Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

# Kehrwieder

*Aus dem Inhalt:*

Küste, Seeschiffahrt, EWG
Kalter Krieg und Entspannung
Zeit ist Geld
Flottenumschau
Liverpool: 1. Welthafen mit Radar
Atomfrachter in Bremerhaven und Hamburg
Landgang mit 100 Sachen
Unser Heim an Land
Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr
Atom und Blut im Patt
Schmunzelauge
Sport an Bord

Er schlägt die Brücke zur Heimat — Der Funker in seiner Station

Jahrgang 8
Juli 1964 Nr. 7

## AUTOFAHRER ACHTUNG!

Die neuartige, automatisch rechnende AUTODISTANZKARTE zeigt Ihnen jede Entfernung, von einem Ort zum andern, in genauen Straßenkilometern. Zehntausende Ortsentfernungen! Präzise, dauerhafte Ausführung, handliches Taschenformat! Für die Schweiz, Deutschland und Österreich. Ein herrliches Geschenk für jeden Autofahrer. Preis nur D-Mark 15,—, portofrei, zollfrei, gegen Vorauszahlung oder D-Mark 19,— per Postnachnahme.

**KLEIN, Steyr, Hafnerstraße 4, Österreich.**

# FIAT KLOK

Verkauf: Ballindamm 11 • Tel. 33 34 58
Reparaturwerk - Ersatzteillager:
Hamburg 39, Heidberg 39, Tel. 27 87 27

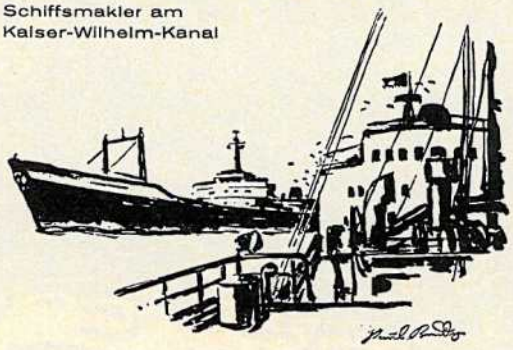
**Ständige Ausstellung von guten geprüften Gebrauchtwagen**

## SCHIFFSAUSRÜSTUNG WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

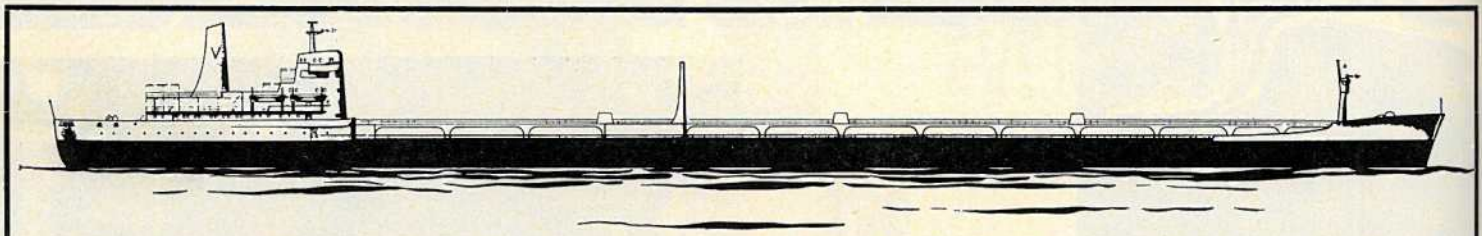
**Schiffsproviant und Fleischimport, Deck- und Maschinenstores mit den großen und sortierten Lägern am Platze bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht.**

## ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



# DEUTSCHE WERFT HAMBURG

**SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · DOCKBETRIEB**
**MODERNSTE SCHWIMMENDE TANKREINIGUNGSANLAGE**

2 HAMBURG 1 - POSTFACH 889 - FERNRUF 84 61 41 - FERNSCHREIBER 02 14981

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

**FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER**

*Über 50 Jahre begehrt und bewährt!*

**HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28**
**TELEFON: 36 58 92**

# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

**St. Pauli-Landungsbrücken 31 49 44**

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

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

# Kehrwieder

8. Jahrgang | Juli 1964 | Nr. 7

**Am Peilkompaß**

# Die EWG, unsere Seeschiffahrt und unsere Küste

## Wesertag 1964

Hatten wir in unserem letzten Peilkompaß über den Hamburger Hafen-Geburtstag berichtet, so soll diesmal der Ende Mai in Bremerhaven stattgefundene Wesertag 1964 zum Anlaß genommen werden, einige wesentliche Impulse, die von dieser für das gesamte Weser- und Küstengebiet wichtigen Veranstaltung ausgingen, festzuhalten. Beide Ereignisse waren hervorragend geeignet, den Standort zu bestimmen, an dem das Schicksal unserer Küste, unserer Schiffahrt und unserer beiden großen westlichen Häfen heute steht. Mit diesen beiden westdeutschen Häfen wirtschaftlich in Lee zu geraten und die weltweite Seefahrt vor einer sich abzeichnenden EWG-Autarkie zu schützen, das klang als ernster Grundton durch die gesamte Veranstaltung an der Weser.

Der Vizepräses der Bremer Handelskammer Konsul E. Nebelthau stellte fest, daß der wirtschaftliche Schwerpunkt unseres Vaterlandes im Westen und im Süden liegt. Die dadurch hervorgerufene Randlage der beiden großen Häfen würde bei fortschreitender Ausbildung der EWG immer stärker in Erscheinung treten. Man müßte daher nach eigenem Wirtschaftsgewicht streben. Ursprünglich sei man an Weser und Elbe mit Ländern verbunden, die nicht dem gemeinsamen Markt angehören. Anhand von alarmierenden Zahlen wies Konsul Nebelthau nach, daß unter dem Einfluß der EWG der bremische Überseehandel zugunsten des europäischen stark zurückgegangen sei. Diese Schrumpfung des Überseehandels bezeichnete der Redner für Küstenhäfen und Schiffahrt als lebensgefährlich. Die deutsche Küste müsse auf gleichmäßige Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen achten. Man beobachtete, fuhr Konsul Nebelthau fort, die protektionistischen Tendenzen innerhalb der EWG.

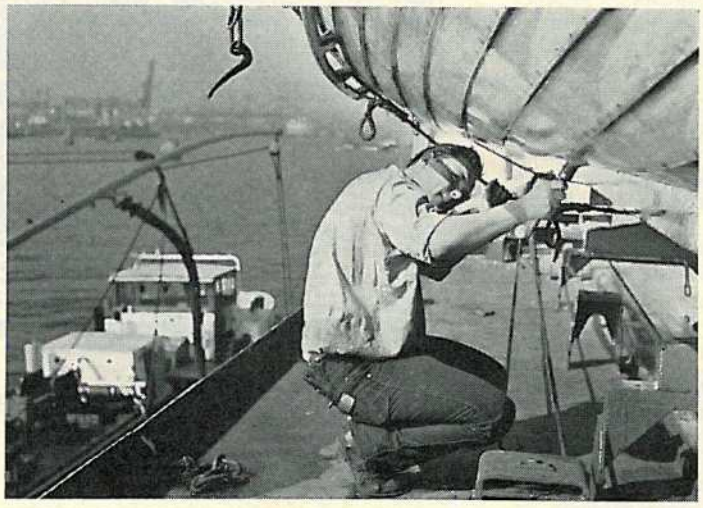
- Von der EWG müsse man erwarten, daß sie auf die verkehrswirtschaftlich enge Verflechtung der bremischen Häfen mit seinem Hinterland (Tabakverarbeitung im Lippischen und im Mindner Raum, Maschinenexport aus dem Kasseler Raum) Rücksicht nehme und die internationale Struktur der deutschen Seeschiffahrt respektiere.

Der Vorsitzende des Weserbundes e. V. Dr. Karl Löbe MdB, analysierte die Pole und das Spannungsfeld, in das der Weserraum und die Küste nach dem zweiten Weltkrieg geraten sei. Als Pole markierte Dr. Löbe:

- EWG,
- EFTA,
- das Interesse an Drittländern,
- Seehäfeneinflüsse auf das Hinterland,
- Einflüsse des Hinterlandes auf die Seehäfen,
- die Nahtlage zwischen Ost und West,
- die Verlagerung des wirtschaftlichen und administrativen Schwerpunktes immer weiter nach Westen,
- der härtere Wettbewerb und die ostwestlichen Wettbewerbsverzerrungen, unter den kontinentalen Seehäfen.

Die innerhalb dieser Pole entstehenden Spannungen seien nicht nur aufbauender, sondern auch zerstörender Natur. Zu bejahen sei der täglich anregende, heilsambeunruhigende Einfluß des Seehafen-Wettbewerbs. Bestehen könne man ihn jedoch nur mit einer freien Seeschiffahrt auf freien Meeren. Man könne nicht in einem Atem die Weltwirtschaft liberalisieren und die Seeschiffahrt reglementieren wollen.

Hinsichtlich der Großraumpolitik auf wirtschaftlichem Gebiet warnte Dr. Löbe davor, sie nur als Schutzmaßnahme gegen den Osten zu betrachten, die bei Entspannung hinfällig würde. Große geografisch-wirtschaftliche Zusammenschlüsse wären auch ohne östlichen Druck gekommen. Jedenfalls seien sie nicht mehr aufzuhalten. Einen EWG-Vertrag zu unterschreiben, sei etwas anderes als ihn in allen Einzelheiten durchzuführen. Jetzt gelte es nur, alle im Zuge der Durchführung entstehenden Schwierigkeiten und durchgreifenden Veränderungen durch Mehrleistung zu meistern. Einflüsse aus der Bundesrepublik, aus Europa und aus Übersee gelte es heute in sehr viel größerem Umfang in Rechnung zu ziehen, als noch vor 20 Jahren. Es dürfe nicht übersehen werden, daß die EWG allen ihren Mitgliedern Tore öffne. Das bedeute das Ende eines scharf abgrenzbaren Innenhandels. Denn auch der eigene Markt würde den übrigen EWG-Ländern eröffnet. Soweit die EWG heute schon reiche, betonte auch Dr. Löbe, müsse der Vertrag gleichmäßig angewendet werden. Der Westen zum Beispiel dürfe verkehrstechnisch nicht günstiger gestellt werden als die schwächeren Räume an der Weser und Elbe in Schleswig-Holstein und in Bayern. Wem jetzt die durchzuführende EWG und die gleichmäßige Anwendung des Vertrages unbequem sei, der hätte ihn nicht unterschreiben dürfen.



Matrose im Hafen, wie ihn sich die Leute an Land nicht vorstellen.

Aktiv mitwirken an der wirtschaftlichen Großraumpolitik und dabei die regionalen Bedingungen an Elbe und Weser und Küste verteidigen, — mit anderen Worten: Das große Haus mit voller Kraft mitbauen und zugleich darin seinen Platz behaupten, das etwa könnte als Parole gelten, die der Wesertag 1964 ausgab.

Der Wachoffizier

# POLITIK UNTER DER LUPE

## KALTER KRIEG UND ENTSPANNUNG

Der Frieden ist eine neue Größe geworden. Wenigstens für diejenigen, die zur Zeit die Staatsgeschäfte in Amerika lenken. Die Politik der Regierung Johnsons will das Ende des kalten Krieges. Außerdem möchte Johnson den Wahlkampf gewinnen — eben mit jener Politik. Aber er betreibt diese Politik nicht ausschließlich deshalb, weil man im Wahljahr lebt. Seine politischen Angebote an die sowjetischen Seiten wirken schon seit einiger Zeit nicht mehr nur utopisch, auch nicht im Kreml.

**Das weltpolitische Motto der Entspannung**

paßt allerdings nicht ganz auf Kuba. Die Insel liegt direkt vor der Haustür der Amerikaner, und ihre Ausstrahlungen nach Süd- und Mittelamerika beunruhigen nach wie vor. Es bleibt nur zu hoffen, daß Chruschtschow seinen Genossen Castro wenigstens vor gefährlichen Reaktionen abhalten kann. Der Entspannung sind auf der ganzen Welt Grenzen gesetzt. Mancherorts sogar recht enge . . .

**Der Neutralismus in Laos ist tot**

die großen Mächte suchen jedoch nach einer neuen Formel. Johnson hat klar erkannt, daß es eigentlich nicht nur einen Weg, sondern mehrere Wege gibt. Nämlich deswegen, weil es mehrere Kommunismen gibt. Trotzdem gerät er mehr und mehr in eine Zwangslage. Es wäre ein falscher Krieg am falschen Ort, für die Amerikaner sehr viel schwieriger zu gewinnen als für die Chinesen.

So gefährlich Laos aber auch ist — es enthält nicht nur Sprengstoff, es kann andererseits zu einem weiteren Ansatzpunkt west-östlicher Zusammenarbeit werden. Und diese Zusammenarbeit bereitet man jetzt vor. China fordert die Vierzehn-Mächte-Konferenz — es will also dabei sein. Washington bleibt zurückhaltend. Man ist dort nicht ganz überzeugt davon, daß Gespräche allein genügen.

**Erhard zum dritten Mal bei Johnson**

Johnson meint: Mit der Entspannung rückt auch die Wiedervereinigung Deutschlands näher. Erhard meint: Die Wiedervereinigung Deutschlands fördert die internationale Entspannung. Zwei entgegengesetzte Auffassungen? Ganz und gar nicht. Wichtig dabei ist nämlich, daß Entspannung und Wiedervereinigung in ihrer gegenseitigen Wechselbeziehung zueinander gesehen werden, das eine also ohne das andere gar nicht denkbar ist. Die beiden Staatsmänner sprachen denn auch bei ihrer Zusammenkunft nicht nur über gemeinsame Ansichten, sondern auch über gemeinsame politische Projekte. Beide Seiten haben Wünsche. Washington drängt auf stärkere Unterstützung der Verbündeten in Vietnam, Bonn auf neue Initiative in der deutschen Frage. Beide Wünsche können nur teilweise erfüllt werden.

**Ein neuer arabischer Staat ist im Kommen**

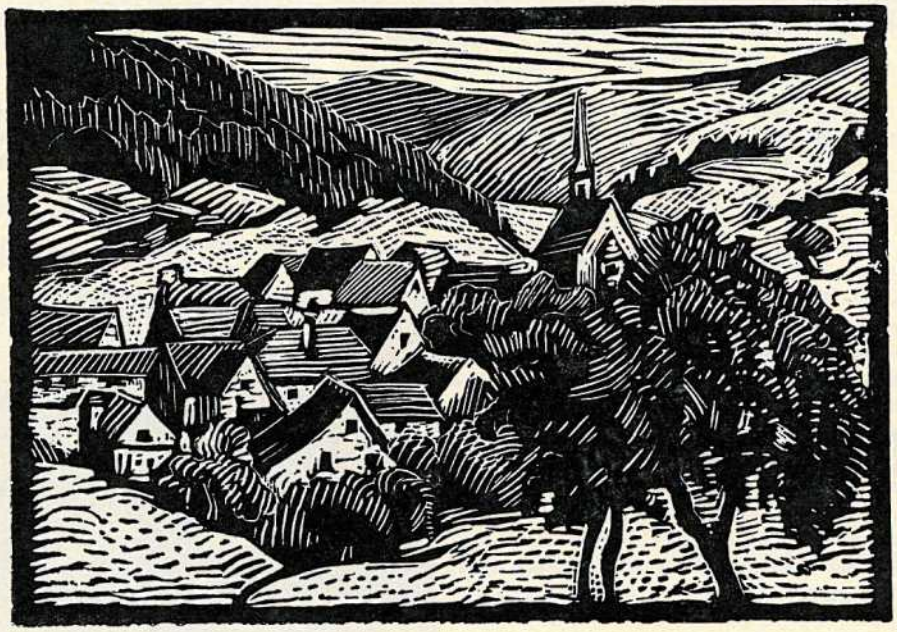
Ein unabhängiges Südarabien wird voraussichtlich im Jahre 1966 entstehen. In London sind die Würfel gefallen. Die 13 Scheichs, die den Zusammenschluß planen, wollen aber die Engländer nur allzu gerne in Aden lassen. Mit der Kriegsflotte strömt nämlich Geld ins Land. Umgekehrt beschleunigt London die Unabhängigkeit, um den Nationalismus und vor allem den Nasserismus abzustoppen.

**Nehrus Nachfolger Shastri**

wird sich jetzt auch und sehr intensiv, mit internationaler Politik beschäftigen müssen. Große Entscheidnugen sind zu treffen: die Regelung des Kaschmirproblems, die Neutralistenberatungen in Kairo und der schwelende Grenzstreit mit China. Diese Hauptaufgaben der Außenpolitik warten auf den neuen Ministerpräsidenten Indiens, der sich bisher ausschließlich mit Innen- und Sozialpolitik befaßte. Nehrus Tod wird Indien aber weniger schaden, als viele befürchten. Was das brennendste Problem des Landes betrifft, die Verständigung mit Pakistan durch Einigung über Kaschmir, so eignet sich Shastri vielleicht zu dieser Aufgabe besser als sein Vorgänger. Der verstorbene Premier hatte sich in dieser Sache verrannt — Shastri wird sie nüchterner anpacken können.

Zum Schluß noch ein paar Worte zu Nehrus Tod. Nehru war für Millionen das Vorbild des freiheitlich denkenden Menschen. Er lebte für die nationale Unabhängigkeit, er litt und kämpfte für sie. Wie alle großen Politiker erkannte er sehr bald, daß diese Freiheit, die Freiheit des Menschen, weit über die Grenzen des eigenen Landes hinausgeht. Natürlich hinterläßt er kein vollendetes Werk. Asien wird von tiefen Erschütterungen zerrüttet. An vielen Ecken und Enden wird erbittert gekämpft. An vielen Stellen drohen neue Gefahren. Kein Politiker hinterließ je ein aufgeräumtes Feld. Politik — wenn sie menschenwürdig sein soll — ist ein Geschäft mit tausend Kompromissen und nicht so leicht zu bewältigen wie eine Schlacht, in der man nur zuzuschlagen braucht und auf der richtigen Seite stehen muß. Unter Politik stellt sich ja jeder etwas anderes vor. Der Begriff schillert, er hat keinen eindeutigen Sinn. Diese Vieldeutigkeit kommt daher, daß es sehr verschiedene Arten von Politik gibt. Die Uneinigkeit spiegelt nur die verschiedensten Standpunkte wider, die wiederum auf Tradition, Interessen, Einstellungen, Temperamente oder gar Träume zurückzuführen sind. Politik reicht in alle Winkel des Lebens hinein. Sie ist ein Teil der Philosophie, ein tätiges Einwirken von Menschen auf Menschen . . .

Ruth Mayer



*Unser schönes Deutschland*

Dieses Dorf im deutschen Mittelgebirge scheint wie übrig geblieben aus einer längst vergangenen, guten alten Zeit. Es paßt ganz und gar nicht in unsere Vorstellung von einer schnellebigen industrialisierten Welt. Doch Deutschland ist nicht nur Großstadt, es ist immer noch reich gegliederte Landschaft und dahineingebettet unzählig viele kleine „Holzschnittdörfer" wie dieses hier.

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

# ZEIT IST GELD

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

**In der Reihe der Berichte über die gegenwärtig an mehreren Seefahrts- und Schiffsingenieurschulen gehaltenen Vorträge über wirtschaftliche Zusammenhänge des Reedereigeschäfts veröffentlicht „Kehrwieder" hier eine Zusammenfassung der Ausführungen, die Herr W. Sembach kürzlich zu dem Thema „Hafen- und Umschlagstarife und Kontrolle der Hafenkostenabrechnungen" vor den Studierenden der Seefahrtsschule Hamburg gemacht hat.**

Der Vortragende stellte an den Anfang seiner Ausführungen eine kurze Betrachtung der Funktionen und des Tätigkeitsfeldes des Seehafenspediteurs in einem großen Seehafen. Ausgehend von dem Grundsatz, daß es selbstverständlich erscheint, daß für jede Dienstleistung in einem Seehafen ebenso wie anderswo ein Beförderungsentgelt zu entrichten ist, schilderte der Vortragende die Einzelheiten der vor der Verladung der Güter auf ein Seeschiff angewandten Gütertarife. Werden die nach Übersee bestimmten Güter per Bahn angeliefert, so fallen für den Auftraggeber bereits für die Gestellung der Waggons unter dem Sammelbegriff „Platzspesen" die ersten Kosten an. Das Entladen der Waggons oder auch der Lkws beginnt an den Kaischuppen. Hierfür rechnet der Kaibetrieb nach den jeweiligen Tarifbestimmungen Entlade- und Verteilungskosten sowie Umschlagsgebühren ab. Auch für das Verwiegen der Güter, das Ziehen von Mustern, für die Markierung und Besichtigung sowie für unter Umständen notwendige Reparaturen können zusätzliche Arbeitsleistungen anfallen, die einer tariflichen Regelung unterliegen. Darüber hinaus müssen seitens des Auftraggebers weitere Kostenfaktoren berücksichtigt werden, wie Waggonstandgelder, Lagergelder, Schwergewichtszuschläge, Kaiumschlagsgebühren, Überliegegelder, Rollgelder sowie Gebühren für die Zollabfertigung und andere Transportkosten. Für alle diese Dienstleistungen sind bestimmte Entgelte festgelegt. So bestimmen sich beispielsweise die Rollgelder für die Umfuhr von Stückgutsendungen im Hafen durch den Wirtschaftsgüter-Rolltarif. Schutentransporte andererseits werden nach den tariflichen Entgelten der Hafenschiffahrt, die ebenfalls behördlich festgelegt werden, abgerechnet. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Seehafenspeditionstarif hinzuweisen, der die Leistungsentgelte der Spediteure regelt.

Nach dieser Aufzählung der verschiedenen Kosten, die den Gütern im Hafen auferlegt werden, stellte der Vortragende heraus, daß es immer das Bestreben der am Hafenverkehr Beteiligten sein wird, diese Kosten so niedrig wie möglich zu halten. In den letzten Jahren hat sich der unmittelbare Umschlag, d. h. der Umschlag vom Waggon oder vom Lkw in das Seeschiff bzw. umgekehrt, in zunehmendem Maße durchgesetzt. Hierdurch konnte der Umschlagssatz um etwa ein Drittel verringert werden.

