Tausch in allen deutschen und holländischen Häfen durch **Büchereidienst Hamburg - Anruf 71 20 49**

Referenzen stehen zur Verfügung

Dezenta - die Eheanbahnung für Sie!

Mehrfach in der Presse lobend erwähnt, bietet auch Ihnen die Möglichkeit der Erfüllung Ihres Herzenswunsches. Individuelle, erfolgreiche und persönliche Betreuung.

BREMEN
Friedrich-Ebert-Str. 130
Telefon: 35 03 97

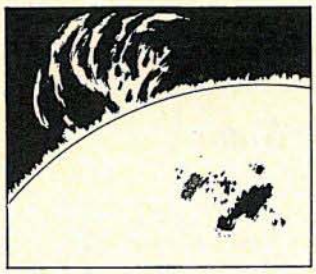
HBG.-LOKSTEDT 1
Wiben-Peter-Straße 16a
Telefon: 47 09 04

Die schlaue Kiste

Tauchen gestern und heute

Jahr um Jahr sinken viele Schiffe. Und mit ihnen verschwinden kostbare Ladungen, Schätze von unermeßlichem Wert. Diese dem Meeresboden zu entreißen, ist ein mühsames und gefährliches Unternehmen. Bis heute ist es wegen des großen Wasserdruckes nicht möglich, auch Bergungen in großen Tiefen durchzuführen. Der Taucheranzug wurde erst vor etwa 100 Jahren erfunden. Er besteht aus gummiertem Gewebe und einer metallenen Brustplatte mit Halsring, an den der Helm geschraubt wird. Die Schuhe sind mit dicken Bleisohlen versehen, damit der Taucher sinkt und auf dem Grunde gehen kann. Die Luft wird durch einen Schlauch zugeführt. Mit diesem Taucheranzug kann eine Tauchtiefe bis zu 30 Meter erreicht werden. Tiefer kann nur mit dem Panzer-Tauchanzug vorgedrungen werden. Er bewahrt den Taucher vor dem in größeren Tiefen herrschenden unerträglichen Druck. Es handelt sich um einen mächtigen Stahlpanzer, der den Wasserdruck auffängt, so daß der Luftdruck im Innern normal bleibt. Der Panzertaucher kann bis zu 100 Meter tief steigen. Um auch größere Arbeiten unter Wasser durchführen zu können, ersann man schon früh die Taucherglocke, einen viereckigen, unten offenen Kasten, in dessen Innerem Bänke angebracht waren. Mit diesem Gerät wurden im vorigen Jahrhundert Schätze der Armada an der Westküste Schottlands gehoben.

Woher nimmt die Sonne ihre Energie?

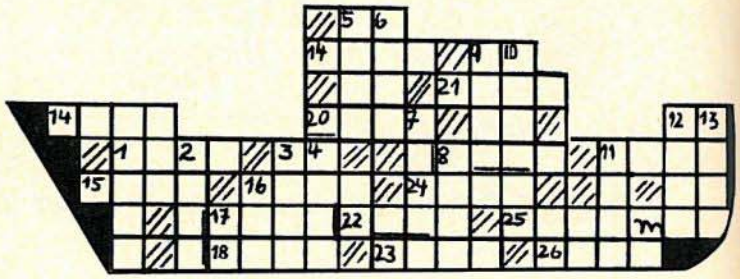


Seit vielen Millionen Jahren strahlt die Sonne Licht und Wärme aus.

Beinahe unerschöpflich erscheint ihr Vorrat an Energie. Wird er einmal zu Ende gehen? Nun, bis dahin hat es noch gute Weile. In der Sonne wird Wasserstoff in Helium umgewandelt, wobei Energie frei wird.

Der Aufbau zu Helium erfolgt jedoch nur in Anwesenheit von Kohlenstoff. Der Kern eines Kohlenstoffatoms lagert vier Wasserstoffkerne (Protonen) an und zerfällt dann in einen Heliumkern und einen neuen Kohlenstoffkern. Die Kohlenstoffmenge bleibt somit gleich und bestimmt die Menge der umgewandelten Wasserstoffatome. Die Sonne besteht zum größten Teil aus Wasserstoff und zu einem Prozent aus Kohlenstoff. Aus einem Gramm Wasserstoff werden 172 Millionen Kalorien frei. Damit könnte man 2000 Liter Wasser von 14 Grad Celsius auf 100 Grad Celsius erwärmen.

Knifflige Sachen



Gewußt — wann oder wie lang!

Maritimes Zahlenrätsel

Senkrecht:

1. Wie lang ist der 21 600ste Teil des Meridian-Erdumfanges in Metern?
2. Wann erfand E. Terricelli das Barometer?
3. Wann fuhr das erste Dampfschiff mit Schiffsschraube (J. Ressel)?
4. Wann wurde die spanische Flotte (Armada) von den Engländern besiegt?
5. Wann wurde Marco Polo geboren?
6. Wann beendete Francis Drake seine Erdumseglung?
7. Wann erreichte der Spanier Balboa über die Landenge von Panama den Stillen Ozean?
8. Wann entdeckte Roggeveen die Osterinseln?
9. Wann fand Vasco da Gama den Seeweg nach Indien?
10. Wann entdeckte Kolumbus Amerika?
11. Wann wurde der Schiffskreisel erfunden?
12. Wann überquerte zum ersten Mal ein Dampfschiff den Atlantik?
13. Wann flüchteten englische Puritaner mit der „Mayflower" nach Amerika?

Waagrecht:

14. Wann wurde Amerika durch die Wikinger entdeckt?
1. Wann wurde das Echolot erfunden?
15. Wann wurde die Funktelegraphie erfunden (G. Marconi)?
16. Wann wurde das erste Untersee-Kabel gelegt?
17. Wann errang für Deutschland die „Bremen" das Blaue Band?
18. Wann errang für Deutschland „Kaiser Wilhelm der Große" das Blaue Band in Richtung Amerika-Europa?
19. Wann wurde die erste Schiffsschleuse erbaut (Wilh. v. Holland)?
20. Wann wurde Klaus Störtebeker in Hamburg hingerichtet?
21. Wann wurde Kolumbus geboren?
8. Wann wurde der Eriekanal fertiggestellt?
22. Wann wurde der Götakanal (Schweden) fertiggestellt?
23. Wann wurde der Panamakanal fertiggestellt?
24. Wann wurde das erste Wasserfahrzeug mit Schaufelradantrieb gebaut (Papin)?
25. Wie lang ist die Eisenbahnbrücke in Rendsburg?
26. Wann wurde der magnetische Nordpol entdeckt (John Roß)?
11. Wann umschiffte B. Diaz das Kap der Guten Hoffnung?

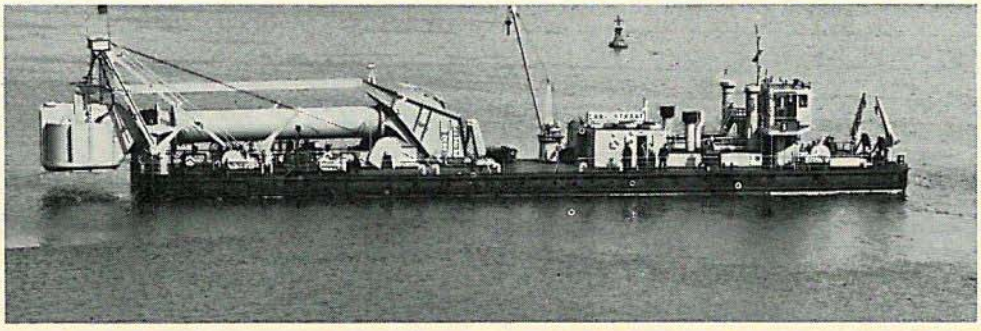
Die Lübecker Schiffswerft der Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG. hat kürzlich einen Taucherschacht gebaut, der das Neueste auf dem Gebiet der Tauchtechnik darstellt.

Das schnelle und wendige Spezialfahrzeug ersetzt mühevolle Taucherarbeit. Die neuartige Aufhängung der Taucherglocke ermöglicht die Ausführung von Hebearbeiten von Lasten bis zu 15 000 kg.

Der 47 m lange, 11,4 m breite und ca. 1,60 m tiefgehende Schiffskörper verfügt über Unterkunftsräume für eine elfköpfige Besatzung. Der Antrieb erfolgt über 2 Voith-Schneider-Propeller, die jeweils von zwei je 280 PS leinstenden Dieselmotoren getrieben werden. Hiermit kann eine Geschwindigkeit von ca. 6 kn erreicht werden. Die Taucherglocke weist Abmessungen von 6,00×4,00 m und eine lichte Höhe von 2,34 m auf. Mit ihr kann eine größte Tauchtiefe von 10 m erreicht werden. Zur Hebung von Nutzlasten bis zu einem Gewicht von 15 000 kg befindet sich in der Glocke ein Flaschenzug.

Jegliche Sicherheitsvorrichtungen zum Schutz von Mannschaft und Gerät sind vorhanden. Auf der Brücke, die gleichzeitig Kommandostand für die gesamte Anlage ist, wird mit Hilfe einer Fernsehanlage die Arbeit unter Wasser beobachtet.

Die Besatzung der Taucherglocke bei der Arbeit unter Wasser. Festmachen eines 3000 kg schweren Patentankers.



Klar bei Schmunzelauge

Tassen

In einer Dorfschule an der Weser hat Lehrer Unken seine Schulanfänger soweit, daß sie Worte und kurze Sätze selbständig lesen können. Er regt sie an, überall im Dorf auf Reklameplakaten, Hinweisschildern usw. festzustellen, was da wohl drauf steht. Die Kleinen sind mit Feuereifer dabei und jeden Tag haben sie wieder etwas neues entdeckt, wo sie ihre Lern- und Wißbegierde zeigen können. Eines Tages stellen sie fest, daß auf manchen Kaffeetassen ja auch was draufgeschrieben steht, und Lehrer Unken sagt ihnen, sie sollten das man mal feststellen, morgen würde er sie danach fragen.

Am nächsten Tage meldet sich als erste die kleine Rosemarie und meldet: „Herr Unken, ich hab zu Hause selbst so eine Kaffeetasse, da steht drauf: Dem braven Kinde". Dann fragte Lehrer Unken die kleine Elke Krogmann. „Meine Oma hat auch so eine Tasse, da steht drauf: Zur Silberhochzeit". Dann meldete sich Hinrich Pahlstek, dessen Vater zur See fährt, und sagte: „Wie hebbt dor ok son Tass in Hus, dor steiht op: Hansa Dampfschiffahrtsgesellschaft!"

