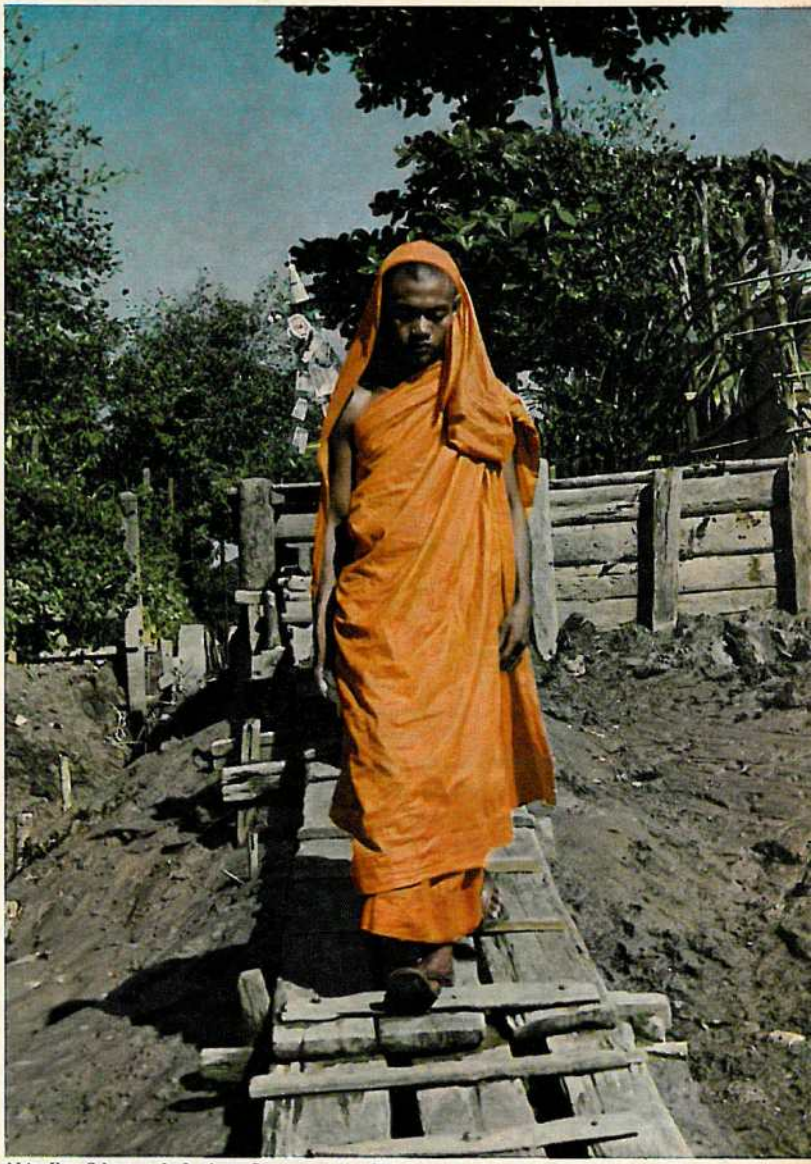
Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Wie wünscht man sich an Bord Nachwuchswerbung?
Entspannung im ost-westlichen Zwielicht
Die rote Flagge droht
Flottenumschau
Meine Lebensreise
Erster automatisch gesteuerter Schiffsdiesel
Preventergeien und Bordkräne
Das „Blaue Band" des Nordatlantik
Ein Jahr auf Trampfahrt und doch nicht vergrellt
Hein und das nackte Mädchenbein
Klar bei Schmunzelauge
75 Jahre Seemannsheim Amsterdam
Geldprämien für Seeleute, die Rettungsschwimmen lernen
Landgang mit 100 Sachen
Sport an Bord



Aktueller Schnappschuß eines Seemannes in Südvietnam: Junger buddhistischer Mönch.
Foto: Rausch

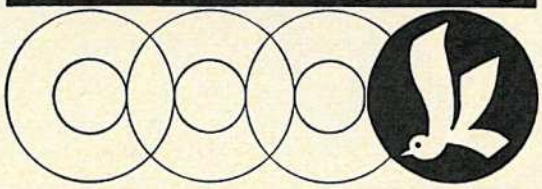
Jahrgang 7

Oktober 1963 Nr. 10

MAX A. LEWERENZ · Hamburg 1
Telefon 32 49 36 und 33 47 28

Feuerschutzgeräte
Wasser- und Schaumkanonen
Schaumgeist · Luftschaum
Lechler Brandschutz-Düsen
Handfeuerlöscher

Auslands-Umzüge
Heinrich Klingenberg



Hamburg, Winterhuder Weg 6-10, Tel. 22 05 55
Bonn, Bornheimer Straße 131, Tel. 38 303

Gegr. 1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 362246
Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

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

SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.
Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei
Gegründet 1855

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES
AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr
Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

BASTÉ & LANGE
SCHIFFSVERPROVIANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND KAJÜTAUSRÜSTUNGEN
EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME
LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN
HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08
WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG
TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

GEGR. 1881
GEORG P. Möller

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

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

RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

Ballindamm 35
Weidenstieg 5a
Johnsallee 3
Winterhuder Marktplatz 18
Hamburger Straße 116
SA.-RUF: 441941

Volkswagen + VW 1500

Kehrwieder

7. Jahrgang | Oktober 1963 | Nr. 10

Am Peilkompaß

WIE WÜNSCHT MAN SICH AN BORD NACHWUCHSWERBUNG?

Nachwuchs brauchen wir, brauchen die Reeder, brauchen unsere Schiffe. Ohne Nachwuchs keine Seefahrt, ohne Nachwuchs kein Seemannsberuf. Darüber braucht nicht diskutiert zu werden. Doch der Nachwuchs, besonders für die seemännische Laufbahn, kommt nicht mehr von selbst.

Die Schulentlassenen werden heute schon vor Eintritt in den Beruf von den Unternehmern mit einem Glorienschein der unentbehrlichen Wichtigkeit ihrer halbwüchsigen Persönlichkeit umgeben, um den sie mancher Chef beneidet. Wie alles, was rar ist, ist auch der Nachwuchs kostbar. Die Nachfrage nach Nachwuchs ist ungemein groß, und das Angebot viel zu klein. Wenn der Nachwuchs aber nicht von alleine in die Berufe kommt, muß er geworben werden. Werbeexperten dürfen auf die Pauke hauen. Für gutes Geld, versteht sich. Die riesige raffinierte Werbemaschine wird auf den Nachwuchs angesetzt. Nur soll sie diesmal nicht den Verkauf, sondern den Einkauf fördern. Menschen, junge Menschen für die Wirtschaft sind das Einkaufsziel.

Nun ist aber Einkaufen etwas anderes, als Verkaufen, und junge Menschen sind etwas anderes, als beispielsweise Waschpulver. Die Werbeleute sind aber auf den Verkauf gedrillt, und zwar auf den Verkauf von Erzeugnissen und Dienstleistungen. Versierte Werbefachleute für die Nachwuchswerbung sind noch viel seltener, als der Nachwuchs selbst. Praktisch gibt es sie überhaupt nicht. Nachwuchswerbung ist kein Lehrfach.

Deshalb ist es auch kein Wunder, daß die Nachwuchswerbung in dem Blätterwald unserer Zeitungen und anderwärts die tollsten Kapriolen schlägt. Eine Folge dieser Kapriolen ist ein neuer Beruf. Dieser Beruf heißt „Nachwuchs". Und der ernährt prächtig seinen Mann. Wer den Beruf „Nachwuchs" ausübt, kann gratis reisen, wohin er will, bekommt erstklassige Verpflegung und Unterkunft, dazu eine Menge Bargeld in Form von ansehnlichen Eintrittslöhnen und üppigen Spesen usw. usw. Dieser Beruf hat nur einen Haken: er ist altersmäßig begrenzt. Graumeliert läßt sich Nachwuchs als Beruf nur noch von Spitzenkräften erfolgreich ausüben.

Doch Scherz beiseite: Der Nachwuchsmangel ist groß, und die Seefahrt bildet hierin keine Ausnahme. Die Reedereien haben unter dieser Misere genauso zu leiden, wie die Landbetriebe.

Bezüglich Nachwuchswerbung treten die einzelnen Reedereien nach außen hin aus naheliegenden Wettbewerbsgründen wie ein Konzern auf. Dieser Konzern heißt Seefahrt, und er hat seine Nachwuchswerbung seinen Reederverbänden übertragen.

Nachwuchs für den Nachwuchs

In den Dienst der Nachwuchswerbung wurden bisher gestellt: Die Schiffsmodellausstellung. Sie besuchte in zweieinhalb Jahren bisher 42 Städte. Die Besucherzahl, vornehmlich Jugendliche, betrug in diesem Zeitraum 1,24 Mil. Gleichzeitig wurden in 805 Filmveranstaltungen 16 Filme 110 000 Jugendlichen vorgeführt. 300 000 Nachwuchswerbeprospekte und -Broschüren wurden verteilt.

420 binnenländische Zeitungen brachten Nachwuchswerbematerial, die der Verband Deutscher Reeder zur Verfügung gestellt hatte. Sehr vereinzelt konnten auch beim Fernsehen, Film oder Rundfunk Sendungen mit dem Schwerpunkt „Nachwuchs" ausgestrahlt werden.

Der jährliche Nachwuchsbedarf an Decksjungen allein beläuft sich auf 2600 Schulentlassene. Im vergangenen Jahr meldeten sich nur 2000.

Trotz aller dieser Werbeanstrengungen ist die Zahl der Neuanmeldungen für einen Beruf in der Seefahrt ständig rückläufig.

In der diesjährigen Sommertagung „Menschenführung an Bord" in Sankelmark wurden die Werbetexte der Prospekte und Broschüren von den jungen Nautikern und Ingenieuren kritisiert. Insbesondere wurde das Argument, daß jeder Moses die „Kolbenringe" im Seesack habe, als unaufrichtig bezeichnet. Die Kritik war scharf, doch konstruktive Vorschläge fehlten.

Nun wäre es nicht nur interessant, sondern für die lebensnotwendige Nachwuchswerbung für unsere Seefahrt äußerst förderlich, wenn die *„Kehrwieder"*-Leser, und sei es auch nur stichwortartig, ihre Meinung äußern würden, mit welchen Argumenten im Binnenland für den Seemannsberuf geworben werden sollte. Die Überlegung, aus welchen Erwägungen man selbst zur Seeschiffahrt gegangen ist, kann vielleicht die Beantwortung dieser Frage erleichtern.

Es gibt ein sehr aktuelles Beispiel: In Holland ist kürzlich ein Schlepper vom Stapel gelaufen, dessen Konstruktion Schlepperbesatzungen selbst maßgeblich beeinflußt haben. (Siehe auch Seite 4).

Der Wachoffizier ruft nun alle *„Kehrwieder"*-Leser an Bord auf, den „Schlepper" (Werbung) für unseren Nachwuchs selbst mitzubauen. Auch Vorschläge ohne Absender sollen in diesem Falle beachtet werden. Andererseits können namentlich gezeichnete Vorschläge veröffentlicht werden.

Auf jeden Fall aber wird sorgfältige Prüfung und Weiterleitung an die zuständige Stelle beim Verband Deutscher Reeder zugesichert.

Es dankt im voraus für die Mitarbeit derjenigen, die an Bord mit unserem Nachwuchs nicht nur fahren müssen, sondern ihn auch zu führen, zu fördern und anzuleiten haben werden,

Der Wachoffizier.

Zuschriften sind zu richten an:
Seefahrt-Verlag GmbH.
2000 Hamburg-Altona Bahrenfelder Steindamm 74 b

POLITIK UNTER DER LUPE

Entspannung im ost-westlichen Zwielicht

Das politische Panorama des Monats September stand im Zwielicht der ost-westlichen Entspannungsbestrebungen. Wenn man Kennedy's und Gromyko's Reden vor der UNO oberflächlich vergleicht, so ist man versucht zu fragen: Warum reden die beiden eigentlich noch gegeneinander an? Sie wollen doch beide dasselbe, nämlich Entspannung. In der Tat liegt beider Bestrebungen ein gleiches Motiv zugrunde, nämlich Schutz gegen die Gefahr der Entfesselung von Atomgewalten. Man darf sogar beiden bis zu gewissen Grenzen unterstellen, daß sie die große Hürde für alle Entspannungsbemühungen, nämlich das gegenseitige Mißtrauen, zu überwinden bestrebt sind. Man ist sich also über alle eisernen Vorhänge und steinernen Mauern hinweg einig in der Erkenntnis, daß der Vorteil beider Gegner in der Verhinderung des Atomkrieges liegt.