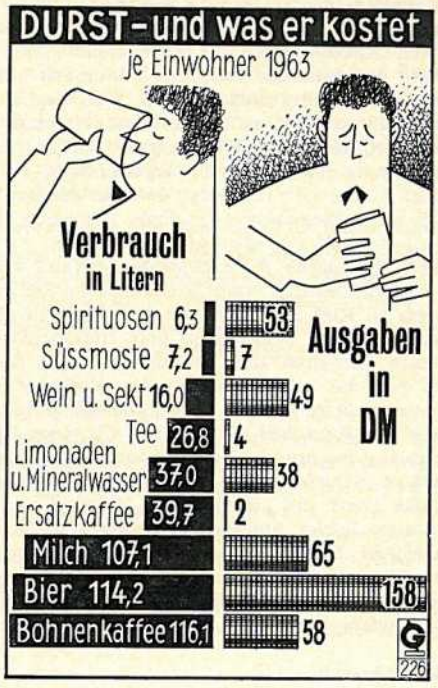
Die im Hafen notwendigen Dienstleistungen an der Ware gehen in der Hauptsache zu Lasten des jeweiligen Käufers oder Verkäufers. Daneben treten eine Reihe von Kosten auf, die das Seeschiff zu tragen hat. Diese Kosten sind, wie Sembach feststellte, in den meisten Häfen unterschiedlich. In den europäischen Häfen kann man in etwa davon ausgehen, daß der Umfang dieser Kosten nicht allzu stark variiert. In den überseeischen Häfen dagegen ist infolge der andersartigen geographischen, klimatischen und politischen Verhältnisse häufig eine sehr starke Abweichung gegeben. Die Hafenkosten der Schiffe setzen sich aus vielen Einzelkosten zusammen. Sie beinhalten Ausgaben für: Lotskosten, Leuchtfeuergebühren, Raumgebühren, Schleppkosten, Aufwendungen für das Los- und Festmachen, für Gangwaywachen, Konsulatsgebühren, Mieten für Kraftwagen und Barkassen, Bojengebühren, Kajegebühren, Gebühren für die Gesundheitspolizei sowie die üblichen Ausgaben für Telegramme, Fernschreiben und Porti. Hinzu kommen die speziellen Ladungskosten, die in der Regel nach Tonnen oder Zeitsätzen berechnet werden. Außerdem erwachsen dem Schiff schließlich Kosten für Staumaterial, für die Gewährung von Frachtrabatten und anderen Gebühren.

Es ist selbstverständlich, daß die Vielzahl der Kostenarten, mit denen das Schiff in den Häfen belastet wird, einer genauen Kontrolle unterliegen muß. Daher verfügt jede Linienreederei über eine Abrechnungs- und Kontrollabteilung, die mit der Auswertung und der Überprüfung dieser Abrechnungen beschäftigt ist. Voraussetzung für die Tätigkeit dieser Abteilung ist das Vorhandensein der wichtigsten Tarifunterlagen und Tarifbestimmungen europäischer und überseeischer Häfen. An Hand dieser Unterlagen kann nur die Richtigkeit der eingereichten Belege und der jeweils in Ansatz gebrachten Kosten überprüft werden.

Mit diesen Ausführungen gab der Vortragende einen umfassenden Überblick über die Bedeutung, die die Hafenkosten für die gesamten Kosten eines Seeschiffes besitzen. Er machte deutlich, daß das Gewicht dieser Kosten in Verbindung mit den Aufwendungen, die seitens der Käufer oder Verkäufer für den Güterumschlag zu tragen sind, zu einem erheblichen Teil darüber bestimmen, inwieweit eine Ware auf den Weltmärkten wettbewerbsfähig ist oder nicht. Insofern sind die Rationalisierungsbestrebungen, die sowohl in den Häfen als auch an Bord der Schiffe zur Vereinfachung des Umschlags gegenwärtig stattfinden, von erheblicher Bedeutung. Das wesentliche Ziel dieser Bestrebungen muß darauf gerichtet sein, die Liegezeit der Schiffe in den Häfen zu verkürzen, damit die Schiffe ihre Funktion als Träger des überseeischen Güterverkehrs wirksam erfüllen können. In den europäischen Häfen sind auf diesem Gebiet in den letzten Jahren erfreulicherweise erhebliche Fortschritte gemacht worden. Bedauerlicherweise läßt sich dieses jedoch nicht für zahlreiche Häfen außerhalb Europas feststellen, so daß auch im Bereich der Entwicklungshilfe der Verbesserung der Umschlagsfazilitäten in den überseeischen Seehäfen künftig im Interesse des gesamten Welthandels eine verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen ist.

## Bezahlt, aber nicht geleistet..

Der Unterschied zwischen bezahlter und tatsächlich geleisteter Arbeitszeit wird in der Bundesrepublik immer größer. Er beträgt jetzt 6,7 Stunden, vor drei Jahren waren es noch 5,6 Stunden. Heute werden im Schnitt (Männer und Frauen) 44,7 Wochenstunden bezahlt, aber nur 38 dafür geleistet. Die größere Differenz zwischen geleisteter und bezahlter Arbeitszeit ist eine Folge des verlängerten Urlaubs und der verkürzten Arbeitszeit.




## 60 Prozent für Alkoholisches

**Nur Wasser mußten die Statistiker notgedrungen auslassen. Ansonsten haben sie alles gezählt, errechnet und geschätzt, was der Bundesbürger das Jahr über hinuntertrinkt. Das summierte sich für 1963 auf 470 Liter pro Kehle und kostete pro Kopf 434 Mark. 60 Prozent dieser Summe gingen für Alkoholisches drauf.**

# Flottenumschau

**30-kn-Geleitboote**

Mitte Juni wurde in Hamburg das Geleitboot „Braunschweig" in feierlicher Form in Dienst gestellt. Es ist das letzte Schiff der aus sechs Einheiten bestehenden „Köln-Klasse", die alle bei der Stülcken-Werft gebaut wurden. Die Geleitboote haben zwei automatische 10-cm-Geschütze in Einzeltürmen, mehrere 4-cm-Geschütze in Einzel- oder Doppellafetten, moderne Unterwasserortungsgeräte und U-Jagd-Raketenwerfer. Sie sind 110 m lang, haben etwa 4,5 m Tiefgang und eine Wasserverdrängung von 2500 ts. Die Antriebsanlage besteht aus vier Dieselmotoren und zwei Gasturbinenanlagen mit einer Gesamtleistung von 36 000 PS. Damit können die Boote eine Geschwindigkeit von 30 Knoten erreichen.

Demnächst soll das Uboot „U8" in Dienst gestellt werden. Die Königlich Norwegische Marine wird das in Kiel gebaute Uboot der 350-ts-Klasse, das in Norwegen unter den Namen „Kobben" fuhr und für zwei Jahre ausgeliehen war, in der nächsten Zeit an die Bundesmarine zurückgeben. Das Boot wird dann als „U3" in das 1. Ubootsgeschwader eingereiht.

Im Juni veranstaltete die Bundesmarine den „Tag der Flotte". Etwa 70 Schiffe und Boote lagen, verteilt auf vierzehn Nordseehäfen und dreizehn Ostseehäfen und -reeden, bereit, damit eine zwanglose Begegnung zwischen interessierten Besuchern und Marineleuten stattfinden konnte. Jedermann hatte Gelegenheit, die Marinefahrzeuge zu besichtigen.

**Drei Blohm & Voss-Segler auf der großen Atlantik-Regatta**

Die Transatlantikregatta der Segelschulschiffe von Lissabon nach den Bermudas ist beendet. In der Klasse Ia starteten die Rahschiffe über 500 ts, in der Klasse Ib die Rahschiffe von 50 bis 499 ts, in der Klasse II die hoch- und gaffelgetakelten Jachten über 50 ts und in einer weiteren Klasse die Jachten unter 50 ts. In der ersten Klasse beteiligten sich außer „Gorch Fock" das dänische Vollschiff „Danmark", die norwegischen Segelschulschiffe „Christian Radich", „Sörlandet" und „Staadsraad Lehmkuhl", die portugiesische Bark „Sagres" ex „Albert Leo Schlageter", das neue argentinische Vollschiff „Libertad" (3800 ts) und der spanische 4-Mast-Toppsegelschoner „Juan Sebastian de Elcano" (3697 ts), also acht Großsegler.

Unter den sechs Hochseejachten befand sich „Peter von Danzig" vom Akademischen Seglerverein in Kiel. Mit Hilfe einer Formel, in der Angaben über Segelfläche und Unterwasserformen enthalten sind, wurde errechnet, wieviel Zeit die großen Schiffe den kleinen vorgeben mußten. „Gorch Fock" passierte zwar als erstes Rahschiff die Ziellinie, für einen Regattasieg reichte aber der Vorsprung vor den anderen Schiffen nicht aus. In Hamilton/Bermudas trifft die „Eagle" ex „Horst Wessel" auf diese Segler, um mit ihnen nach New York zu segeln. Hierbei soll ein interner Wettstreit der drei von Blohm & Voss gebauten Segelschiffe „Sagres", „Eagle" und „Gorch Fock" stattfinden.

**Flottenbesuche**

Wenn die Sommersonne scheint, besuchen die Kriegsschiffe fremde Häfen. Die Kieler Woche war der Auftakt. In der zweiten Junihälfte erhielten Flensburg, Kiel, Bremerhaven und Wilhelmshaven den Besuch amerikanischer Einheiten. Auf diese Hafenplätze verteilten sich acht Zerstörer, ein Marinetanker und ein Kreuzer eines amerikanischen Ausbildungsverbandes. Auch Kopenhagen war das Ziel für Flottenbesuche. Dort trafen der amerikanische Flugzeugträger „Essex" und zwei Zerstörer ein, außerdem der niederländische Zerstörer „Rotterdam".

Die deutschen Zerstörer „Z4", „Z5" und „Z6" liefen im Juni Häfen der USA an, um dort anschließend Übungen durchzuführen.

**Fremde Marinen**

Die italienische Marine hat ihren ersten mit Raketen bestückten Neubau in Dienst gestellt, den etwa 6000 ts großen Kreuzer „Andrea Doria", der mit Terrier II-Raketen von etwa 20 sm Reichweite ausgestattet ist. Das Schiff hat etwa 450 Mann Besatzung. Es läuft 31 Knoten. Das Schwesterschiff, die „Cajo Duilio", befindet sich in der Ausrüstung. Der noch aus der Vorkriegszeit stammende Kreuzer „Guiseppe Garibaldi" ist bereits auf Terrier- und Polaris-Raketen umgerüstet worden. Die italienische Marine hält sich damit auf modernem Stand.

Die niederländische Marine, die bereits vor einigen Jahren den Bau eines kernenergiegetriebenen Ubootes erwogen hatte und diesen Plan dann zurückstellte, befaßt sich jetzt wieder mit solchen Überlegungen. Man denkt an den Bau von Ubooten auf niederländischen Werften mit amerikanischen Kernreaktoren.

Der neue amerikanische Flugzeugträger „America", 300 000 PS, 35 Knoten Geschwindigkeit, befindet sich in der Ausrüstung und soll Anfang 1965 in die Flotte eingereiht werden. Das Schiff hat keine Rohrwaffen mehr, sondern nur Schiff-Luft-Raketen. Es ist der siebente große Träger-Neubau der US-Marine seit 1945. Das Flugdeck ist 320 m lang. Etwa 100 Flugzeuge können mitgeführt werden. Die Besatzung des Superschiffes beträgt 3350 Mann. Ein Verband der US-Marine, der nur aus kernenergieangetriebenen Schiffen besteht, soll eine Weltreise antreten. Hierbei ist eine Brennstoffergänzung unnötig.

In der britischen Marine zeichnet sich ebenfalls der verstärkte Übergang auf Kernenergieantrieb ab. Das Uboot „Dreadnought" ist in Fahrt, „Valiant" und „Warspite" sind im Bau. Diese drei Boote haben Torpedobewaffnung. Die weiteren Atom-Uboote sollen Polaris-Raketen tragen. Insgesamt will die britische Marine vier dieser kernenergieangetriebenen Raketen-Uboote bauen. Das erste soll Mitte 1968 in Fahrt kommen. Mit der Aufstellung solcher Einheiten, die viele Spezialisten erfordern, treten auch Personalprobleme auf. Die britische Marine, die seit 1945 einen Personalbestand von 90 000 bis 97 000 Mann hatte, wird auf 103 000 Mann erhöht werden müssen. — R —

## gehört gesehen festgehalten

**Herr Louis spuckte überraschend schnell und heftig**

Die Schiffahrt vor Borkum mußte vor Explosionsgefahr der in hohen Fontänen aus der Nordsee emporschießenden Erdgase und vor der abgeblendeten Bohrinsel gewarnt werden. Die Insel selbst mußte in Sicherheit gebracht werden, nachdem sie auf 3000 m Tiefe unter dem Meeresgrund eine Erdgasblase angebohrt hatte.

**Die 50. Ausstellung „Deutsche Handelsflotte im Modell"**

wurde im Juni in Oberhausen gezeigt. 1,3 Millionen Binnenländer, davon 60 % Jugendliche, haben unsere Modellflotte gesehen. Sie informiert mit 25 maßstab- und originalgetreuen modernen Typen, sowie mit zahlreichen Fotos und Schautafeln sachlich über unsere Seefahrt. Das lebhafte Echo in Presse, Fernsehen und Rundfunk zeigt deutlich, daß es den Leitern dieser Modellflotte gelungen ist, — es sind Seeleute — in der Bundesrepublik das Bewußtsein kräftig zu fördern, daß Deutschland Seefahrt treibt.

### Mit 150 Fahrgästen und 110 km/h Geschwindigkeit

In Gorki/Sowjetunion wurde ein Tragflächenboot mit Gasturbinenantrieb gebaut, das eine Geschwindigkeit von 110 km/h erreicht. Der Schiffsrumpf wurde aus Leichtmetall gefertigt. Dieses zur Zeit schnellste Tragflächenboot der Welt kann 150 Fahrgäste befördern.

**Ein böses Erwachen**

gab es im vergangenen Jahr für den Kochsmaat Mayrhofer, der sich in Bremerhaven einen Wagen geliehen hatte, um nach Berlin in Urlaub zu fahren. Auf einem Seitenweg hatte er eine Schlafpause eingelegt. Geweckt wurde er von einem Revolverlauf auf der Brust. Zwei Schwerverbrecher, die später, ebenfalls im Auto, einen Bäcker ermordeten und die Leiche in einem Sack in die Elbe warfen, betäubten Mayrhofer, plünderten ihn aus und fesselten ihn in einem Erdbunker an den Türpfosten. Im Mai trat der Kochsmaat als Zeuge vor Gericht gegen die beiden Gangster auf.

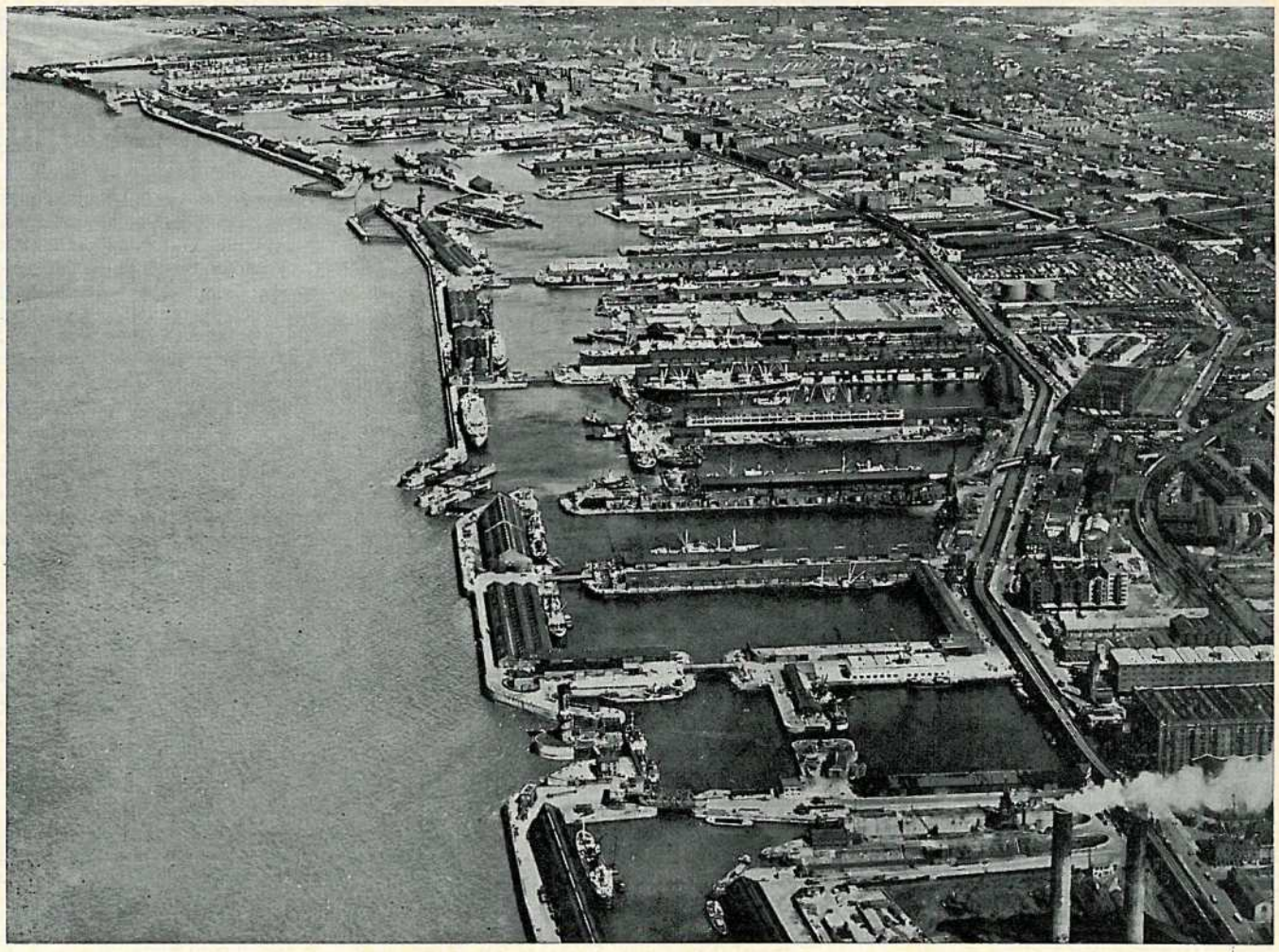
### Sekt vom Meeresgrund

Vier Flaschen Champagner haben schwedische Sporttaucher aus dem Wrack der schwedischen Korvette „Neman" geborgen, die 1853 vor der Westküste Schwedens gesunken war. „Schmeckt prima", meinten sie. Die dritte Flasche verehrten sie einem Freund und die vierte dem nautischen Museum in Stockholm. Wie im Juliheft der Zeitschrift „Neptun" berichtet wird, fanden die Sporttaucher außerdem auch noch ein selbstgebautes Destilliergerät (!) und mehrere Flaschen Bier. Die Taucher hoffen übrigens, daß sie auch noch einige der 75 Kanonen der Korvette bewegen können.

**Das Neueste vom ältesten Kampf gegen den ältesten Beruf**

St. Pauli will seine Lokale und Straßen unnachgiebig von leichten Mädchen säubern und das Jugendschutzgesetz scharf gegen Gastwirte anwenden, die Mädchen im Jugend- oder Kindesalter als „Animierdamen" mißbrauchen. 1200 Kinder und Jugendliche sind allein 1963 in St. Pauli aufgegriffen worden. Eine Gastwirtschaft mußte bereits wegen Mißbrauchs Jugendlicher ihre Pforten schließen. Nicht mehr als einen Meter Fangraum wird auf den Straßen den Schleppern in Kapitänsuniform erlaubt, und der Bau von „Mädchenwohnheimen" soll mit allen Mitteln vorangetrieben werden.

# LIVERPOOL



Liverpool an der Ostküste des Mersey ist mit 745 230 Einwohnern zweitgrößter britischer Passagierschiffhafen; mit sieben Meilen Dock- und 29 Meilen Kaianlagen jedoch größter, bedeutendster Handelshafen Englands. Die Seebucht „Merseyside" ist berühmt durch Ford, Standard-Triumph und Vauxhall mit einer Jahresproduktion von 4—500 000 Wagen.

Wahrzeichen ist die 1904 von König Edward VII. erbaute Liverpool Cathedral (jetzt in der Endphase des Entstehens und die viertgrößte ihrer Art in Europa), in moderngotischem Stil, aus rotem Sandstein. Vom St. James Mount überragt sie weit den Mersey-River.

**Der Hafen**

1715 wurde das erste Dock geöffnet. Liverpools Hafengeschichte begann aber erst 1857 mit Einsetzung der „Mersey-Docks und Hafenbehörde". — Jetzt gibts 58 Docks nebst Abzweigungen (davon 14 Trockendocks); und sieben einschließlich drei Trockendocks hat Birkenhead. Das größte Trockendock von Liverpool „The Gladstone Graving Dock" hat eine Breite von 120 Fuß und eine Gesamtläge von 1050 Fuß. Es gehört zu den größten Trockendocks der Welt.

Exportiert nach Übersee werden Stahl, Maschinen, Chemikalie, Glas- und Steingutwaren, Seife, Öle und Transport-Fahrzeuge. Importiert: Eisenerz, Getreide und Zucker. Hier gibt es eine der größten Getreide-Handelsgesellschaften. Der Umschlag beträgt ein Fünftel des britischen Getreide-Imports.

Das Bromborough-Dock gehört Unilever Ltd. Hier landen Importe von Ölsamen und Kopra am Port Sunlight — eine der größten Seifenfabriken der Erde (Sunlicht-Seife). Und das Stanley-Dock hat einen der gewaltigsten Tabak-Speicher mit Lagerraum für 70 000 Faß. Der Wollspeicher faßt 30 000 Ballen. Regelmäßig finden hier Woll-Auktionen statt. In Birkenhead wird Lebendes verladen: Irisches Hornvieh! Von dem bedeutendsten Hafen Englands für Lebendimporte ist auch die Kaianlage die bestausgerüstete des Inselreiches.

**Hier wird mit Radar gelotst**

Abgesehen vom Handel hat Liverpools Hafen großen Passagierdampfer-Verkehr und zu diesem Zweck den gewaltigsten Schwimmponton der Welt als Landesteg. Nach Southampton ist er zweitgrößter Passagierschiffhafen zwischen England und Nord-Amerika; ferner bedeutend für Liniendienste nach Irland, Indien, Afrika, Süd-Amerika, Australien und Neuseeland.

Liverpool war der erste Hafen in der Weltgeschichte, der eine Radar-Anlage aufbaute, um die Schiffe sicher in und aus den Hafenrevieren lotsen zu können. 1959 wurde die Radar-Ausrüstung verbessert, um klaren Überblick über die gesamte Bay zu ermöglichen. (Kostenaufwand: 72 000 Englische Pfund!)

**Die Entwicklung Liverpools**

Ursprung der Hafenstadt datiert von der Zeit der Sachsen, obgleich nichts aus dieser Periode übrigblieb. Vor der ersten Anerkennung als Stadt durch Freibrief König Johns 1207 war hier ein Fischerdorf. Erst 1880 wurde der Name durch Königliche Urkunde verliehen. 1888 bekam Liverpool ein Landesparlament und wird bis heute von 40 Ältesten, 120 Ratsherren und einem Lord Mayor verwaltet.

Im 18. Jahrhundert brachte Handel mit Irland (Kohle, Salz), Küstenhandel mit Schottland und Wales, und zu Ende des Jahrhunderts der Westindische Sklavenhandel Liverpool zum Erblühen. Im 19. Jahrhundert wurde es Haupt-Baumwollhafen der Welt; größter Auswandererhafen der Neuen Welt und Hauptquartier der bedeutendsten Schiffsfirmen Englands. Einwohnerzahl kam von 77 000 auf 685 000, was soziale Probleme ergab. Liverpool wurde zur Pionierstadt im Kampf gegen Krankheiten und Armut. Hier gab es die erste Bezirks-Krankenschwester, Arztstation, Kinderhospital, Schwesternschule, öffentliche Badeanstalt, den Tuberkulose-Feldzug und das erste Schema zur Bekämpfung der Mißstände in den Slums.