Helmut Martin

Sack mit Goldrand

Wir hatten einen Wandervogel an Bord. Er nannte sich Matrose. Aber schon beim Festmachen im ersten Hafen machten wir ihn zum „Bremer". Er hatte zwei linke Hände. Dieser Matrose hieß Müdern. Das schien aber eher eine Berufsbezeichnung zu sein. Er schlief am Ruder, auf Ausguck und als Lukenwächter. Und in den kurzen Unterbrechungen seines Dauerschlafes hatte er Durst. Trotzdem gab er an mit seinen großen Erfahrungen. Mag sein, denn er kannte mehr Schiffe und Reedereien, als wir alle zusammen. Auch mit vielen Arten der Sackerteilung hatte er Bekanntschaft gemacht. Doch als er bei uns seinen Sack hatte, sagte er: „Schade, hier wäre ich gerne noch geblieben. So'n höflichen Ersten habe ich noch nie gehabt". Der Erste hatte ihn sich kommen lassen und gesagt: „Müdern, die Reederei, der Kapitän, ich und die ganze Besatzung wissen zwar nicht, wie wir ohne Sie fertigwerden sollen. Trotzdem wollen wir's 'mal ab übermorgen im Heimathafen versuchen."

Bart

Der neue 2. Offz. hatte einen Bart. Trotzdem war er für einen Existenzialisten ganz in Ordnung. Der 2. Ing. rasierte sich 2—3mal am Tag elektrisch. Klar, daß die beiden nicht gleich so recht miteinander konnten. Sagt der Glattrasierte aus dem Hammerwerk zu seinem Kollegen von der Decksbauerwirtschaft: „Ich hatte auch so einen Sauerkrautbart wie Sie. Dann habe ich aber gefunden, daß das ein gräßliches Ding ist, und da habe ich ihn abrasieren lassen."

„Ich hatte zuerst eben so ein Ohrfeigengesicht wie Sie. Da ich es mir nicht wegrasieren konnte, habe ich mir einen Bart stehen lassen, damit man es nicht so sieht!"

Bekehrung

Rudi hat für alle Fälle ein Motorrad mit an Bord genommen. Im Heimathafen pickt er es an, hievt es hoch, schwingt den Baum aus, setzt die Gei fest, peilt über die Reling und fiert dann weg, — haarscharf dem erschrocken beiseite springenden Bürgermeister vor die Füße. Dieser beachtenswerte Bürgermeister ist sehr seeverbunden, und nur ungern läßt er es sich nehmen, die in seinem Hafenstädtchen beheimateten Schiffe mittels eines handfesten Schluckes aus der Salonpantry persönlich zu begrüßen. Rudi macht sein Donnerroß klar, aber es will nicht anspringen. Er flucht: „Gottverdammich!" Der Bürgermeister ist nicht nur seeverbunden, sondern auch fromm und verweist Rudi: „Versuchen Sie es doch mal mit Gott hilf mir". Rudi denkt „ballaballa", aber er versucht es doch mit den empfohlenen Worten, und der Motor springt tatsächlich an. Rudi springt auf, gibt ohrenbetäubend Gas und donnert, den Bürgermeister in häßliche Wolken hüllend, längs die Pier. Der Bürgermeister murmelt: „Gottverdammich!"

*

Auf einsamer Insel fand man einen Mann.

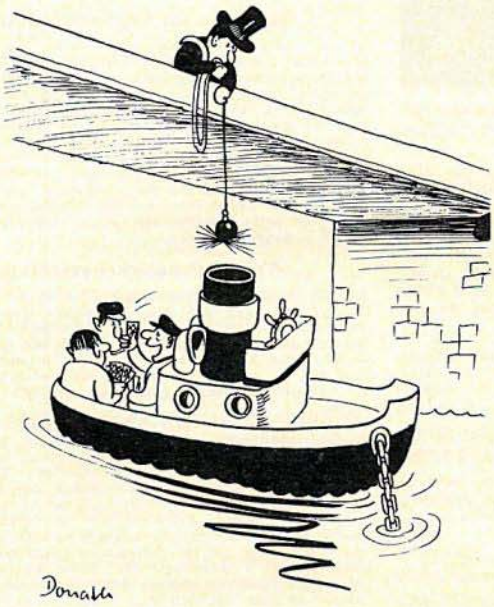
„Sie leben also seit zwanzig Jahren hier?" fragte der Kapitän des Schiffes, als der Fremde an Bord war. „Und warum sind Sie denn damals ausgewandert?"

„Um zu vergessen!" gestand der moderne Robinson.

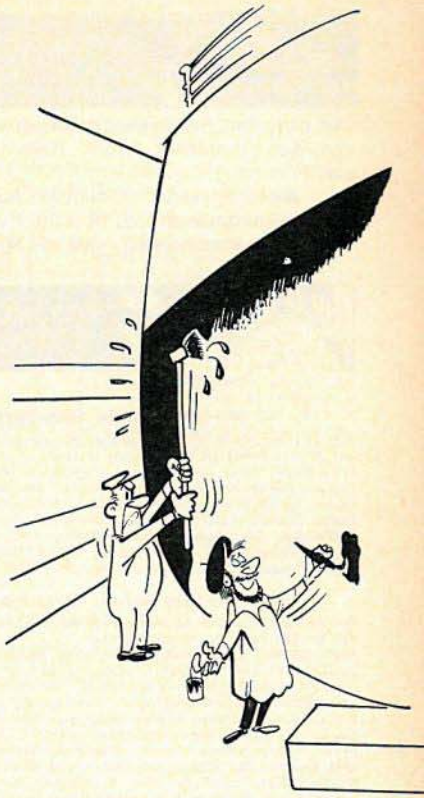
„Was wollten Sie denn vergessen?" fragte der Kapitän interessiert.

Der Mann kratzte sich hinter dem Ohr:

„Das habe ich in der Zwischenzeit vergessen!" (ici)



Volldurchrationalisierter Hafenbetrieb



Gelernt ist Gelernt

Eine Hand für Dich — die andere für's Schiff

Sicherheit für das Personal der Seeschiffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversorgung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversorgung · Es beraten Sie unsere erfahrenen Mitarbeiter:

Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40, Telefon: 27 85 46

Wilhelm Klein, Bremerhaven-G, Georgstraße 42a, Telefon: 22 374

Horst Potthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34

gesichert sein versichert sein

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, dem 23. Januar
Seemannssonntag, dem 20. Februar
Seemannssonntag, dem 19. März.

DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Hamburg

Am 19. Dezember 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Uwe Bech, Peter Dietz, Claus Engelbert, Manfred Fraider, Oskar Fussbach, Karl-Heinz Gaida, Klaus Gräff, Claus Groot, Otto Johst, Helmut Kirsten, Helmut Kossyk, Roluf Lucht, Harald Lunte, Karl Lutter, Klaus Mewe, Wolfgang Pachnicke, Hartmut Schacht, Klaus Schacht, Karl-Heinz Schött, Erich Strufe, Günter Suhr, Hans-Ulrich Titow, Karl-Ernst Tresselt, Gert Wegner, Siegfried Zäck, Erich Zechner.

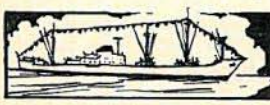
Seefahrtschule Bremen

Am 13. Dezember 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Kurt Dieter Aschermann, Dirk von Bargen, Horst-Heinz Becker, Volker Bemmann, Gerd Braams, Peter Clemet, Hinderk Dahlmeyer, Walter Fietz, Wolfram Heyms, Carl Langenbach, Robert Maringer, Hans-Georg Martin, Müller-Cyran, Klaus Müller, Walter Müller, Claus Rehder, Hannes Saalmann, Klaus Schwarz, Dieter Utech, Volker Valendiek, Peter Voigt, Arthur Walser, Bernhard Willi.
Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, händigte den Prüflingen das Befähigungszeugnis zum Kapitän auf großer Fahrt persönlich aus.

Am 20. Dezember 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren: Harald Bauer, Albano Carstens, Udo Czekay, Wolfgang Dinse, Jürgen Freter, Volker Helmers, Hermann Kaps (mit Auszeichnung), Horst Karow, Rolf Möllers, Christian Müller, Manfred Nürnberger, Karl Och, Hans Peter Oelschläger, Rolf Otte, Heinz-Dieter Rehling, Horst Reinke, Peter Scheffler, Peter Schrader, Jan Segelke, Karl Specht, Klemens Vattrodt (mit Auszeichnung), Klaus Vollheim, Uwe Wiechert, Wilhelm Wieland, Karl Wilke. Die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** bestand Herr Oskar Besser.

Schiffsingenieurschule Bremen

Vom 10. bis 13. Dezember 1963 bestanden die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** die Herren:
Rudolf Aschern, Horst Bachmann, Hans-Heinr. Barghorn, Klaus Danielmeyer, Jürgen Diekhoff, Heinr. Engelhardt, Herbert Feldmann (gut), Jürgen Feyerabend, Günter Fiedler, Günter Florian, Georg Hauck (gut), Gerhard Heffter, Rolf Jürgens, Johann Kleen, Hans-Joachim Lehmann, Bernhard Luther, Hans-Joachim Miehe (gut), Rolf Salm, Hartmut Stoll, Bernard Temmen (gut), Erich Wellert;
zum **Seemaschinist I (C 4)** die Herren:
Walter Ast, Friedrich Deelwater, Helmuth Dittmann, Jürgen Ebert, Dieter Fabian, Xaverius Heino, Karl-Heinz Helmut (gut), Josef Kakstys, Frithjof Nielsen, Walter Penning, Helmut Quaas, Wolfgang Quade, Reimar Reimers, Erwin Rokitensky, Werner Schröder, Fredi Schumacher, Karl-Dieter Wilke;
zum **Seemaschinist II (C 3)** die Herren:
Horst Addicks, Jörg Dreher, Bernhard Ewering, Richard Felgendreher, Fred-Jürgen Frankenstein, Peter Heyden, Wilfried Hütsch, Hans Kamin, Manfred Kleeberg, Werner Koenzen, Günter Kolk, Renko Menke, Rolf Möller, Kurt Morzinkowski, Gerd Neumann (gut), Gerd Richter, Heinz Richter (gut), Claus Ruppert (gut), Jürgen Tietje, Andreas de Vries, Helmut Wagner (gut), Peter Wolff (gut), Wilhelm Zell, Hans Adam, Gerd Barghop, Horst Breden, Werner Budziak, Horst Haferbeck, Klaus-Jürgen Hesse, Ertwin Hibbeler, Gerd Huber, Karl Janssen, Norbert Karras, Edgar Laas, Heinr. Lilkendey, Hans-Georg Logemann, Dieter Marsau, Wolfgang Mylo, Herbert Poelmann, Joachim Sassen, Udo Schütz (gut), Berthold Steenken, Günter Vollmer, Manfred Winkler.