Gromyko lockte mit einem ganzen Katalog weiterer Kriegsverhinderungsvorschläge: Nichtangriffspakt, Kontrollposten zur Verhütung von Überraschungsangriffen, Einfrieren des Rüstungsbudgets und Verringerung der Streitkräfte sowie Nutzung des Weltraumes ausschließlich für friedliche Zwecke.

Der Kreml gibt sich also sehr demonstrativ die Rolle des Friedensengels für die angsterfüllte Menschheit. Mit der Friedenspalme in der Hand könne man den morbiden Kapitalismus für die Unterwanderung durch den Kommunismus reif machen. So jedenfalls wollte Chruschtschow seine Entspannungs- und Koexistenzpolitik seinem neuen gelben Feind im Osten schmackhaft machen. Wenn das mehr ist, als Beschwichtigung nach dem Osten, dann braucht der Kreml den atomaren Frieden zur Vollendung der kommunistischen Weltrevolution.

In der Erkenntnis dieses Pferdefußes der Entspannung zieht hingegen Kennedy ganz klare Grenzen. Er nannte die Konflikte zwischen Ost und West real, weil die Weltkonzeption in beider Lager verschieden sei.

Der Kreml läßt also erkennen, daß seine Friedensbemühungen, die sich propagandistisch in Asien, Afrika und Lateinamerika sehr gut machen, Mittel zum Zweck sind. Washington gesteht der Machtkonstellation nicht nur Realität, sondern so etwas wie einen philosophischen Sinn zu. Das manifestiert sich in dem Geltenlassen der Verschiedenheit in den Weltkonzeptionen. Wenn man sie aber gelten läßt, so kann das nur unter der Voraussetzung geschehen, daß man entschlossen ist, jeden Zugriff zur alleinigen Weltmacht zu verhindern.

Unter diesem Aspekt sind Kennedy's Gegenvorschläge zur Vermeidung der gemeinsamen Vernichtung zu sehen: Neue Maßnahmen zur Vermeidung von Krieg durch Zufall oder Fehlkalkulation, Einschränkung des nuklearen Wettrennens, Austausch von Inspektoren zur Verhinderung von Überraschungsangriffen, die Verhinderung der Weitergabe von Kernwaffen an dritte Länder, die Zuführung spaltbaren Materials für Einrichtungen, die friedlichen Zwecken dienen, Verbot und Überwachung von unterirdischen Atomversuchen.

Mit seinem Vorschlag, den Weltraum mit den Russen gemeinsam zu erobern, bewies Kennedy wieder die globalen Ausmaße seiner politischen Konzeptionen. Denn dieser Vorschlag enthält die Erkenntnis, daß nicht nur das Negativum Angst, sondern auch das Positivum einer gemeinsamen Menschheitsaufgabe geeignet sind, ein Solidaritätsgefühl zu wecken, das alle Bewohner dieser Erde erfaßt.

In dieser genialen Sicht wird die Grenze der Menschheit sichtbar: der Weltraum. Und in dieser genialen Sicht erscheint die Bedeutung der politischen Grenzen auf dieser Erde wieder im richtigen Maß, nämlich viel kleiner, als in der konventionell nationalen Sicht.

Die beiden UNO-Reden zeigten also klar: Nur in der Koexistenz beider Weltmachtpartner kann es eine zukünftige Existenz aller geben. Das ist die militärische Frage, in der beide Gegner Verbündete sind.

Politisch aber strebt Moskau zur sowjetischen Weltherrschaft, und Washington bekennt sich zum friedlichen Wettstreit beider Systeme.

Vorher aber müßten die Russen in Kuba abgezogen sein, und vorher müßte allen geteilten Völkern, Deutschland, Laos, Vietnam und Korea, die Selbstbestimmung genauso zuerkannt werden, wie den afrikanischen Völkern. Denn jeder Status quo, der eine Teilung einbezieht, ist und bleibt ein Status quo der Hochspannung. Und diese wird mit jedem Fortschritt in der nuklearen Entspannung gefährlicher, denn dieser provoziert dann den konventionellen Krieg.

Diesen UNO-Reden war vorausgegangen der Besuch des Bundesvizepräsidenten Dr. Dehler in Moskau. Dort hatte er Gromyko und Chruschtschow gesagt: Ein Friedensvertrag setzt ein geeintes Deutschland voraus. Und Chruschtschow hatte ihm erklärt: Wir fordern einen Friedensvertrag mit beiden Deutschland. Der politische Konflikt zwischen Ost und West kann nicht härter aufeinanderprallen. Rußland will seinen Siegespreis: Die slawische Grenze an der Elbe, und Deutschland will sein Recht auf Einheit und Selbstbestimmung.

Äußerst interessant an diesem Gespräch war, daß Chruschtschow sich sehr erfreut zeigte, als Dehler als möglichen Verhandlungsort für von beiden gewünschte Fortsetzung dieser Gespräche Bonn nannte. Wer dieser Freude das ihr zukommende Gewicht beimißt, kann hoffen, daß auch Deutschland seinen von ihm erwarteten Teil zur Entspannung beiträgt. Der Friedensvertrag wäre Sache aller Deutschen und aller Siegermächte, und wir sollten ihm nicht mit Forderungen entgegengehen, die uns der große Bruder Amerika inspiriert, sondern unter dem Verzicht auf den allzubequemen Irrglauben, daß Westdeutschland den Krieg gewonnen und nur Ostdeutschland allein ihn verloren hat.

— hs —

Unser schönes Deutschland

Unsere stolzen Burgen am Rhein sind alt und ehrwürdig. Aber jung ist im Herbst der Wein, und zum Anbeißen die Mädchen, die ihn lesen.

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

Die rote Flagge droht

Im Schatten der Machtkämpfe der beiden großen politischen Blöcke in der Welt haben auch die wirtschaftlichen Spannungen zwischen Ost und West in der letzten Zeit an Schärfe zugenommen. Die Vorbereitungen der UNO-Welthandelskonferenz, die im Frühjahr des nächsten Jahres in der Schweiz stattfinden sollte, haben die Absicht der kommunistischen Länder, stärker als bisher an dem steigenden Güteraustausch in der Welt beteiligt zu werden, mehr als zuvor erkennbar werden lassen. Auch in der internationalen Linienschiffahrt versucht der Ostblock mit seinen der Staatswirtschaft zur Verfügung stehenden Mitteln in die westlichen Märkte einzudringen und das freie privatwirtschaftliche System zu stören.

20 Millionen sowjetische BRT

Der Tonnagebestand der Ostblockflotten hat sich allein in den vergangenen fünf Jahren verdoppelt. Er beläuft sich auf gegenwärtig rd. 8 Millionen BRT und soll in den nächsten Jahren erneut mit allem Nachdruck vergrößert werden. So plant beispielsweise die Sowjetunion eine Vergrößerung ihrer Flotte auf 12 Millionen BRT bis zum Jahre 1970 und auf 20 Millionen BRT bis 1980. Obgleich die sowjetische Handelsflotte innerhalb der Welttonnage gegenwärtig erst an elfter Stelle steht, wächst sie wesentlich schneller als irgendeine andere Flotte der Welt. Nach Presseberichten werden in Rußland wöchentlich zwei neue Frachtschiffe in Dienst gestellt. Der Schiffbauauftragsbestand der UdSSR ist doppelt so groß wie der der USA. Da 80 % der jetzigen Tonnage in den letzten zehn Jahren gebaut wurden, zählt die russische Flotte schon heute zu den modernsten der Welt. Auch in den anderen Ländern des COMECON liegen umfangreiche Pläne zur Erweiterung der Handelsflotte vor. In erster Linie ist es Polen, das versucht, seine maritime Geltung zu vergrößern. Die polnischen Staatsreedereien unterhalten bereits 28 regelmäßige Liniendienste, auf denen 140 Schiffe eingesetzt sind. Etwa 350 Häfen in der Welt werden regelmäßig von polnischen Schiffen bedient. Auch die polnische Handelsflotte, von der die Hälfte aller Schiffe noch nicht einmal fünf Jahre alt ist, ist außerordentlich modern. Schließlich sind auch die Ostzone, Jugoslawien, Bulgarien und nicht zuletzt auch China bestrebt, ihren Flottenausbau voranzutreiben und in der Weltschiffahrt Fuß zu fassen.

Rigorose Ratenunterbietungen

Im Bereich der Linienfahrt haben vor allem die polnischen, jugoslawischen und ostdeutschen Staatsreedereien in den letzten Jahren regelmäßige Dienste errichtet. Die Polish Ocean Lines sind außer nach Südamerika und nach Australien praktisch in allen wichtigen Verkehrsrelationen tätig. Die Deutsche Seereederei, Rostock, unterhält Liniendienste nach der Levante, dem Roten Meer, dem Persischen Golf sowie nach Afrika und dem Fernen Osten. Die jugoslawischen Staatsreedereien führen regelmäßige Abfahrten nicht nur innerhalb Europas, sondern auch im Verkehr mit den USA, Südamerika sowie dem Nahen und dem Fernen Osten durch.

Die Konkurrenz des Ostblocks im internationalen Linienverkehr wirkt sich deswegen bereits heute als ein außerordentlicher Störungsfaktor aus, weil die Ostblockreedereien mit rigorosen Ratenunterbietungen in die westlichen Frachtenmärkte einzudringen versuchen. Die von den Ostblockreedereien quotierten Frachtraten liegen häufig um 25 bis 40 %, teilweise sogar um 50 % unter den Tarifraten der Konferenzen. Insbesondere die Staatsreederei der Ostzone bemüht sich um jeden Preis, in den verschiedensten Fahrtgebieten Ladung für ihre Schiffe zu erhalten. Das gilt ebenso für den Levanteverkehr wie für die Westafrikafahrt, die unter dem Namen „United West-Africa Service" als Gemeinschaftsdienst von der Polish Steamship Co. sowie der ostzonalen und der tschechischen Staatsreederei betrieben wird.

Sie brauchen Devisen um jeden Preis

Die Basis für die Liniendienste der Ostblockflotten ist das Gütervolumen, das im zweiseitigen Außenhandelsverkehr zwischen den Ostblockstaaten und überseeischen Ländern anfällt. Das aus diesen Handelsbeziehungen stammende Ladungsvolumen unterliegt naturgemäß erheblichen Schwankungen, so daß die zu regelmäßigen Abfahrten verkehrenden Schiffe nicht immer voll ausgelastet werden können. Zur besseren Auslastung der Kapazitäten ihrer Schiffe sind die Ostblockreedereien daher bestrebt, auf den westlichen Befrachtungsmärkten zu komplettieren und westliche Ablader durch bewußtes Unterbieten der Frachtraten für die Verladung mit den Schiffen ihrer Flagge zu gewinnen.

Das wirtschaftspolitische Ziel, das die Ostblockstaaten mit der verstärkten Aktivität ihrer Flotten verfolgen, besteht in erster Linie in der Erzielung von Deviseneinnahmen. Daß dieses Ziel der wichtigste Grundsatz für den Einsatz der Schiffe ist, ist gerade vor kurzer Zeit mehrfach besonders herausgestellt worden. Die überwiegende Zahl der Ostblockstaaten befindet sich in einer permanenten Devisenklemme, weil sie wegen ihres bilateralen Handelsverkehrs kaum in der Lage sind, sich die für die Importe aus den Industrieländern notwendigen ausländischen Zahlungsmittel zu verschaffen. Die Handelsflotte der Ostblockländer ist daher in der Tat der einzige Wirtschaftszweig, der in der Lage ist, echte Deviseneinnahmen zu erzielen. Der Erreichung dieser Zielsetzung kommt es entgegen, daß der Begriff der Wirtschaftlichkeit in der Staatswirtschaft ein völlig anderer ist als in der freien Marktwirtschaft. In der Staatswirtschaft des Ostens werden die Kosten häufig politischen Zielsetzungen untergeordnet. Gilt es, ein politisches Ziel zu erreichen, spielen die Kosten und der betriebswirtschaftliche Aufwand erst eine zweite Rolle. Hinzu kommt, daß die Staatsreedereien eine Reihe von Kosten, durch die die freien Schiffahrtsgesellschaften des Westens erheblich belastet werden, überhaupt nicht kennen. Es sei in diesem Zusammenhang nur auf die Versicherungskosten hingewiesen, die es beispielsweise in der UdSSR nicht gibt, weil der Staat das Risiko des Verlustes von Schiff und Ladung selbst trägt.