**Der längste Tunnel der Welt**

Liverpool-City ist mit Birkenhead durch Fähren, Straßen- und Eisenbahntunnel verbunden. Der 1934 eröffnete Mersey-Tunnel ist mit vier Verkehrswegen und 2,13 Meilen der längste seiner Art in der Welt. Täglich wird er von mindestens 35 000 Fahrzeugen benutzt. Während des Zweiten Weltkrieges wurde Liverpool — Hauptzugang zum Atlantik — schwer von Luftangriffen getroffen. Der Tunnel blieb. Vom Hauptquartier in Liverpool wurde die Atlantikschlacht dirigiert.

**Pferderennen, die die Welt in Atem halten**

sind in jedem Frühjahr in Aintree die gefährlichsten Hindernisrennen „The Grand National Steeplechase". Everton-Liverpool und die Waterloo und Birkenhead Park Clubs (Rugby) sind bedeutende Fußball-Teams Liverpools.

**Wohin könnte man gehen?**

In einer Hafenstadt wie Liverpool gibt es Musik und Tanz. Aus diesem Milieu kommen auch „Die Beatles" mit ihrem Liverpool-Sound. Kunstgenuß aber bietet das Königliche Philharmonie-Orchester. Drei Theater sorgen für Unterhaltung, zwei der leichten Muse und das Stadt-Theater mit reputierlicher Besetzung.

Die „Walker Kunst Galerie" zeigt die wertvollsten englischen Gemälde außerhalb Londons.

Das Museum, im Krieg total zerstört, eröffnete wieder eine Galerie.

Als Historisches Museum ist Speke-Hall, acht Meilen von Liverpool, interessant. Ein in schwarz-weiß gehaltenes Landhaus — unter Naturschutz stehend — vom National Trust betreut, gibt Rückblick bis ins 16. Jahrhundert. (Es ist täglich zu besichtigen.)

Magdalena Ahlers

# Erster Atomfrachter in Bremerhaven und Hamburg

Als „Botschafter Amerikas" und Beispiel für die friedliche Anwendung der Atomenergie machte im Juni das kombinierte Fracht-Passagierschiff „Savannah" in Bremerhaven und Hamburg fest. Damit wurde ein historisches Ereignis Wirklichkeit, das schon vor einem Jahr angekündigt worden war. Damals verhinderte jedoch ein Streik des technischen Personals die Ausreise des ersten Atom-Frachters der Welt aus seinem Heimathafen Galveston in Texas. Unter neuer Besatzung und in Regie der American Export Isbrandtsen Lines Inc. hat das Schiff jetzt am 8. Juni New York zu seiner Good-Will-Tour nach dem alten Europa verlassen.

Als NS (Nuclear Ship) „Savannah" auf Elbe und Weser erschien, unterschied sie sich nur durch ihre Bauweise — umfangreiche schornsteinlose Aufbauten mittschiffs — von anderen Schiffen. Die Maritime Administration des amerikanischen Handelsministeriums legte größten Wert darauf, daß der Gast wie ein konventionelles Schiff behandelt wurde.

**Lediglich ein Polizeiboot**

Deswegen hat kein roter Doppelstander und kein schwarzer Zylinder, wie sie die Seeschifffahrts-Straßenordnung für Schiffe mit gefährlicher Ladung und großem Tiefgang vorschreiben, den Atom-Frachter in den Stand eines „Wegerechtschiffes" erhoben. Lediglich ein Polizeiboot fuhr vom Feuerschiff „Elbe 1" an vor der schneeweißen „Savannah" her und sorgte dafür, daß sie nicht durch Segler oder andere kleine Boote Neugieriger zu gewagten Manövern gezwungen wurde.

„Safety first" hieß die Parole beim Besuch der „Savannah" in Hamburg. Obwohl das Schiff als absolut sicher gilt, muß es doch vor Kollisionen oder einer Strandung bewahrt werden; denn sein Maschinenraum „hat es in sich".

**Wasserdampf treibt Turbine**

Herzstück der Antriebsanlage ist der Kernreaktor, ein zylindrischer Druckwasserbehälter von 8,07 m Höhe und 2,48 m Innendurchmesser. In ihm werden die Brennstoffelemente und die Kontrollstäbe zur Regulierung der Kernspaltungsreaktion von entmineralisiertem Wasser umspült, das unter einem Druck von 123 at steht. Durch die gesteuerte Kernspaltung wird das Wasser in diesem „Primärkreislauf" auf 271,3° C erhitzt, wobei der hohe Druck verhindert, daß es zu sieden anfängt. Wärmeaustauscher leiten die Temperatur in einen „sekundären" offenen Kreislauf ab, in dem das Wasser verdampft und eine Turbine von maximal 22 000 PS antreibt. Mit dieser Antriebsleistung erreicht das 181,5 m lange, 23,77 m breite und 8,98 m tiefgehende Schiff eine Geschwindigkeit von 21 Knoten (rund 39 km/h).

**Als Brennstoff dienen 6788 kg Uran, das mit 312,4 kg Uran-235 angereichert ist. Die Techniker sprechen dem Reaktorkern bei normaler Energieleistung von 63,5 Megawatt eine Lebensdauer von 700 Tagen zu. Da sich die „Savannah" nur etwa drei Fünftel dieser Zeit auf See befinden wird, hat man eine Gesamtbetriebsdauer von 3,5 Jahren errechnet.**

In dieser Zeit, in der das Schiff 336 000 Seemeilen (rund 622 000 km) fahren könnte und ein konventionelles Handelsschiff gleicher Größe und Geschwindigkeit etwa 90 000 t Öl verbrauchen würde, werden von dem gesamten Brennstoff nur 58 kg Uran-235 tatsächlich verbrannt; der Rest wird durch Verunreinigung unbrauchbar.

**Platz für 60 Passagiere**

Den Gewinn an Ladungskapazität, die bei der 22 000 t Wasser verdrängenden „Savannah" 9400 t beträgt, und den Gewinn an Raum für 60 Passagiere und 110 Mann Besatzung durch kleine Brennstofftanks, zehrt allerdings der umfangreiche Strahlenschutz für Besatzung und Passagiere weitgehend wieder auf. Es wurde alles Erdenkliche getan, um das Entweichen von radioaktiver Strahlung und die Beschädigung des Reaktors im Falle einer Kollision zu verhindern. Die gesamte Reaktoranlage ist von einem vielschichtigen druck- und strahlungssicheren Schutzgehäuse aus Stahl, Wasser, Blei, Kunststoff, Holz und Beton umgeben.

Über die innere Sicherheit des Schiffes wachen eine große Zahl von Strahlungsdetektoren. Wie eine Erkennungsmarke muß jedes Besatzungsmitglied solch einen kleinen Apparat am Bändsel auf der Brust tragen. Sie würden jedes etwaige „Leck" in der Strahlensicherung sofort entdecken. Die Dosis, der heute ein Passagier oder Besucher des Schiffes durch den Reaktor oder radioaktive Abfallstoffe an Bord ausgesetzt ist, ist geringer als die Strahlungsmenge einer Armbanduhr mit Leuchtzifferblatt.

**Für Sicherheit gesorgt**

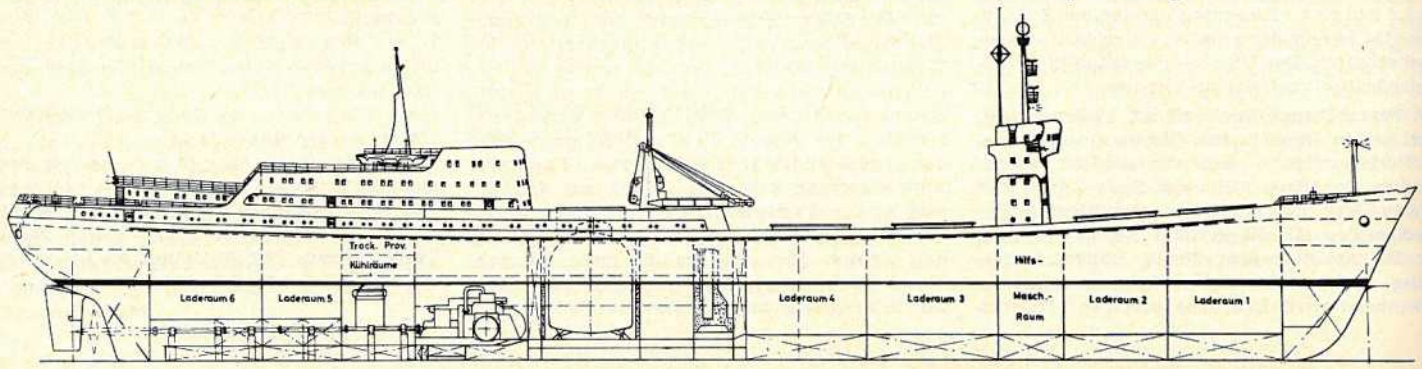
Dennoch wurde bei dem Besuch der „Savannah" alles unternommen, um ein Risiko auszuschalten. Sobald das Schiff am 23. Juni um 16.30 Uhr an der Überseebrücke im Hamburger Hafen festgemacht hatte, schirmte es ein Boot der Wasserschutzpolizei von der Wasserseite her ab. Männer des Deutschen Wetterdienstes haben mit Geigerzählern ständig Luft und Wasser auf ihre Radioaktivität hin überwacht. Für den Fall einer Gefahr lagen vier starke Schlepper bereit, um den Atom-Frachter sofort elbabwärts zu schleppen. Polizei und Feuerwehr konnten ebenfalls sofort zur Stelle sein.

# „OTTO HAHN" erstes deutsches Atomforschungsschiff

Fast zur gleichen Zeit als der erste Atomfrachter aus USA auf seiner Jungfernreise die Bundesrepublik besuchte, lief in Kiel das erste Kernenergie-Forschungsschiff vom Stapel. Frau Hanna Lenz, Gattin des Bundesminister für wissenschaftliche Forschung, taufte diesen fortschrittlichsten Neubau auf den Namen „Otto Hahn". Der Göttinger Professor und Nobelpreisträger stand neben ihr. Hans Lenz bezeichnete den Stapellauf als wichtigen Schritt auf dem Wege in die Zukunft. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffahrt und Schiffbau, Gerhard Geyer, unterstrich die Bedeutung dieses Stapellaufs mit den Worten: „Das Atomschiff soll dazu dienen, die Segnungen der Atomwissenschaft für die Menschheit zu erschließen." Dieses Schiff, das nun am Howaldtskai in Kiel liegt, wird noch mehr tragen, als den ersten deutschen Schiffskernreaktor: Es wird nach seiner Fertigstellung als Wahrzeichen praktisch durchgeführter europäischer Gemeinschaftsarbeit angesehen werden dürfen. Die europäische Atomgemeinschaft beteiligt sich am Bau und an der Erprobung des Schiffsreaktors mit 61 Millionen Mark. Minister Lenz bezeichnete in seiner Ansprache das Forschungsschiff als Muster einer für alle nützlichen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Staat, zwischen dem Bund und den vier Küstenländern. Damit sind auf diesem Schiff — das Ende 1967 abgeliefert werden soll — auch große Hoffnungen für das erwachende deutsche Seeverständnis gesetzt.

Das Atom als Antrieb für Frachtschiffe soll im Maschinenraum der „Otto Hahn" auf Seedienstauglichkeit untersucht werden. 113 Wissenschaftler und Ingenieure, davon 60 Mann Stammbesatzung, sollen diese Pionierarbeit mit deutscher Gründlichkeit leisten. Sie werden nacheinander mehrere Reaktortypen erproben. Als erster wird ein fortschrittlicher Druckwasser-Reaktor (FDR) der Arbeitsgemeinschaft Babcock & Wilcox, Oberhausen, / Interatom, Internationale Atom - Reaktor - Bau - GmbH., Bensberg, eingebaut.

Dieser Typ vereinigt in seiner Konstruktion neuere Bau- und Betriebsideen als der „klassische", mit dem die „Savannah" fährt. Das Wasser, das die regulierte Kernspaltungsreaktion in den Brennstoffelementen umspült, beginnt hier bereits bei einem Druck von nur 62 atü (Savannah 123 atü) zu sieden. Es gibt seine Wärme an einen Wärmeaustauscher ab. Das ist ein Rohrschlangenbündel, das ohne Gehäuse in das siedende Wasser innerhalb des Reaktor-Druckgefäßes verlegt ist. Betrieben wird es wie ein Zwangsdurchlauf-Kessel. Bei kompakter Bauart wird ein ziemlich kompliziertes Druckhaltesystem überflüssig. Außerdem wird an den Wänden des Druckgefäßes Material und Gewicht gespart, auch Energie für Pumpenleistung.



# Landgang mit 100 Sachen

**Kehrwieder-Autobericht** **Heute: Zwei interessante Neuigkeiten**

## Führerschein für Seeleute

Vor den Erfolg haben die Götter bekanntlich den Schweiß gesetzt und vor den ersten Landgang mit 100 Sachen im eigenen oder geliehenen Auto der Gesetzgeber die Führerscheinprüfung.

Dieser Vergleich hinkt allerdings insofern, als unsere Gesetzgeber beileibe keine Götter sind und ein Führerschein wesentlich mehr Geld als Schweiß kostet. Überhaupt: Wenn dabei schon Schweiß fließt, dann höchstens der Angstschweiß des Fahrlehrers.

Doch Spaß beiseite. Fest steht jedenfalls, daß auch unter den heute verschärften Bedingungen das Erwerben eines Führerscheins keine wirklichen Schwierigkeiten bereitet. Neben einem gesunden Menschenverstand (und einer ganzen Stange Geld) gehört vor allen Dingen Zeit dazu. Zeit, die praktischen Fahrstunden abzuleisten, am theoretischen Unterricht teilzunehmen, sich vorzubereiten, die Prüfungen abzulegen usw. usw.

Alles zusammen dauert aber mindestens dreimal so lange, wie sich ein Schiff normalerweise im Hafen aufhält. Mit anderen Worten: Seeleute, die ihren Führerschein machen wollten, waren hier bis jetzt benachteiligt, weil sie für das, was andere Bundesbürger bequem nach Feierabend erledigen konnten, einen nicht geringen Teil ihres kostbaren Urlaubs opfern mußten. Wie gesagt — bis jetzt!

Doch die Feiern zum Hamburger Hafenjubiläum und die damit verbundene Öffentlichkeitsarbeit im Interesse der Seefahrt und der Seeleute, sind anscheinend erfolgreich gewesen. Jedenfalls zeigt die Hansestadt heute in manchen Bereichen ein „seefahrtfreundlicheres" Gesicht als je zuvor. So besteht in Hamburg auch seit kurzem durch eine Sonderregelung für Seeleute die Möglichkeit, die Fahrschule „auf Raten" zu besuchen. Auch die entsprechenden Prüfungen können in den Hafenliegezeiten zwischen den Reisen abgelegt werden, ohne daß hierfür (wie bisher) die Urlaubszeit in Anspruch genommen werden muß.

Voraussetzung ist lediglich, daß es sich um Besatzungsangehörige solcher Schiffe handelt, die in „gewissen Abständen" Hamburg oder einen benachbarten Hafen anlaufen und der Führerscheinanwärter so viel Landgang hat, um an Übungsfahrten teilnehmen zu können.

Für die Prüfungen sind folgende Möglichkeiten vorgesehen: Nach ausreichender Schulung kann während eines Landganges zunächst die theoretische Prüfung in einem Sondertermin beim Verkehrsamt abgelegt werden. Ist diese bestanden, kann die praktische Prüfung beim nächsten Landgang folgen.

Da bei dieser Sonderregelung für Seeleute eine erhebliche organisatorische Mehrarbeit anfällt, ist es wichtig, daß der Führerscheinanwärter die betreffenden Stellen rechtzeitig von seinem Landgang in Kenntnis setzt. Auf Wunsch, bzw. wenn es nötig erscheint, kann der Fahrschüler am Landgangstag auch zweimal fahren. In diesem Fall wird eine mehrstündige Pause eingelegt.

Damit es auch ohne ausreichenden persönlichen Besuch eines theoretischen Unterrichts keine „Durchfaller" gibt, hat der Verein für Verkehrskunde entsprechende Fragenkomplexe mit richtiger Beantwortung zusammengestellt, nach denen sich der Prüfling auch unterwegs auf die Prüfung vorbereiten kann.

Weitere Auskunft und Beratung über alle Führerscheinfragen für Seeleute erteilt:
**der Verein für Verkehrskunde, Hamburg 1, Mohlenhof, Burchardstraße 17, montags bis freitags zwischen 11 u. 17 Uhr, Tel.: 33 29 16.**

## Neue Busverbindung zwischen Hamburg und Holland

Die Firma Petersen & Sprengel aus Hamburg-Rissen hat unter der Bezeichnung „Reederei-Passagedienst" eine neue Busverbindung von und nach Hamburg/Holland für Schiffsbesatzungen und Angehörige eingerichtet. Wie mitgeteilt wurde, soll der Preis bis ans Schiff pro Person DM 35,— betragen.

Näheres über diese doch recht günstige Einrichtung ist in **Hamburg** unter der Telefonnummer **81 38 72** und in **Rotterdam** unter der Rufnummer des Deutschen Seemannsheimes **13 39 18** oder beim Seemansheim selbst zu erfahren. ge

---

# UNSER HEIM AN LAND

**Beim Fertighaus werden dem Bauherrn kürzere Bauzeit, fester Preis und fester Liefertermin, mehr Raum auf gleicher Fläche, trockenes Bauen, hohe Wärmeisolation verbunden mit einer Ersparnis an Heizkosten geboten.**

Dabei wollen wir nicht untersuchen, ob das Fertighaus im Kostenvergleich zu einem gleichwertigen herkömmlichen Bau billiger errichtet werden kann. Bei manchen Fabrikaten ist dies gewiß der Fall. Teilweise ergibt sich eine Einsparung von 10 % der reinen Baukosten, manchmal auch mehr.

Die Ablösung zeitraubender Arbeiten an der Baustelle durch handwerkliche und industrielle Vorfertigung im Betrieb bildet das Wesensmerkmal des Fertigbaues. Als Baumaterial treten Holz in vielerlei Form, Kunststoffe der verschiedensten Art, Beton, Stahl und Aluminium in den Vordergrund. In den Methoden ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen

**Holzkonstruktionen, Beton-Montagebau, Stahlskelett-Konstruktionen.**

Die Holz-Tafelbauart hat am Eigenheimbau als Montagebauweise mit geschoßhohen Wandelelementen von transportfähiger Breite den größten Anteil. Die einzelnen Wandteile bestehen aus einem Holzrahmen, der Außen- und Innenplatte trägt, wobei gern Kombinationen besonders widerstandsfähiger Holz- und Kunststoff-Platten gewählt werden, um große Haltbarkeit und beste Schall- und Wärme-Isolation zu erzielen. Die Hohlräume zwischen den Rahmen- und Querhölzern bilden Luftpolster zur klimatischen Abschirmung und Schalldämmung, werden aber auch mit den verschiedensten Stoffen, bevorzugt mit Glaswolle, gefüllt.

Wirtschaftlich günstig für größere Bauvorhaben ist der Beton-Montagebau mit großen Wandteilen, sogenannten Sandwichplatten, wie sie schon beim Industrie- und Wohnblockbau verwendet werden. Ein Kran hebt die Wandteile, in die Fenster und Türen bereits eingefügt sind, in den Bau. Nach solchen Verfahren entstehen auch Eigenheime, deren Wandteile mit Tiefladern an die Baustelle kommen. Kurze Wege, bequeme Zufahrt und Zusammenfassung mehrerer Bauten ist für den Montagebau mit Schwerbauteilen Voraussetzung. Diese Hausteile sind Beton-Stahl-Verbindungen mit einem wetterbeständigen Putz, einer Feuchtigkeitsisolierung als sogenannter „Dampfsperre", der Schutzschicht gegen Kälte und Schall sowie einer glatten, oft schon gestrichenen Innenseite.

Anders ist es bei Skelettbauweisen. Zuerst entsteht das tragende Gerüst des Hauses. Nach erprobten Verfahren werden in Stahlrahmen Platten aus Beton oder Glasbeton, geschäumten Kunststoffen oder schwer entflammbaren Holzspänen in Verbindung mit Kunststoffen, Zement, Gips usw. ein- und vorgehängt. Die Platten greifen so über die tragenden Skeletteile, daß letztere darin verschwinden. Die Holzskelette werden mit Dämm- und Isolierstoffen (geschäumten Kunststoffen, Glaswolle, Wabenpappen) gefüllt. Eine feste Außenhaut aus Holz, aus Preßplatten auf Holzstoff- oder Kunststoffbasis mit wetterfester Außenschicht und eine wandbildende Innenplatte schließen die Gefache ab.

Schließlich sind noch die Bauverfahren mit Spezialplatten zu beachten, die ähnlich den Sandwichplatten aus Holzfaserstoffen in Verbindung mit Kunstharzen und Kunststoffen Hohlräume (in Röhrenform, als Waben usw.) in sich einschließen und selbsttragend oder in Verbindung mit anderen tragenden Konstruktionen die Wand und damit das Haus bilden.

**Grundsätzlich kann man vier Angebotsarten unterscheiden:**

**Gruppe 1** - Schlüsselfertiges Angebot einschließlich Fundament oder Keller und sämtlicher Ausbauarbeiten einschließlich Heizung mit festem Endpreis.

**Gruppe 2** - Schlüsselfertiges Angebot ohne Fundament oder Keller jedoch einschließlich Ausbauarbeiten und Heizung mit festem Endpreis.

**Gruppe 3** - Fertighäuser, die an der Oberkante des Fundaments beginnen. Dabei müssen das Fundament und der eventuell gewünschte Keller örtlich hergestellt werden und auch für den Innenausbau ist die Mitarbeit von Handwerkern in geringem Umfang erforderlich. Festpreis für Werkslieferung.

**Gruppe 4** - Lieferung von Rohbauteilen einschließlich Fenstern und Türen, evt. Montage. Alle anderen Lieferungen und Arbeiten vor und nach der Montage sind von örtlichen Handwerkern zu erledigen. Festpreis für Werkslieferung.