Neubauten

1750 Volkswagen und ein Schiff

In der westlichen Ostsee erledigte am 17. Dezember 1963 der Neubau 538 der Lübecker Flender-Werke AG., das Autotransport- und Massengutschiff „Margarethe Bolten", seine Abnahmeprobefahrt. Dieser Neubau ist für eine Partenreederei bestimmt, für die die Firma Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf. als Korrespondentreeder eingesetzt wurde. Er ist ein Schwesterschiff der im Mai d. J. abgelieferten „Johann Schulte", die zu den größten Autotransportern der Welt gehört und speziell für den VW-Export nach den USA entworfen wurde.
Die hochziehbaren geschlossenen Autodecks wurden nach den modernsten Gesichtspunkten von der Werft entworfen und können insgesamt 1750 Volkswagen aufnehmen. Hierbei ist besonders das Spezialladegeschirr zu erwähnen, dessen Bäume während der Lösch- bzw. Ladearbeiten gleichzeitig getoppt werden können, so daß ein zügiger Lösch- und Ladevorgang gewährleistet ist.

Das ca. 190 bzw. 178,15 m lange, 22,0 m breite und 14,2 m hohe Spezialschiff verfügt über sieben Laderäume mit einem Gesamtinhalt von ca. 1 100 000 cbf. Die Tragfähigkeit liegt bei ca. 23 000 t. Auf der Rückreise werden die Autodecks hochgezogen, so daß Massengüter wie Kohle, Erz und Getreide befördert werden können.

Als Antriebsanlage kam ein einf. wirk. 2-Takt Borsig-Fiat-Diesel mit Aufladung und Schweröl betrieb der Type B 759 S mit einer Nennleistung von 12 600 PSe bei 137 UpM zum Einbau. Mit der installierten Maschinenleistung erreicht die „Margarethe Bolten" vollbeladen eine Geschwindigkeit von 17 kn bzw. auf Autoladungstiefgang 18 kn.

Ablieferung in Emden

Der Neubau 344, das MS **„Holthorn"** der Rheinstahl Nordseewerke GmbH., Emden, ist am 20. Dezember 1963 an den Auftraggeber, die Reederei B. Holter-Sørensen & Co., Oslo, abgeliefert worden. Dieser Anfang Oktober vom Stapel gelaufene Massengutfrachter hat eine Tragfähigkeit von 30 339 t bei 20 219 BRT und 12 320 NRT. Sämtliche Aufbauten sowie die Maschinenanlage kamen im Hinterschiff zum Einbau, während der Laderaum sieben Luken erhielt und einen Gesamtinhalt von 1 355 975 cbf aufweist. Als Lukenabdeckung sind Mac Gregor-Deckel vom Typ „single pull" und als Ladegeschirr zwei Bäume à 5 t und zwei à 3 t vorhanden, die jedoch lediglich zur Übernahme von Ausrüstungs- bzw. Maschinenteilen getakelt wurden. Zur Brückenausrüstung gehören u. a. Radar (mit zweitem Sichtgerät), Funkpeiler, Kreiselkompaß, Selbststeuer-, Fahrtmeß- und Echolotanlage.

Als Antriebsanlage dient eine direkt umsteuerbare 2-Takt Kreuzkopf Burmeister & Wain-Maschine mit Aufladung, und zwar die Type 674 - VT - 2 BF-160, die von Krupp in Lizenz gebaut wurde. Sie leistet bei 115 UpM 9000 PSe und gibt dem Schiff bei ca. 35 t Öl 15 kn Geschwindigkeit. Die „Holthorn" hat folgende Hauptabmessungen: Länge über Alles 192,35 m, Länge zwischen den Loten 180,10 m, Breite auf Spanten 25,7 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 14,85 m und Tiefgang 10,37 m.

Schiffsverkäufe

D **„Argo"** (2900 tdw) von der Argo-Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die Reederei Arnold de Champs, Stockholm.

D **„Otterberg"** (ex „Essenberg", 1748 BRT), von der Reederei August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an die Firma Assaki & Lebeth im Libanon.

„Anneliese Porr" (4000 tdw), von der Sarpsborg Mek. Verksted, Norwegen, an die Hamburger Reederei Franz Hagen.

MS **„Heinrich Grammerstorf"** (3916 BRT), MS **„Käte Grammerstorf"** (2581 BRT), MS **„Karl Grammerstorf"** (2352 BRT), von der Reederei Grammerstorf, Kiel-Holtenau, an die Possehl's Hafenbetrieb GmbH., Lübeck.

MS **„Margaret C. Ertel"** (1318 BRT) von der Frisch-Beton-Werk GmbH. & Co., Hamburg, (KR.: Ertel Reederei GmbH), an Lars Rej Johansen in Oslo. Neuer Name: „Joruna".

D **„Eichberg"** (1714 BRT) von der Reederei August Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an eine griechische Firma in London.

MS **„Reimar Edzard Fritzen"** (9900 tdw) von der Reederei Johs. Fritzen & Sohn, Emden, an eine griechische Firma in London.

SCHIFFSUNFÄLLE

Der Untergang der „Marianne Wehr"

Am 14. Oktober 1963 gegen 04.00 Uhr ist das MS „Marianne Wehr" bei schwerem Nordweststurm und Orkanböen unter besonders ungünstigen Seegangsverhältnissen westlich Feuerschiff Elbe 1 gesunken. Die neunköpfige Besatzung hat dabei den Tod gefunden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die aus grannulierter Hochofenschlacke bestehende Ladung bei dem harten Arbeiten des Schiffes übergegangen ist und zunächst eine Schlagseite von etwa 25° bewirkt hat. Der Untergang des Schiffes muß dann entweder durch weiteres Übergehen von Ladung oder Wassereinbruch oder andere Umstände sehr schnell erfolgt sein.
Das Schiff war nicht überladen. Mängel an der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung oder Bemannung des Schiffes sind nicht festzustellen. Die vom Seenotrettungsdienst und der Bundesmarine mit Wasser- und Luftfahrzeugen durchgeführte umfassende Suchaktion verdient Anerkennung.
Das Seeamt schloß sich bei der Spruchfindung den nachstehenden Ausführungen des Sachverständigen, Professor Dr.-Ing. Wendel, an:

1. Die „Marianne Wehr" besaß auf der Unfallreise eine Stabilität, die ein Kentern durch wesentliche andere Ursachen als durch Übergehen von Ladung als unwahrscheinlich ausschließt.
2. Die im Laderaum zweifellos vorhandenen Freiräume waren so groß, daß durch Übergehen größerer Ladungsmengen krängende Momente von einer Größe auftreten konnten, die ausreichen, um das Schiff zum Kentern zu bringen.
3. Wenn das Schiff auf einem Wellenberg schwamm, war praktisch die Stabilität gleich null. Das Schiff kann in dieser Lage große Krängungen annehmen, wodurch Ladung in größerer Menge übergehen kann.
4. Die für die Stabilität kennzeichnenden Hebelarmkurven von Schiffen, bei denen durch Modellversuch Grenzwerte für Kentern durch achterlichen Seegang bestimmt wurden, liegen beträchtlich niedriger, als die für die Unfallreise der „Marianne Wehr" ermittelten Hebelarmkurven.
5. Die bei diesem Schiffstyp vorhandene Spantcharakteristik (extreme U-Spantform) ist zwar für Küstenmotorschiffe ungewöhnlich, es lassen sich aber keine Anhaltspunkte dafür finden, daß diese ungewöhnliche Spantform wesentlich ungünstigere Stabilitätseigenschaften ergibt als die sonst meist für Küstenmotorschiffe übliche V-Spantform.
6. Ein Vergleich mit dem vor ca. fünf Jahren bei annähernd gleichen Seegangsverhältnissen gekenterten Schwesterschiff „Hoheneichen" zeigt, daß bei dem damaligen Unfall infolge der höheren Schwerpunktlage (Schiff mit Deckslast) wesentlich geringere Hebelarme vorhanden waren. Die Umstände, bei denen beide Schiffe kenterten, waren also verschieden.
7. Es erscheint wünschenswert, durch Versuche näheren Aufschluß über das Verrutschen von granulierter Hochofenschlacke zu gewinnen und gegebenenfalls für diese Ladung ähnliche Sicherungen gegen Übergehen vorzusehen wie bei einer Anzahl Schüttgüter.
8. Die erheblichen Abweichungen der neuberechneten Stabilitätswerte von den auf den Werftunterlagen verzeichneten Werten geben Anlaß, auf eine genaue Ermittlung dieser wichtigen kennzeichnenden Daten des Schiffes hinzuwirken.

Ladung übergegangen und gesunken

Trotz nachweislich seefest gestauter Eisenladung verrutschte diese auf MS **„Pax"** (996 BRT), als das Schiff von einer schweren Sturzsee getroffen wurde und stark nach Backbord überholte. Die entstandene schwere Backbord-Schlagseite versuchte man durch Füllen der Steuerbordtanks und Umtrimmen von Treiböl zu beseitigen, jedoch ohne Erfolg. Wegen Wassereinbruchs im Maschinenraum nahm man Kurs auf das Leuchtfeuer Ytterholm und forderte Hilfe an. Das Wasser stieg trotz Pumpens, und da die Maschine ausgefallen war, ging man vor Ytterholm zu Anker. Die Manschaft wurde von einem Fischerboot geborgen und später, als das Brückendeck unter Wasser stand, auch der Kapitän. Wenig später sank das Schiff über den Achtersteven.