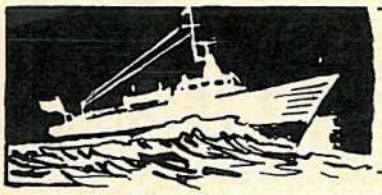
Die gegenwärtige Auseinandersetzung zwischen den privatwirtschaftlichen Reedereien des Westens und den staatlichen Schiffahrtsgesellschaften des Ostens ist ein Teil der generellen Auseinandersetzung zwischen verschiedenen Wirtschaftssystemen. Dies geht auch daraus hervor, daß sich die Ostblockreedereien zwar aller Freiheiten des privatwirtschaftlichen Systems bedienen, während den westlichen Linienreedereien nicht die Möglichkeit geboten wird, sich in gleicher Weise im Osten zu betätigen.

Der freie Befrachtungsmarkt des Westens ermöglicht den Ostblockreedereien, sich mit jeder Ratenofferte um den Transport jeder Ladung zu bewerben. Im Ostblock dagegen trägt eine zentrale Befrachtungsorganisation dafür Sorge, daß die im Linienverkehr anfallende Ladung ausschließlich mit eigenen Schiffen abgefahren wird.

Zeichen der Zeit

Personal hilft sparen in Frankreich

Ein mittleres Unternehmen beteiligt seit einigen Jahren sein Personal an den Rationalisierungs- und Produktivitätsbemühungen. Dank der Vorschläge des Personals konnten in acht Jahren Einsparungen in Höhe von fast fünf Millionen Francs erzielt werden. Als Gegenleistung erhielt die Belegschaft Prämien im Werte von 1,8 Millionen Francs. In der Firma ist man sehr methodisch vorgegangen. Der Betriebsrat bildete einen Ausschuß zur Verbesserung der Arbeit, der sich seinerseits in nicht weniger als 15 Unterausschüsse aufteilt mit je drei Sitzungen wöchentlich. Jeder Unterausschuß besteht aus höchstens 15 Mitgliedern. Die Hälfte stellt die Direktion, die zweite Hälfte die Belegschaft. In diesem Rahmen werden alle Vorschläge zur Verbesserung der Produktivität gründlich behandelt.



Flottenumschau

Bundesmarine

Im September stellte die Bundesmarine das in Rendsburg gebaute Küstenwachboot „Amazone" in Dienst, das siebente Boot von acht Einheiten dieses neuen Typs. Diese aus Holz gebauten Fahrzeuge von 180 ts Wasserverdrängung können auch zum Minenräumen in den Küstengewässern eingestzt werden. Sie sind 38 m lang, haben Dieselmotoren von 1900 PS, zwei Schrauben und laufen etwa 16 Knoten.

Die Technische Marineschule in Kiel konnte am 1. Oktober ihr 50jähriges Bestehen feiern. Hier wurde in früheren Jahren ein großer Teil des technischen Personals der Reichs- und Kriegsmarine ausgebildet. Die Bundesmarine übernahm das Gebäude im Jahre 1956. Im Rahmen der heutigen Einheitsausbildung aller Marineoffiziere werden jetzt alle jungen Offiziere für 4 Monate zur TMS I Kiel entsandt, um dort die Grundlagen der allgemeinen Technik und die besonderen Fragen der Schiffstechnik zu erlernen.

Ausbildungsreisen

Die Schulfregatte „Hipper" ist Ende September zur Reise über Port Said nach Daressalaam ausgelaufen. Etwa 55 Offiziersanwärter sind eingeschifft. Von den Schulfregatten „Graf Spee", „Hipper" und den Booten des Schulgeschwaders wurden bis jetzt 25 Auslandsausbildungsreisen ausgeführt, bei denen rund 110 fremdländische Häfen aufgesucht wurden. Die Boote „Hummel", „Bremse" und „Brummer" des Schulgeschwaders haben Vigo, Lissabon, Brest und Greenock angelaufen und sind nach Kiel zurückgekehrt. Die fünf 35er M-Boote, die das Schulgeschwader bildeten, gehen jetzt ihrer Außerdienststellung entgegen. Die 1938—40 gebauten Fahrzeuge haben ein bewegtes Schicksal hinter sich. Nach dem harten Minensuchdienst im Kriege wurden sie an Frankreich ausgeliefert, wo sie ab 1947 einige Zeit als Schulboote fuhren. Im Jahre 1957 wurden sie von der Bundesmarine übernommen, neu überholt und für Auslandsausbildungsreisen eingesetzt. Das Segelschulschiff „Gorch Fock" hat auf seiner Nordlandreise die Bären-Insel und Spitzbergen angesteuert. Bisher ist kein deutsches Segelschulschiff soweit in nördliche Gewässer vorgestoßen. Von Spitzbergen ging die Reise in Sichtweite an Jan Mayen vorbei nach Island und zurück nach Kiel.

Manöver

Der Bundesverteidigungsminister von Hassel nahm an Bord des Geleitbootes „Lübeck" für 24 Stunden an dem 17tägigen NATO-Manöver „Keystone 63" teil. Dieses Manöver wurde mit gemischten dänischen und deutschen Einheiten durchgeführt. Im Rahmen der Manöver fand die Landeübung „Waterproof" statt. Das Wetter war nicht immer günstig. Für den scheidenden Flottenchef, Konteradmiral Smidt, fand westlich von Fehmarn eine Flottenparade statt, an der sich 104 Schiffe und Boote der Bundesmarine und 35 Seeflugzeuge beteiligten.

Flottenbesuche

Fünfzehn Tage lag das argentinische Segelschulschiff „Libertad" an der Überseebrücke in Hamburg. Das neue Schiff machte einen sehr guten Eindruck und soll ein Schnellsegler sein. Für die Besatzung wurde von den Gastgebern ein abwechslungsreiches Programm aufgestellt. Auf der „Cap San Marco" der Hamburg-Süd fand ein Empfang für die Kadetten statt. Auf der Rückfahrt der ersten Auslandsreise dieses Schiffes werden London, Cadiz, Dakar, Rio de Janeiro und Montevideo angelaufen.

Fremde Marinen

Für die britische Marine wurden im Zusammenhang mit dem Wehretat neue Planungen festgelegt. Die ersten vier Polaris-Uboote sind jetzt in Auftrag gegben. Der Bau eines etwa 50 000 ts großen Flugzeugträgers, der später den Träger „Victorious" (35 000 ts) ersetzen soll, wird erörtert. Kosten etwa 700 Mill. DM. Für die Marineluftwaffe werden neue Flugzeugtypen entwickelt, z. B. Tiefangriffsflugzeuge, Kurzstart-Transporter und Senkrechtstarter. Von den neuentwickelten Fregatten des Typs „Devonshire" (6200 ts), die Flugabwehr-Lenkwaffen und moderne Uboots-Bekämpfungsmittel tragen, sollen drei weitere Einheiten gebaut werden.

Die Suche nach dem amerikanischen Atom-Uboot „Thresher" wurde in den letzten Monaten weitergeführt. Das Tiefseetauchboot „Trieste", das vorübergehend wegen eines Kompaßschadens zurückgezogen wurde, hat seine Suche wieder aufgenommen. Von einem Forschungsschiff aus wurden mit Hilfe einer Unterwasserkamera auf dem Meeresboden verstreut liegende Metallteile entdeckt, die von dem gesunkenen Uboot stammen können.

An einem Tag im Juni liefen auf verschiedenen Werften drei Polaris-Uboote und ein atomgetriebenes U-Jagd-Uboot vom Stapel. Es wurde aber von Sprechern der amerikanischen Marine erklärt, daß Fehler wie beim „Thresher"-Unfall nicht wieder unterlaufen sollen. Es sind jetzt etwa 15 Polaris-Uboote im Dienst und fünf weitere in der Ausrüstung. Bis Ende 1964 sollen 41 solcher Unterwasserkreuzer vorhanden sein. Die Nummern 19 bis 41 sollen die Polaris-Rakete A3 erhalten, die eine Reichweite von 2500 sm hat.

Die Marine der UdSSR, deren Schwerpunkt vor allem die Entwicklung von Zerstörern mit Flugkörper-Bewaffnung und der Bau zahlreicher Hilfsschiffe zu sein schien, verstärkt nunmehr wohl auch ihre Uboots-Abwehr. In den Fachzeitschriften wird über einen neuen Typ eines einer Korvette ähnlichen U-Jägers (1000 ts) berichtet, der 30 kn laufen und mit U-Jagd-Torpedos und U-Jagd-Raketenwerfern ausgerüstet sein soll. — R —

gehört gesehen festgehalten

13 Stunden im Atlantik

schwamm der III. Ing. Franz *Stycharcyk*, der zwei Stunden vor Antritt seiner Mittelwache auf MS „Freiburg" über Bord gefallen war. Dann sah er in der rauhen See seine „Freiburg" auf Gegenkurs auf sich zudampfen — aber vorbei. Nach 13 Stunden ging er an Bord des von der „Freiburg" alarmierten Coast-Guard-Bootes „Abescon". Mit eigener Kraft kletterte er an Bord. Dann erst übermannte ihn die Erschöpfung. Wenig später nahm ihn sein richtiger Dampfer wieder kerngesund an Bord.

Schwebende Lotsen

gab es Ende September in der Elbemündung zu bestaunen. Sie schwebten per Hubschrauber zwischen Brunsbüttelkoog und Elbe I und übten An- und Von-Bord-Gehen: Von Land auf Hubschrauber, von da auf Lotsendampfer, wieder auf Hubschrauber und dann auf Seenotrettungskreuzer „Ruhrstahl".

Man wollte dieses Lotsenmanöver für schlechte Wetterverhältnisse erproben. Die Funktion der Lotsenleiter übernahm bei diesen Experimenten ein Seil, mit dem, wie alles Gute, die Lotsen von oben an Bord kamen. Doch das will gelernt sein. Aber der Ablösungs- und Dienststropp der Lotsen zwischen Brunsbüttelkoog und Elbe I (zur Zeit jährlich 46 000 Stunden auf 21 500 Fahrten) könnte mit dieser rationellen und speziellen Methode auf $^1/_{10}$ gekürzt werden.

Einen Schlepper, wie ihn die Besatzung sich wünscht,

lieferte im vergangenen Monat eine Amsterdamer Werft ab. Dieser Neubau, der mit einem Schlage alle zur Zeit fahrenden Schleppertypen zum Herkömmlichen abstempelt, hat zugunsten einer vollkommenen Rundsicht des Schlepperführers auf den Schornstein verzichtet. Ein Plexiglasdach gewährleistet die Sicht nach oben und überhängende Fenster des Ruderhauses die Sicht nach unten. Zur Verbesserung der Manövriereigenschaften wurde der Vorsteven vom Hauptdeck ab stark zurückgezogen. Umfangreiche Eisverstärkungen runden das Bild dieses geradezu avantgardistischen Fahrzeuges ab. Dieser Neubau ist ein sehr gutes Beispiel für Teamwork im Schiffbau von Reedern, Werft und Besatzung. Von der Besatzung gingen die Verbesserungsvorschläge aus.

Sprit im Wassertank, Schiff beschlagnahmt

Die größte Beschlagnahme von Schmuggelware während dieses Sommers nahm der finnische Zoll im Hafen von Yxpila auf dem deutschen Küstenmotorschiff „Dela" (392 BRT) vor. Nachdem bei der routinemäßigen Zolluntersuchung keine Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden, nahm man später eine gründliche Durchsuchung vor und ließ auch die Wassertanks des Schiffes leerpumpen. Hier fand man 60 Flaschen Wodka und mehrere Kisten echten französischen Cognacs. Schiff und Schmuggelware wurden zunächst beschlagnahmt, während die zu erwartende Bestrafung erst durch ein Gerichtsverfahren festgelegt werden muß.

Schlieker-Werft kommt unter den Hammer

Nachdem alle Bemühungen des Konkursverwalters des Schlieker-Vermögens, Wilhelm Riese, gescheitert sind, den gesamten Komplex zusammen zu verkaufen, soll im Oktober der Betrieb auf Steinwerder unter den Hammer kommen. Bekanntlich war in den vergangenen Monaten mit verschiedenen in- und ausländischen Interessenten, darunter die Quandt-Gruppe und das Volkswagenwerk, wegen einer Übernahme verhandelt worden. Ein Auktionstermin liegt z. Z. noch nicht fest.