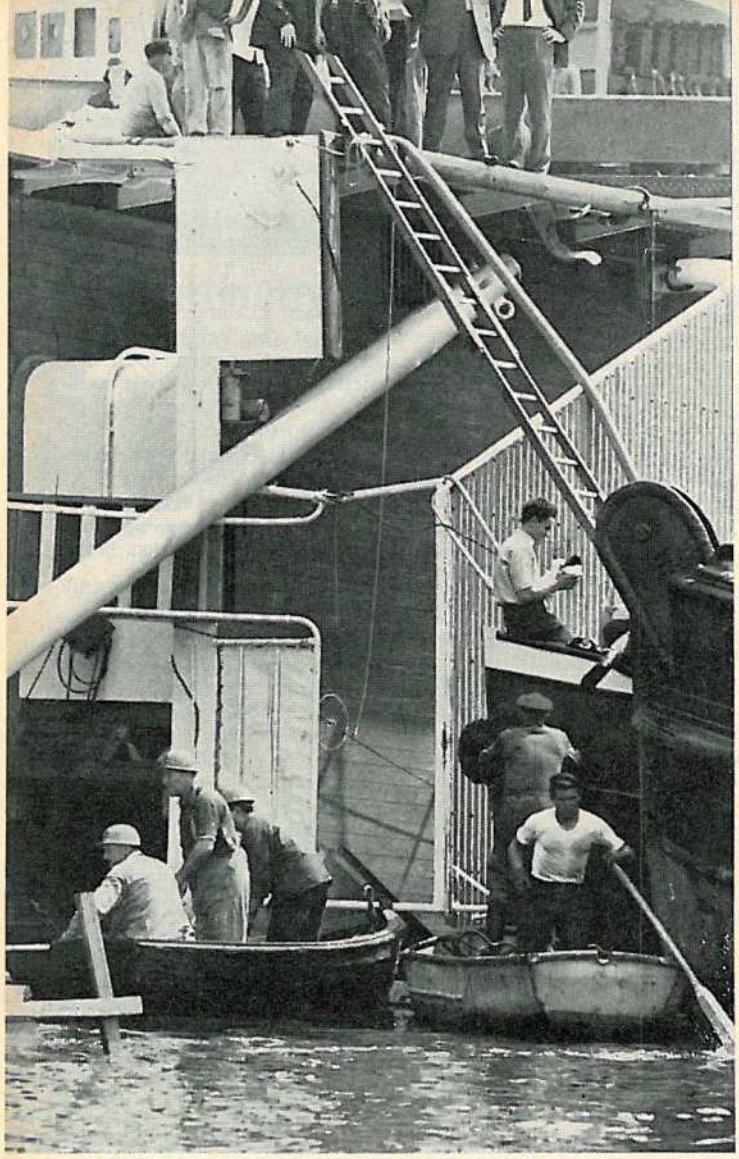
Bei Fertighäusern der Gruppen 1 und 2 dürfen keine Lieferwünsche offen bleiben. Allerdings enthält ein Angebot nur in Ausnahmefällen die Außenanschlüsse an Kanalisation, Wasser, Strom und Gas außerhalb des Fundaments, denn hierfür sind die Verhältnisse zu unterschiedlich.

Bei den Fertighäusern der Gruppe 3 gibt es erhebliche Unterschiede im Lieferumfang der einzelnen Firmen. Die Planung basiert meist auf Rastermaßen. Wird ein Typenhaus gebaut, so stellt die Lieferfirma auch sämtliche Zeichnungen für die handwerklichen Arbeiten sowie die Baueingabepläne zur Verfügung.

Die Mitarbeit örtlicher Handwerker ist bei Fertighäusern der Gruppe 4 von großer Bedeutung. Zur Verpflichtung dieser Handwerker empfiehlt sich die Einschaltung eines örtlichen Architekten, der nicht nur den Kellerbau oder die Fundamentherstellung sondern auch den rechtzeitigen Baufortschritt bis zur Fertigstellung überwacht. Bei diesen Konstruktionen muß man das drei- oder vierfache des Preises für Werklieferung als Gesamtbausumme ansetzen.

---

Auf dieser Seite unserer letzten Ausgabe (Fertighaus in Beton-Montageverfahren) hat der **Druckfehlerteufel** ge,-wütet: die Außenwände sind **22** cm dick (nicht 50). Der Wärmedurchlaßwiderstand entspricht einer **85** cm dicken Kalksandsteinwand (nicht 35 cm)). Die Festpreise der schlüsselfertigen Typen liegen zwischen **48 500** und **94 000** DM.



Mit einem Ständchen begannen am 8. 6. 64 die Feiern zum 65. Geburtstag für Reeder Herbert Amsinck, Gattin und Tochter Elke. Unter den ersten Gratulanten befand sich auch einer der ältesten Fahrensleute, Kapitän Hermann Schneekloth (83), der 1905 auf dem Frachter „St. Nikolaus" der Hamburg-Süd begann. Heute setzt sein Sohn Kapitän Hans-Joachim Schneekloth (37) die Familientradition bei der Hamburg-Süd auf der „Cap Palmas" fort.

Am 18. 6. 64 kenterte das an die Russen verkaufte Fruchtschiff „Brunswick" nach dem Ausdocken im Hamburger Hafen und legte sich platt auf seine Steuerbordseite. Der Stewart G. Lensch (59) wurde eingeklemmt und ertrank. Die Decks standen senkrecht und die Backbord-Bordwand wurde zum Deck. Über die Ursachen dieses Unfalls steht die seeamtliche Untersuchung noch aus. „Kehrwieder" wird über das Ergebnis berichten. Der Kaufvertrag mit den Russen ist durch diesen Unfall null und nichtig.

**Ölwürste als Konkurrenz für Tanker?**

Die International Container Bau GmbH., führte am 29. 5. 1964 ihren größten bisher gebauten „Flexitainer" vor. Über 300 cbm fassende und aus Kunststoff gefertigte zylinderförmige Behälter wurden an das Bundesverteidigungsministerium, Abtlg. Seeverkehr, übergeben. Er ist zur Treibstoffversorgung an Schiffe auf hoher See vorgesehen und dient in Verbindung mit einem Bedienungsfloß als Transportmittel und schwimmende Tankstelle.

Foto Siemens

# Kunst des 20. Jahrhunderts

Sachlich, unpathetisch und nüchtern wie die Epoche selbst stellt der heute in Italien lebende und dort als Mitglied der „Academie Tiberina" hochgeehrte Maler Fritz Rieger die Schizophrenie unseres Daseins dar, die „Zwei Welten", darin der moderne Mensch leben muß.

Beim Blick auf sein Bild mag einem das Wort „wohnen", eben noch in diesem Zusammenhang geläufig, auf den Lippen ersterben. Wo eigentlich soll dieser Mensch unserer Tage wohnen, der hier als schlichte Frau-Mädchengestalt verloren im Vordergrund sitzt? Was ist sein Zuhause, sein Heim, wo er sich geborgen fühlen kann, das er liebt, für das er kämpft und arbeitet? Sind es die armseligen Baracken am Saum dürftiger Feldwege oder die fensterlosen Betonklötze am jenseitigen fernen Ufer, entlang schnurgerader Straßen und Schienenstränge? Wo ist in der Öde hüben wie drüben Heimat, darin allein sich alles entwickeln kann, was Leben heißt?

Immer kühner konstruieren die Architekten unseres Jahrhunderts. Neuartiges Material hat die Bauweise revolutioniert. Im Zusammenspiel von Material und Verfahren entstanden neue Formen voller Großzügigkeit, Eleganz und Schwung. Aufgehoben, von der Technik, überspielt, vom Zeitgefühl und seinem gestaltenden Geist scheint alle Schwere. Wie in einem einzigen genialen Schwung hingelegt, erscheint das neue Wahrzeichen Berlins, die Kongreßhalle.

Bei unserem Foto links ist der unbändige Wille zu einem besseren Leben, wie es der technische Fortschritt anbietet, Gestalt geworden. Daß Zweckbauten schön sein können, ja daß ausgefeilte Zweckmäßigkeit mit ästhetischem Bedürfnis eine vollkommene Ehe eingehen können, zeigen die rotierenden Strahlenarme über Dortmunds Nacht. Auch dieses Karussel-Café in 140 m Höhe ragt in das neue Wunderland der Technik. Der moderne Mennsch neigt dazu, Romantik als Kitsch abzutun. Und doch schafft er selbst unermüdlich an einem neuen Stil der Romantik.

Foto Siemens

**Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:** V.

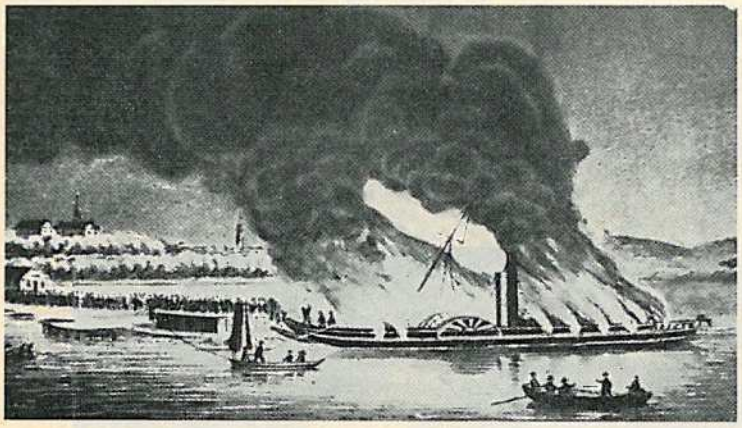
# Mit dem Dampferdienst nach Amerika hatte Hamburg zunächst kein Glück

Von Ludwig Dinklage

Oberstleutnant Peter Kleudgen, nach der Franzosenzeit Chef des Hamburger Bürgermilitärs, war der Schöpfer der Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Harburg. Im Juni 1818 machte seine „Privilegierte Dampffähre" ihre erste Fahrt auf dem Köhlbrand. Elf Jahre lang verrichtete der 27 m lange Mittelraddampfer mit seiner 20pferdigen Kolbenmaschine diesen Dienst, bis er im November 1829 von dem von Johann Lange in Grohn-Vegesack erbauten Seitenraddampfer „Neptun" abgelöst wurde. Das 33,5 m lange Schiff war für 400 Passagiere zugelassen. Die Maschine leistete etwa 34 PS und damit war das Schiff zu langsam. Bis zum Jahre 1841 fuhr die „Neptun". Für die Harburger Fährschiffer, die immer noch wie seit Jahrhunderten Personen, Vieh und Fracht mit ihren Segelevern beförderten, bedeuteten die „Smeuker" eine starke Konkurrenz. Sie bekämpften diese mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln.

### Philippine Kleudgen, die erste Reederin Hamburgs

Peter Kleudgen, der immer noch seine langsame Schnecke „Neptun" auf dem Köhlbrand herumkriechen hatte, starb 1825. Seine Witwe Philippine, geborene Koch, führte jenen Fährbetrieb weiter. Sie war übrigens in Hamburg die erste Frau, die eine Reederei leitete, und es gewiß nicht leicht hatte. Außer dem vielen Ärger, den sie mit den Harburger Fährschiffern, den Behörden nördlich und südlich der Elbe hatte, mußte sie sich auch noch das Gespött der Fahrgäste über ihren Paddelkasten „Neptun" anhören. Gewiß, die Vegesacker Werft hatte ihr nicht gerade ein Prachtschiff geliefert, aber sein Geld verdiente es doch. In den Jahren 1835 bis 1838 hatte es genau 3588 Fahrten zwischen Hamburg und Harburg gemacht und dabei kostete die Fahrt in der II. Klasse 8 Schillinge, und wer vornehm in der I. Kajüte reisen wollte, mußte gar 1 Mark Banco bezahlen. Pferdefuhrwerke kosteten je nach Größe 7 bis 17 Mark Banco.



Die letzte hölzerne Harburg-Fähre „Kronprinz von Hannover", 1838/39 von Johann Beenck in Altona erbaut, brannte im August 1844 völlig aus.

Noch vor Ablauf ihres Dampfschiffs-Privilegiums starb am 9. Februar 1838 Frau Philippine Kleudgen. Nun übernahm ihr Schwiegersohn, der Geheime Kommerzienrat Friedrich August Mensch, den Dampfer. Dieser einigte sich insofern mit der hannoverschen Regierung, als daß diese das Privileg verlängerte, falls ein Neubau unter der Flagge des Königreiches Hannover fahren würde. Mensch beeilte sich, einen Raddampfer auf der Werft von Johann Beenck in Altona auf Stapel zu legen. Das Schiff maß etwa 41 m in der Länge bei einer Breite des Schiffsrumpfes von 6,38 m und einer Seitenhöhe von 3,5 m. Die von der Maschinenfabrik Georg Egestorff in Linden bei Hannover gelieferte Maschine leistete 50 PS. Beim Stapellauf im Jahre 1839 wurde dieses Schiff auf den Namen „Kronprinz von Hannover" getauft.

Als am 28. April 1839 die „Kronprinz von Hannnover" ihre Probefahrt machte, die von Altona nach Blankenese und über Moorburg zurück nach Altona führte, ahnte noch keiner, was für ein Jonas dieses Schiff sein würde. Gewiß, es war schneller als die „Neptun". Anstatt zwei Stunden, wie jener Paddelkasten, brauchte man nur anderthalb und wenn alles gutging und man auf keinem Sand festkam, schaffte man es manchmal sogar in einer Stunde, um von Hamburg nach Harburg zu kommen. Dann kamen die Behörden auf den Gedanken, daß den Passagieren der Kessel um die Ohren fliegen könnte, denn Egestorff hatte es besonders gut gemeint und eine Hochdruckmaschine geliefert. Das war damals der letzte Schrei der Ingenieurkunst. Dieser Papierkrieg zwischen dem Reeder, den Behörden und der Maschinenfabrik führte schließlich zu einem Prozeß gegen Egestorff, der aber im September 1842 mit einem Vergleich endete. Eine andere Maschine wurde niemals eingebaut. Gut, daß es damals noch keine See-Berufsgenossenschaft gab. Sie hätte es niemals zugelassen, daß man 400 Personen auf diesem kleinen Schnarcher verlud. Später gestattete man sogar, daß 600 Fahrgäste an Bord spazierten.

Beim Reisepublikum schien sich die „Kronprinz von Hannover" keiner großen Beliebtheit zu erfreuen. Dieses bevorzugte lieber die beiden neuen Schiffe „Primus" und „Phönix". Wir werden von ihnen noch hören. Es waren beides Hamburger Schiffe, die mit der „Kronprinz von Hannover" wohl manchen Wettkampf auf dem Köhlbrand ausgetragen haben mochten, was dann die Freie und Hansestadt Hamburg zu einem Regulativ veranlaßte: „Der Wettlauf zwischen Dampfschiffen ist verboten."

Den Eignern der „Kronprinz von Hannover" schien es ganz lieb zu sein, daß ihr ungeratenes Kind schon so früh endete. Die Nacht vom 7. auf den 8. August 1844 war still und mondhell. Die „Kronprinz von Hannover" lag an der Landungsbrücke in Harburg. Die Kesselfeuer waren gelöscht und kein Mensch an Bord. Plötzlich schlugen die hellen Flammen aus dem Schiff, züngelten aus den Seitenfenstern und bald stand das Schiff von vorn bis achtern im Feuermeer. Es war ein imposanter Anblick, der viele Schaulustige heranlockte. Anstatt tatkräftiger Hilfe gab es nur Gelächter, man witzelte und spöttelte und schien recht froh zu sein über dieses Unglück. Zwar war die Harburger Feuerspritze zur Stelle, doch konnte sie nichts ausrichten. Einzig und allein die vergoldete Galionsfigur, eine Büste des Kronprinzen, konnte man den Flammen entreißen.

Langwierige Untersuchungen nach der Brandursache führten zu nichts. War es Brandstiftung, war es Fahrlässigkeit der Heizer? Es ließ sich nichts feststellen.

So endete dann diese dritte Dampffähre über den Köhlbrand und damit auch die Periode der hölzernen Raddampfer.

### Die ersten Seedampfer Hamburgs

„Alles Schwindel, aufgelegter Schwindel! Der Mann hat nicht mehr alle Spatzen unterm Hut!" So sprach man im Jahre 1839 an der Hamburger Börse über Robert Miles Sloman. Dieser hatte versucht, eine Aktienreederei für die Fahrt zwischen Hamburg und Hull ins Leben zu rufen. Das war ein guter Gedanke, denn Hamburg war bereits damals ein guter Abnehmer englischer Manufakturwaren und Hull war der Hafenplatz des mittelenglischen Industriebezirks um Manchester herum. Nein, nein und nochmals nein! Was sollte dieser Unsinn? Dampfer, Smeukever, jeden Augenblick konnte dir der Kessel um die Ohren fliegen! Und was konnte solch ein Qualmkotzer schon laden? Den besten Raum unter Deck nahmen die Maschine, der Heizraum und die Kohlenbunker ein. Was blieb dann noch nach für die Ladung? Für die Katze war das. Ja, ein Segelschiff, das konnte etwas wegstauen, der ganze Raum von vorn bis achtern stand den Kaufmannsgütern zur Verfügung. Man sah das ja an den paar Schnarchern von der General Steam Navigation Company, wenn sie von der Themse her die Elbe heraufgekrochen kamen. Und was hatten sie dann im Bauch? Ein paar Kisten, ein paar Ballen! Das konntest du beinahe schon alles auf eine Schiebkarre packen. Und die Kosten erst! Wer sollte die aufbringen können? Ein Segelschiff, ja, das konnte fünfzig Jahre und noch länger fahren und ein schönes Stück Geld einbringen, einen Dampfer aber konnte man nach zehn Jahren auf den Müllhaufen werfen, wenn er nicht schon vorher in die Luft geflogen wäre.

Also damit war es nichts. Sloman blieb mit seinen Gedanken allein. Aber er war ein Dickschädel. Er versuchte es im Jahr darauf, 1840, noch einmal. Und wieder dieser Tumult an der Börse. „Diesem Mann ist nicht zu helfen! 75 000 Mark Banco will er selbst in das Unternehmen hineinbuttern. Das Geld ist futsch, so wahr wie das Amen in der Kirche."

Und trotzdem gelang es Sloman jetzt, 300 000 Mark Banco zusammenzutrommeln und damit die „Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft" ins Leben zu rufen. Zwei Dampfer, Schwesterschiffe, wurden an der Weser auf Stapel gelegt. Warum aber nicht an der Elbe? Genau wie die Reeder waren auch die Schiffbauer hier zu konservativ, um sich an den

Dampferbau zu wagen. Die Bremer waren in Bezug auf die Dampfschiffahrt den Hamburgern mehr als eine Nasenlänge voraus.

Der 202 Commerzlasten große hölzerne Raddampfer „Hamburg" lief am 6. April 1841 auf der Werft von Bernhard Wencke in Bremen vom Stapel und vier Wochen später in Bremerhaven die „Manchester", bei Friedrich Wilhelm Wencke.

Noch im gleichen Jahr begannen die beiden Dampfer ihre Reisen zum Humber. So rosenrot, wie Sloman es an der Börse und in den Prospekten geschildert hatte, sollte es aber nicht werden. Einmal waren diese Paddelkästen ganz langsame Schnecken, die in vierzig bis fünfzig Stunden von der Elbe bis zum Humber krochen, und außerdem waren sie viel zu klein, um viel laden zu können. Oftmals fehlte es auch an ausgehender Ladung für Hull. Vor allen Dingen aber bereiteten die Engländer den Hanseaten viele Schwierigkeiten. Sie hetzten ihre Landsleute zum Boykott der deutschen Schiffe auf. Sloman ließ aber keineswegs den Mut sinken, ja, er bestellte auf der Werft von Johann Marbs in Hamburg-St.-Pauli noch ein drittes Schwesterschiff, den Raddampfer „Leeds", der am 22. Juni 1842 vom Stapel lief.

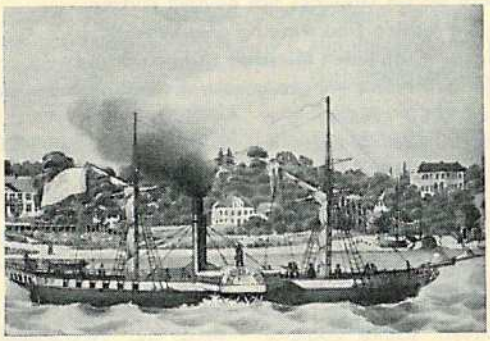
Hin und wieder wurde die „Hamburg" auch in den Seebäderdienst eingestellt, so 1842, wo sie zwischen Hamburg und Helgoland verkehrte. Schließlich fand aber doch eine Verständigung zwischen Sloman und den englischen Verladern statt. Nun der Konkurrenzkampf beseitigt war, konnte Sloman nicht mehr klagen. Auch an der Börse sprach keiner mehr von den Verrücktheiten.

Jetzt aber kam eine schwere Zeit und das war die dänische Blockade vor der Elbmündung. Nur Kriegsschiffe konnten hier Abhilfe schaffen. In Hamburg bildete sich ein Komitee, das die Gründung einer deutschen Bundesflotte zum Ziel hatte. Diesem Komitee gehörten die Hamburger Reedereien J. C. Godeffroy & Sohn, Roß, Vidal & Co. und A. F. Woldsen an, sowie auch Robert Miles Sloman. Es wurden eine Reihe von Schiffen angekauft, darunter auch der Raddampfer „Hamburg" und sein Schwesterschiff die „Bremen" ex „Leeds„ und endlich der Raddampfer „Lübeck". Dieses Schiff war 1844 unter dem Namen „Robert Napier" erbaut worden, war 50 m lang bei einer Breite von 12,6 m über die Radkästen und 3,35 m größtem Tiefgang. Die Balanciermaschinen leisteten 180 PS. 1846 hatte Sloman diesen Dampfer für 3000 Pfund angekauft. Alle drei Schiffe gingen also an die junge Bundesmarine über, wofür die „Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft" 500 000 Mark Banco erhielt. Hier sollten sie zu Dampfkorvetten umgebaut und armiert werden. Als im Spätherbst des Jahres 1852 die erste deutsche Bundesflotte unter der schwarzrotgoldenen Flagge ein unrühmliches Ende fand und sie vom Bundeskommissar Dr. H. L. Fischer versteigert wurde, ging ein Teil der Schiffe in den Besitz der General Steam Navigation Company über, die bereits seit 1825 einen regelmäßigen Dampferdienst zwischen Themse und Elbe unterhielt. Am 15. Dezember 1852 verließ die „Hamburg" die Weser für London.

Sloman, dieser unermüdliche Pionier der hamburgischen Dampfschiffahrt, richtete 1848 eine Linie zwischen Hamburg und London ein und ließ dafür zwei Schraubendampfer bauen, auch wieder Schwesterschiffe, nämlich die „Elbe" und die „Thames". Der Erstere wurde auf der Werft von Bernhard Wencke in Bremen in den Jahren 1847/48 und die „Thames" um die gleiche Zeit von J. A. Meyer jun. in Lübeck erbaut. Die Schiffe waren 36,4 m im Kiel lang bei einer Breite von 7,36 m und einer Raumtiefe von 4,1 m. Die Maschinen sollen 60 PS geleistet haben. Selbstverständlich führten die Schiffe noch Segel. Sie waren als Dreimastrahschoner getakelt. Die Passagierräume unter dem Quarterdeck waren besonders elegant eingerichtet. Die Vermessung betrug 95 Commerzlasten. Dieser Dienst bestand bis zum Jahre 1861, dann wurde er aufgelöst und die Schiffe nach England verkauft.

*

Die Atlantikfahrten mit Dampfern waren für unsere westlichen Nachbarn durchaus kein Weltwunder mehr. 1818 hatte das amerikanische Schiff „Savannah" als erster Dampfer den Atlantischen Ozean von Savannah im Staate Georgia nach Liverpool in 29 Tagen und 12 Stunden überquert, davon aber nur 3 Tage und 8 Stunden gedampft und die übrige Zeit gesegelt. Die Rückreise nach Amerika erfolgte ausschließlich unter Segel. Das war ein einmaliges Ereignis, das sich erst nach zehn Jahren wiederholen sollte. 1828 war es ein holländischer Dampfer, der von Rotterdam nach Curacao und zurück fuhr. Wieder dauerte es fünf Jahre, bis 1833 die Kanadier ihren Dampfer „Royal William" von Montreal zur Themse schickten. 1840 trat dann endlich mit Samuel



Raddampfer „Hamburg" der Hansentischen Dampfschifffahrtgesellschaft". 202 Commerzlasten. Länge über Deck 53,32 m, Breite über Radkästen 12,20 m, Raumtiefe 4,62 m.