Kollision im Englischen Kanal

Am 10. April 1963 gegen 02.10 Uhr ist das deutsche MS **„Fairwind"** auf der Heimreise im Englischen Kanal mit dem entgegenkommenden griechischen Tankdampfer „World Guardian" zusammengestoßen. Beide Schiffe haben erhebliche Schäden über der Wasserlinie davongetragen, konnten aber die Reise fortsetzen. Der Unfall ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Schiffe sich ungefähr auf Gegenkurs genähert haben und „World Guardian" auf kurze Entfernung eine Kursänderung nach Steuerbord ausgeführt hat, mit der sie der „Fairwind" vor den Bug geraten ist. Ein Verschulden der Schiffsführung von MS „Fairwind" ist nicht festzustellen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Vom Lukendeckel erschlagen

Am 25. Oktober 1962 gegen 02.00 Uhr ist der Leichtmatrose Wecker an Bord des MS „Wolfgang Vogelsang" beim Schließen der Luken von einem herunterklappenden Mac Gregor-Lukendeckel am Kopf getroffen und tödlich verletzt worden. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen ist nicht festzustellen. Der Unfall ist auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen.
Ein Vollmatrose und der Verunglückte schlossen die Luke 2. In der Arbeitseinteilung der beiden Leute, die sich durch öfteres Zusammenarbeiten bewährt hatte, übernahm der Vollmatrose die Bedienung der Ladewinde. Der erste dem Lukenschacht zugekehrte Lukendeckel des Mac Gregor-Systems wurde durch einen Drahtstropp so lange in seiner vertikalen Position gehalten, bis die Sicherungshaken, welche beiderseits der Luke angebracht sind, gelöst worden waren und dann auf den Lukenrand heruntergefiert. Durch Umleiten des Drahtstropps über einen am Lukenherft angebrachten Fußblock wurden dann alle Lukendeckel dieser Gruppe in ihre Verschlußlage gehievt. Das Aushaken der Sicherung und die Umleitung des Drahtstropps wurden durch den Verunglückten ausgeführt. Nachdem das Schließen der Luke 2 auf diese Art ohne Schwierigkeiten erfolgt war, ging der Verunglückte zur Luke 1 und nahm dort den Sicherungshaken an der Steuerbordseite los. Der Vollmatrose kam vom Windendeck herunter, um sich auf die Back zu begeben, wo Winde 1 aufgestellt ist und machte den Verunglückten, der inzwischen auf Backbordseite gegangen war, noch auf einen Sonnenbrenner aufmerksam, welcher im Lukenschacht hing. Der Vollmatrose befand sich noch auf der Treppe zur Back, als er bemerkte, daß der erste Lukendeckel der Luke 1 in Bewegung geriet und umklappte. Gleich darauf stellte er fest, daß der Leichtmatrose Wecker mit seinem Hals und seiner rechten Schulter zwischen Lukendeckel und Lukenrand eingeklemmt war. Als durch den wachhabenden Offizier und den Vollmatrosen der Lukendeckel sofort wieder aufgehievt und Wecker befreit worden war, zeigte dieser keine Lebenszeichen mehr.

Loggermatrose im Logis verbrannt

Auf dem Logger **„Heinrich Brons"** verbrannte der Matrose H. Ch. in Emden. Die Leiche lag auf dem Tisch im Logis. Vermutlich ist der Matrose, der sich allein an Bord befand, im Rauch erstickt.

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, Alsternfer 17, Ruf 44 91 96

Bekanntmachungen

Anmusterung von Decksjungen gemäß Ziffer 1 der Ausnahmerichtlinien der Küstenländer

Es wurde in der letzten Zeit wiederholt festgestellt, daß Unklarheiten über die Bestimmungen bestehen, die die Anmusterung von Decksjungen regeln. Wir verweisen auf die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen" (EignungsVO) und die „Ausnahmerichtlinien der Küstenländer nach § 10 der EignungsVO" (Ausnahmerichtlinien), in denen Einzelheiten über die Erstanmusterung von Decksjungen aufgeführt sind. Als wichtigste Bestimmung ist der § 3 Abs. 1 der EignungsVO anzusehen, in dem gesagt wird, daß bei der Erstanmusterung der erfolgreiche Abschluß eines dreimonatigen Lehrganges an einer staatlich anerkannten Seemannsschule nachgewiesen werden muß. Die Ziffer 1 der Ausnahmerichtlinien der Küstenländer nach § 10 der EignungsVO gibt die Möglichkeit, von dieser Bestimmung dann abzuweichen, wenn die Bescheinigung einer Seemannsschule (in Schleswig-Holstein der Verwaltungsstelle der Seemannsschule) nach dem in den Ausnahmerichtlinien vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird. Aus dieser Bescheinigung muß zu ersehen sein, daß ein Decksjunge für einen bestimmten Lehrgang angenommen worden ist. Bei der Anmusterung ist zu vermerken, daß die Abmusterung so rechtzeitig erfolgen muß, daß der Decksjunge zum festgelegten Termin in den Lehrgang eintreten kann.

Die Bescheinigung hat nur für die vermerkte Reederei Gültigkeit. Die betreffende Reederei sollte auf jeden Fall die Seemannsschule benachrichtigen, wenn der Decksjunge vor dem in der Bescheinigung aufgeführten Termin aus ihren Diensten ausscheidet.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß Schreiben und Benachrichtigungen der Seemannsschulen, Verwaltungsstellen oder Arbeitsämter über die Annahme zu einem Lehrgang nicht als Bescheinigung für die Anmusterung gemäß Ziffer 1 der Ausnahmerichtlinien gelten.

Matrosenprüfungen

In den vergangenen Monaten haben sich für die am Montag an der Prüfungsstelle Hamburg-Finkenwerder stattfindenden Matrosenprüfung eine so geringe Anzahl von Leichtmatrosen gemeldet, daß die Prüfungen an diesem Wochentag wiederholt ausfallen mußten. Es werden deshalb ab 1. März 1964 an der Prüfungsstelle Hamburg-Finkenwerder montags keine Matrosenprüfungen mehr durchgeführt.

Anmeldungen zur Matrosenprüfung

Die Ausbildungsinspektion stellt immer wieder fest, daß Anmeldungen zu spät und unvollständig ausgefüllt bei den Prüfungsstellen eingehen. Für den ordentlichen Ablauf der Matrosenprüfungen ist es erforderlich, daß die sorgfältig ausgefüllte „Anmeldung zur Matrosenprüfung" rechtzeitig — spätestens 1 Woche vor dem gewünschten Prüfungstermin — bei der Ausbildungsinspektion vorliegt. Nur in besonders gelagerten Einzelfällen kann bei einer später eingereichten Anmeldung die Zulassung zur Matrosenprüfung erfolgen.

Ausbildungsinspektion
für die Handelsschiffahrt
Der Geschäftsführer
gez. Vollert

Flensburg Radio eine neue UKW-Küstenfunkstelle

Das Funkamt der Deutschen Bundespost hat die neue Küstenfunkstelle Flensburg Radio für den öffentlichen Sprech-Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen in Betrieb genommen.

Der Standort der Küstenfunkstelle ist 9° 30′ 27″ Ost und 54° 44′ 29″ Nord. Sie dient der Versorgung der Flensburger Förde und des vorgelagerten Seegebiets. Mit der Errichtung dieser Küstenfunkstelle ist der Aufbau des deutschen Netzes für den öffentlichen UKW-Sprech-Seefunkdienst zunächst geschlossen.

Flensburg Radio ist für Anrufe von Seefunkstellen ununterbrochen auf dem Sprechweg 16 (156,80/156,80 MHz) hörbereit; der anschließende Verkehr wird auf dem Sprechweg 27 (161,95/157,35 MHz) abgewickelt. Die Küstenfunkstelle sendet zur 30. Minute jeder Stunde einen Sammelanruf, in dem vorliegende Funktelegramme und Funkgesprächsanmeldungen angekündigt werden.

Gesundheitsdienst an Bord

Krankenwartung an Bord (Fortsetzung)

4. Lagerung des Kranken

Große Aufmerksamkeit ist auf die Lagerung des Kranken zu verwenden. Eiserne Kojen sind am besten abzuwaschen und zu desinfizieren. Über die Matratze breitet man einen wasserdichten Stoff, um sie vor Durchnässung zu schützen, darüber ein Laken bzw. für Schwerkranke ein Wasserkissen, letzteres wird mit warmem Wasser gefüllt (Körpertemperatur). Bei einem richtig gefüllten Wasserkissen darf man den Boden desselben nur knapp durchfühlen. Am Fußende der Koje bringt man einen Aufrichter an. Der Aufrichter ist ein Gurt, der an einem Ende um das Fußbrett der Koje, am anderen um einen Holzknebel befestigt ist. An dem Knebel hält sich der Kranke mit beiden Händen fest und kann sich nun leicht daran aufrichten und seine Lage etwas verändern.

Das Wasserkissen wird quer in die Koje gelagert, so daß Gesäß und Kreuz des Kranken darauf ruhen; über das Wasserkissen kommt eine wasserdichte Unterlage, darauf ein Bettlaken. Der Rücken des Kranken ruht auf einem Keil- und 1—2 Federkissen. Je nach der Krankheit ist der Kranke mit erhöhtem Oberkörper in fast sitzender Stellung zu lagern (Herz- und Lungenkranke), oder wie sehr blutarme Kranke, mit tiefliegendem Kopf. Kranke Glieder werden noch besonders gestützt und gelagert. Man hat darauf zu achten, daß das Bettlaken ganz glatt, trocken und sauber ist, das Kreuz des Kranken nicht hohl liegt und das Genick unterstützt wird. Sehr angenehm ist es, mehrere kleine Kissen und Rollen zur Verfügung zu haben, die man bald hier, bald dort dem Kranken unterlegt, z. B. eine kleine Rolle ins Genick, unter die Kniekehle usw. Man kann sich solche Rollen leicht aus Bordmitteln selber anfertigen. Für die Hacken fertige man sich kleine Kränze, damit die Hacken hohl liegen und nicht wund werden. Gummisachen wie Unterlegestoffe, Luft- und Wasserkissen dürfen nie direkt an den Körper des Kranken herankommen, es muß immer ein Wäschestück dazwischen liegen. Bei dem auf einem Wasserkissen liegenden Schwerkranken muß man sehr vorsichtig beim Reichen des Beckens sein; man drücke vorher das Wasserkissen mit der Hand herunter und achte darauf, daß das Becken geradesteht und nicht umkippen kann. In der Mitte der Matratze lege man quer herüber eine wasserdichte Unterlage und darüber quer gespannt ein Laken (Stecklaken), damit bei etwaigem Durchnässen die Matratze und das große Laken geschützt sind. Beides muß glatt liegen und trocken sein.

(Fortsetzung folgt) E. Jünemann

Die Seestraßenordnung und andere seerechtliche Vorschriften in der Praxis

von Budde/Koch

Diese 16. erweiterte Auflage, 488 Seiten und ein Nachtrag kostet illustriert und in Ganzleinen gebunden 36,60 DM und ist durch die Firma Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg 11, Beim alten Waisenhause 1, zu beziehen.

Der „Budde/Koch", der jetzt in der 16. Auflage vorliegt, gehört zu den unentbehrlichen Handbüchern für den nautischen Schiffsoffizier, sei es als Lehrbuch während des Besuchs der Seefahrtschule oder sei es als Nachschlagewerk auf der Brücke. Auch in den Reedereikontoren hat sich der „Budde/Koch" als ein Handbuch erwiesen, zu dem man immer wieder greift, um in Zweifelsfällen Fragen hinsichtlich der gesetzlichen Vorschriften über Führung des Schiffstagebuchs, Verklarung, Behörden, Schiffspapiere, Abfertigung usw. zu klären.