Skandinavisches Atomschiff

Wie seitens des staatlichen norwegischen Institutes für Atom-Energie bekannt wird, planen Schweden und Norwegen einen gemeinsamen Massengutfrachter mit Atomantrieb. Die Atominstitute beider Länder unterzeichneten einen Vertrag für 4jährige gemeinsame Entwicklungsarbeiten an dem Projekt.

MEINE LEBENSREISE

Kapitänsfrau fährt mit nach Ostasien

1. Fortsetzung

Diese Aufzeichnungen berichten von der einzigen Reise, die Frau L. P. an der Seite ihres Mannes, des Kapitäns, miterleben durfte. Sie führte nach Ostasien, und Frau P. selbst nennt sie ihre Lebensreise. Für ihren Mann war das die letzte vor dem Ruhestand. Der Bericht hört sich an, wie aus einem Prospekt entnommen. Zwischen den Zeilen steht immer wieder der Dank an Besatzung und Agenturen. Ihr Mann sagte, er hätte in all den vielen Jahren seiner Seefahrtszeit nicht so viel gesehen, wie seine Frau auf dieser einzigen Reise.

In dem bisher erschienenen Teil („Kehrwieder" 8) hatte die Reise im Vorfrühling auf einem Kombischiff begonnen, und die Berichterstatterin war über Antwerpen, Brüssel, Southampton, Lissabon, Genua in den ägyptischen Frühling nach Port Said und dort auf den Rücken eines Kamels gelangt. Ab Suez allerdings hatten die Temperaturen nichts mehr mit Vorfrühling und Frühling in der Heimat zu tun.

Später stand ich wieder an der Reling und dachte an die Stelle aus der Bibel, wie Moses das Meer teilte und die Israeliten trocken hindurchzogen. Welch ein Wunder! Auch ich fuhr trocken hindurch. An Deck wurde Sport getrieben und im Schwimmbad war ein reges Leben. Die Sonnensegel wurden gespannt und man suchte den Schatten auf. Jeder genießt jetzt dieses Nichtstun. Die Stimmung an Bord ist gut; die Passagiere verstehen sich gut, ganz egal, welcher Nationalität sie angehören. Es ist, wie man so sagt, eine große Familie, sie hat 85 Mitglieder. In den Räumen ist es angenehm kühl.

Am 7. April laufen wir den Hafen von Djibouti an, um Öl zu bunkern. Wir passieren das östliche Kap von Afrika und gehen in den Indischen Ozean hinein. Vor uns liegen 14 Tage ohne Land, nur Wasser rundherum, soweit das Auge reicht. Das Wasser im Schwimmbad hat 28 Grad und gibt keine Erfrischung. Aber die Stimmung wird immer besser. Es werden Wettkämpfe ausgetragen, und es gibt natürlich auch die kleineren und größeren Flirts, über die wir uns unterhalten und die wir amüsiert beobachten. Aber auch diese schöne Zeit ist einmal vorbei und wir nähern uns unserem nächsten Hafen, „Penang". Vorher gibt mein Mann noch ein großes Abschiedsfest für alle die Passagiere, die in Penang, Singapore und Manila das Schiff verlassen, er wünscht ihnen in netten Worten alles Gute für die nächste Zeit ihres Lebens.

Penang liegt auf einer Insel, es ist malaiisches Gebiet. Aber trotzdem sieht man hier mehr Chinesen und Inder als Malaien. Ich bekam von der Agentur einen Wagen mit einem Fahrer, der mir die Schönheiten dieser Insel zeigen sollte. Wir fuhren durch Palmenwälder, Reis- und Gummiplantagen. Die Einwohner leben sehr primitiv. Die Häuser sind zum Schutze gegen Schlangen und andere Tiere auf Pfähle gebaut. Wir fuhren hoch in die Berge, die Straßen waren sehr gut. Sie haben dort Linksverkehr. Es war eine sehr fremde Welt für mich und ich konnte gar nicht alles genug bewundern. Wir besuchten einen Schlangentempel, wo die Schlangen frei umherlaufen, aber ungefährlich sind. In einem Nationalpark umschwärmten uns viele Affen. Sie sind sehr zahm und frech und fressen aus der Hand. Die Stadt an sich hat außer ein paar modernen Bauten nur einfache Holzhäuser.

Inzwischen haben die Männer an Deck die erste Ladung gelöscht. Wir sind zur Weiterfahrt bereit. Am andern Morgen um 4 Uhr werden die Anker gehievt und wir fahren dicht unter der Küste dem Drehkreuz des Ostens, dem Hafen Singapore entgegen. Man merkt, daß der Engländer dort die Herrschaft geführt hat. Die Einwohner sind jetzt hauptsächlich Chinesen, die den Handel recht aktiv betreiben, dann sind noch Inder und Malaien dort. Die Stadt ist modern gebaut, mit breiten, schönen Straßen. Aber das Viertel der Eingeborenen ist eng und schmal. Die Wäsche, auf Bambusstäben zum Trocknen aus dem Fenster aufgehängt, verfinstert den Himmel. Dort entzückten mich Orchideen in einer Fülle, wie wir es uns gar nicht vorstellen können. Alle Blumen haben viel kräftigere Farben als bei uns. Die Affen laufen auch hier in Scharen herum und fressen uns die Erdnüsse aus der Hand. Später bummelten wir durch die Straßen, um uns die Krokodil-Taschen und Schuhe anzusehen, die wir kaufen wollten. Man darf nicht gleich den vollen Preis bezahlen, sondern muß handeln, es gehört dazu. Hier in dieser Stadt kann man wirklich sagen, der viele Sonnenschein ist nicht immer eitel Freude, es kann auch zuviel werden.

Alle Häuser sind so gebaut, daß der Wind durchgehen kann. Man kann nur im Schatten sitzen, die Ventilatoren quirlen die warme Luft durch die Räume.

Abends waren wir im ehemaligen Deutschen Klubhaus eingeladen; der große Prachtbau liegt in einem wunderbaren Park. Hier verkehren alle Europäer, und ich glaube, hier kennen sie sich alle. Überhaupt habe ich festgestellt, daß alle, die in Ostasien schon viele Jahre draußen sind, zusammenhalten wie eine Familie und sich nie richtig aus den Augen verlieren, ob sie in Peking, Schanghai, Hongkong, Tokio oder Singapore waren, einmal treffen sie sich immer wieder.

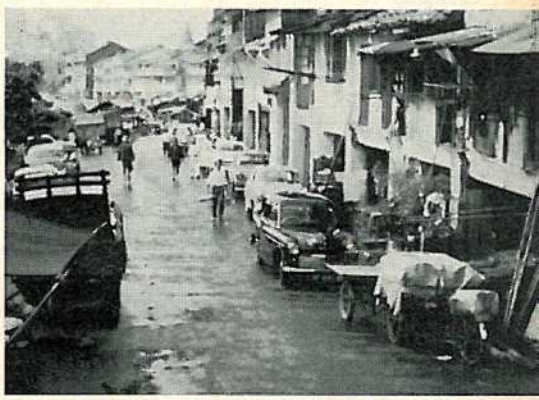
Wir hatten an Bord eine sehr nette Familie. Sie kam aus einem Bauernhaus in der Nähe von Bremen. Der Sohn ging als junger Mann in den Fernen Osten. In Peking lernte er seine Frau kennen, sie war eine Russin, ihre zwei Töchter wurden im Osten geboren. Nach dem Krieg mußten sie nach Deutschland zurück und jetzt ist die Familie schon mehrere Jahre in Korea tätig. Sie haben dort ein Haus und leben auch dort zufrieden. Wenn ich die Töchter fragte: „Wo wollt ihr am liebsten wohnen?" sagten sie mit Stolz: „Wir sind Bremer und bleiben dieser Heimat treu."

Mir ist dort aufgefallen, wie ruhig, sicher und bescheiden die malaiischen Mädchen bedienen, lautlos gehen sie durch den Raum und nichts ist zu hören und über jedes Lob sind sie sehr erfreut. Vor allem die Köchin, der wir bestätigten, wie gut es geschmeckt hat. Sie strahlte, machte ihre tiefe Verbeugung und ging stolz davon. Nie sprechen sie ein Wort.

Auf hoher See feiern wir das Osterfest an Bord. Auf meinem Früstücksteller liegt ein großes Osterei. Die Reederei hatte es allen Damen geschenkt. Ich bekam außerdem noch einen großen Blumenkorb mit 30 Orchideen. Ostermontag-Abend kamen wir in Manila an. Ich bekam unter anderen Geschenken eine Orchidee, die so groß war, wie sie niemand je gesehen hatte.

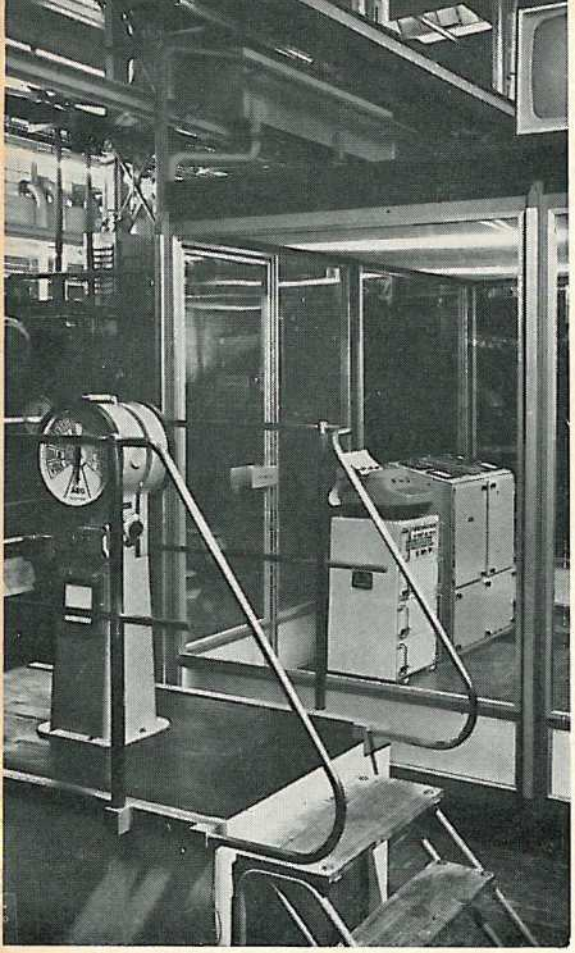
Am andern Morgen unternahmen wir eine Fahrt durch das schöne Land. Manila ist eine moderne Stadt, von den Spaniern einst erbaut, und auch heute hat diese Stadt den spanischen Einschlag nicht verloren. Die reichen Spanier haben ihre alten Häuser verlassen und wohnen jetzt in einem neuen Viertel in großen Villen mit herrlichen Gärten und einer Fülle bunter Blumen. Die alten Häuser sind verfallen, doch die Blumen blühen weiter. Wir fuhren durch Kokospalmhaine und Kakaopflanzungen, dazwischen stehen die Stauden der Ananas. Wir konnten beobachten, wie sie dort das Salz gewinnen. — Wir staunten über Wasserbüffel beim Anbau der Reisfelder. Am Ende der Fahrt lag ein See im Krater eines schon lange erloschenen Vulkans. Nachdem wir uns in dem gepflegten Hotelrestaurant gestärkt hatten, fuhren wir wieder zurück auf unser Schiff. Am nächsten Morgen verließen wir auch diesen Hafen wieder. Man rückte näher zusammen, man hatte jetzt schon das Gefühl, sich viele Jahre zu kennen. Nach jedem Hafen-Landgang wurden Eindrücke ausgetauscht und jeder Einkauf wurde lebhaft bewundert. Natürlich kamen in jedem Hafen wieder Passagiere dazu, aber sie gehörten nicht ganz zu uns. Sie waren sehr nett, viele kamen von Australien und machten eine Urlaubsreise nach Japan, aber sie waren Außenseiter für uns.