Cunard England auf den Plan und rief die Cunard Line ins Leben. Ihr Neubau, der Dampfer „Britannia", 1154 tons groß, überquerte den Atlantik und erreichte dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,56 Knoten. Mit dieser Reise fängt die Geschichte des Blauen Bandes des Nordatlantiks an, die sich bis zur 53 329 BRT großen „United States" hinzieht. Die „United States" erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 36 Knoten. In beinahe 125 Jahren sind die Schiffe der Passagierfahrt nicht einmal dreieinhalb Mal so schnell geworden, von 10,56 bis zu 36 Knoten. Autofahrer und Flugzeugkonstrukteure mögen darüber mitleidig lächeln.

1846 versuchte Sloman eine Reederei ins Leben zu rufen mit einem Dienst von Hamburg über Southampton nach St. Thomas in Westindien. Damit wollte er der Gründung einer Gesellschaft zuvorkommen, der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft, der Hapag. Aber das war eine reine Segelschiffs-Reederei. Aus den Sloman-Plänen wurde nichts, aber er behielt seinen Trumpf in der Hand. Schön, er fuhr nach England und bestellte dort auf der Werft von W. Pim in Hull einen hölzernen Schraubendampfer von 257 Commerzlasten, die „Helena Sloman".

Die „Helena Sloman" trat unter Kapitän P. N. Paulsen am 28. Mai 1850 von Hamburg aus ihre erste Reise nach New York an. In jedem zweiten Monat sollte das Schiff von Hamburg abgefertigt werden. Die ersten beiden Reisen verliefen gut und ohne bemerkenswerte Vorfälle. Auf der dritten Reise jedoch, am 28. November 1850, geriet der Dampfer auf den Neufundlandbänken in einen schweren Sturm und ging unter. Fahrgäste und Besatzung konnten glücklicherweise von dem englischen Schiff „Devonshire" vollzählig gerettet werden.

Die Nasenlänge, um die die von der Weser den Elbe-Hanseaten voraus waren, hatte Sloman also nicht einholen können. Dort hatten bereits 1847 die Yankees unter Beteiligung der Bremer, der Hanoveraner und der Oldenburger die „Ocean Steam Navigation Company", die „Bremen-Linie" ins Leben gerufen und unterhielten nun mit den beiden 1375 Registertons großen Raddampfern „Washington" und „Hermann" einen regelmäßigen Fracht- und Passagierdienst zwischen der Weser und New York.

Unermüdlich versuchte Sloman, Kapital für weitere Schiffe zu bekommen. Es glückte ihm nicht. Inzwischen hatte aber auch die Hapag eingesehen, daß ein Ozeanverkehr ohne Dampfer nicht mehr ging. Sie ließ zwei Dampfer in England bauen, 91,5 m lang und 8 m breit, 2026 BRT groß, die 500 Passagiere befördern konnten. Sie wurden getauft auf die Namen „Borussia" und „Hammonia". 1855 sollten die Schiffe in Fahrt gesetzt werden, doch da brach wieder in einer Ecke unserer Erdkugel ein Brand aus, der Krimkrieg, und England und Frankreich brauchten Schiffe. Ihr Blick fiel auf die beiden noch an der Werft liegenden schönen Schiffe. Charterverträge lockten und so ging die „Hammonia" an die Franzosen und die „Borussia" als Truppentransporter an die Engländer. Unter deren Flaggen machten sie ein paar Reisen, dann wurden sie an die Hapag zurückgegeben. Mit Jubel wurden sie auf der Elbe empfangen. Nicht nur, daß die Hapag eine hübsche runde Summe dafür erhielt, die Charterung hatte noch einen weiteren Vorteil. Die Kapitäne und Steuerleute waren bisher reine Segelschiffsmänner gewesen und hatten keinerlei Erfahrungen mit Dampfern. Diese hatten sie sich jetzt auf den Charterfahrten aneignen können.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

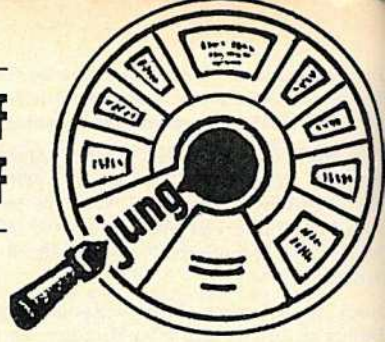
ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE

# Warum wird ein Schiff getauft?

## Die Rache des Adlers

Diese Serie wurde mit freundlicher Genehmigung des Verlages „Die Brigantine" aus dem Buch „Von den Bräuchen der Seeleute" von Fred Schmidt entnommen.

**Telegraf auf**




Schiffszimmerer wuchteten und werkten, Seeleute lobten und tadelten. Weiter plante der Schiffbauer, abermals erprobte der Fahrensmann, kritisierte und erfand neue Auswege, pries oder verwarf je nach den Erfahrungen, die er von der Reise mit heim gebracht hatte, Erfahrungen, erworben um den Einsatz vieler harter Tage und wilder Nächte, um Not und Gefahr und oft genug um den Preis des lieben Lebens manches braven Gefährten. So schälte sich aus dem rohen Einbaum der grazile Clipper, so folgten im Kielwasser der Koggen die Schnelldampfer.

Im Werden eines jeden einzelnen Fahrzeuges aber gab es einen Zeitpunkt, da es aus dem an Land gemachten Ding sich zu einem Wesen wandelte, das auf dem Wasser schwebend sein Eigenleben gewann, jenen Augenblick, da man es seinem Lebenselement übergibt. Es ist ein Moment voller Bedeutung und Größe, in ihm wird im Ablauf von Minuten aus einem Bauwerk ein Lebewesen: das Schiff. Damit gewannen jene Genien und Dämonen Gewalt darüber, die auf und unter der Flut ihr verborgenes Wesen treiben. Ihre Gunst galt es zu erringen, sie mußte man dem neuen Schiff gewogen machen. Die Unsichtbaren hold zu stimmen, wurde ein Opfer gebracht.

Der es vollzog, war in alter Zeit stets ein Mensch, jenem Manne ergeben und in Liebe verbunden, der das neue Schiff hinausführen sollte auf die unsichere See. Dieser Mensch trat vor den Steven des zum Ablaufen bereiten Schiffes und bot dort den Unsichtbaren das Weihgeschenk, ein Mensch, dessen gute Wünsche das Schiff auf seinen einsamen Wegen gleich guten Geistern umschweben würden: die Mutter, die Braut, das Weib des Schiffsführers. Und sie bot das Beste, was man zu bieten hatte, etwas, was geläuterte Materie und beflügelten Geist in unübertrefflicher Weise in sich eint, etwas von jenem Stoff, der den Bezirken des Nur-Stofflichen bereits entrückt ist, der dem Helden die Kraft stählt, dem Philosophen die Weisheit vertieft, dem Künstler das Auge schärft, der dem Liebenden die Seele befeuert und den Göttern die Seligkeit erhöht: sie bot ein Opfer edlen Weines.

Uralt ist der Brauch, viel älter als die Kunst des Schreibens. Als man sie erlernt hatte, da schrieben Landmenschen nieder, jenes Trankopfer beim Stapellauf eines neuen Schiffes bedeute die „Taufe" des Fahrzeuges.

Die Taufe? Alle weisen Bücher darüber lehren, sie stelle eine symbolische Reinigung des Täuflings dar, eine Reinwaschung von Sünden oder Erbsünde. Was gäbe es jedoch an einem neuerbauten Schiff an Verfehlungen zu reinigen? Es hat ja noch ebenso wenig gesündigt wie ein Neugeborenes! An Erbsünden aber trug es keine Last in seinen Spanten und Planken — nein, ein Schiff nicht! Denn alle Fehler seiner „Vorfahren", all jener Schiffe, die man vor ihm erbaut hatte, die waren ja doch gewissenhaft vermieden worden, alle Mängel früherer Bauten hatte man mit Sorgfalt umgangen und alle Fehler der Vorläufer ausgemerzt. Daß man dem neuen Schiffe zugleich einen Namen gab, dieser Brauch entstammt einer viel späteren Zeit als derjenigen, die das Trankopfer erdachte in Verehrung jener undeutbaren Gewalten, die „Wolken, Luft und Winden ihre Wege, Lauf und Bahnen" weisen.

Man hat das oft vergessen. Wie gründlich man es vergessen kann, das zeigt, was bei der „Taufe" eines amerikanischen Kriegsschiffes gegen Ende des vorigen Jahrhunderts geschah. Als es klar stand, um vom Stapel zu laufen, da goß man dem bedauernswerten, ahnungslosen Ding — oh Thetis! verhülle dein Haupt! — einen Schwapp kalten Wassers auf die unschuldige Nase. Brrr! — mag es da die Ankerklüsen dichtgekniffen haben! Es heißt, gemeldeter Greuel sei auf Betreiben eines Kreises einflußreicher Damen im Schatten des Weißen Hauses geschehen. Wie schattig muß es damals dort gewesen sein ... Brunnenwasser statt Schaumwein — kein ehrlicher Tausch, will mir scheinen. Ob sich die Geister jenes Schiffes später vielleicht doch einmal für die arge Enttäuschung gerächt haben? Ich vermag es in diesem Falle nicht zu sagen. Es kann auch sein, bei Kriegsschiffen walten andere Gesetze als bei solchen, die ihr Leben friedlicher Arbeit widmen.

Daß deren Genien jedoch entschlossen sind, sich beim Weiheopfer nicht hinters Licht führen zu lassen, dafür ein schlagender Beweis:

**All wat du deist, do mit Bedacht:**
**To rechten Tied wees op dien Wacht,**
**Do jeden Minschen recht an Boord,**
**Vergeet ook Gott nich un sien Woord.**

**Das Schiff ist das Werkzeug des Seemannes. Er steht als Mittler zwischen diesem und der rauhen Großartigkeit des Meeres. Echtes Seemanns-Brauchtum wird darum Dreierlei sich beugen müssen:**
**dem Schiff — „to rechten Tied wees op dien Wacht"**
**dem Kameraden — „do jeden Minschen recht an Boord"**
**der Allgewalt der Natur — „vergeet ook Gott nich un sien Woord".**

Der erste Dienstag im Oktober des Jahres 1853 war für Stadt und Hafen Boston ein Feiertag ganz besonderer Art. Die Geschäfte ruhten, die Schulen gaben frei. Dreißigtausend Menschen ließen sich von den Fähren nach East Boston übersetzen, und auf den Kais und der Marinewerft am Nordende der Stadt drängten sich mindestes noch einmal so viele und reckten die Hälse nach dem, was sich drüben auf der Werft von McKay tat.

Und by Jingo! — dort gab es etwas zu sehen! Denn da lag fertig zum Stapellauf das größte Schiff, das Menschenhand bis zu jenem Tage geschaffen hatte, einer der schönsten Segler aller Zeiten. In vollendeten Linien ruhte der schlanke Rumpf, glänzend schwarz von der elegant geschwungenen Verschanzung hinab bis zur Wasserlinie, darunter die Kurven des Unterwasserschiffes — in nie gesehener Schärfe zu den Steven verlaufend schimmernd im Blinken der Kupferplatten. Von dem graziösen Heck leuchtete hell der Adler Amerikas mit ausgebreiteten Schwingen, darunter der Name und Heimatshafen des neun Meisterwerkes:

GREAT REPUBLIC
Boston

Von der Galion über dem unwahrscheinlich schmalen Vorsteven äugte kühn ein Adlerkopf herab auf die Gruppe von Menschen, die auf der Plattform vor dem Bug sich zur Taufe anschickten. Und es war, als trete in des Vogels Blick etwas wie entsetzte Abwehr. Kein Wunder: ein seltsame Versammlung, die man ihm da vor den scharfen Schnabel geholt hatte! Ein paar kernige Männer in einem Kranz heller Kleider und rosiger Gesichter — das ist es, was einem neuen Schiff behagt, das gibt ihm Freude und erhöht seinen Mut für die langen Reisen. Was aber hatte man hier dem großartigsten aller Clipper vorgesetzt? Ein maulwetzendes Kaffeekränzchen war das, ein vertrocknetes Sittlichkeitskomitee, eine Horde alter Schachteln angeführt von dem, was für ein Seeschiff (Damals! Red.) den Schrecken aller Schrecken bedeutete: einem Himmelslotsen — — dem Diakon Moses Grant in bratenrockumwallter naphtalinduftender persona! Und an der Spitze des Trupps ein abgenutztes Mannsbild, für Wein-Weib-Gesang längst verloren, ein Feind der warmen Daseinsfreuden, ein Überfälliger auf der Route des Lebens, die verschlissene Hülle eines ehemals allzu eifrig Genießenden und darum nun streng Abstinenten, das kläglichste Stück Menschheit, dem man auf dem trockenen Lande begegnen mag: einem alten Kapitän, der „heilig geworden. Und in der Hand hielt er hinterhältig eine Flasche Mineralwasser bereit . . .

Mißtrauisch schielte der Adler da zu seinem Schöpfer hinab, der sich neben der Schar der taufwütigen Tugendbolde ersichtlich unwohl fühlte: Was habt ihr mit mir vor, Donald McKay? Was soll das werden — sprich! Soll ich nicht deinen Ruhm über alle Meere tragen — zu allen Küsten, wo freie Männer freie Leben führen? Soll ich nicht für dich kämpfen mit allen Gewalten der Tiefe und der Höhe — soll ich nicht künden von deiner Meisterschaft und dem Adel deiner Schaffenskraft, die Begnadigung ist und Rausch zugleich? Gern will ich vollbringen, was du geplant, will erweisen, was von deinem Geist in meinen Leib einströmte, will Tat

**Schallplatte GRATIS**
zur Einführung in die **LINGUAPHONE**-Sprachlehrmethode (Schallplatten oder Tonbänder in Verbindung mit Lehrbüchern). Die Gratis-Schallplatte wird Ihnen an Ihre Heimatadresse oder an Ihre Schiffsadresse im nächsten deutschen Hafen geschickt.
**LINGUAPHONE, Abt.: KW 24**
**2 Hamburg 36, Neuer Wall 42, Telefon 36 28 08**

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

werden lassen, was an Träumen in die brannte, als du mich erdachtest: aber willst du nun etwa zulassen, daß diese da meine heiße Begeisterung mit haltem Wasser begießen, daß sie — stumpf für dein Wesen wir für das meine — unsere Träume, unser Sehnen, unser Streben mit einer lächerlichen Dusche verhöhnen? Soll mir das vor deinen Augen geschehen, Donald McKay?

Schon arbeitet es im scharfgeschnittenen Gesicht des berühmten Mannes, unschlüssig blickt er von seinem Adler zu der unerfreulichen Gestalt, die den fatalen Buddel Wasser in dürren Händen hält. Schon steigt in ihm der Ärger auf und die Reue darüber, daß er — fachgerechter Schiffbauer und Hüter uralter Zunftweisheit — sich von Ehrwürden Moses Grant und den Megären vom Temperenzverein überreden ließ, sein neues schönes Schiff um das zu betrügen, was rechtens ist. Schon streckt er die Hand aus, öffnet die schmalen Lippen — — da schlägt es von drüben zwölf Uhr, jemand gibt das Signal: unter hallenden Schlägen fallen die Stopper, klirrend zerbricht die Flasche am Steven, traurig plätschert es kielwärts, duftlos und fade, und unter dem Bullern der Böller und dem Täteretäh der Blechmusik gleitet das Schiff dem Wasser zu.

Tosend stieg der Ruf der Menge empor zum seidigblauen Herbsthimmel, schwenkten Zehntausende ihre Hüte, unter ihnen ein deutscher Reisender in mittleren Jahren, Herr Ferdinand Laeisz aus Hamburg, nachmals einer der größten Segelschiffsreeder des Jahrhunderts. Der Adlerkopf am Steven des neun Clippers jedoch schoß einen Blick voll beleidigter Wut und ingrimmiger Drohung über die schreiende Menschheit. Nur einer sah diesen Blick und verstand ihn: McKay. Ihm war nicht gut dabei. Aber er konnte nicht ahnen, auf welche Weise sich der Adler zu rächen gedachte für das, was man ihm Kränkendes an seinem Ehrentage angetan.

Zwölf Wochen später fiel der Schlag. Noch lag das Schiff am Kai von New York und nahm seine Ladung über. In wenigen Tage sollte es auslaufen, nicht allein das größte Schiff seiner Tage, auch das schönste, worüber sich die Schiffskenner aller Nationen einig waren. McKay, der Meister — in diesem Werk hatte er sich übertroffen. Ganz Amerika sah der ersten Reise des Wunderschiffes mit Spannung entgegen, und keiner zweifelte: so wie es alle anderen Schiffe an Größe und Schönheit übertraf, würde es sie auch an Schnelligkeit schlagen. Da durchlief am Morgen des 27. Dezember eine Alarmnachricht die Kontore und Schankstuben der Seestadt: die „Great Republic, die Freude der Seeleute und der Stolz der Nation, war in der Nacht bis auf die Wasserlinie niedergebrannt. So hatte sich die Feuerseele des Adlers in einem Flammenbade von der erlittenen Kränkung gereinigt. McKay jedoch hat nie wieder zugegeben, daß man beim Stapellauf eines seiner Schiffe vom Brauch der Alten abwich . . . Bi

## *Zum 250. Geburtstag*

**Christoph Willibald Gluck**

**Geb. 2. VII. 1714 in Erasbach, gest. 15. XI. 1787 in Wien**

**Der Komponist hat eine umwälzende Leistung in der Geschichte der Musik vollbracht. Nachdem Gluck zunächst konventionelle ernste und heitere Opern geschrieben hatte, gelang ihm die Erneuerung der Barockoper. Er knüpfte an griechische Mythenstoffe an und bekämpfte den prunkvollen Ziergesang. Die Arien wurden auf ihren ursprünglichen Zweck zurückgeführt und zeigten liedartige Melodik. „Orpheus" und „Alceste" gehören zu den bekanntesten Werken Glucks.**

## Rangliste der Deutschen Schlager

im März 1964

**1. Oh, my Darling Caroline**

Bravo! Dieser Ronny ist ein Glückspilz!, kam sang — und siegte vor allen Professionals. Er wollte es eigentlich nur „mal vormachen, wie sichs anhören muß. Dabei wurde er vom Fleck weg hinter den Kulissen der Schallplatten-Industrie — wo bisher sein Platz war — entdeckt und ins Starensemble gelotst. Der Mensch kann's Glück eben nicht suchen — es muß i h n finden . . . Und aus Dank an Fortuna will Ronny auch seine zukünftige Tochter (wenn es eine wird!) Caroline nennen!

**2. Shake Hands**

Drafi Deutscher — wieder ein neuer Stern für uns, obgleich er schon mit Shake Hands vom 48. über den 7. Platz anmarschiert kam. Mit Shake Hands gehts eben so ähnlich wie „mit dem Hute in der Hand" . . . Höflichkeit ist nicht selten Schlüssel zum Paradiestor — oder zum Schlager-Spitzeteam!

**3. Non ho l'éta (Luna Nel Blu)**

Gigliola Cinquetti aus Italien hält sich tapfer auf dem gleichen Platz vom vorigen Mal. Seine Melodie gefällt noch gleichermaßen gut — und das gefällt wiederum unserem Italiener.

**4. Wunderschönes fremdes Mädchen**

Es wird immer amüsanter, die Schlager-Börse zu studieren. Heute singt sich — Hans-Jürgen Bäumler allen fremden Mädchen ins Herz. Damit hat er dem Anschein nach bravourös „De Alte Liebe" hinter sich gelassen und steuert mutig zu neuen Ufern . . .

Hunderttausende haben schon mit Hilfe der Bausparkasse Schwäbisch Hall gebaut; sie haben richtig gewählt. Von der ersten Beratung an sind auch Sie bei „Schwäbisch Hall" gut aufgehoben.

Beratung durch
alle Volksbanken, Raiffeisenkassen, Spar- und Darlehnskassen sowie in unseren Beratungsstellen
Bremen, Wachtstraße 29 (Überseepassage), Ruf 325080
Cuxhaven, Poststraße 6, Ruf (04721)5788
Eutin, Lübecker Straße 22, Ruf 2145
Hamburg 1, Große Allee 2 pt., Ruf 244743
Kiel, Raiffeisenhaus - gegenüber dem Hauptbahnhof - Ruf 63993
Lübeck, Hüxstraße 66, Ruf 75544
Oldenburg, Haarenstraße 38, Ruf (0441)214410

Dort erhalten Sie auch unsere interessante Broschüre „Fertighäuser stellen sich vor" gegen eine Schutzgebühr von DM 1.50

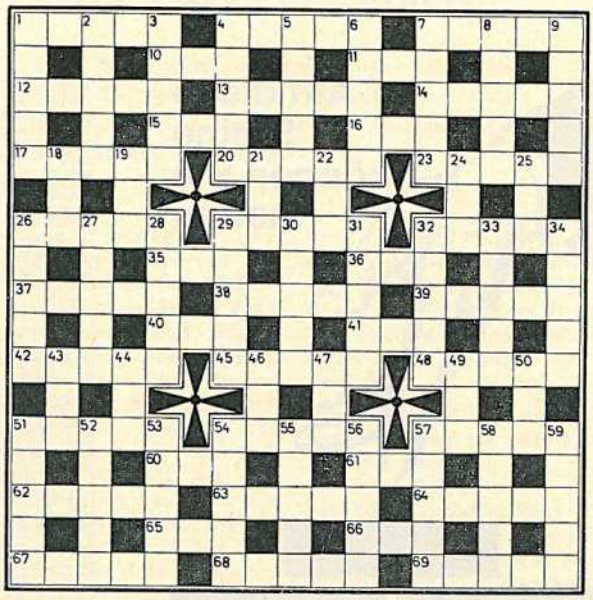
BAUSPARKASSE
**Schwäbisch Hall**
Die Bausparkasse der Volksbanken und Raiffeisenkassen

Landesstelle für Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein
Hamburg 1, Domstraße 15/IV, Telefon 338549

Landesstelle für Niedersachsen
Hannover, Hildesheimerstraße 56, Telefon 881477

# Das große Kreuzworträtsel

## Von großen und von kleinen Tieren



**Waagerecht:** 1. Indische Brillenschlange, 4. „der . . . . macht mich lachen", sagt Faust bei Goethe, 7. Nagetier, 10. „neu" in Fremdwörtern, 11. griechischer Buchstabe, 12. Versicherung gegen Schäden an Beförderungsmitteln, 13. „im . . . . . lassen" heißt nicht helfen, 14. Vereinigung mehrerer Tiere, 15. lateinisch „Göttin", 16. Schwimm- und Tauchvogel des Nordens, 17. schädlicher Schmetterling, 20. „Der . . . . . von Bagdad" heißt eine Oper von Boieldieu, 23. Der Bauer bringt die . . . . . ein, 26. Mardergattung mit Schwimmhäuten, 29. Marderart, die tief in Erdkesseln wohnt, 32. einer der größten Raubvögel, 35. lateinisch „ich", 36. französisch „Schritt", 37. südamerikanisches Nagetier, 38. großes Saiteninstrument, 39. griechische Insel an der Westküste Kleinasiens, 40. kommt zweimal in „einmal ist keinmal" vor, 41. bevor, 42. eine Stinkmarderart, 45. Weizenart, 48. man sagt, daß . . . . . blind macht, 51. ein Wildpferd, 54. schlechter Branntwein, 57. südamerikanisches Säugetier, 60. selten, 61. Fluß im westlichen Asien, 62. braut man gern im Sommer zusammen, 63. die männliche Ente, 64. Liebhaber einer Frau, 65. Teil des Baumes, 66. Europäer, 67. Gaststätte, 68. Bahre, 69. schwarzes Pferd.