In der vorliegenden Auflage ist der „Budde/Koch" wieder auf den neuesten Stand gebracht worden. Erweitert wurde insbesondere der Abschnitt VII „Einklarieren und Ausklarieren, Abfertigung der Schiffe" durch die Aufnahme des Zollgesetzes und der Allgemeinen Zollordnung, deren Kenntnis für die reibungslose Zollabfertigung eines Schiffes Voraussetzung ist.

Weyers Flottentaschenbuch, 46. Jahrgang

Durch seine Aktualität und unbedingte Zuverlässigkeit hat Weyers Flottentaschenbuch im Laufe der Jahrzehnte seines Erscheinens sehr viel Freunde in der ganzen Welt gewonnen.

Die Seekriegsflotten der Welt sind von Jahr zu Jahr durch die unaufhaltsam technische Fortentwicklung und Verfeinerung ständigen Änderungen unterworfen, sowohl hinsichtlich der Schiffstypen als auch der Ausrüstung und Bewaffnung.

Das Taschenbuch wurde bis zur Drucklegung laufend verbessert, so daß auch dieser neue Jahrgang wiederum ein aktuelles und unentbehrliches Hilfsmittel für jeden der sich über Seekriegsführung und Seekriegsmittel unterrichten will, darstellt.

Chris McManus: **„Kapitän Whisky Johnny"** ist gewissermaßen ein Kriminalroman der Seefahrt, den Ludwig Dinklage übersetzt hat. Kapitän John Coulson, den man wegen eines unaufgeklärten Schiffsverlustes in ostasiatischen Gewässern in der Seefahrt kaltgestellt und der sich daraufhin dem Trunk ergeben hatte, wird von einem zwielichtigen Mann dazu überredet, einen alten Bagger von England nach Formosa zu bringen. Es geht hochdramatisch her auf dieser Reise, nicht nur im Kampf gegen Wind und See, auch um geheimnisvolle politische Auseinandersetzungen. Ein „Krimsche" also, der von der ersten bis zur letzten Seite mit Spannung geladen ist. (Wilhelm Köhler Verlag, Minden/Westf., Ganzleinen, 222 Seiten, DM 8,50.)

„Eine fast mystische Faszination geht vom Schiff aus — ungebrochen durch den Gang der Zeiten bis heute", sagt der Reeder Helms, Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, im Vorwort zu dem Prachtwerk **„Die Schiffe der Völker"** von Paul Lächler und Hans Wirz. „In diesem Buch wird versucht", heißt es weiter, „die Magie des seelisch-geistigen Urbildes, den Zauber der Gestalt und die praktische Ergriffenheit des Schiffes zu vereinen. Es erstrebt eine Gesamtschau, die die Innenwelt, die Außenwelt und die Umwelt in Raum und Zeit umfaßt, so daß sich die Geschichte der Menschheit darin spiegelt und das Ding Schiff zum Gleichnis der Welt wird." Kulturgeschichte, Psychologie, Völker- und Religionenkunde, alte und moderne Kunst sind der Inhalt. Dieses hervorragende Werkt steht unter dem Patronat der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. (Walter Verlag, Olten und Freiburg, 640 Seiten, 600 Bilder in Tiefdruck, zahlreiche Farbtafeln, Karten und Zeichnungen, Ganzleinen, DM 145,—.)

Seefahrtswörterbuch, Dictionary of nautical Terms, deutsch-englisch, englisch-deutsch, von Kapitän zur See a. D. Werner Dietel, Dünndruckpapier, 1024 Seiten, Leinen gebunden DM 78,—, broschiert DM 74,—, im I. F. Lehmanns-Verlag, München.

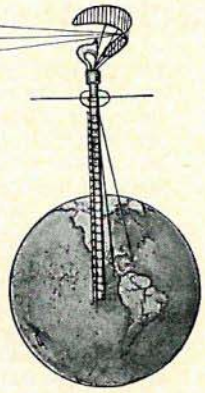
Dieses Werk enthält ca. 36 000 zweisprachige Angaben aus allen Gebieten der zivilen und militärischen Seefahrt mit ihren vielseitigen Zweigen, wobei auch die Landorganisationen inbegriffen sind. Es dürfte eine einmalige Sammlung aller Wörter, Fachausdrücke und Redewendungen der Seemannssprache darstellen. Die Zahl von 36 000 Ausdrücken ist an sich schon überzeugender Beweis dafür, daß hier ein Wörterbuch vorliegt, das den gesamten maritimen Bereich vollkommen erfaßt. Der Wert für die Praxis an Bord, in den Häfen, Kontoren und Schulen dürfte auf der Hand liegen. Auch für die privaten Liebhaber angloamerikanischer Seefahrtsliteratur wird es nicht nur eine wertvolle Hilfe sein, sondern sehr bald unentbehrlich werden. hs

Janssen-Lange: **„Handbuch der Schiffahrtskunde",** 594 Seiten mit zahlreichen Tafeln, Tabellen und Abbildungen, Plastikeinband, im Artur Geist Verlag, Bremen, DM 38,80.

Diese fünfte Neuauflage des bewährten Lehrbuches für Schiffer und Steuerleute auf kleiner Fahrt erschien kürzlich in modernisierter Umgestaltung. Consol, Decca, Loran, Radar sowie Kreiselkompaß, Echolot und Staudruckmesser wurden neu aufgenommen. Das Kapitel Seemannschaft wurde um Stabilität kleiner Schiffe, das Manövrieren auf See und im Hafen, Feuerbekämpfung, Fischereiseemannschaft und Motorenkunde erweitert. Neuaufnahmen und Erweiterungen passen sich gut ein in den pädagogischen Stil, der das Wesentliche anschaulich und klar darstellt. Nicht nur zum Lernen auf der Schule eignet sich dieses Buch, sondern auch hervorragend zum Selbststudium. hs

Seefahrtskalender: Dekorative maritime Fotos, humorvoll zeichnerisch glossiert, das bringt uns wieder der neue Seefahrtsabreißkalender 1964, der See-Berufsgenossenschaft. Ein praktischer Schmuck für jedes Kammerschott. hs

KAMERADSCHAFT MACHT BORDKLIMA



Dieses Klima ist nicht abhängig von den Tropen und auch nicht von der Arktis. Auch Laderaum- oder sonstige Klimatologen können daran nichts drehen. Doch gutes Bordklima überwindet Sonnenhitze und Eiseskälte, und schlechtes Bordklima ist schlechter, als das schlechteste Wetter.

In ihrer Oktober-Ausgabe hatte „Kehrwieder" ihre Leser gefragt: „Wie wünscht man sich an Bord Nachwuchswerbung?" Verblüffend war dabei zweierlei: Erstens die unerwartete Flut der Antworten, und zweitens ihr Grundtenor. Er lautete: Die zugkräftigste Werbung sind anständige Verhältnisse an Bord. Sehr aufschlußreich war auch, daß in den Zuschriften so gut wie nichts von sozialen Forderungen erwähnt wurde, um so mehr aber davon, daß es die menschlichen Verhältnisse an Bord sind, die diesen an sich schönen Beruf lieben oder hassen lassen.

Menschliche Verhältnisse an Bord, das ist das, was man heute mit Bordklima bezeichnet. Seitdem man erkannt hat, daß hinter jeder Leistung, sei es in der Produktion, in der Dienstleistung, in der Verwaltung oder im Verkauf, der Mensch steht, seitdem man erkannt hat, in welch hohem Maße der Erfolg allen wirtschaftlichen Bemühens trotz fortschreitender Technisierung und Automation vom Menschen abhängt, ging man dazu über, nicht nur die Maschinen zu ölen, sondern sich auch um den Menschen im Arbeitsprozeß zu kümmern. Die Maschinen waren hinlänglich bekannt, das Zusammenwirken ihrer Teile zu einem bestimmten Zweck hochentwickelt, ihre Wartung und sachgemäße Bedienung und Pflege sind zur Selbstverständlichkeit geworden. Fehlerquellen in der Technik waren übersehbar, reparierbar. Maschinen konnten und können weitgehend vervollkommnet werden. Trotzdem war noch Sand im Getriebe. Trotzdem traten noch Fehler und Fehlleistungen auf. Die Maschine war nicht verantwortlich dafür. Die Fehlerquelle war der Mensch. Man entdeckte ihn neu. Man setzte Mediziner, Psychologen, Anthropologen und die modernsten Wissenschaftler, die Kybernetiker, auf ihn an. Besonders Letztere gaben den Impuls, daß das Studium der Menschen zum Studium der Beziehungen zwischen ihnen führte. Denn Kybernetik befaßt sich mit jenen Gesetzen, die die Verknüpfungsweisen zwischen Elementen oder Systemen regeln, und zwar nicht nur in technischen, sondern auch in biologischen und menschlichen Bereichen. Kybernetik befaßt sich weniger mit Substanzen, mit Kräften oder mit den Dingen an sich. Sie will vielmehr erforschen, wie alles aufeinander wirkt, voneinander abhängig ist, und welche bisher geheimnisvollen Beziehungen alles miteinander verknüpfen. Es entstand so etwas wie eine moderne Lehre eben der menschlichen Beziehungen. „Teamwork", „public und human relations", „Menschenführung", und als Folge aller solchen menschlichen Beziehungen lernten wir das Betriebsklima als neuen Begriff kennen.

Auf den ersten Blick läßt es sich sehr einfach sagen, was für ein gutes Betriebsklima an Bord notwendig ist: Gute Kameradschaft und vernünftige Führung.

Welche komplizierte Vielfalt sich aber hinter dieser lapidaren Forderung verbirgt, wird sofort klar, wenn man sich vergegenwärtigt, daß es sich bei der Befolgung dieser Forderung um die kompliziertesten und hochentwickeltsten Wesen handelt, die wir kennen, nämlich um die Menschen und um ihre Gemeinschaften. Genauer gesagt, und damit noch komplizierter, handelt es sich um die sehr mannigfaltigen und diffizilen Beziehungen zwischen den Menschen, noch präziser: um Kameradschaft und Führung und ihre Wechselwirkungen. Die Frage nach dem Bordklima wird auch nicht einfacher, wenn man berücksichtigt, daß es die Beziehungen zwischen Männern auf engstem schwimmenden Raum betrifft, die auf das Kontrastventil des Privatlebens verzichten müssen.

Wer schnell mit Idealen bei der Hand ist, könnte nun gleich mit der abgedroschenen Formulierung kommen: Jeder muß eben alles tun, um kameradschaftliche Solidarität zu bewirken, zu erhalten und zu pflegen. „Jeder", das fängt beim Reeder und seinem Kontorpersonal an und hört beim untersten Borddienstgrad auf. „Alles", das ist sehr viel und nichts. Damit wäre also soviel gesagt, daß keiner mehr etwas daraus entnehmen kann.