Das Wetter ist wunderbar und am 26. April gegen Mitternacht nähern wir uns Hongkong. Es war bezaubernd schön, wie die Lichterkette am Ufer sich auftat. Das Lichtermeer bietet einen berückenden Anblick. Bis hoch hinauf zum Gipfel des Viktoria Pick reicht die Lichterkette und Reklame, und in allen Farben preisen sie die Erzeugnisse der ganzen Welt an. — Hongkong hat nur ganz geringe Zölle und ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Einkaufsparadies. —



Singapore ist modern gebaut mit Hochhäusern an breiten schönen Straßen (Hintergrund). Kommt man aber in die Chinesenviertel, wird es eng und schmal, und oft verfinstert die Wäsche, an Bambusstangen zum Trocknen aus dem Fenster gehängt, den Himmel. Geräusche und Gerüche sind hier hundertprozentig asiatisch.

Andererseits ist es das Ziel von tausenden Flüchtlingen aus Rot-China. Auf der Kaulunseite, gegenüber dem alten Gebiet der Kronkolonie, wachsen moderne Wolkenkratzer aus dem Boden und können doch nicht schritthalten mit dem großen Flüchtlingsstrom. Zwangsläufig ist ein Überangebot von Arbeitskräften vorhanden, die so billig arbeiten können, daß die Preise, verglichen mit Europa, sehr niedrig sind. — Als wir am Morgen am Pier fest sind, setzt sofort ein Ansturm von Händlern ein; auch Schneider und Schuhmacher, die Maßnehmen wollten, um in kurzer Zeit die fertigen Sachen liefern zu können. Auch die Geldwechsler empfehlen sich; aber alles geschieht mit chinesischem Lächeln und viel Geduld. Draußen wird unser Schiff von Dschunken umschwärmt, die unsere Ladung aufnehmen. (Schluß folgt)



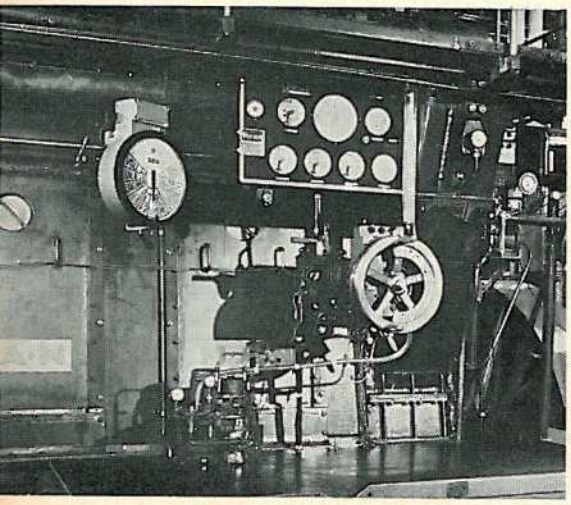
AEG-Fernbedienungsanlage eines MAN-Dieselmotors K5Z 70/120 D. Im Vordergrund der Brückenmaschinentelegraph, im Hintergrund der Zentral-Leitstand mit Datazent-Schreibanlage und Steuerpult.

Rationell und speziell

Erster automatisch gesteuerter Schiffsdiesel

Gemeinschaftsentwicklung MAN-AEG Schiffbau

Maschinenfahrstand eines MAN-Schiffsdieselmotors K5Z 70/120 D, Leistung 5500 PSe bei 135 U/min. Auf dem Bild erkennbar das Handrad zur Motorbedienung, der Maschinentelegraph mit der Fahrstufenanzeige, das Hydraulik-Aggregat für die AEG-Fernbetätigung des Motors.



Die AEG Schiffbau in Hamburg hat in enger Zusammenarbeit mit der MAN Augsburg erstmals die Automatisierung eines Schiffsdieselmotors durchgeführt und jetzt abgeschlossen. Die Anlage wurde in Augsburg auf dem MAN-Probestand im Betrieb vorgeführt. An einem 5-Zylinder-Motor mit Aufladung 5500 PSe ist die AEG Fernsteuerungsautomatik angebaut. Es handelt sich um einen langsam laufenden Zweitakt-Dieselmotor des Typs KZ 70/120, der sich durch einfachen Aufbau, Robustheit, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit auszeichnet.

- Die Erprobungen haben gezeigt, daß bei automatischem Betrieb eine Regelmäßigkeit in der Steuerung erzielt wird, welche die bisherige manuelle Bedienung weit übertrifft.
- Jedes Kommando, sowohl in Revierfahrt als in freier See, mußte bekanntlich vom Wachhabenden an der Maschine aufgenommen und quittiert werden. Dann nahm der Mann die entsprechenden Manipulationen an den Stellorganen des Dieselmotors vor. Der Mensch war also bisher Bindeglied zwischen Befehlsvorgabe und Befehlsausführung.
- **Bei der jetzt vorgeführten Automatik-Anlage werden diese Kommandos über das gleiche Kommandoelement auf der Brücke (Maschinentelegraf) ohne Zwischenschaltung eines Bedienungsmannes ausgeführt.** Sie werden auf elektronischem Wege von einem Befehlsumsetzer erfaßt, durch das AEG - LOGISTAT - System aufgegliedert, gegenseitig in Relation gestellt und über Verstelleinheiten und hydraulische Stellorgane den Ansteuerungspunkten der Maschine vorgegeben.
- Diese Automatik berücksichtigt in ihrer Programmierung die Charakteristik der Maschine, so daß z. B. bei Umsteuervorgängen kritische Drehzahlbereiche gefahrlos durchfahren werden.
- Längeres Fahren in kritischen Drehzahlbereichen wird ausgeschlossen.
- Durch laufende Drehzahlkontrollen in Verbindung mit der automatischen Brems- und Umsteuereinrichtung wird eine optimale Wirkung der Umsteuervorgänge erzielt. Fehlmanöver oder Bedienungsfehler, wie sie durch das begrenzte menschliche Reaktionsvermögen des Bedienungsmannes bislang auftreten konnten, werden durch die Automatik unmöglich gemacht.

Die Anlage ist so ausgelegt, daß außer dem Automatikbetrieb (Steuerung von der Brücke) als zweite Möglichkeit eine Fernsteuerung des Diesels durch den Maschinisten vom zentralen Leitstand vorhanden ist. Selbstverständlich ist konventionelles Fahren mit dem Manövrierhandrad am Maschinenfahrstand möglich.

Für die Überwachung der Hauptmaschine wurde ferner eine Neuerung eingesetzt, die entscheidend zur Automation der Gesamtanlage beiträgt. Je nach Art und Größe eines Schiffes sind für die Antriebsanlage zwischen 100 und 400 Meßstellen für Temperaturen, Drücke, Stände an Tanks usw. vorhanden. Sie mußten bisher vom Maschinisten laufend kontrolliert und zum Teil in ein behördlich vorgeschriebenes Maschinenjournal eingetragen werden. Mit der datenverarbeitenden AEG-Datazent - Überwachungsanlage werden diese Meßwerte laufend erfaßt und der Datenverarbeitung zugeführt.

Dabei schreibt ein Registrierdrucker alle Meßwerte elektronisch unter gleichzeitiger Datums- und Uhrzeitangabe in gleichmäßigen Zeitabständen auf.

Es ergibt sich also ein unbestechliches Betriebsprotokoll, das die Augenblickswerte aller Meßstellen urkundlich festhält, und zwar auch für solche Meßstellen, die bisher nicht im Maschinenjournal niedergelegt werden mußten. Eine besondere Registriereinrichtung hält alle Maschinenkommandos in Vorgabe und Ausführung mit Datum und Uhrzeit dokumentarisch fest. Alle diese Aufgaben werden auf elektronischem Wege durchgeführt.

Außer dieser Registrierung werden die Meßstellen automatisch auf Abweichungen von vorgegebenen Grenzwerten überwacht. Bei Über- oder Unterschreitung wird mit einem „Störwertdrucker" der Wert der betreffenden Meßstelle mit Datum, Uhrzeit und Kennziffer so lange ausgedruckt, bis die Störung beseitigt ist. Es ist also dafür gesorgt, daß beim Auftreten einer Unregelmäßigkeit in der Anlage das Personal alarmiert, die Störung sofort erkannt und registriert wird. Kreisüberwachungen sorgen dafür, daß auch Störungen der einzelnen Meßkreise sofort erkannt werden.

Die Automatisierung der Hauptantriebsanlage bildet die Grundlage für die Automation gesamter Schiffsmaschinenanlagen. Schon die Automatisierung des Schiffsdiesels bringt neben erhöhter Betriebssicherheit und Erleichterungen für die Besatzung des Schiffes auch Personaleinsparungen mit sich, durch die die Investitionskosten der Anlage bereits während der Amortisationszeit des Schiffes ausgeglichen werden.

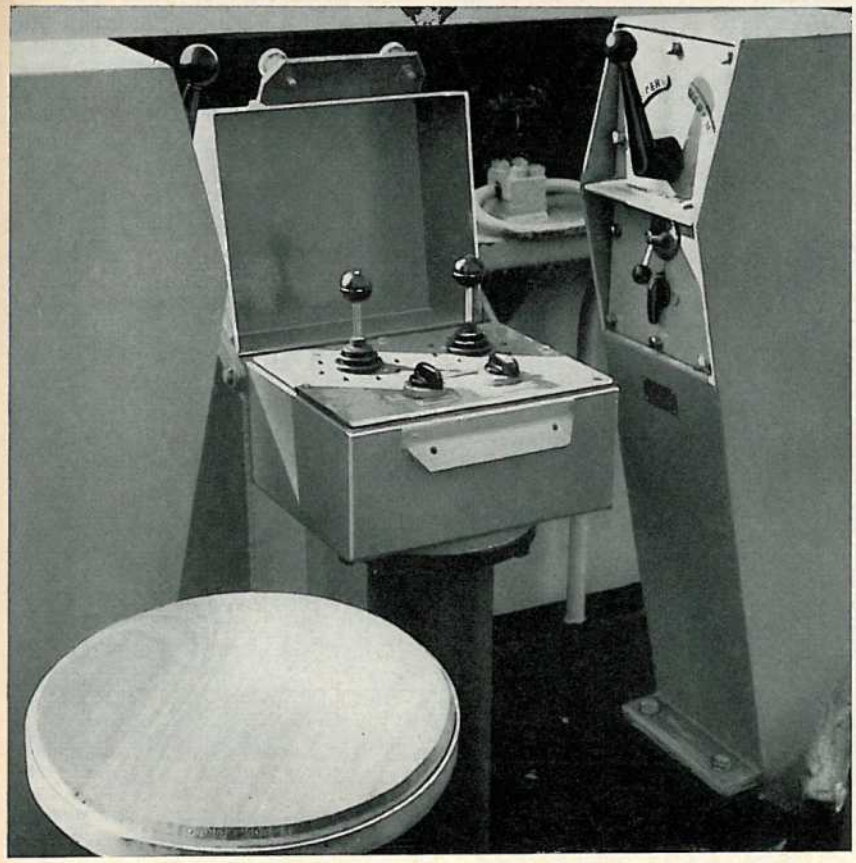
... im Ausland

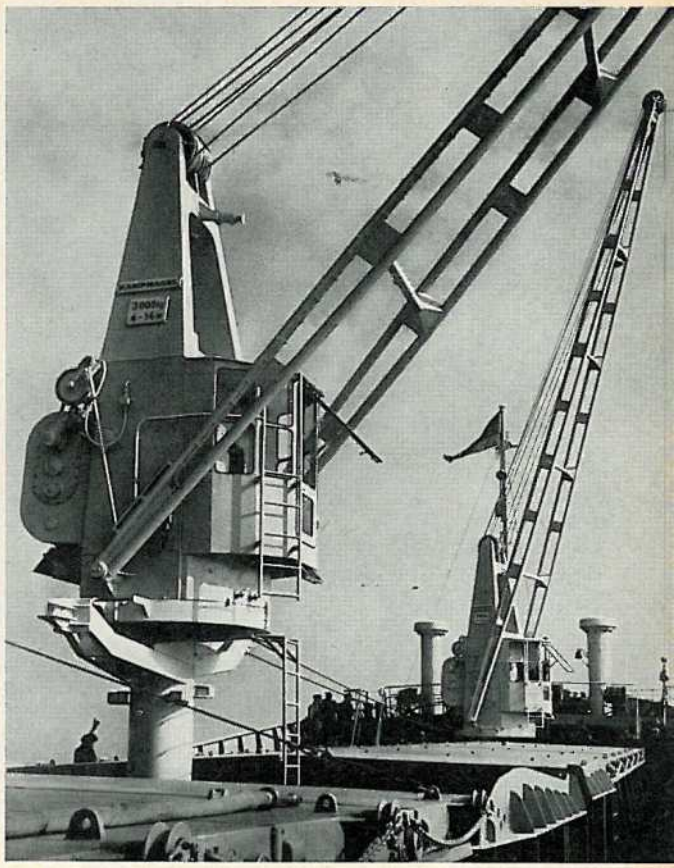
Regelmäßiger Fährverkehr mit Tragflügelbooten

Der erste regelmäßige Fährverkehr mit Tragflügelbooten wurde Anfang dieser Woche zwischen Long Island und New York City eröffnet. Der Verkehr findet zwischen Port Washington/Long Island und dem Ende der Wallstreet in Manhattan statt. Der Preis für eine Monatskarte liegt bei $ 100 bei täglicher Hin- und Rückfahrt, die etwa 95 Minuten dauert. Die hier verkehrende „Albatross" ist das erste von insgesamt 35 Fahrzeugen dieser Art, die bis Ende nächsten Jahres im Gebiet von New York, Boston, den Großen Seen und Florida/Karibische See zum Einsatz kommen sollen.