**Senkrecht:** 1. Hülle der Seidenraupe, 2. nordamerikanischer Büffel, 3. Stromzuführer, 4. russischer Reitersoldat, 5. für jede Birne ist ein . . . . . gewachsen, sagt ein Sprichwort, 6. wolletragendes Horntier, 7 Baum mit weißer Rinde, 8. macht man in der Badeanstalt, 9. Sumpfhuhn, 18. Himmelsrichtung, 19. kein einziges Mal, 21. Papagei, 22. die eigene Person, 24. man spricht vom . . . der Geschichte, 25. Genuß- oder Heiltrank, 26. giraffenartiger Wiederkäuer, 27. Konzern, 28. französische Stadt am Marne-Kanal, 29. Rabenvogel, 30. Metall für hochglänzende Überzüge, 31. Sportgerät für Wurfübungen, 32. Krebstier ohne Scheren, 33. Name des Hasen in der Fabel, 34. Ordnungsbegriff der beschreibenden Naturwissenschaften, 43. Seite des Schiffes, 44. für Komet sagt man auch . . . stern, 46. schlecht oder dürftig, 47. Negerstamm, 49. Frauenname, 50. Bucht, 51. ein Marder Sibiriens, 52. Lager im Freien, 53. Fläche, 54. Albinoform eines Marders, 55. Farbe, die ein Tintenfisch liefert, 56. Zwiebelgewächs mit schönen großen Blüten, 57. Raubkatze, 58. ein Tintenfisch, 59. Kletterglied der Pflanze.

# Die schlaue Kiste

## Aus dem Lexikon des Erdöls.

## Wußten Sie z. B. schon, daß

. . . aus Erdöl heute ca. 5000 Ölprodukte hergestellt werden? Unter ihnen befinden sich Raffiinerie- und Erdgase. Wenn man noch 2 Nullen anhängt, hat man etwa die Anzahl der Produkte, in die diese Erdgase in der Petro-Chemie verfallen. Das füllt ein Lexikon, in dem beispielsweise zu finden sind: Zahnpasta, Fernsehgehäuse, Deckstühle, Plastik-Eimer, Parfüms ,Abführmittel, Bleistifte, Haarwaschmittel, Schwefel, Nylonstrümpfe.

. . . die Forscher der Erdölindustrie 1 t Frischwasser aus Seewasser für 60 Pfennige liefern können?

. . . Öl das größte Handelsgut der Welt ist? Der Handel mit Mineralölerzeugnissen macht ungefähr ein Zehntel des Welthandels aus.

. . . in den letzten 10 Jahren der Bedarf an Heizöl den von Benzin und Dieselkraftstoff überrundet hat?

. . . die Tankerfrachten jede Tonne Öl bis zu einem Drittel des Rohölpreises belasten können? Doch 100 000 t-Tanker senken die Transport-Kosten bis auf die Hälfte der Kosten von 16 000 t-Tankern.

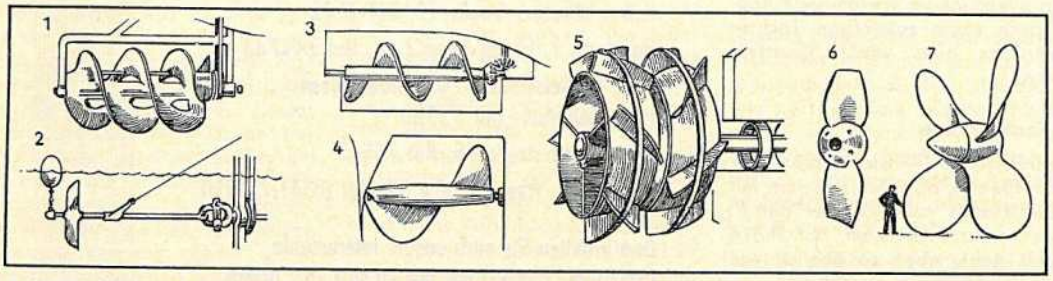
. . . Erdöl, Millionen Jahre alter Meereskompost ist? Es ist das Gärungsprodukt von Mikroorganismen (kleinste Tiere und Pflanzen) die sich auf dem Meeresgrund abgelagert haben.

. . . Cracken in der Erdölindustrie nichts anderes bedeutet, als die Zerstörung der vorbehandelten Rohölmoleküle? Man crackt, um aus Öl mehr Benzin herauszupressen.

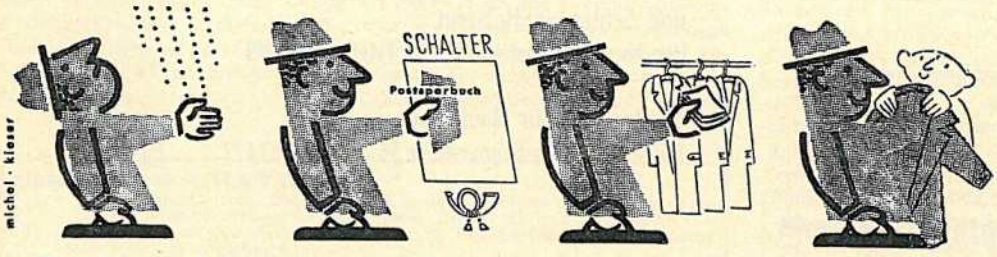
. . . heute jeder Arbeitsplatz in einer modernen Raffinerie rund 600 000 DM kostet? Das ist der Wert der Arbeitsgüter, für die ein Mann an seinem Arbeitsplatz verantwortlich ist.

. . . die Erdölforschung auf dem besten Weg ist, aus Rohöl Koteletts herzustellen? So drückten es Schlagzeilen aus. Was steckt dahinter? Ganz abgesehn von der Verdoppelung der Erdbevölkerung fehlen heute schon in den zwei Dritteln der Hungerländer die Proteine als wesentliche Kalorienerzeuger, Theoretisch besteht heute schon die Möglichkeit, mit nur 1 % der Ölförderung die Protein-Lücke zu schließen. Es ist bereits gelungen, Hefe zu züchten, die das im Erdöl enthaltene Paraffin zu Eiweiß verarbeitet. Der menschliche Organismus nimmt diese Ölproteine zu 85 % auf. Sie lassen sich auch verfüttern, das heißt: mehr Fleisch! Das wären dann die Koteletts aus Erdöl.

## Ein Förster erfand die Schiffsschraube




Die Schiffsschraube hat eine bewegte Geschichte. Viel Gedankenkraft mußte aufgewendet werden, - ehe sich die zweckmäßigste Form entwickelte. Schon 1729 wurde der Schraubenantrieb von Schiffen vorgeschlagen, aber erst 1794 konnte die erste Schraube des William Lyttleton probelaufen. Sie glich der Schnecke eines Fleischwolfs und wurde von einer Handwinde an Deck gedreht. Man erreichte mit ihr nur 2 Knoten Fahrt (1). 1800 stellte Edward Shorter einen zweiblättrigen Propeller her. Eine kleine Boje mußte der langen Welle zusätzlichen Halt geben. Bei Windstille betrug die Fahrt des Schiffes 1½ Knoten (2). Der englische Farmer Francis Smith konstruierte 1836 eine Doppelgewindeschraube. Als er sie ausprobierte, brach die Hälfte der Schraube ab, aber die Barkasse behielt trotzdem ihre volle Geschwindigkeit bei (3). Smith folgerte daraus, daß e i n e Schneckenwindung genügte, und baute eine Schraube, die in ihrer Wirkungsweise den heutigen Propellerschrauben schon recht nahe kam. Sein Schiff lief immerhin bereits 9 Knoten (4). Zur gleichen Zeit erfand John Ericson mit seinem sich gegenläufig drehenden Schraubenpaar das System der heutigen Turbinen (5). Im Jahre 1855 hat ein Mr. Griffith eine Patentschraube erfunden, bei der dann die Schneckenwindung durch zwei gegenüberliegende Propellerblätter ersetzt wurde (6). Die endgültige Schiffsschraubenform aber verdanken wir einem österreichischen Förster, der jahrelang an ihrer Konstruktion arbeitete, ohne je zur See gefahren zu sein! (7)


Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem

Er hat längst erkannt: Häufig hilft ein POSTSPARBUCH

# Klar bei Schmunzelauge

**Moses mit Kapitänsqualifikation**

Ein Schiff liegt abends irgendwo im Hafen, und alles hat Feierabend. Der Kapitän sitzt hinter seinem Schreibtisch und liest Zeitung, als es plötzlich hart und sozusagen „undiszipliniert" an die Tür klopft. Ohne das „Herein" abzuwarten, kommt der Moses rein und fragt, im Türrahmen lehnend (besser „hängend"): „Ich will mal fragen, . . . ich melde mich an Land ab!"

Der Alte sieht alle Regenbogenfarben gleichzeitig und läuft purpur an.

Ein Redeschwall wie ein Sturzsee bricht über dem Moses zusammen! Und leicht abreagiert meint der Alte: „Mein Jung, was soll aus dir noch werden! Du hast ein unbeschreibliches Benehmen! Nun will ich dir mal vormachen, wie man sich als Moses einem Kapitän gegenüber benimmt. Wie ein Kapitän sich benimmt, das hast du ja bei mir schon oft genug gesehen. Du setzt dich jetzt da hinter den Schreibtisch, und ich zeige dir, wie du dich in Zukunft bei deinem Kapitän abzumelden hast. Verstanden!"

Alles ist klar. Der Alte geht raus, klopft, wartet auf das „Herein", baut „Männchen" in der Tür und fragt: „Guten Abend, Herr Kapitän, ich möchte mal fragen, ob ich wohl ein wenig an Land gehen darf?" Darauf der Moses: „Ja, mein Jung, hau man ab! Hier hast noch 20 Mark, und vor morgen Mittag brauchst nicht wieder an Bord zu sein!" H. S.

**Auch das hat es einmal gegeben**

Es war im schönen Monat Mai des Jahres 1889. Ein aufkommender englischer Dampfer war vor Finkenwerder auf Grund geraten. Darüber geriet der Tommy so in Wut, daß er den Lotsen zu Boden boxte und ihm dann drohte: „Wenn das Schiff nicht gleich wieder flott wird, ist eine Kugel für Sie in dieser Pistole und eine zweite für mich." ge.

*

Ein Engländer kam von seiner Spanienreise zurück. Da fragte ihn ein Freund: „Hattest du keine Schwierigkeiten mit der Sprache?" — „Nein, ich nicht, aber die Spanier!"

Lassen Sie das sein, wir wollen nicht schon mit Beulen auf die Jungfernreise gehen!

**Fahrgastmotorschiff**

Stahl, Länge 18×4 m, Motor 6 Zylinder Deutz Diesel, 120 PS, ZF-Wendegetriebe (elektr.-hydraul.), 10—12 Knoten Geschw., zugelassen für 86 Personen, Tiefgang 1,20 m, mit Beiboot, in erstklassigem Zustand **zu verkaufen.**

Verhandlungsbasis 70 000,— DM. Finanzierung möglich.

Zuschriften erbeten unter

**3560 an Dr. Weinziehr-Werbung · 4 Düsseldorf 1 · Königsalle 22**

**Becken-Montagehäuser nach Maß**

**Massivbauten** in ein- od. mehrgesch. Bauweise. **Wohnflächen v. 70 bis 250 qm** in individueller Gestaltung. Schlüsselfertige Lieferung einschl. Keller u. erstkl. Ausstattg.; Doppelfenst., Innentür. Mahagoni, Ölzentralheizung mit zentraler Wwv., El-Einbauküche, Bauzeit 3—4 Monate. **Festpreis ab 53 700,— DM,** voll beleihungsfähig.
Errichtung auf ihren oder unseren Grundstücken. **Besichtigung fertiger Häuser** im Raum Hamburg möglich. Auskunft und Prospekte durch **Harry Kempe,** Hamburg 13, Bogenstraße 13 — Telefon 45 15 84

**Fleischlieferant für Schiffsproviant**

**Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff**

Direktimporte
Eigene Fleischwaren-Fabrik
Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurstkonserven

Hausveterinär kontrolliert Fabrikation
Sofortlieferungen mit Thermoswagen in geschlossener Kühlkette an alle Kais des Kontinents.

**JOH. MÜGGE KG.**
Hamburg-Freihafen
Tel. 78 14 86-89 FS 02-14009
Draht: meatimport

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

Seemannssonntag, den 6. August

Seemannssonntag, den 3. September aus dem Heimathafen Köln (100. Grußsendung)

Seemannssonntag, den 1. Oktober aus Berlin.

### Seefahrtschule Hamburg

Am 13. Juni 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Hans-Peter Bünning, Manfred Dau, Kilian Düll, Gerd Eckert, Karl Ehlers, Bruno Euteneyer, Gerhard Hänelt, Jürgen Hendes, Hans-Dieter Hentschel, Horst Janke, Detlef Kähler, Jens-Uwe Lütje, Jürgen Mascow, Jürgen Müller, Winfried Nowak, Karl Philipp, Jürgen Prieß, Peter Rebmann, Klaus Rowedder, Hans-Jürgen Rüger, Dietrich Sabirowsky, Bernt Schulz, Harald Schulz, Klaus Schwand, Ernst Schweim, Ekkehard Seliger, Jens Steffen, Fritz Suhr, Michael Woltersdorf.

Am 26. Juni 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Axel Bauer, Jörg Drechsler, Wilhelm Föderler, Klaus Fretwurst, Jens Frie, Klaus-Dieter Gerber, Richard Henke, Klaus Hertz, Wolfgang Jahn, Hans Köhrs, Rainer Krüger, Günther Kühl, Hans-Joachim Lemcke, Ernst-August Lund, Manfred Nitschki, Rudolf Pahl, Peter-Bernd Pahlke, Wolf-Dieter Rofler, Wilhelm Schlichting, Peter Sternke, Wolfgang Teichert, Jens-Peter Trodler.

### Seefahrtschule Bremerhaven

Am 6. Juni 1964 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

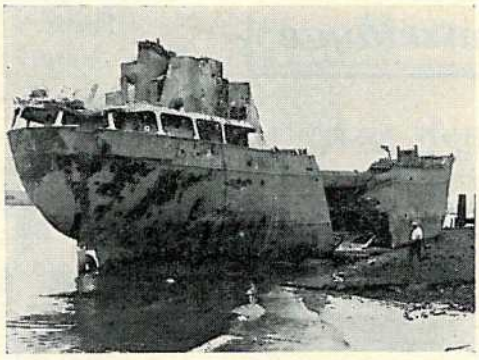
Johannes Bräuninger, Udo Buchheister, Raimund Dede, Ewald Finnberg, Eberhard Görnemann, Horst Gräper, Ernst Grüter, Claus Günther, Ludwig Harders, Karl Hebbinghaus, Claus Hemje, Helgo Hoferichter, Joachim Jöhnk, Hans Jürgens, Helmut Kähler, Horst Karow, Rudolf Kreutzer, Heinrich Kube, Otto Kühne, Otto Leppin, Bodo Modreger, Hans-Joachim Rockel, Hans-Dieter Schwerdts, Eduard Smid, Ulrich Stabbert, Dieter Stendel, Arend Tiedemann, Peter Twieg, Herward Weinrich, Klaus tom Wörden.
Am 26. Juni 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** folgende Herren:

Harald Böning, Norbert Ehring, Klaus Emde, Ernst Fastie, Jürgen Friedrich, Conrad von Griesheim, Manfred Hahn, Horst Hasberg, Armin Hauff, Fritz Hemmecke, Friedhelm Hillen, Dieter Holler, Werner Holz, Werner Janssen, Wilhelm Kathmann, Heinz-Dieter Koopmann, Otto-Peter Laue, Dietmar Lorenz, Eberhard Mach, Harald Hermann Meier, Rainer Mogel, Klaus Osthoff, Kurt Pfaffe, Heinz-Hermann Reese, Norbert Schenk, Ingo Schroers, Günter Schwellnus, Wolfgang Sill.

## Verleihung der Seewart-Medaille

Die vom Bundesminister für Verkehr gestiftete Seewart-Medaille in Würdigung langjähriger freiwilliger Mitarbeit auf See wurde Herrn Kapitän Richard Heyenga, M/S „Anita", vom Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts, Dr.-Ing. Gerhard Zwiebler, überreicht. Bei der Verleihung war der Inspektor der Reederei Ernst Russ, Kapitän Graf, zugegen.

Präsident Dr. Zwiebler betonte in seiner Ansprache, daß die Synthese zwischen Forschung und Praxis, die der Arbeit des Deutschen Hydrographischen Instituts zugrunde liegt, durch die Verleihung der Seewart-Medaille augenfällig werde.



**Gegen Höchstgebot ist dieses Wrack zu verkaufen. Vor 18 Monaten ist das Schiff auf der Elbe vor Brunsbüttelkoog nach einer Kollision binnen zehn Minuten gesunken. In der ersten Juni-Woche konnte es von dem 400-t-Schwimmkran „Magnus" geborgen werden. Der Käufer braucht dann sein Leben lang sich vor keinem Husten zu fürchten; an Bord befindet sich noch ein großer Teil der Ladung: Hustensaft.**

### Kühlschiff „Brunskappel"

Als zweites Schiff einer Serie von 4 Kühlschiffneubauten, die die Lübecker Flenderwerke AG. für die Hamburger Reederei W. Bruns & Co. baut, wurde am 1. Juni das MS „Brunskappel" an den Auftraggeber abgeliefert. Dieser 3450 bzw. 5000 tdw große Neubau hat bei 135,2 bzw. 124 m Länge, 16,8 m Breite, 11,35 m Seitenhöhe und 6,13 bzw. 7,15 m Tiefgang einen Gesamtladerauminhalt für Bananen von ca. 280 000 cbf. Die Kühlung dieser Räume erfolgt durch eine vertikale Kühlluft-Umwälzung mit regulierbarem Frischluftzusatz nach dem Robson-System. Die Kühlleistung ist so bemessen, daß bei tropischen Außentemperaturen eine volle Bananenladung in ca. 48 Stunden auf + 11,5° C heruntergekühlt bzw. in der Fleischfahrt in allen Laderäumen eine Temperatur von — 20° C gehalten werden kann. Das 4-Luken-Schiff erhielt als Antrieb einen 9600 PS MAN-Diesel mit Schweröleinrichtung, mit dem eine Geschwindigkeit auf Bananentiefgang von 21 kn erreicht wird.

### MS „Brunsgard"

Im Mai hat die Howaldtswerke Hamburg AG. das zweite für die Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, im Bau befindliche Kühlschiff, das MS „Brunsgard", an die Auftraggeber abgeliefert (Werft-Nr. 964). Auch dieses Schiff gehört zu der Kühlschiff-Serie, die die bekannte Hamburger Reederei bei verschiedenen deutschen Werften bauen läßt.
Bei ca. 3500 bzw. 4100 tdw verfügt das Schiff über einen Gesamtladerauminhalt von ca. 296 500 cbf Stückgut und ca. 280 000 cbf Bananen. Die Temperaturen in den vier Laderäumen dieses 135,2 bzw. 124,0 m langen, 16,8 m breiten, 11,35 bzw. 8,90 m hohen und 6,14 m tiefgehenden Kühlfrachters können zwischen — 20° und + 12° gehalten werden. Mit einem 9600-PS-Howaldt/MAN-Diesel erreicht die „Brunsgard" auf Bananentiefgang eine Geschwindigkeit von 21 kn.

## SCHIFFSUNFÄLLE

### Verstoß gegen die SSO verursachte Kollision

Am 2. Februar 1964 kurz nach 19.00 Uhr hat das elbaufwärts fahrende deutsche Motorschiff „Carpathia" das in Höhe der Reede Krautsand quer im Fahrwasser der Elbe vor Anker liegende Motorschiff „Security" im dichten Nebel gerammt. MS „Security" ist etwa 20 bis 30 Minuten nach der Kollision oberhalb der Tonne N etwa 60 m westlich der Richtteuerlinie Rutensand gesunken. Die gesamte Besatzung von MS „Security" konnte unmittelbar nach der Kollision unverletzt von der MS „Carpathia" übernommen werden.
Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß MS „Carpathia" trotz unzureichender Sichtverhältnisse in Fahrtrichtung in den letzten 15 Minuten vor der Kollision unter Benutzung des Radargerätes mit der Fahrstufe „voll voraus" (ca. 14 sm/h durchs Wasser) bei noch auflaufendem Wasser elbabwärts gefahren ist, wobei MS „Security" im Radarbild nicht als Ankerlieger erkannt worden ist. Erst gut eine Minute vor der Kollision ist bei einer weiteren Sichtverschlechterung die Maschine von MS „Carpathia" auf „voraus langsam" beordert worden. Nebelsignale sind auf MS „Carpathia" nicht gegeben worden. Die Ankerlichter von MS „Security" kamen erst kurz vor der Kollision in Sicht. Die sodann auf MS „Carpathia" eingeleiteten Manöver des letzten Augenblicks haben die Kollision nicht mehr verhindern können. Die Schiffsführung von MS „Carpathia", Kapitän und 1. Offizier sowie der beratende Seelotse haben damit schuldhaft gegen die Artikel 15, 16 und 29 SSO verstoßen. Eine schuldhafte Mitverursachung des Unfalles durch den Seelotsen Schröder auf MS „Security" kann nicht festgestellt werden. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgerecht.

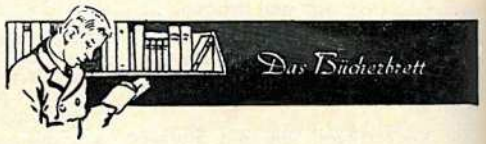
### Schiffsverkäufe:

MS **„Falkenfels"** (5066 BRT) von der DDG Hansa, Bremen, nach Bilbao zum Abbruch.

MS **„Boberg"** (ex „Alice B", ex „Trostbrücke", 830 t) von der Reederei Aug. Bolten, Wm. Miller's Nfg., Hamburg, nach Italien. Neuer Name „Sidra".

MS **„Wolfgang Vogelsang"** (1185 BRT) von der Reederei Vogelsang & Schönfeld, Hamburg, an norwegische Interessenten. Neuer Name „Varafjell".

MS **„Anglia"** (ex „Joachim Hendrik Fisser") von der Reederei „Amisia" Schiffahrtsgesellschaft, Gebr. Schmitz, Emsdetten, KR. Brink & Wölffel, Flensburg, nach Jugoslawien.