Bevor wir uns etwas mehr Mühe um das Wesen des Bordklimas geben, müssen wir uns zunächst einmal von verhätschelten Vorstellungen freimachen. Bordklima ist ganz und gar kein technischer Begriff, auch durchaus nicht in erster Linie ein sozialer. Bordklima läßt sich nicht herstellen wie frische Brötchen oder Umdrehungszahlen, Bordklima läßt sich auch nicht organisieren durch Gesetze, Tarife, Maßnahmen, Anweisungen oder Befehle. Allen diesen nur sehr bedingt erfolgversprechenden Dingen fehlt eines, alle diese Ergebnisse aus materiell zweckbedingtem Denken sind unvollständig: Ihnen fehlt und sie lassen unberücksichtigt die Seele und das Gefühl.

Auf sie aber kommt es an bei der Bemühung um gute menschliche Beziehungen. Seele und Gefühl aber lassen sich weder an- noch abstellen. Sie sind das widerstrebendste und ungeeignetste Objekt für Maßnahmen, Verordnungen, Befehle und Einrichtungen. Seele und Gefühl bedürfen einer übergeordneten geistigen Kraft. Als Hinweis diene hier ein Zitat aus „Das Beste aus Readers Digest", Okt. 63, unter der Überschrift: „Quo vadis": „Die Religion ist das einzige Heilmittel gegen jenes Gefühl der Leere, das heute so viele in sich spüren. Religion bringt nicht nur seelischen Gewinn, sondern wirkt auch Wunder in den Beziehungen von Mensch zu Mensch." Wer konnte besonders zu Weihnachten auf See fröhlich sein, nur weil der Kalender den 24. Dezember zeigte, und weil es Gänsebraten gab? Es sei also noch einmal herausgestellt: Um was es beim Bordklima geht, ist die menschliche Seele und ihre Ausdrucksform, die menschlichen Gefühle.

So subtil und materielos wie Gefühl und Seele, deren Verfassungen und Regungen das Bordklima bestimmen, sind, so abstrakt und differenziert sind auch die Komponenten, die diese Verfassungen und Regungen beeinflussen. Es sind nämlich vornehmlich Persönlichkeiten und ihre Charaktere und Typen: Die des Reeders, des Kontorpersonals, der Vorgesetzten an Bord und jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes. Hinzu kommt, und das ist das Wesentliche am Bordklima, die ganze Skala der Abstufungen, der Verhältnisse und Beziehungen dieser Persönlichkeiten untereinander. Ein Kapitän steht ja zu einem Leichtmatrosen schon dienstlich und bordhierarchisch in einem anderen Verhältnis, als beispielsweise der Zweite Offizier zum Zweiten Ingenieur. Um welche derartigen Verhältnisse es sich immer handelt, die menschlichen Beziehungen zwischen ihnen können alle Grade zwischen sehr gut und miserabel aufweisen. Als weitere Komponenten, die Seele und Gefühl der Menschen an Bord und damit das Klima, in dem sie leben, beeinflussen, kommen hinzu: Arbeitsintensität, Rhythmus zwischen Freizeit und Arbeitszeit, Reisegebiet, Reisedauer, Entfernung von der Heimat, Urlaubsregelung und Arbeitsorganisation. Sehr wichtig ist auch, ob eine Besatzung möglichst lange zusammenbleibt oder ob sie oft auseinandergerissen oder neu zusammengestellt wird. Alle diese Dinge, nämlich Charakter und Typ derjenigen, mit denen wir es im Beruf und an Bord zu tun haben, und die äußeren Umstände, unter denen die Reisen ablaufen und aufeinanderfolgen, sind für den einzelnen mehr oder weniger zufällig. Sie sind seinem Einfluß entzogen. Er muß einfach damit fertigwerden.

Wenn ich also doch nichts daran ändern kann, wie mein Reeder, die auf dem Kontor, die Vorgesetzten, Kollegen und Kameraden an Bord sind, wenn ich nichts zu sagen habe über Reiseroute und -Dauer und nichts über die Arbeitsorganisation an Bord, und wenn ich den Urlaub doch immer nehmen muß, wenn es dem Kontor paßt, was soll ich dann noch am Borudklima tun? Diese resignierte Frage ist durchaus berechtigt, denn sie zeigt in aller Deutlichkeit, welche ungeheuer wichtige Bedeutung aus diesen Gründen gerade dem einzelnen zukommt, wenn er das Bordklima dennoch beeinflussen will. Er ist der einzige, der Möglichkeit und Freiheit besitzt, trotz dieser obwaltenden Umstände das Bordklima maßgebend zu beeinflussen. Es handelt sich ja nicht so sehr um wirtschaftliche, technische oder wetterbedingte Zustände, es handelt sich nicht so sehr um einfach hinzunehmende Charaktere oder um konservative oder fortschrittliche Ordnungen, sondern es handelt sich beim Bordklima in erster Linie um die Beziehungen, die die Menschen an Bord untereinander haben. Und erst dann handelt es sich darum, welche Einstellung eine Besatzung zu den gegebenen Verhältnissen einnimmt. Beziehungen unter Menschen aber sind immer und unter allen Umständen von jedem einzelnen beeinflußbar, von seinem Verhalten abhängig.

Halten wir also fest: Weil das Bordklima aus der menschlichen Beziehung erwächst, wird es in erster Linie bestimmt durch das Gefühl, für dieses Bordklima selbst maßgeblich verantwortlich zu sein.

Im Hinblick auf diese Tatsache ist grundlegend wichtig:

Miteinander sprechen

Die nur dem Menschen eigene Sprache als Mittel der Verständigung — und auf Verständigung kommt es ja bei aller gegebenen Gegensätzlichkeit im menschlichen Leben immer an —, die Sprache als Möglichkeit, sich gegenseitig heilsam den Magen sauberzumachen oder sich Lasten von der Seele zu reden, sie kommt einem elementaren Bedürfnis nach, dem Bedürfnis, sich mitzuteilen. Diese Sprache in Verbindung mit Gesichtsausdruck, Blicken und Gesten, in Verbindung mit dem Tonfall, der bekanntlich die Musik macht, sie und ihr ausgiebiger Gebrauch, ist das A und O des Bordklimas. Der Alte, der nur noch schriftlich mit

SPORT AN BORD

Die roten Teufel vom F.C. „Cap Delgado"

Nach längerer Pause begannen wir wieder mit unserem Ausgleichssport, dem Fußball.
In Auckland, N.Z., traten wir am 29. 6. 63 gegen das englische Passagierschiff *„Oriana"* an. Die Engländer legten sofort bei Spielbeginn ein scharfes Tempo vor. Aber siehe da, unser Mittelstürmer fand eine Lücke im gegnerischen Strafraum und schoß unhaltbar zum 1:0 ein. Nach dem Wechsel zeigten sich bei uns starke Konditionsschwächen, die von den Engländern ausgenutzt wurden. Sie schossen nun aus allen Rohren, und zum Schluß stand es 5:2 für die „Oriana".

Am 3. 7. 63 traten wir wieder in Auckland gegen das Kompanieschiff *„Cap Palmas"* an. Diese Begegnung fand bei strömendem Regen statt, der wohl auch unser ganzes Spielkonzept aufweichte, denn wir kamen gegen diesen Gegner gar nicht aus der Verteidigung heraus. Wieder mußten wir zusehen, wie der Gegner die Tore schoß, und so stand es am Schluß „nur" 4:1. An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal besonders beim Schiedsrichter Funkoffz. Gosch, bedanken, der sich ohne Zögern in den Regen stellte, um dieses Spiel zu leiten.

Unser nächstes Spiel startete am 15. 7. 63 in Lyttelton gegen die Mannschaft des engl. Kombischiffes *„Rangitoto"*. Die Rangitotoleute spielten einen gekonnten, fairen Fußball, konnten aber gegen das 1:0, das unser Mittelstürmer nach einer herrlichen Vorlage aus der Abwehr erzielte, nichts unternehmen. Bald darauf konnten sie jedoch durch einen Elfmeter ausgleichen. Damit ging es in die Pause. In der zweiten Halbzeit rissen wir das Spielgeschehen an uns und drängten die Engländer völlig in die Defensive. Die Hintermannschaft rückte weit auf und servierte unserem Sturm Musterpässe, die dann auch noch zu zwei Toren führten.

Am 6, 10. 63 traten wir mit einer neuaufgestellten Mannschaft abermals in Auckland, N.Z., gegen die Mannen des engl. MS *„Antrim"* an. Erstmals erschienen wir in den neuen, roten Trikots, einem Geschenk unserer Reederei. Vielleicht wollten wir zeigen, daß wir auch in einheitlicher Kleidung noch spielen konnten? Jedenfalls gelang uns einfach alles; die Hintermannschaft fädelte Angriff auf Angriff ein, und mit 4:1 ging es in die Halbzeit. Nach der Pause hatten die Engländer starke 10 Minuten, doch unsere Hintermannschaft wurde Herr aller Situationen. Nach den 10 Minuten drängten wir wieder stark, und 5 weitere Tore waren der Erfolg. Stolz konnten wir an Bord ein 9:2 melden.

In Wellington spielten wir am 10. 10. 63 gegen das engl. Kombischiff *„Ruahine"*. Schon von Anfang an drückte der Gegner auf unser Tor, und bald stand es auch 4:1. Den wertvollen Anschluß verpaßten wir durch einen verschossenen Elfmeter. So wunderten wir uns auch nicht weiter über das 6:3 Ergebnis beim Schlußpfiff.

Durch Vermittlung einer Tageszeitung gelang es uns, am 13. 10. 63 in *Lyttelton* gegen die dortige Stadtmannschaft anzutreten. Bei herrlichem Wetter wurde diese „internationale" Begegnung angepfiffen: eine deutsche Schiffsmannschaft gegen eine neuseeländische Landmannschaft, Schiedsrichter ein Holländer. Schon in den ersten Minuten konnten wir 1:0 in Führung gehen, bald darauf stand es durch geschicktes Zuspiel 2:0. Doch nun besannen sich die Gastgeber, und mit unserer Überlegenheit war es vorbei.

Angriff auf Angriff rollte gegen unser Tor und wir hatten Mühe, mit einem 3:2-Vorsprung die zweite Halbzeit beginnen zu können. Leider fiel unser zweifacher Torschütze aus und ein Ersatzspieler kam auf das Feld. Bald stand es 3:3, doch dann lief unser Spiel wieder, und noch 10 Minuten vor Schluß lagen wir 6:3 in Führung. Diese Führung wirkte sich sehr unvorteilhaft aus, denn nun wurden wir leichtsinnig und konnten froh sein, noch ein 6:6 retten zu können.