10 000-Tonner mit 20 Mann Besatzung

Einen neuen Vorschlag zum Bau eines Schnellfrachters von 10 000 tdw und einer Reisegeschwindigkeit von 20 kn, der mit einer Besatzung von lediglich 20 Offizieren und Mannschaften fahren soll, wurde kürzlich von einem Sonderkomitee der Shipbuilding Research Association of Japan, die sich aus Vertretern führender japanischer Werften und Reedereien zusammensetzt, gemacht. Die Ausarbeitung dieses Vorschlages wurde durch finanzielle Unterstützung ($ 41 670) der **japanischen Regierung ermöglicht.** Als Entwicklungsbüro ist u. a. hieran auch die Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. beteiligt, die ein naturgetreues Modell des Brückenhauses baute, wo alle Überwachungs- und Kontrollgeräte installiert werden. Brücke und Kartenhaus bilden hierbei einen Raum. Alle Überwachungsarbeiten werden von hier aus durchgeführt, wobei für die jeweilige Wache Stühle an den verschiedenen Kontrollpulten aufgestellt werden. Eine umfangreiche Fernsehanlage sowohl am Bug als auch am Heck ermöglicht auch hier die genaue Überwachung von der Brücke aus durch den wachhabenden Offizier. Wenn auch die Kosten für diese Automation z. Z. noch höher liegen als für eine Ausrüstung des Schiffes im herkömmlichen Sinne, so können diese nach Auffassung des japanischen Entwicklungsbüros, dadurch kompensiert werden, wenn es gelingt, die Besatzung um die Hälfte oder mehr zu reduzieren.

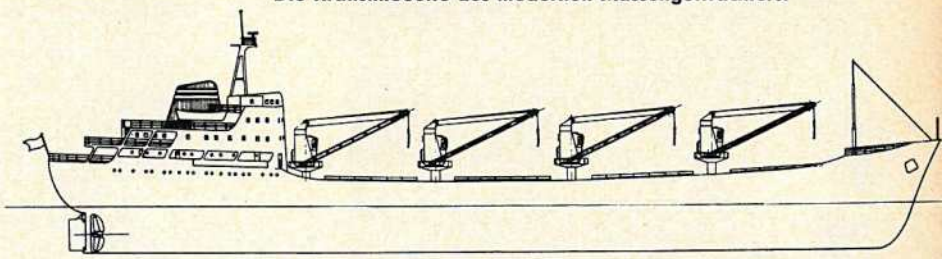




Nur ein Mann bedient die beiden Runner (rechts und links). Die beiden Mittelhebel toppen und schwingen die Bäume synchron zu den Hebelbewegungen.

Zum Auftoppen des Baumes wird der entsprechende Schalthebel nach hinten gezogen. Dadurch wird die Hangerwinde auf „Zug" geschaltet und hievt den Baum. Gleichzeitig erfolgt die Schaltung der Mittel-Preventerwinde auf „Lösen", wobei so viel Draht von der Mittelwinde abgezogen wird, wie für das Toppen des Baumes erforderlich ist. Da die zugehörige Außen-Preventerwinde hierbei blockiert ist, kann es je nach Lage des Festpunktes der Außengeien am Schanzkleid geschehen, daß der Baum beim Toppen um ein geringes nach außen schwingt. Diese Abweichung wird durch Legen des Schalters um 45° zum Bedienungsmann hin nach innen ausgeglichen. Jetzt löst sich die Außen-Preventerwinde und die Mittel-Preventerwinde hievt. Der umgekehrte Arbeitsvorgang bewirkt das Senken des Baumes.

Die Kransilhouette des modernen Massengutfrachters.

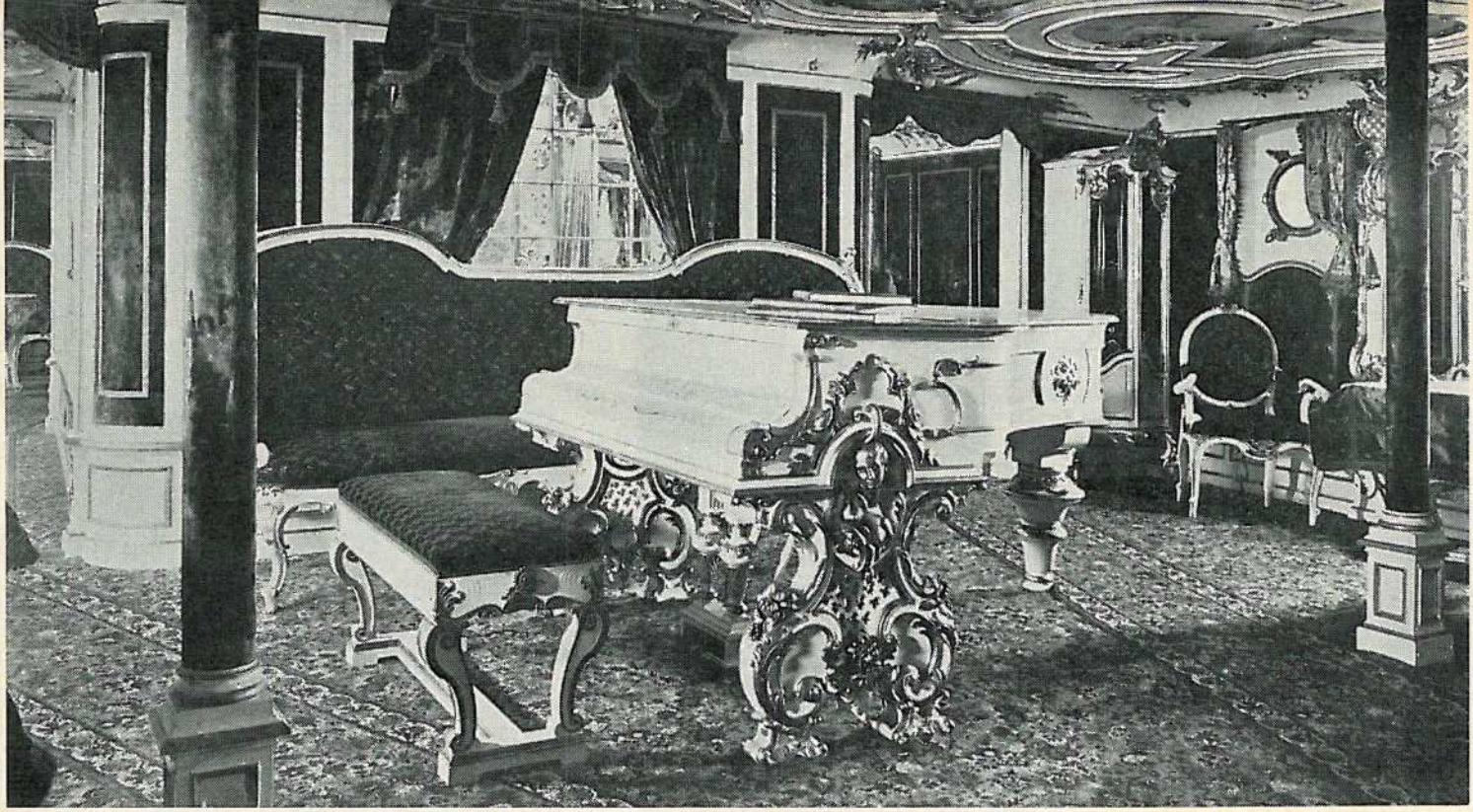


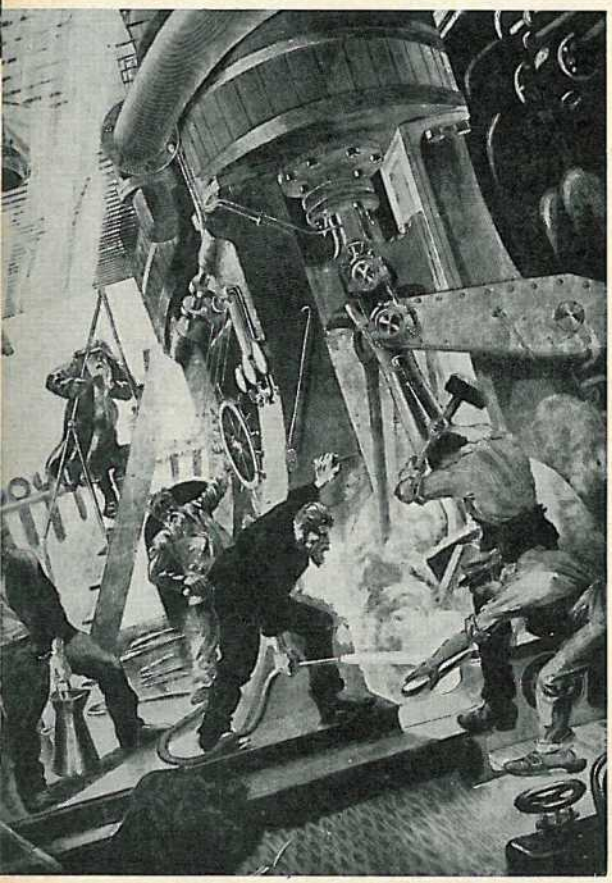
Auch in den Wald der Ladebäume hat der frische Wind des technischen Fortschrittes hineingeweht. Das starre Zweibaumsystem, das eine ganze Gang zum Umriggen braucht, ist durch die Einführung der sogenannten Preventergeien rationeller gestaltet worden. Bei diesem Kampnagel-Preventer-Winden-System genügt ein Mann an einem Bedienungsstand, nicht nur die Hieven gemäß der Auslage und Toppung der Bäume zu bewegen, sondern beide Bäume können darüber hinaus getoppt und geschwenkt werden. Von dem zentralen Bedienungsstand aus werden außer den Ladewinden zusätzlich zwei Hangerwinden, zwei Außenpreventerwinden und eine Mittelwinde (für die Mittelgei zwischen den Bäumen) gesteuert.

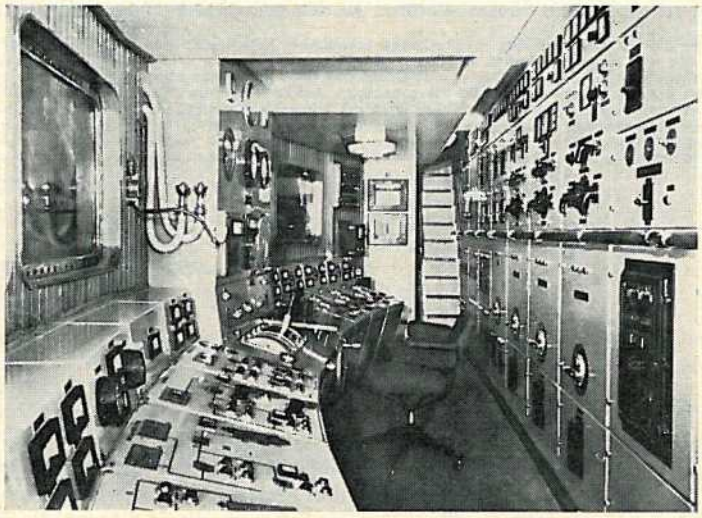
Bei diesem System hat das Zweibaumgeschirr also drei Winden mehr erhalten. Das Geschirr ist aus seiner Starre gelöst, und nur ein Mann bedient beide Runner, die Hanger und die Geien.