Jean Merrien: **Sie segelten allein.** Aus dem Französischen übersetzt von Ulrich Zimmermann. Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin. 280 S., m. vielen Karten und Skizzen. Ln. DM 16,80.
Hier hat sich ein Franzose die Mühe gemacht und einen Teil der Einhandsegler aufgezählt, die die Ozeane überquert und gar den ganzen Erdball umsegelt haben. Nicht nur, daß er die Schiffe skizziert und ihre Fahrten beschreibt, er kritisiert sie z. T. auch noch und kommt dabei manchmal zu ganz anderen Urteilen als wir, die wir die See doch eigentlich besser kennen sollten als er, von dem früher, wenigstens in Deutschland, noch niemand etwas gehört hatte. Manche Fahrten, mit denen wir durchaus nicht einverstanden sind und sie als atlantische Seiltänzerei abtun, lobt er über den grünen Klee. Warum schreibt er nichts über Kapitän Schlimbach oder über Hein Garbers? Warum nichts über Heinz Förster? Weil es Deutsche waren? Aber immerhin, man muß auch einmal ausländische Stimmen über diese Kleinsegler der Weltmeere hören und darum ist das Buch recht interessant. Id.

**„Südafrika — Land für Weiß und Schwarz"** von Dr. Peter Kleist, 2. Auflage 1964, Verlag K. W. Schütz, Göttingen, Leinen, DM 19,80.
Eine Reise durch Südafrika — mit Dr. Kleist als Führer — lohnt sich. Auch wenn sie nur auf dem Papier unternommen wird. Die klare, ausdrucksstarke Sprache des Autors, sein lebendiger Stil und die vielen herrlichen Bilder machen den Leser mit einem Überseegebiet bekannt, das im Gegensatz zu den anderen die Heimat eines weißen Volkes ist. So stellt sich denn auch das Rassenproblem für die Bewohner dieses Teils der Erde anders als beispielsweise für die weiße und schwarze Bevölkerung von Nordamerika oder Australien. Die südafrikanischen Weißen verwirklichen die „getrennte Entwicklung", wobei die Betonung auf beiden Worten liegt.
Dieses uns noch wenig vertraute Gebiet mit seinen Problemen und Erfolgen, seinen Hoffnungen und Enttäuschungen wird dem Leser durch das Buch von Dr. Peter Kleist nahegebracht. Wir lernen das Herz eines Landes kennen, das inmitten des immer heftiger aufflammenden Streites seinen eigenen Weg geht. Kleist gibt den Lesern damit zugleich die Möglichkeit, sich auch über die Politik Südafrikas eine eigene, unvoreingenommene Meinung zu bilden.

### Nordsee-Handbuch, westlicher Teil, 1964

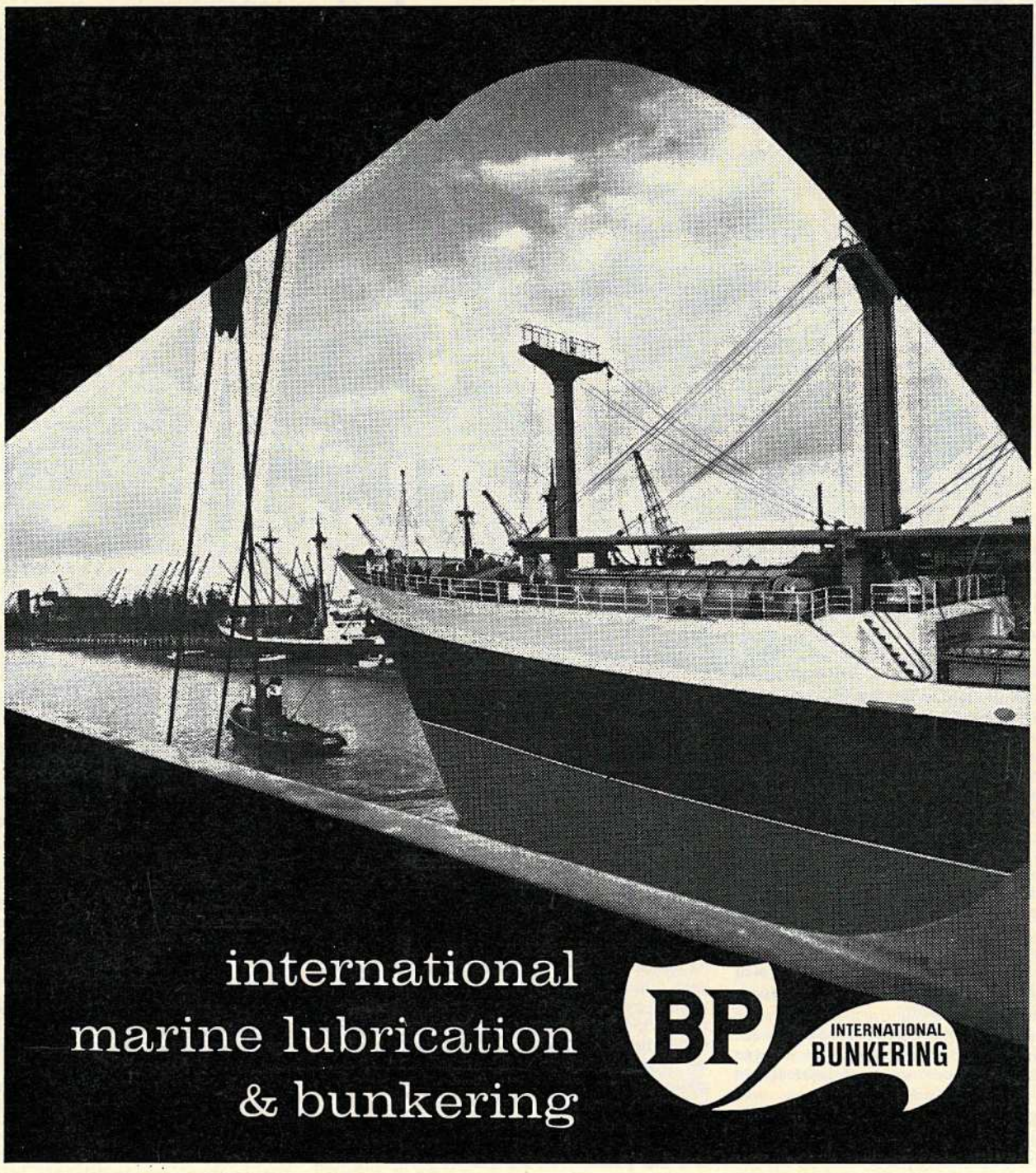
Das vom Deutschen Hydrographischen Institut bearbeitete Handbuch, das die Ostküste Schottlands und Englands nördlich von Cromer beschreibt, ist in achter Auflage erschienen, um die vorhergehende Auflage aus dem Jahre 1954 zu ersetzen. Der Inhalt des Buches wurde in allen Teilen auf den neuesten Stand gebracht. Teil A unterrichtet über britische Schiffahrtsvorschriften und -einrichtungen, wie Lotswesen, Seezeichen, militärische Übungen usw., über die Fischerei in der westlichen Nordsee und enthält Tabellen über Entfernungen und Maßumwandlungen. Teil B bringt wie üblich einen Abriß der Naturverhältnisse in dem im Handbuch beschriebenen Gebiet. Teil C, als Kernstück des Buches, beschreibt die Küste mit ihren Fahrwassern und Häfen und gibt Ratschläge für ihre Ansteuerung unter Berücksichtigung der verschiedenen Navigationshilfen.
Das in Leinen gebundene Buch umfaßt 388 Seiten mit 130 Plänen und Abbildungen; der Preis beträgt DM 18,—.
Fritz Brustat-Naval: **„Otje und die schöne Magelone."** Schwabenverlag, Stuttgart 205 S., m. Zeichng. von Jochen Bartsch, Ln., DM 8,90.
Vielen wird es so ergangen sein wie Otje. Als 16jährige gingen wir zur See, von irgendeinem Seebären auf einen alten Eimer verfrachtet, der gerade zu seiner letzten Reise auslaufen wollte. Wir waren verliebt in das Schiff und lebten daher zwischen Traum und Wirklichkeit. Und selbst als in einem Sturm unser geliebtes Schiff in den westindischen Gewässern unterging, die Liebe zum Schiff bleibt. So wird es immer junge Männer geben, die einer „Schönen Magelone" und damit dem Traum ihres Lebens folgen, sagt unserer Jugend der Verfasser, der selbst die Segelschiffahrt von Grund auf kennt und später als Kapitän Frachter geführt hat. Id.

**Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —**

**bei der Fahrschule Gerda Marochow**

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

**Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96**




WM CORY & SON LTD

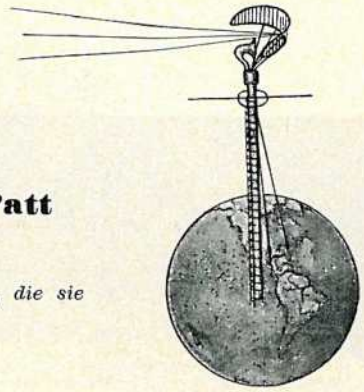
CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING LIMITED**

**BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81**

# Atom und Blut im Patt



*Die Natur erhält nur die Menschen, die sie beherrschen.*

**Atomares Patt heißt, daß auf der Erde zwei Giganten existieren, die beide gleichmäßig atomar so hoch gerüstet sind, daß sie sich gegenseitig vollkommen vernichten könnten. Atomares Patt heißt für Washington und Kreml, daß die Bereitschaft, Atomkrieg zu beginnen nicht mehr nur wie in herkömmlichen Kriegen das Risiko einschließt, den Krieg zu verlieren, atomares Patt bedeutet die Gewißheit für beide, selbst vernichtet zu werden.**

Mit dieser in der Weltpolitik absolut neuen Tatsache hat das atomare Patt den Verantwortlichen für diese Politik ihren bisher stärksten Trumpf aus der Hand geschlagen. Es war die gefürchtete letzte Möglichkeit, politische Entscheidungen herbeizuführen, Krieg.

In der voratomaren Geschichte war man bereit, das Risiko des Krieges einzugehen. Gewißheit aber ist kein Risiko. Gewißheit, vernichtet zu werden, wenn man den Atomkrieg erklärt, wäre vorsätzlicher Massenselbstmord.

Diese Erkenntnis in Washington und im Kreml ist das beherrschende Politikum unserer Welt geworden, unserer Welt, in der wir alle leben. Das atomare Waffenarsenal in Ost und West besitzt heute eine Vernichtungskraft, die ausreicht, sämtliche Großstädte der Welt zigmal zu vernichten. Das ist die Zahl, die die Welt verändert, die Zahl, die hinter dem atomaren Patt steht. Washington und Kreml mußten sich ihr beugen. Menschengeist war es, der sie schuf. Doch als er sie schuf, konnte er noch nicht wissen, daß daraus jenes Patt erwachsen würde, das die Menschen auf der Erde mit eiserner Faust zu etwas zwingen würde, was zwar alle herbeisehnen, wozu sie sich aber seit jeher als unfähig erwiesen haben: Zum Frieden aus Vernunft!

Diese Vernunft hat nun begonnen, ihr Wunder zu vollbringen. In Wirklichkeit sind es gar keine Wunder, es sind nur die folgerichtigen Ergebnisse vernünftigen Handelns.

- Wunder Nr. 1: die Erstarrung der Weltpolitik in 2 Machtblöcke ist gesprengt. Die Politik hat wieder ihr Netz zwischen allen Völkern ausgespannt. In der stalinistischen Aera noch als absurd angesehene Verbindungen zwischen Völkern und Nationen bahnen sich wieder an.

  Wunder Nr. 2: Entspannung ist realisierbar.

  Wunder Nr. 3: Der Bremsklotz, der die Abrüstung blockierte, ist weggeschlagen.

  Wunder Nr. 4: Die USA und die UdSSR beginnen die gemeinsame „Gelbe Gefahr" zu bannen.

Diesem globalen Wunder der Vernunft aus unerbittlichem Zwang steht ein einziges globales Problem gegenüber:

- Es ist das Anwachsen der Weltbevölkerung.

Hier ist eine Kraft wirksam, auf die man ungefähr zur gleichen Zeit aufmerksam wurde, als die Atomkraft Tatsache wurde. Diese biologische Gewalt, die der Menschheit innewohnt, hat mit der Atomgewalt vieles gemeinsam. Sie läßt mit der gleichen Urkraft werden, mit der die Atomwaffen vernichten. Wie das Atom ist sie natürlichen Ursprungs und wie bei ihm war es Menschengeist, der sie entfesselte. Fortschritt in Medizin und Hygiene, technischer Fortschritt auch als Schutz gegen äußere Naturgewalten waren es, die den Damm gegen das Blut brechen ließ. Wie die Atomkraft droht auch der entfesselte Blutstrom mit Selbstvernichtung, und zwar ebenfalls ohne Unterschied von Völkern, Rassen und Kontinenten. Er bedroht alle mit der gleichen Gefahr, einer katastrophalen Übervölkerung.

Die entfesselte Bevölkerungskraft wirkt anscheinend sanft und unmerklich, aber unwiderstehlich so wie Wurzeln Mauern sprengen. Auch sie hat begonnen, die Menschen zu Abwehrmaßnahmen zu zwingen. Und zu Überlegungen, die beinah sprunghaft die Kirchturmspitze in das Weltall wachsen ließen, dahin wo der Kirchturmhorizont über unseren ganzen Planeten erweitert ist zu einem Überblick.

Doch ein wesentlicher Unterschied besteht zur Atomkraft. Diese mag noch einzelnen Politikern und ihrem Verantwortungsbewußtsein anheim gegeben sein. Der einzelne hat bei oberflächlicher Betrachtung nur durch seinen Wahlzettel die Möglichkeit der Weichenstellung. In der Diktatur hat er nicht einmal das. Im Gegensatz dazu bürdet die Fortpflanzungskraft jedem einzelnen heute nicht nur die Verantwortung vor seiner Familie, sondern die viel größere vor der gesamten Menschheit auf. Wie das Grauen von Hiroshima schließlich zur völligen Umkehr des Denkens über Politik, Krieg und Frieden geführt hat, so hat die Entfesselung des menschlichen Blutstroms zur völligen Umkehr des herkömmlichen Denkens über Bevölkerungspolitik geführt. Was seit Jahrtausenden in vielen Ländern als Segen galt, ist heute die Ursache für ernsteste Sorgen und Maßnahmen, die den seit Jahrtausenden erwünschten Geburtenüberschuß stoppen sollen.

Mithineingerissen in diesen totalen Umbruch werden u. a. unsere Vorstellungen von Liebe und Sex. Das zieht gesellschaftliche und soziale Erdrutsche nach sich. Überall beginnt der Mensch seine weltlichen und religiösen Institutionen in Alarm zu versetzen, um sich gegen etwas zu wehren, was eine Blutstromkatastrophe anbahnt.

Wie die Atomkraft zur Vernunft zwingt, so zwingt nun die Elementargewalt des Blutes dazu, mit der seit Jahrtausenden bekannten höchsten Form der Liebe ernst zu machen, führt darauf hin, was der Mensch von Anbeginn anstrebte: seine Höherentwicklung. Nur auf diesem Wege würde es ihm gelingen, die ungeheure Verantwortung aller gegenüber allen zu tragen.

**Dies sind die Daten des entfesselten Blutstroms: Vor 5000 Jahren betrug die Weltbevölkerung 20 Millionen, heute steigt sie in einem einzigen Jahr um fast 40 Millionen, — 1850 war die erste Milliarde erreicht, 1920 bereits die zweite, — heute sind es 3 Milliarden und ihm Jahre 2000 werden es 6 Milliarden sein!**

Verdoppelung der Bevölkerungszahl aber bedeutet Verdoppelung der Häuser, Krankenhäuser, Kinderheime, Schiffe, bedeutet Verdoppelung der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion — Verdoppelung von Reichtum und Armut? Und auch Verdoppelung der heute schon schwer auf uns lastenden Vermassung!

Lassen wir diese und viele andere Fragezeichen stehen! Sie durch Ausrufezeichen zu ersetzen, ist für die nächsten 40 Jahre jedem einzelnen aufgegeben.

Diese wenigen hier aufgezeichneten Parallelen und Vergleiche zwischen Atomkraft und entfesseltem Blutstrom führen zu der Frage, ob auch Beziehungen zwischen beiden bestehen. Die Gleichzeitigkeit des Eintritts der Gewalten des Atoms und des Blutes legt zwingend eine Tatsache nahe, die auf erschreckend faszinierende Weise sehr wohl auf eine Beziehung zwischen beide hindeutet.

Da die Gewalten des Atoms und des Blutes vom Menschen entfesselt sind, können sie auch nur von ihm gebändigt werden. Lassen wir beiden freien Lauf, so müssen beide selbst in ein Patt treten. Der entfesselte Blutstrom würde schließlich das Atom entfesseln, um den Blutstrom zu stoppen. Hier zeigt sich so etwas wie eine zwar mystisch erscheinende, aber unerbittliche Folgerichtigkeit.

Die Frage nach dem Ursprung solcher für die exakte Wissenschaft noch unerklärlicher Beziehungen lüftet nur einen Schleier um Millimeter, den Schleier, hinter dem das Paradox als Wahrheit offenbar wird: Diese Unerbittlichkeit ist Güte.

Wir erinnern uns an andere Beziehungen, die nur festzustellen, aber nicht zu erklären sind. Kriegszeiten demoralisieren, aktivieren zugleich die biologischen Kräfte des Menschen und in Nachkriegszeiten werden mehr Mädchen als Jungen geboren.

Die Natur reagiert auf das Tun der Menschen. Ihr Gesetz und die Patts lehren uns heute, daß es unheimlich gefährlich wäre, wenn wir unsererseits auch nichts weiter täten, als nur auf die Natur zu reagieren. Der Mensch muß herrschen, wenn er leben will über das Atom und über sein Blut. — hs —


● 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

## Geschäftsbericht der Schiffsbeleihungsbank, Spiegel der Seeschiffahrt

*Das erste Mal legte die Deutsche Schiffsbeleihungsbank A.G. Hamburg in ihrem neuen Bürohaus in der Katharinenstraße ihren Geschäftsbericht der Presse vor. An dem historischen Nikolai-Fleet, wo einst die Kaufleute der Hanse ihre Wohnhäuser und Speicher bauten, wird künftig dieses wichtige Schiffahrts-Finanzierungsinstitut seine Tätigkeit fortführen.*

Wie das Vorstandsmitglied Dr. Walter Hasche einleitend erklärte, hat das Geschäftjahr 1963 wiederum ein befriedigendes Ergebnis gebracht, der Stand des Unternehmens wurde gut behauptet und seine innere Kraft gestärkt. Zwar hätte eine gegenüber dem Vorjahr höhere Dividende (9 %) optisch gut zu dem Ergebnis gepaßt, jedoch im Hinblick auf die beschränkten Möglichkeiten bei der Kreditnahme der Reeder blieb man bei der alten Vergütung. Die Schiffbautätigkeit ging in dem Geschäftsjahr sehr zurück, da andere Länder diesen Industriezweig mit staatlichen Maßnahmen lenkten und förderten. Eine außerordentlich gute Entwicklung sei in der Küstenschiffahrt zu verzeichnen, wie Hasche feststellte, sie habe mit ihren hochmodernen Motorschiffen eine außerordentliche Transportleistung vollbracht, so daß man von einer Gesundheitsphase in diesem Schiffahrtszweig sprechen kann. Die Seeschiffahrt dagegen ist schwer auf einen Nenner zu bringen. Die Großreedereien haben im Durchschnitt gute Ergebnisse erzielt und auch die meisten Privatunternehmen ständen kaum hinter diesen zurück. Wie Dr. Hasche betonte, müsse die Strukturschwäche dieses Wirtschaftszweiges überwunden werden, wobei der Weg hierhin noch nicht ganz klar sei. Es bestehen zur Zeit drei Vorschläge, um dieses Ziel zu erreichen. Das Bundesverkehrsministerium plädiert dabei für ein neueres und moderneres Neubauprogramm, während der Verband Deutscher Reeder ein Neubauprogramm ablehnt, bevor nicht eine Strukturverbesserung durchgeführt ist. Hierunter fällt auch eine Stärkung des Wettbewerbs, d. h. u. a. Verbesserung des Verhältnisses Eigenkapital und Fremdbelastung. An dritter Stelle steht das Memorandum der vier Küstenländer, das ein Konsolidierungsprogramm vorsieht, bei dem u. a. die Zahl der gesunden, mittleren und kleineren Reedereien erhalten bleiben soll.

Noch immer wirkt sich der Umstand aus, daß die Reeder ihre Flotten praktisch ohne Eigengeld erbaut haben und nach Ablauf von mehr als 15 Jahren nicht in der Lage waren, diesen Nachteil durch Ansammeln von Frachtüberschüssen auszugleichen. Hierbei erweist sich vor allem die Notwendigkeit, die Flotten schneller zu erneuern, als dies in der Vergangenheit üblich war.

Rechnete man noch vor dem Krieg mit einer wirtschaftlichen Lebensdauer der Schiffe — vor allem in der Trampschiffahrt — von etwa 20 Jahren, so ist diese Frist heute wesentlich kürzer geworden. Sie entspricht mit zwölf Jahren etwa der Laufzeit normaler Schiffshypothekenkredite.

- Das bedeutet, daß einem Reeder, der mit der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung Schritt halten will, eine um nahezu 50 % verringerte Lebensdauer der Schiffe zur Verfügung steht, um nicht nur die aufgenommenen Fremdmittel zu tilgen, sondern daneben das erforderliche Eigengeld für eine gesunde Neubaufinanzierung anzusammeln.

Das stößt aber auf um so größere Schwierigkeiten, als der Neubau eines Schiffes als Ersatz einer überalterten Einheit einen erheblichen Mehraufwand erfordert, da nicht nur die Werftpreise gestiegen sind, sondern vor allem die Anforderungen im Hinblick auf Größe, Ausstattung und Geschwindigkeit der Schiffe. Es muß daher mit einem Schrumpfungsprozeß gerechnet werden, soweit es sich um die Anzahl der selbständigen Reedereibetriebe handelt. Daß dieser seinen Niederschlag nicht in einer sinkenden Tonnage-Statistik findet, liegt daran, daß die einzelnen Schiffseinheiten bei den Neubauten durchweg größer geworden sind.

Wie eng der Rahmen ist, in dem sich die deutschen Reeder bewegen, wird deutlich, wenn man sich vergleichsweise die Entwicklung der Schiffahrt in Norwegen vor Augen hält, einem Land, in dem der Transport der nationalen Ladung im Vergleich zu Deutschland geringfügig ist, in dem die Schiffahrt sich jedoch unabhängig hiervon zu einer tragenden Säule der Volkswirtschaft entwickelt hat, bereit, Transportdienste für die Befrachter des ganzen Erdballs zu leisten.

Wenn man bedenkt, daß Deutschland eines der bedeutendsten Einfuhrländer für Kohle, Erz und Öl ist, darüber hinaus auch für sonstige Massengüter wie Getreide, Holz, Zellulose und anderes mehr, so drängt sich der Gedanke auf, ob nicht über dem gewaltigen Aufbau der westdeutschen Industrie die nicht minder wichtige Seeschiffahrt vernachlässigt worden ist.