Für den Abend luden wir den Gegner zu einer kleinen Feier zu uns an Bord ein und es wurde viel erzählt, gelacht und gesungen. Wir hatten einen sympathischen Gegner gefunden, der sich sofort für die nächste Reise ein neues Spiel erbat.

In Dunedin traten wir am 20. 10. 63 gegen das niederl. MS *„Karimun"* an. Diesmal hatten wir einen leichten Gegner und wechselten mit 2:0 für uns die Seiten. Trotz klarer Überlegenheit konnten unsere Stürmer nur noch ein Tor erzielen. Kurz vor Schluß gelang den Holländern noch der Ehrentreffer.

Am 5. 12. 63 spielten wir in New York gegen die Mannschaft des deutschen MS *„Scheersberg"*. Durch schnelle Spielzüge konnten wir in Führung gehen, doch durch gefährliche Steilvorlagen kam der Gegner bald zum Ausgleich. Auch diesmal enttäuschten unsere Stürmer, und beim Stande von 2:1 gingen wir in die Halbzeit. Trotz Lagebesprechung konnten wir kein Tor mehr schießen, mußten dagegen noch ein Gegentor hinnehmen. Auch in diesem Spiel wurde wieder ein Elfmeter von uns verschossen. Das Spiel endete 2:2.

Im Namen der Mannschaft danken wir den einzelnen Ressortchefs, die es uns ermöglichten, mit voller Mannschaft zu jedem Spiel zu erscheinen. Ebenso danken wir den Kameraden, die es für selbstverständlich hielten, die Wache für einen „Aktiven" zu übernehmen.

Mit sportlichen Grüßen
F. C. Cap Delgado

MS „Steintor" ohne Tradition aber mit Talent

Nach etlichen Trainingsspielen (um die Spreu vom Weizen zu trennen), auf Kaianlagen und in der Luke, auf Marktplätzen und Güterbahnhöfen, gelang es uns in Kanada, einen Gegner zu finden.

Das Kompagnieschiff MS *„Carl Fisser"*, ausgerüstet mit sehr guten Referenzen, wollte einen neuen Sieg an seine Fahnen heften. Es mißlang ihnen. Wir, eine Mannschaft ohne Tradition, lediglich mit einem gesunden Siegeswillen und etwas angeborenem Talent, siegten mit 6:0. Besonderer Dank gebührt hier dem Seemannspfarrer, welcher uns Ball, Trikots, Stiefel, Platz und sogar Zuschauer zur Verfügung stellte.

Im nächsten Hafen trafen wir auf die Mannschaft des norwegischen 30 000 t Frachters *„Tainwood"*. Wir traten zwar aufgrund unseres ersten Erfolges mit einigem Selbstvertrauen auf, besagtes Selbstvertrauen schwand aber, als die Fjordbewohner auf den Plan traten. Ganz in nagelneuen Dreß und gleichfarbige Stiefel gehüllt, nahmen sie uns doch etwas den Wind aus den Segeln. Nun hat Gottfried Keller zwar gesagt „Kleider machen Leute", nicht aber „Dreß machen Fußballer". Dies bewahrheitete sich. Während wir gegen unseren ersten Gegner nur mit „i" spielten (sprich angeborenes Talent), so kam jetzt das Tüpfelchen hinzu, nämlich ein gewisser Hauch von spielerischer Reife. Kurz gesagt: Wir siegten 11:1. Es war ein sehr faires Spiel. Unser Gegner kämpfte

Kameradschaft macht Bordklima

seinem Ersten verkehrt, ist genauso unerträglich wie lächerlich. „Sie sprechen nicht mehr miteinander", das ist der schlimmste Ausdruck für ein Zerwürfnis. Wer aber auch und gerade bei auftretenden Spannungen entschlossen ist, freimütig darüber zu sprechen, der erfüllt die erste Bedingung der Bordklimatologie.

Informieren

Auch zum Informieren ist die Sprache das beste Mittel. Und Information ist eine weitere Voraussetzung für gutes Bordklima. Jeder hat schon am eigenen Leibe erfahren, wie es ihn wurmt, wenn er nicht rechtzeitig oder unvollständig oder falsch informiert wird. Es ist für jedermann demütigend, Dinge tun zu müssen, ohne zu wissen, warum. Und ausgesprochen böses Blut erweckt es, wenn festzustellen ist, daß Absicht dahintersteckt, böse Absicht, die Absicht, dumm zu halten. Das ist der Todfeind jeder Arbeitslust. Wie soll die Maschine klar sein, wenn die Auslaufuhrzeit bis zuletzt Brückengeheimnis bleibt? Die Führung, die leitenden Herren an Bord, die Vorgesetzten sollten sich immer fragen: Über w a s muß ich informieren? Antwort: Über möglichst viel, damit alle das Gefühl haben, am Gelingen des ganzen Vorhabens beteiligt zu sein. Sie sollten sich weiter fragen, w i e sie informieren. Das muß rechtzeitig erfolgen und genau, eindeutig und vollständig. Beachtet werden muß auch, w e r zu informieren ist und in welcher R e i h e n f o l g e. Kein Ladungsoffizier freut sich, vom Leichtmatrosen zu erfahren, was in welche Luken genommen werden soll. So, wie Wissen Macht ist, so ist der Erhalt einer Information Vertrauens- und damit Ehrensache, sie vorzuenthalten, Erniedrigung.

(Fortsetzung folgt)

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN?
● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!
● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

Minikay

hält bereits die Kühlraumisolierungen auf mehr als 600 Schiffen trocken und schützt wertvolles Kühlgut vor Verderb.

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon-Sammel-Nr. 471827

tapfer, trotz Schmähruf e seiner Schlachtenbummler, bis zum Ende.

Zwei Monate später, in Bordeaux, wurden wir von dem schwedischen Frachter *„Silken"* herausgefordert. Diese Elf trat in internationaler Besetzung an. Vertreter aus den Fußballhochburgen Europas — es sei da genannt Ungarn, Spanien, Italien und England — bildeten den Stamm dieser Mannschaft. Wir selbst waren in einer wenig beneidenswerten Lage, denn 6 Mann unserer Elf waren dem Rufe der Heimat gefolgt und mußten ersetzt werden. Ob es 100prozentig gelang, steht noch offen, denn trotz unseres Sieges von 4:3, Halbzeit 4:1, konnte man sich kein Bild von der Qualität des Einzelnen machen. Der Platz ließ (üppige Vegetation) kein gutes Spiel zu.

Ein Spiel in Australien scheiterte einmal am Desinteresse des Seemannspfarrers aber auch nicht zuletzt an den Bikinis der Badenixen, welche eigenartig magnetisch auf etliche unserer Kämpfer wirkten.

Zum Schluß möchte ich an dieser Stelle im Namen der Elf unserer Schiffsleitung Dank sagen für ihr Verständnis und ihr großes Interesse, welches sie uns entgegengebracht hat.

gez. Becker
3. Ing.
Sportwart

Und so spielten sie durch Vermittlung des Deutschen Seemannsheimes in Rotterdam:

September

Bilbao — Carmania (engl.)	1 : 13
Freiburg — Cap San Marco	2 : 2
Bilbao — Schippers (holl.)	2 : 7
Nürnberg — Naumburg	3 : 3
Montan — Madra (engl.)	3 : 2
Montan — Strinda (norw.)	0 : 4

Oktober

Dresden — Procyon	4 : 2
Dresden — Hamburg	6 : 4
Solingen (A) — Solingen (B)	4 : 2
Langelsheim — Sabine Howaldt	2 : 1
Neckarstein — Langelsheim	4 : 2
Tenerife — Cap San Antonio	2 : 1
Flamingo — Thälmann Pionier	2 : 7
Christoffer Oldendorff — Buchenstein	5 : 3
Aquila — Tinnum	5 : 0
Odenwald — Heidelberg	3 : 2
Karl-Marx-Stadt — Ceuta	3 : 1
Sabratha — Stolzenfels	12 : 2
Karl-Marx-Stadt — Thälmann Pionier	2 : 2
Sabratha — Württemberg	8 : 4
Spreewald (A) — Spreewald (B)	0 : 0

November

Urundi — Ursula Rickmers	8 : 1
Heddernheim (A) — Heddernheim (B)	4 : 2
Bärenfels — Carmania (engl.)	1 : 7
Odenwald — Schippers (holl.)	2 : 6
Eckenheim — Breitenstein	3 : 3
Nereus — Etha Rickmers	3 : 2
Christ. Oldendorff — Trinidad (norw.)	2 : 1
Mieke Legenhausen — Ceuta	4 : 1
Dora Fritzen — Praunheim	4 : 2
Karroo — Schwabenstein	4 : 0
Ankara — Gulfscott (engl.)	0 : 0

Dezember

Iserlohn — Ankara	1 : 0
Pacific — Bernhard Howaldt	2 : 2
Transvaal — Uhenfels	2 : 2

Fahrensleute schreiben für Fahrensleute

Erzwiegen und Kriegspielen in Massaua

Vom 10.—16. November luden wir mit der „Wartenfels" unter primitivsten Umständen 3500 t Manganerz in Massaua, der heißesten Stadt der Welt. An der kurzen, ins Meer hinausgebauten Pier, lag uns gegenüber der Stolz Kaiser Haile Selassis, der Zerstörer „Äthiopia". An der gleich vor der Pier gelegenen Erzhalde haben wir 2 Offiziersanwärter in 12-Stunden-Schichten das Erz „lorenweise" abgewogen.

Es war am Abend des 3. Tages, als plötzlich die Beleuchtung an der Erzhalde ausfiel (abgeschaltet, wie sich später herausstellte). Verärgert über die Störung im Ladebetrieb montierte mein Kamerad unseren Brückenscheinwerfer in die Nock. Unsere hoch über der Back (also beinah' über der Erzhalde) aufragende Hansabrücke erwies sich mal wieder als vorteilhaft.

Aber plötzlich hatte ich das Gefühl, mein Schweiß erstarre zu Eis. Vom Erzhaufen herunter, aus Gräben und hinter Hütten hervor, sprangen wohl 40—50 kriegsmäßig ausgerüstete Soldaten. Im Nu waren wir umzingelt und ich sah in den drohend auf mich gerichteten Lauf einer M.P. Meine etwa 150 Erzschaufler drängten sich in einer Mulde zusammen wie eine Herde Kühe im Gewitter. Ich stand erstarrt hinter meiner Waage und beobachtete, wie der Großteil der Soldaten auf den Zerstörer zuschlich.