Von diesem beweglichen Ein-Mann-zwei-Baum-System war der logische nächste Schritt der zum Bordkran. Als vollentwickeltes und erprobtes Ladegeschirr stellt der Bordkran die zur Zeit wohl eleganteste Lösung für den Lade- und Löschbetrieb dar. Der Bordkran besticht mit seiner Einfachheit in Bedienung und Wartung. Das Ladegeschirr in Form von Bordkränen ist ohne umständliches Aufbringen und Riggen jederzeit für jede Seite und sogar noch für zwei Luken betriebsklar. Denn Bordkräne lassen sich auch längs- und querschnitts verfahrbar anordnen. Auch der Bordkran kennt nur einen Mann.

Bordkräne können auch mit einem elektro-hydraulischen Motorgreifer ausgerüstet werden. Hydraulische Bordkräne gewährleisten ein besonders weiches stoß- und pendelfreies Arbeiten. Unser Foto zeigt einen Atlas vollhydraulischen Bordkran von 5 to Tragkraft mit hydraulischem Motorgreifer (rechts).







T.S. "BREMEN" Gesellschaftshalle I.Klasse

Zwei Epochen im Spiegel der Innenarchitektur der „Musikdampfer" und der Schiffsmaschinentechnik.

Im Rokoko-Musiksalon der „Normannia" (links oben) ist das Wilhelminische Plüschzeitalter in Reinkultur eingefangen. Aber unten im Maschinenraum sah es auf den Schiffen dieser Zeit bei einem „Brandenburger" auf See anders aus. Die bestechend schlichte Eleganz der Gesellschaftshalle unserer heutigen "Bremen„ scheint dagegen wie aus einer anderen Welt. So wandelt sich Stil und Geschmack in nur 70 Jahren. Den Tigersprung, den die Schiffsmaschinentechnik in dieser Zeit vollbracht hat, führt eindrucksvoll die klimatisierte zentrale Fernsteuerungsanlage für Haupt- und Hilfsmaschinen auf einem Frachter von heute vor Augen. Heute greifen Lebensstil und Betriebsmethoden des Landes immer rascher und immer einschneidender auf den Bordbetrieb über, nicht zuletzt wegen der zur Perfektion treibenden Entwicklung der modernen Nachrichtentechnik. Sie hält das Schiff heute auch auf See an der Strippe, am festesten mit dem jüngsten Kind des Seefunkdienstes, der UKW. Das gesprochene Wort geht über die Rundstrahl-Antennenfelder der Sendeantenne an Bord und über die Empfangsantennen von See an Land.

FOTO SIEMENS

Morgens um 07.50 Uhr ist törn to an Land.

Das „Blaue Band" des Nordatlantik

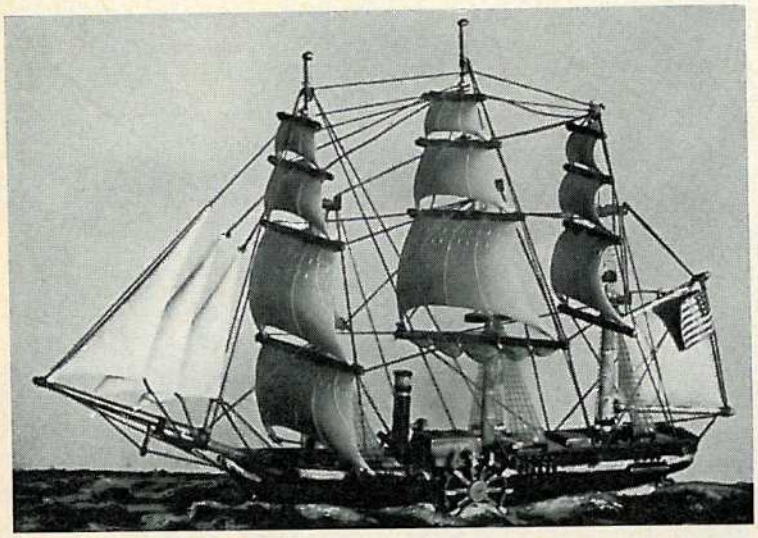
Von M. Waßmann

Rund anderthalb Jahrhunderte lang tobte bereits der Wettstreit, schnellstes Schiff auf der Nordatlantik-Route zwischen Europa und Amerika zu sein. Man sprach damals zwar noch nicht von einem „Blauen Band". Das war ein Ausdruck, der erst mit der Einführung der Dampfschiffahrt aufkam. Und auch dann war das „Blaue Band" weder ein blauer Wimpel, noch ein Diplom, das irgendein Staatsoberhaupt oder ein Minister dem Kapitän oder dem Reeder nach schönen Reden feierlich überreichte. Das „Blaue Band" war nichts weiter als ein imaginäres Symbol, das schnellste Schiff auf der Nordatlantik-Route zu sein. Eine Änderung trat erst ein, als ein Engländer, R. K. Hales, 1934 eine wertvolle Trophäe stiftete, die demjenigen Schiff überreicht wurde, das ein internationaler Ausschuß als das schnellste festgestellt hatte. Es mußten dabei gewisse Bedingungen erfüllt werden.

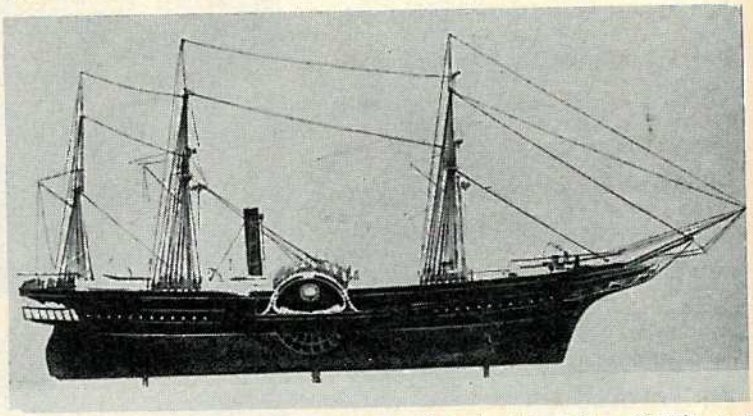
Ursprünglich rechnete man die Zeit von Hafen zu Hafen. Hier aber stellten sich doch manche Faktoren ein, die die Dauer der Überfahrt ungünstig beeinflußen konnten, wie die Gezeiten, das Fahren mit verminderter Maschinenkraft im Revier, also in den Häfen selbst, in den Flußmündungen und den Küstengewässern. Man einigte sich deshalb dahin, die Zeit zu bestimmen vom Abfahrtspunkt, dem letzten festen oder schwimmenden Seezeichen der Abfahrtsseite, bis zum ersten festen oder schwimmenden Seezeichen des Bestimmungslandes. Auf diesen freien Seestrecken ließ sich einwandfrei die Durchschnittsgeschwindigkeit der Passage errechnen.

Bevor nun die Dampfer auf den Plan traten, rivalisierten bereits die Paketsegler untereinander, also jene Segelschiffe, die gleichzeitig Passagier- und Postsachen beförderten. An der Spitze lagen zumeist die Amerikaner, und hier war es in erster Linie die 1816 in New York gegründete „Black Ball Line". Als Erkennungszeichen, gewissermaßen als Reedereiflagge, fuhren diese einen schwarzen Ball im Großuntermarssegel. Die Segler der Black Ball Line brauchten für die Überfahrt von New York nach Liverpool durchschnittlich 21 Tage und für die Rückreise wegen der zumeist westlichen Winde 33 Tage.

Der erste Dampfer, der die Überfahrt wagte, war die „Savannah", ein in New York erbautes Segelschiff von etwa 350 t Größe, dem man später eine Maschine einbaute. Am 23. Mai 1819 verließ die „Savannah" New York und kam auf dem Mersey am 18. Juni an. Von diesen 27 Tagen wurden nur 80 Stunden unter Dampf zurückgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 6 Knoten. Diese „Segler mit Hilfsmaschinen" konnten also den Paketseglern nicht allzu gefährlich werden.



Hölzerner Raddampfer „Savannah" war der erste Dampfer, der 1819 den Atlantischen Ozean überquerte.



Hölzerner Raddampfer „Britannia" der Cunard Line, Liverpool. Erbaut 1840. Etwa 1154 BRT. 63,10×10,46 m. Es war das erste Schiff, dem das Blaue Band zugesprochen wurde.

Viele Jahre sollten noch verfließen, bis ein Schiff die Passage ausschließlich unter Dampf machte. Das war der 1831 in Three Rivers bei Quebec erbaute Raddampfer „Royal William", ein Schiff von 48,80 m Länge und 13,40 m Breite. Die 200 PS leistende Dampfmaschine ließ man aus England kommen. Die „Royal William" verließ am 4. August 1833 Quebec und erreichte nach einem kurzen Aufenthalt zum Bunkern in einem Hafen Neuschottlands die Themse am 9. September. Interessant ist es zu hören, daß zu den Eignern des Schiffes auch ein Samuel Cunard gehörte, ein Name, der in der Weltschiffahrt einmal Berühmtheit erlangen sollte.

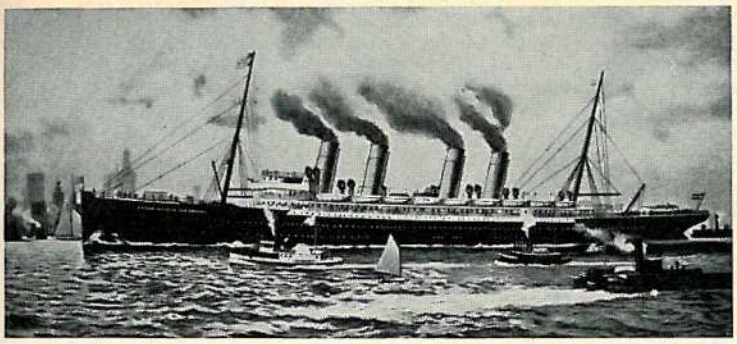
Ein anderer in der Schiffahrt sehr bekannter Name ist jener des Isambard K. Brunel, derselbe, der das berühmte Riesenschiff „Great Eastern" erbaut hatte. Brunel war Ingenieur der Great Western Railway Company. 1835 legte dieser der Aktionärsversammlung einen Plan vor, ihren Eisenbahndienst von London nach Bristol weiter auszubauen bis nach New York. Er hatte auch schon die Zeichnungen des Schiffes zur Hand, das diesen Fährdienst verrichten sollte. Zunächst aber wollte man sich nicht recht auf dieses Wagnis einlassen, doch schließlich wurde der nach der Eisenbahn-Gesellschaft „Great Western" genannte Dampfer gebaut. Er war 72 m lang und 10,80 m breit ohne die gewaltigen Schaufelräder. Außer 148 Fahrgästen und 60 Mann Besatzung konnte er noch 600 t Kohlen und Vorräte und 200 t Ladung tragen.

Die „Great Western" verließ Bristol zu ihrer ersten Reise am 8. April 1838 und kam bereits am 24. April in New York an, wo sie mit lautem Jubel empfangen wurde. In diesen 16 Tagen erreichte sie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwas über 8 Knoten. Sie verbesserte ihre Zeit noch auf weiteren Reisen. Der Durchschnitt auf den Amerika-Fahrten waren 15 und auf den Hausreisen 13 Tage. Von einem „Blauen Band" sprach man aber auch bei ihr noch nicht.

Diese schnellen und zuverlässigen Reisen der „Great Western" überzeugten die britische Regierung, daß ein Dampfer genau so sicher und zuverlässig sein kann wie ein Paketsegler, und man ihm daher wohl die Beförderung der Post anvertrauen könnte. Sie erließ also 1838 eine Ausschreibung für einen transatlantischen Postdampfer-Dienst. Die konservativen englischen Reeder schienen sich jedoch nicht für diesen neumodischen Kram zu interessieren. Mit ihrem ganzen Herzen hingen sie noch an der guten braven Segelschiffahrt fest. Der Wind war ein weit billigeres Antriebsmittel als die Steinkohle.