Die Zuwachsrate der deutschen Seetonnage betrug im Jahre 1958 noch 12,8 %. Sie sank 1959 auf 9,5 %, 1960 auf 2,2 % und betrug 1963 gleichfalls nur 2,6 %. Unter Einrechnung des noch aus dem Rahmen fallenden günstigen Jahres 1958 ergibt sich ein Durchschnitt von 7,1 % jährlich gegenüber 8,3 % jährlichen Zuwachs in Norwegen.

- Jede Förderung muß von der Erhaltung der Initiative des Privatunternehmertums ausgehen und zugleich unter dem Gesichtspunkt einer sinnvollen Rationalisierung stehen.

Gerade hier liegen die Aufgaben, die die Reeder nicht allein aus eigener Kraft meistern können: Entwicklung moderner Schiffstypen mit zweckdienlicher Geschwindigkeit und rationellem Antrieb, Technisierung von Arbeitsvorgängen zur Verminderung der Besatzungsstärken und Entwicklung neuzeitlicher Lade- und Löschmöglichkeiten. Daneben sollte das Abwracken unmoderner und nicht mehr ausreichend wettbewerbsfähiger Tonnage weiterhin gefördert werden. Es zeigt sich oftmals, daß Trotz dieser nur andeutungsweise wiedergegebenen Strukturprobleme verlief das Jahr 1963 für die deutsche Seeschiffahrt im allgemeinen befriedigend. Im Laufe der zweiten Jahreshälfte trat auf den meisten Frachtmärkten eine wesentliche Besserung ein. Diejenigen Schiffe, die nicht durch langfristige Verträge gebunden waren, konnten daher durchweg gute Einnahmen einfahren. Wenn auch in manchen Fahrtgebieten inzwischen wieder ein Rückschlag eingetreten ist, so konnte doch im allgemeinen neben den laufenden Unkosten der Kapitaldienst der finanzierten Schiffe voll bedient werden.


**DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK**
AKTIEN-GESELLSCHAFT
**HAMBURG**
Katharinenstraße 13
Fernruf 36 25 66 Fernschreiber 02 14029

| Zahlen aus den Bilanzen: | 31. 12. 1963 Mill. DM | 31. 12. 1962 Mill. DM |
|---|---|---|
| Bilanzsumme | 358,2 | 349,8 |
| Ausgegebene Schiffshypotheken | 335,5 | 320,6 |
| flüssige Mittel | 9,5 | 15,1 |
| Treuhandgeschäfte | 4,1 | 5,4 |
| Inhaberschiffspfandbriefe | 153,9 | 149,9 |
| Namensschiffspfandbriefe | 161,1 | 158,9 |
| eingezahltes Grundkapital | 8,0 | 8,0 |
| Rücklagen, Wertberichtigungen etc. | 17,0 | 15,0 |

In der Hauptversammlung vom 8. Juni 1964 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1963 eine Dividende von 9 % auszuschütten.

**Geschäftsstelle:** Mannheim, Rheinvorlandstraße 5 — Fernruf: 2 79 35



**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

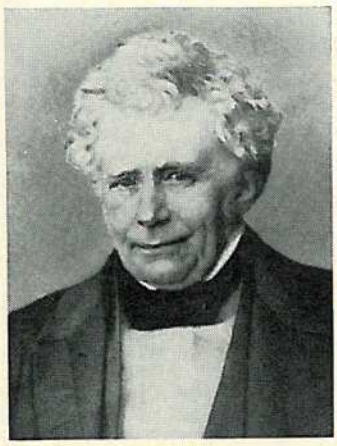
**Elektrische Schiffsanlagen** Neubau · Reparatur · Ausrüstung Ankerwickelei
**HEINRICH G. HOMEYER**
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

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

**PREISSENSATION!** Achtzehn herrliche Opernschallplatten, alle zusammen nur D-Mark 20,—, zwölf moderne Schlagerplatten D-Mark 10,—, zwölf Platten Heimatklänge D-Mark 10,—, zwölf Platten Marschmusik D-Mark 10,—, sechzig verschiedene Schallplatten nur D-Mark 50,—, alle fabrikneu, 17 Zentimeter, 45 Umdrehungen, fehlerfrei, für jeden Plattenspieler. Versand ins Ausland nur gegen Vorauszahlung (internationale Postanweisung oder Bargeld im Brief), portofreie Lieferung.
**Versand-Service, Wien XXI, Stammersdorferstraße 133, Österreich.**

**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

## 150 Jahre Knöhr & Burchard Nfl.



J. C. Knöhr

**Vor 50 Jahren segelten noch 174 000 t Windjammer unter dem blauen Ball im weißen Feld**

Es waren immer schon „bek-"Schiffe, die von Knöhr & Burchard. Bei der Endung „bek" schaltete es bei Salzwassermännern und schon lange bevor man an Automation dachte, warf die Reglertechnik in der Savibox, wenn man ihr ein Schiff mit „bek" eingab, prompt dieses Resultat aus: k & b = knauserig und billig. Das lag, wie heute einer der Geschäftsführer es schmunzelnd erklärt, an den Kartoffeln. Mit dem Dampf in die Schiffsbäuche zogen auch frische Kartoffeln in die Provianträume ein. Doch die Bäuche der Seemänner bei Knöhr & Burchard mußten noch eine Weile mit Windjammer-Dörrkartoffeln vorlieb nehmen. Die hielten eben länger. Aber nicht ewig. Ein Kapitän, Menschen- und Erdknollenfreund, sprach nach langer „dörrer" Reise die markanten Worte zu seinem Reeder: „Stellen Sie doch eine große Eisbox an Deck für die Kartoffeln"! Gesagt, getan. Von Stund an war die gutmütig-bissige Deutung von K u. B nur noch aus dem Munde von Helüchts zu vernehmen. Das ist nun schon über 40 Jahre her.

Vor 150 Jahren, am 23. Juni 1814, gründeten die Herren J. P. Schirmer, H. F. Burchard und C. L. Knöhr die Schiffsmakler-Firma Joh. Daniel Schirmer, nach dessen Tode erhielt bereits 1839 das Maklergeschäft den Namen Knöhr & Burchard. 1890 kam noch das Nfl. (Nachfolger) hinzu, und dabei blieb es bis heute.

Generationen kamen und gingen, und im Jahre 1964 stehen auf der Brücke von Knöhr & Burchard Nfl. die Herren A. Zimmer, C. Aldag, A. Raben, J. Aldag und G. Aldag.

Wie bei den weitaus meisten Reedern und Maklern stand am Anfang das reine Schiffsmaklergeschäft. Und Schiffsmaklergeschäft ist Schiffsgeschäft in Reinkultur. Was häufig zu den Kenntnissen und goldwerten Erfahrungen und Verbindungen nur noch zur Idee des eigenen Schiffes fehlte, war Zeit, Wagemut und Geschick, um dann mit einer Portion Glück den ideellen Berufserfahrungsschatz in Eigenkapital umzumünzen. Häufig auch führte der Weg dazu zunächst über Charterschiffe. Guter Wind plus Leute mit dem richtigen Riecher im „Comptoir" plus Männer an Bord, die aus dem richtigen Eisenholz geschnitzt waren, ließen dann bald keinem Hindernis zum eigenen Schiff noch eine Chance.

Genau so war es auch bei Knöhr & Burchard. „Und wo was ist, kommt was zu."

Getreu diesem Schnack kamen 60 kleinere, hauptsächlich dänische Segelschiffe, zum Teil sogar mit Miteignerschaft unter die schon gut bewährten Fittiche von Knöhr & Burchard. 1914 fuhr eine stolze Flotte von 17 Segelschiffen in der Größe von 3000 bis 4500 t unter K. & B. Nfl.

Jeder Ingenieur weiß, daß zu ordentlichen Feuern unter den Dampfkesseln auch ordentlicher Wind gehört. Wind und Dampf taten sich vor dem 1. Weltkrieg, in der Übergangszeit vom Segler zum Smeukewer dann nichts, wenn hanseatischer Unternehmergeist beides zu nutzen wußte. Bei Knöhr & Burchard wußte man es. Ähnlich wie heute jene Reedereien, die vor der Luftfahrt-Konkurrenz nicht kapitulieren, sondern mit ihr paktieren.

Die K & B-Groß-Segler hatten sich wie man heute sagen würde, Frachtenmärkte erobert, sie hatten ihr spezielles Linien-Netz gespannt. Die reine Windjammer-Reederei war es, die zur Erweiterung und Vervollständigung ihrer Segler-Linien zur Gründung der damaligen Deutsch - Australischen - Dampfschiff - Gesellschaft (Deutsch-Austral) und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos" anregte und beitrug. Doch die alte Seglerherrlichkeit wurde vom eisenhaltigen Wind des 1. Weltkrieges verweht.

Nach 1918 wurde dann wieder Dampf aufgemacht bei K. & B. Nfl. und zwar auf einer Flotte von 12 Schiffen. Ihr Schicksal besiegelte der 2. Weltkrieg. Bis auf 2 Wracks. Das eine konnte nach 1945 verkauft und das andere gehoben werden. Wieder schamm ein bek-Schiff. Es war die „Reinbek". „Jersbek" hieß dann der erste Neubau. Heute, nach 15 Jahren, sind es wieder ein rundes Dutzend Schiffe unter der weißen Flagge mit dem blauen Ball.

Wie gesund und bewährt die Verbindung Makler—Reeder war und ist, beweist überzeugend die stattliche Liste der in- und ausländischen Linien und Reedereien, für die Knöhr & Burchard wieder tätig ist.

Die Linien-Agenturen (beispielsweise für Hapag-Lloyd), das Befrachtungsgeschäft, Schiffs-An- und Verkäufe, sowie das Klarierungsgeschäft, also das Allround-Maklergeschäft, bilden sogar heute wie vor 150 Jahren den Schwerpunkt der Firma.

150 Jahre lang nicht beigedreht zu haben, auch nicht in zwei politischen Orkanen, und entschlossen zu sein, dieses weder in der knuffigen Gegensee von heute noch in Zukunft zu tun, dies schwang als verläßlicher Brummbaß mit beim hellen Gläserklang der zahlreichen Gratulanten.

## Duckdalben

Ich stehe hier schon viele Jahre
mal bin ich groß, mal bin ich klein
das liegt an der Tide

Es haben schon viele Schiffe
an meiner Seite gelegen
die kamen von weit her

Sie brachten wertvolle Ladung nach hier
über die salzige See
hier ruhen sie aus

Manchmal, wenn der Wind weht
rücken sie näher an mich
als suchten sie Schutz

Dann kommt ein Tag
dann lösen sie ihre Arme von mir
dann fahren sie fort

Und ich steh allein und träum ihnen nach
und warte, daß einer kommt
der mir von draußen erzählt

Theodor Janeczek

## Kapitän Walter Pabst †

Fast von der Brücke seiner geliebten „Hanseatic" weg ging Kapitän Walter Pabst auf seine letzte Reise. In Trauer und Bestürzung stehen neben seinen Angehörigen die Cap Horniers, die jungen und alten Kameraden des Verbandes Deutscher Kapitäne, seine Freunde von den Christlichen Wissenschaften, seine Brüder der Freimaurer-Loge und viele, viele Freunde in aller Welt.

Bei allen hinterläßt Kapitän Pabst die große Lücke einer großen Persönlichkeit, wie sie nur ein langes Leben auf See prägen kann. Erzogen zum vorbildlichen Seemann und guten Kameraden in den tosenden Schlägen bei Kap Horn, begabt mit einem unbändigen, stets suchenden und bis zuletzt sich ständig verschwendenden Geist, schien der Lebenskurs dieses vorbildlichen Seemannes von vornherein dazu abgesetzt, rechtweisend große Erfolge im Beruf und als Mensch anzusteuern: Führer der stolzesten Schiffe unserer Nachkriegsflotte, nautischer Inspektor der Hapag und schließlich nach der Pensionierung Präsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, das ist, womit Walter Pabst seinen Kurs markiert hat. Wie verläßliche, weithin sichtbare Richtfeuer für den seemännischen Nachwuchs sind diese Markierungen. Gerade den Jungen hätte dieser Seemann, den man mit Recht einen der letzten Gentleman-Kapitäne nannte, noch so unendlich viel zu geben gehabt. Gentleman-Kapitän, dennoch aus härtestem Eichenholz geschnitzt, wie dieses mit der Dauer des Kampfes gegen See und für Besatzung, Schiff und Ladung immer besser und härter werdend und dabei tief drinnen, weich und gütig: Ein Mann der christlichen Seefahrt im wahrsten Sinne des Wortes. Für uns gilt es, nach diesem letzten Wachwechsel zusammenzurücken und zu übernehmen, was Walter Pabst in bester seemännischer Tradition getragen hatte. — hs —

## Auflösung von Seite 14

Waagerecht: 1. Kobra, 4. Kasus, 7. Biber, 10. neo, 11. Chi, 12. Kasko, 13. Stich, 14. Rudel, 15. dea, 16. Alk, 17. Nonne, 20. Kalif, 23. Ernte, 26. Otter, 29. Dachs, 32. Adler, 35. ego, 36. pas, 37. Aguti, 38. Harfe, 39. Samos, 40. mal, 41. ehe, 42. Iltis, 45. Emmer, 48. Liebe, 51. Zebra, 54. Fusel, 57. Tapir, 60. rar, 61. Ili, 62. Bowle, 63. Erpel, 64. Galan, 65. Ast, 66. Ire, 67. Lokal, 68. Trage, 69. Rappe.

Senkrecht: 1. Kokon, 2. Bison, 3. Anode, 4. Kosak, 5. Stiel, 6. Schaf, 7. Birke, 8. baden, 9. Ralle, 18. Obst, 19. nie, 21. Ara, 22. ich, 24. Rad, 25. Tee, 26. Okapi, 27. Trust, 28. Reims, 29. Dohle, 30. Chrom, 31. Speer, 32. Assel, 33. Lampe, 34. Rasse, 43. Lee, 44. Irr, 46. mau, 47. Ewe, 49. Ida, 50. Bai, 51. Zobel, 52. Biwak, 53. Areal, 54. Frett, 55. Sepia, 56. Lilie, 57. Tiger, 58. Polyp, 59. Ranke.

**Zeichnungen und Fotos:** Titelbild: Shell-Foto; Seite 2: Diciol-Anthony; Seite 3: Globusmater; Seite 5: Archiv Seefahrt-Verlag GmbH.; Seite 6: Archiv Seefahrt-Verlag GmbH.; Seite 8: Conti-Press; Seite 9: Deikemater; Seite 10: H. Klement, W. Brandt; Seite 12: Pallas-Film; Seite 13: Deikemater; Seite 14: Deikemater; Seite 15: D. Smith; Seite 16: Conti-Press.


† 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

# SPORT AN BORD

**MS „Tanganyika" berichtet aus Durban**

Unsere „Tanganyika"-Fußballmannschaft traf in Kapstadt auf die *„Braemar Castle"* und konnte aus dieser Begegnung erfolgreich mit 5:2 Toren hervorgehen. In Durban wurden wir von dem Fahrgastschiff *„Caronia"* der Cunard-Linie herausgefordert und erlebten insofern eine Überraschung, weil uns nach siebzig aufregenden Minuten trotz des ziemlich überlegenen Gegners eine glücklicher 4:3 Sieg gelang. Etwa eine Woche später erreichten wir Lourenco Marques und spielten in der heißen Jahreszeit gegen die Elf des niederländischen Frachters *„Van der Hagen"*. Obwohl uns die sommerliche Hitze schnell ermüdete und auf das spielerische Tempo drückte, besaß das Spiel genügend gefährliche Situationen und Chancen, welche von uns zu einem 3:2 Vorsprung besser genutzt werden konnten. Durch das freundliche Entgegenkommen der Seemannsmission „Flying Angel" ließ sich in Durban am 24. Mai ein weiteres Spiel gegen das Motorschiff *„Walvis Bay"* arrangieren. Da die erste Hälfte ohne Tore blieb, mußte die Entscheidung in der zweiten Halbzeit fallen. Auf beiden Seiten wurde erbittert gekämpft, um endlich ein Führungstor zu erzielen, welches den Ausgang des Spieles zweifellos stark beeinflußt hätte. Pausenlos rollte der Angriff, dann fing unser Mittelstürmer einen schlecht gepaßten Ball ab und verwandelte aus kürzester Entfernung zum ersehnten 1:0. Anstatt entmutigt zu sein, steigerte der Gegner seine Leistungen und rückte mit zwei Läufern in die Stürmerreihe auf. Auf Grund dieses spielerischen Einsatzes wäre es ungerecht gewesen, hätte der Gegner nicht kurz vor Schluß durch eine glänzende Kombination den wohlverdienten Ausgleich erzielt. Im gleichen Hafen bot sich wenig später die seltene Gelegenheit zu einem Flutlichtspiel gegen eine dortige Landmannschaft. Da leider mit einem dunklen Ball gespielt wurde, und wir infolge der ungewohnten Lichtverhältnisse vom Gegner überrannt wurden, stand es nach wenigen Minuten 2:0 für die Gastgeber. Obwohl die Landmannschaft bessere Kondition und Ballbehandlung besaß, konnten wir den 2:0 Vorsprung auf eine 3:2 Niederlage abschwächen.

Mit dem Wunsche, Ihnen weiterhin über unsere Spiele berichten zu können, verbleiben

mit freundlichen Grüßen
Ihre Spielführer
Jentzsch und Eiben

## Gesundheitsdienst an Bord

**Verbandlehre**

Soll ein Verband seinem Zwecke entsprechen, d. h. gut und gleichmäßig anliegen und sich nicht verschieben, so müssen die Binden regelrecht angelegt werden.

Die Einübung der wichtigsten typischen Schulverbände ist zur Erreichung der nötigen Sicherheit in der Verbandtechnik von großem Nutzen. Sofern Verbände gut und bequem liegen sollen, müssen die gebräuchlichen Bindengänge, wenn auch in mannigfachen Abänderungen, verwendet werden.

Zunächst sind für das Anlegen und Abnehmen eines Verbandes folgende Regeln zu beachten: Jede Binde wird so angelegt, daß, während der Bindenanfang an dem zu verbindenden Körperteil festgehalten wird, der Bindenkopf immer dem Verbindenden zugekehrt ist. Während des Verbindens darf der Bindenkopf nicht zu weit (höchstens Handbreit) von dem zu verbindenden Teil entfernt werden, weil bei größerer Entfernung die Anlegung sehr erschwert wird und die Binde leicht der Hand entfällt. Stets reicht bei der Umhüllung des Körperteiles eine Hand der anderen den Bindenkopf unter andauernder mäßiger Anspannung der Binde.

Weiterhin ist besonders darauf zu achten, daß während des ganzen Vorganges der Anlegung des Verbandes, der zu verbindende Körperteil die gleiche, für den jeweiligen Fall geeignete, später festzuhaltende Stellung einnimmt. Bei Änderung dieser Stellung sitzen die Bindentouren entweder zu locker und verschieben sich oder sie sind zu stramm angelegt und schnüren ein. Auch ist auf die richtige, dem zu verbindenden Körperteil entsprechende Breite der Binden genau zu achten; denn schmale Binden, bei großen Verbänden gebraucht, schnüren leicht zusammen und decken schlecht. Breite Binden, bei kleinen Verbänden verwendet, sind schwer anzulegen und schließen nicht gleichmäßig ab.

Wenn auch für gewöhnlich die Binden, wie schon erwähnt, mit nur mäßigem Zuge angelegt werden sollen, müssen sie doch manchmal zum Zwecke der Kompression, z. B. bei Blutungen, strammer angezogen werden; bei entzündlichen Prozessen wiederum ist nur ein lockerer Verband geboten. Hier hat die Erfahrung und Übung das Richtige zu treffen. Trockene Binden, nach dem Anlegen befeuchtet, ziehen sich zusammen, feucht angelegte werden nach dem Trocknen locker.

Das Bindenende befestigt man mit einer Sicherheitsnadel oder mit Nadel und Faden, oder man schlitzt dasselbe (bei Mullbinden) von der Mitte des Endes so weit ein, daß man die Zipfel nach einer Schlingenbildung beiderseits um den Körper führen und knüpfen kann.

**E. Jünemann**

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

**Wichtige Mitteilung**

Der letzte Verwaltungsbericht der Seekasse meldet:

**Mehr als 61% aller Neurenten sind Invaliditätsrenten**

Tausende Ihrer Kameraden haben sich daher bei uns zusätzlich invalidenversichert!

Fragen Sie uns. Wir sind Spezialisten auf dem Gebiet der Seefahrt.

Wir beraten Sie auch in anderen Versicherungsfragen.

**Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.**

*Lindolin-*
**SCHIFFSFARBEN**
sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

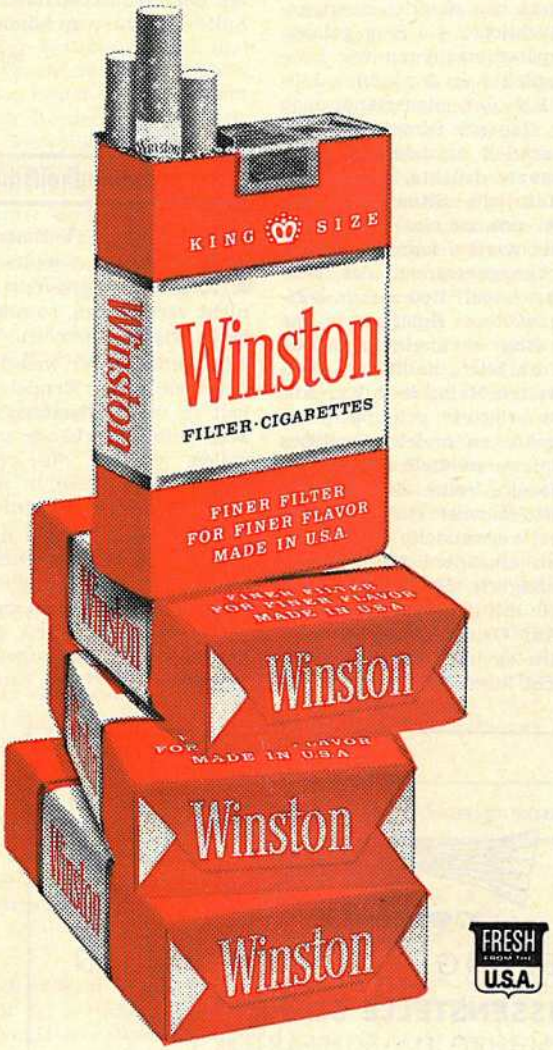
**Seemannsausrüstung**
Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11
Hübscht von der Fa

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

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

**LEIHAUTOS**
für gepflegten Landgang! Isabella, Ford 12 M, Karm. Ghia, VW-Export, neueste Modelle mit Radio
**Hamburg 13, Bogenstraße 7, Telefon 45 41 37**

# YOU'LL LIKE AMERICA'S LARGEST-SELLING FILTER CIGARETTE!




## Tops in flavor!

A filter cigarette that really tastes good...that's Winston! For up front—up ahead of its modern filter only Winston gives you Filter-Blend: tobaccos specially selected and specially processed for flavorful filter smoking. Winston is America's best-selling filter cigarette because it's America's best-*tasting* filter cigarette.

# Winston tastes good

## like a cigarette should!

©1963 R. J. Reynolds Tobacco Company, Winston-Salem, N. C., U. S. A.


„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.