Schließlich wurde es mir zu dumm. Ich ließ meine Taschenlampe aufleuchten und fauchte meinen Beschützer an: „What's the matter here?" „Just keep quiet, we are having manoeuvre!" war die kurze Antwort. Aber gerade in diesem Moment schaltete mein ahnungsloser Kollege an Bord den Scheinwerfer ein. Die Erzhalde erstrahte in hellem Licht wie eine Opernbühne. Verblüfft starrten mein Beschützer und seine Helden in den Scheinwerfer. Ich sah Gesichter wie bei Buben, die man beim Äpfelklauen erwischt hat. Dann erscholl ein kurzes Kommando, und so schnell wie er gekommen war, war der ganze Spuk wieder vorbei.

Die Wachen des Zerstörers auf der Back und an der Gangway hatten natürlich nicht das geringste bemerkt. Erst als ich rüberging und dem Wachhabenden vom Vorfall erzählte, schickten sie schnell einen Suchtrupp los, der dann auch noch die Hecklichter der abfahrenden Mannschaftswagen gesehen haben soll.
Ich aber konnte stolz in mein Tagebuch schreiben: Scheinangriff auf Zerstörer „Äthiopia" von der „Wartenfels" erfolgreich abgewehrt.

Offiziersanwärter Ingo Lange

Brief an die Binnenländer

Montreal, 7. 12. 1963

Sehr geehrte Herren!

Auch wir von der MS „Transcanada", Matrosen und Junggrade im Decksdienst, sind eifrige Leser Ihrer Zeitschrift „Kehrwieder". Erst kürzlich bekamen wir eine Ausgabe des Mai-1963-Nr. 5-Exemplars in die Hand, wo Sie das Thema: „Ist Matrose ein Beruf?" behandelten. Hierzu möchten wir allen Landratten und solchen, die es nicht begreifen können, daß Matrose ein Beruf ist, folgendes sagen:

Wir sind keine Gelegenheitsarbeiter und unsere Arbeit kann auch nicht von solchen ausgeführt werden.

Ebenso fragen wir die Leute an Land: Wodurch kommt es, daß

sie Zigaretten ausländischen Fabrikats rauchen?,

sie ausländische Wagen fahren?,

sie ausländische Spirituosen trinken?,

sie Präzisionsmaschinen ausländischer Herkunft bedienen?,

sie Brot essen (Getreidefahrt)?,

sie immer genügend Holz zum Bauen haben?,

sie Kaffee trinken?,

sie Tee trinken?.

Es geschieht dadurch, daß

die Matrosen das Schiff in das Bestimmungsland steuern,

die Laderäume und das Ladegeschirr instandhalten,

das Schiff instandhalten und vieles mehr.

Wer wird bei Sturm nachts aus den Kojen geholt, um die Ladung an Deck und in den Luken zu laschen?

Wer wird nachts aus den Kojen geholt, um das Schiff an der Pier festzumachen?

Wer steht 24 Stunden und länger in den Schleusen der Großen Seen ohne Schlaf, um das Schiff bei Sonne und Regen, Sturm und Eis und Kälte durch die Schleusen zu fahren?

Auf diese Fragen und noch mehr gibt es nur **eine** Antwort:

- Die Matrosen und was aus ihnen später wird bei Fleiß und Lerneifer: die Steuerleute und Kapitäne.

Wir möchten nur hoffen, daß dieses den Leuten an Land einmal klargemacht wird.

Es grüßen nun herzlich die Matrosen, Steuerleute und Junggrade im Decksdienst des MS „Transcanada" aus dem kalten Kanada.

Auflösung von Seite 14

Gewußt — wann oder wie lang

Senkrecht: 1. = 1852, 2. = 1643, 3. =1829, 4. = 1597, 5. = 1254, 6. = 1580, 7. = 1513, 8. = 1721, 9. = 1498, 10. = 1492, 11. = 1903, 12. = 1818, 13. = 1620.
Waagerecht: 14. = 1000, 1. = 1913, 15. = 1896, 16. = 1850, 17. = 1929, 18. = 1897, 19. = 1253, 20. = 1401, 21. = 1446, 22. = 1832, 23. = 1914, 24. = 1707, 25. = 2500, 26. = 1831, 8. = 1825, 11. = 1486.

Fotos und Zeichnungen: Bildstelle der Rheinstahl Nordseewerke GmbH., S. 1; E. de Jong, S. 2; Globusmater, S. 3; Archiv Seefahrt-Verlag GmbH., S. 5; Archiv Seehafen-Verlag, S. 6, 8. u. 14; VW-Werk, S. 7; G. Koch, S. 8; Contipress, S. 8; J. Hamann, S. 8; Archiv Verband Deutscher Reeder, S. 8; H. v. Medvey, S. 10 u. 11; Mall, S. 12; Deike Matern, S. 13 u. 14; D. Smith, S. 15; Titel-Farbfoto: K. Dräger.

† Kropp
Beerdigungs-Büro »St. Anschar«
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN
Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß Hamburg-Süd PL-: 110

Deutsche Boots-Ausstellung Hamburg international

23.-28. Jan. 1964

Planten un Blomen · täglich 10-19 Uhr

Bundes-Fachschau des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes

Werften aus 18 Ländern zeigen: 150 Segelyachten und Segelboote, 250 Motoryachten und Motorboote, Ruder-, Angel-, Paddel-, Schlauch- und Beiboote, Bootsrümpfe und Bootsbaukästen, für die Berufsschiffahrt: Rettungsboote.

Hamburg gibt einen Überblick. Gleiche Bootstypen werden von mehreren Werften verschiedener Länder angeboten. Man kann vergleichen: Preis, Verarbeitung, Material - Holz, Kunststoff, Stahl, Aluminium.

Boots- und Schiffsmotoren: Innen- und Außenborder - was Rang und Namen hat, ist dabei!

Zubehör und Ausrüstung - ein umfassendes Angebot.

CONDOR

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

Funkenfänger und Schalldämpfer für Dieselmotoren jeder Größe
Hakenlose Bootsaufhängungen
Öl- und Wasserabscheider für Dampf, Druckluft und Gas
HEINR. WILHELM HUSS & CO. K. G.
Maschinen- und Apparatebau BREMEN · Postfach 3055 · Ruf 44 50 32

Elektrische Schiffsanlagen Neubau · Reparatur · Ausrüstung Ankerwickelei
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 691 49 52, 29 55 28

Pumpen für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

See-Ausrüstung
CARL BOLLWITT Hamburg 11,
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 343528
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Marine-Uniformen Tropenbekleidung
STEINMETZ & HEHL
HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

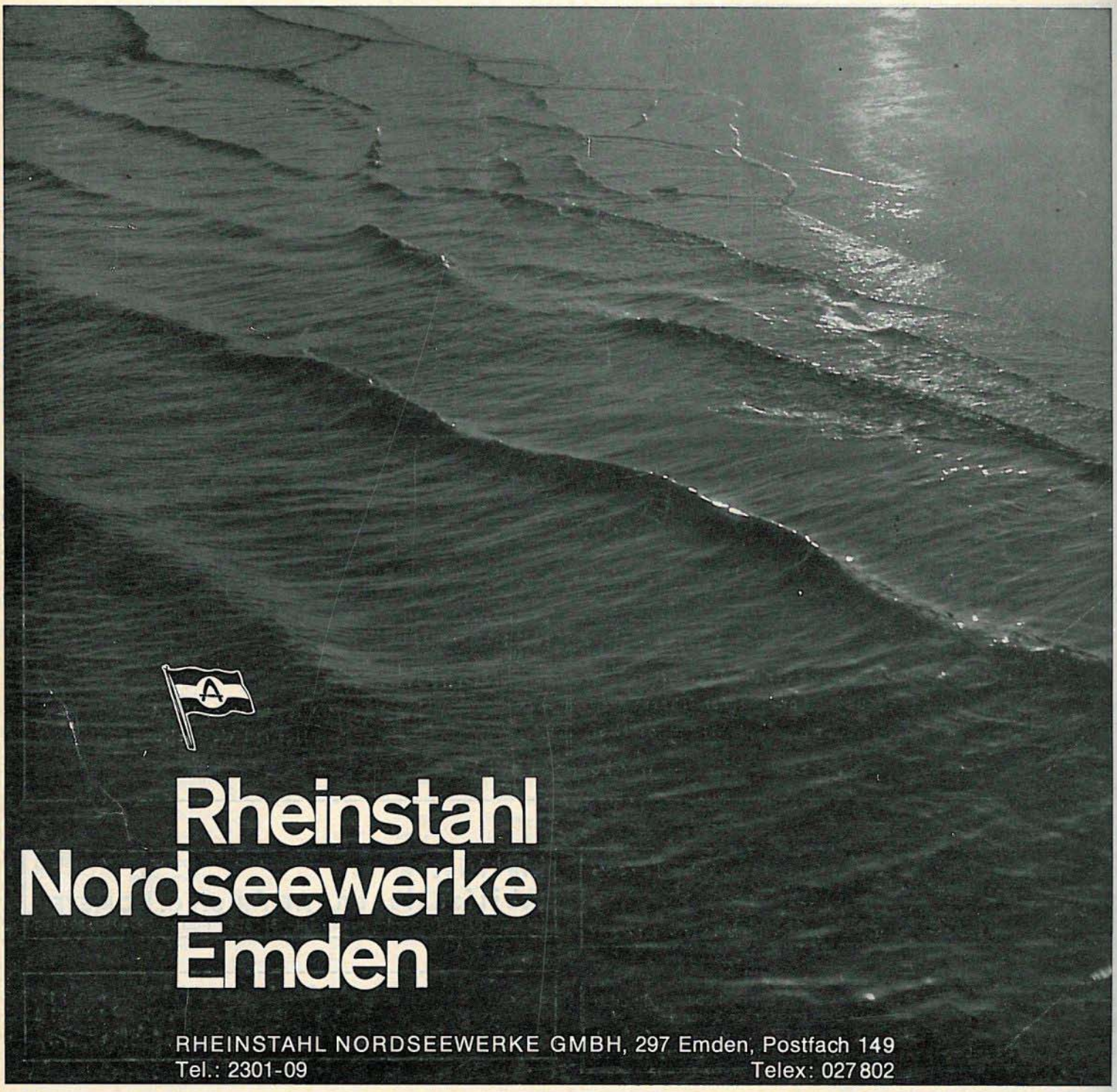
Seemannsausrüstung
Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11
Heinrich von der Aa

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

„Kehrwieder", Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Bahrenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.

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



Rheinstahl Nordseewerke Emden

RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH, 297 Emden, Postfach 149
Tel.: 2301-09 Telex: 027802

1	**Schiffbau**
2	**Schiffsreparaturen**
3	**Maschinenbau**
4	**Tankreinigungsanlage**

Hamburger Büro: **RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH,**
2 Hamburg-Rahlstedt. Pidder-Lüng-Weg 5 · Tel.: 67 67 01 · Telex: 021 2663