Die Ausschreibung las in Quebec auch Samuel Cunard. Ein Paketdampfer-Dienst über den Ozean, das war schon immer sein Steckenpferd gewesen. Er hatte nur noch keine Geldgeber gefunden, die ihm seinen Plan finanzierten. Auf die Ausschreibung hin fuhr er nach England und fand dort endlich ein paar fortschrittlich eingestellte Männer. Diese brachten die stattliche Summe von 270 000 Pfund Sterling zusammen und gründeten die „British and North American Royal Mail Steam Packet Co.". Auf die Regierungs-Ausschreibung wurde ein Angebot abgegeben. 1839 kam es zu einem Vertrag über sieben Jahre, nach dem die neue Reederei drei bis vier Dampfer zu bauen hatte, die zwei Reisen im Monat garantieren sollten. Mit den vier Schwesterschiffen „Britannia", „Acadia", „Caledonia" und „Columbia" brach nun eine neue Zeit heran. Es war ein großer Tag für Liverpool, der 4. Juli 1840, als die „Britannia" als erste der vier Schwestern ihre Jungfernreise antrat. Schon am 17. Juli kam sie in Halifax an und wurde dort jubelnd empfangen. Samuel Cunard war selbst an Bord und wurde entsprechend gefeiert. Als im Jahre darauf die „Acadia" in Dienst gestellt wurde, konnte sie sogar noch den Rekord der „Britannia" brechen, der man als erstem Schiff das „Blaue Band" zusprach.

Als 1846 der Vertrag mit der Königlichen Post ablief, wurden im Parlament Stimmen laut, den Kontrakt mit einer anderen Reederei zu schließen. Da aber die Postschiffe Cunards sehr regelmäßig und sogar während der Wintermonate verkehrten, wurde der Vertrag mit der Reederei verlängert, und es wurden auch noch sechs weitere Schiffe gebaut. 1847 drückte die „Hibernia" den Rekord der „Acadia" auf 9 Tage



Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" des Norddeutschen Lloyd. Erbaut 1897 von der Act. Ges. „Vulcan", Stettin. 14 349 BRT, 191,00 × 20,10 m. Dieses war das erste Schiff, das 1897 das Blaue Band für Deutschland errang.

und anderthalb Stunden und 1850 die „Asia" auf 8 Tage 17 Stunden.

Nun aber traten die Amerikaner als Rivalen auf. 1846 wurde in New York mit Unterstützung des Kongresses die „Collins Line" gegründet, die vier 86 m lange Raddampfer bauen ließ, nämlich die „Atlantic", „Baltic", „Arctic" und „Pacific", die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 12 Knoten erreichten. 1851 gelang es der Reederei, mit ihrer „Baltic" das „Blaue Band" zu erringen. Als sie aber zwei Schiffe durch Seeunfälle verlor und damit das Vertrauen der Reisenden, zog der Kongreß seine Subventionen zurück. 1858 ging die Collins Line in Konkurs.

Nun war die Cunard Line wieder obenauf. Mit der „Persia" baute sie den ersten eisernen Postdampfer, ein für damalige Zeiten gewaltiges Schiff von 110 m Länge und 13,70 m Breite. Die 12 m im Durchmesser großen Schaufelräder verliehen ihr eine Geschwindigkeit von 13 Knoten. Sechs Jahre lang hielt sie den Rekord, dann wurde sie von der noch 500 t größeren „Scotia" abgelöst. Sie war der letzte Raddampfer der Cunard Line.

Inzwischen hatte in England die „Inman Line" von sich reden gemacht. Diese besaß schon in den 50er Jahren einige Schraubendampfer. Es dauerte aber bis 1867, als diese so vervollkommnet waren, daß die „City of Paris" den Rekord brechen konnte. Jenes Schiff ist insofern besonders bemerkenswert, als es der erste englische Dampfer war, dessen Ruderrad nicht am Heck, sondern auf einer Kommandobrücke im vorderen Drittel des Schiffes stand.

Auch die „White Star Line" mischte sich in diesen Wettstreit ein und konnte zwei Jahre lang mit der „Adriatic" und der „Baltic" das „Blaue Band" für sich buchen, doch dann brach 1875 Inman, der 1869 mit der „City of Brussels" eine sehr gute Reise gemacht hatte, wieder ein mit der „City of Berlin", dem mit 5500 BRT bisher größtem Schiff, das auch als erstes elektrisches Licht an Bord hatte. Im nächsten Jahr aber holte sich die White Star Line die Ehre zurück mit der „Britannic", dem ersten Schiff mit zwei Schornsteinen.

1879 hörte man von einem neuen Rivalen. Es war die „Arizona" der Guion Line, ebenfalls eine britische Reederei. Das Schiff war beim Reisepublikum außerordentlich beliebt. Man gab ihm den Ehrennamen „Atlantic Greyhound", Atlantik-Windhund. Die Beliebtheit des Schiffes wuchs sogar noch, als es einmal einen Eisberg rammte und mit eingedrücktem Bug doch noch den Bestimmungshafen erreichte. In St. Johns gab man dem eisernen Schiff einen provisorischen Bug aus Holz. Trotz dieser behelfsmäßigen Reparatur konnte die „Arizona" die Rückreise nach England in 6 Tagen und 17 Stunden schaffen. Daß aber der Kapitän und der 2. Offizier ihre Patente wegen Pflichtverletzung verloren, erfuhr die Öffentlichkeit nicht.

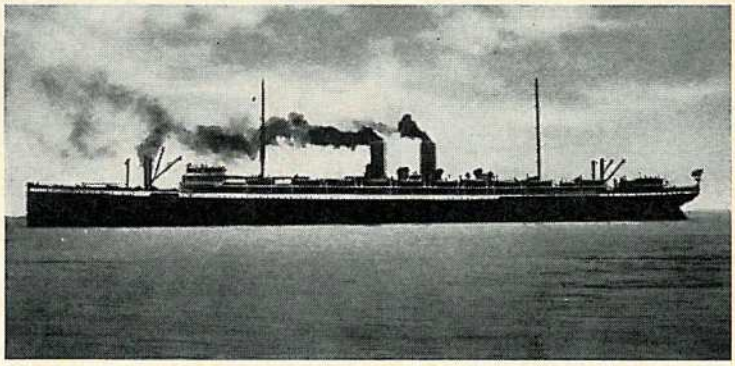
Doppelschrauben-Schnelldampfer „Deutschland" der Hamburg-Amerika Linie, erbaut 1900 von Act. Ges. „Vulcan", Stettin. 16 502 BRT, 209,39 m. 1910 umgebaut zum Touristenschiff „Victoria Luise" und 1919 zum Frachter „Hansa" (unser Bild). Als „Deutschland" hatte das Schiff vier Schornsteine.

Recht bemerkenswert war die „Etruria" der Cunard Line, die das „Blaue Band" von 1885 bis 1888 innehatte. Das 8000 BRT große Schiff besaß die größte Verbundmaschine, die je in einen Dampfer eingebaut wurde. Sie leistete 14 500 PS.

Dann ging der Wettbewerb weiter zwischen der Inman und White Star Line, bis 1893 wieder Cunard mit der „Campania" und der „Lucania" einbrach und den Rekord auf 5 Tage 21 Stunden drückte.

Nun aber machte plötzlich ein Land von sich reden, von dem weder Amerika noch Großbritannien bisher geglaubt hatten, es könnte ihnen im Nordatlantik-Dienst ein gefährlicher Gegner werden, nämlich das Deutsche Reich. Der 1857 in Bremen gegründete „Norddeutsche Lloyd" brach plötzlich als ein ernst zu nehmender Rivale in diesen Wettstreit ein. 1897 trat er mit dem Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" auf den Plan und errang mit diesem Schiff gleich auf der ersten Reise das „Blaue Band". Es war selbst nach Aussagen britischer Schiffahrtsleute eines der schönsten Schiffe, die jemals gebaut worden sind. Mit seinen beiden Masten und den vier paarweise angeordneten Schornsteinen wirkte sie außerordentlich elegant. „Kaiser Wilhelm der Große" fand ein heldenhaftes Ende. Am 26. August 1914 wurde sie als Hilfskreuzer nach einem ungleichen Kampf gegen den britischen Kreuzer „Highflyer" vor der spanisch-marokkanischen Küste bei Rio de Oro versenkt.

Der Norddeutsche Lloyd behielt das „Blaue Band" drei Jahre lang. 1900 wurde er abgelöst von dem Doppelschrauben-Schnelldampfer „Deutschland" der „Hamburg-Amerika Linie", 16 502 BRT, 1900 ebenfalls von der Act.Ges. „Vulkan" in Stettin erbaut. (Schluß folgt)



Wer ist wer?

Nicolaus Breckwoldt

Nicolaus Breckwoldt, am 23. September 1883 geboren, entstammt einer alten Blankeneser Kapitäns- und Lotsenfamilie. Wie das bei vielen Kapitänssöhnen so ist, sollte der Junge nicht zur See fahren, obgleich ihm das Seemannsein im Blut lag. So kam er durch die Hintertür herein und studierte Schiffbau. Nach

bestandenem Ingenieur-Examen war er mehrere Jahre auf verschiedenen Konstruktionsbüros deutscher und ausländischer Werften tätig, bis er schließlich 1912 auf dem Bremer Vulkan in Vegesack seine Lebensstellung fand. Hier wirkte er 33 Jahre lang als leitender Ingenieur. Er war durch seine umfassenden Kenntnisse und seine stete Hilfsbereitschaft bei allen Vorgesetzten und Mitarbeitern sehr beliebt. Um das Ansehen des Bremer Vulkan im In- und Ausland hat er sich außerordentlich verdient gemacht. Er wurde deshalb auch in beiden Weltkriegen mit dem Verdienstkreuz ausgezeichnet.

Auch das Gemeinwohl Vegesacks lag ihm am Herzen. Als Stadtverordneter galt sein besonderes Interesse den Fähr-, Sport- und Strandbadfragen. Als Sachverständiger in Havariefragen führte ihn sein Weg in den letzten Jahren in fremde Länder.

Als nunmehr 80jähriger genießt Nicolaus Breckwoldt seinen Lebensabend an der Weser und beobachtet die vorbeiziehenden Schiffe, von denen manches noch von seinem Reißbrett stammt. wa.

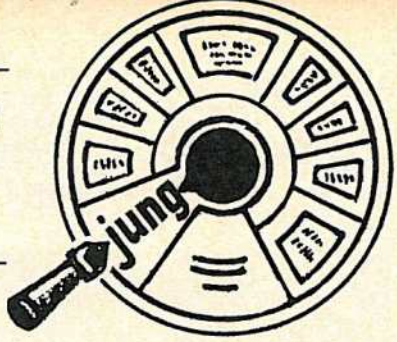
Woher kommt der Ausdruck Warschau?

Dieses Wort hört man an Bord und in allen deutschen Häfen sehr oft. Es ist ein echter Seemannsausdruck, der die Bedeutung hat, jemanden vor einer drohenden Gefahr zu warnen, jemanden erinnern, daß er etwas tun soll, jemanden benachrichtigen, daß für ihn etwas an der Zeit ist usw. Zuerst finden wir das Wort um 1410 in einer livländischen Urkunde. Dort heißt es: „Darum so willet juwe schipheren unde Koplüde war schuwen, wo dat se segelen." Auch im Ostfriesischen kennt man das Wort als „waerschuwen", wie 1413 aus einer dortigen Urkunde hervorgeht. Der Holländer spricht von „waarschuwen", was aber, genau wie im Ostfriesischen, die Bedeutung von warnen hat.

Der erste Teil dieses Ausdrucks ist unser heutiges „wahr" — sicher, richtig, gewiß, wirklich, zuverlässig, doch mit der Nebenbedeutung „gewahr". Der zweite Teil — schuwen — heißt scheuen und scheu machen, scheuchen. Wörtlich genommen heißt warschauen also „jemanden aufscheuchen, daß er einer Sache gewahr wird."

Den Ausdruck „Warschau" kennt man übrigens nur in der deutschen und in der holländischen Seemannssprache. Im Englischen heißt es „look out!" bei den Franzosen „attention" und ähnlich auch am Mittelmeer. wa.

Telegraf auf



Ein Jahr auf Trampfahrt ... und doch nicht vergrellt!

Welcher Fahrensmann stutzte nicht bei dieser Überschrift. Ein Jahr im Pazifik unterwegs — Erz — kaum Häfen — ödes, tristes Einerlei: die beiden Satzhälften widersprechen sich, wie jeder Moses weiß.

Für die elf Jungmänner und Leichtmatrosen, die kürzlich auf SS „Johannes Fritzen", dem jüngsten Ausbildungsschiff der deutschen Handelsflotte, nach einjähriger weltweiter Trampfahrt erstmals wieder nach Hause kamen, trifft diese Feststellung vorbehaltlos zu. Sie waren von der Seefahrt nicht enttäuscht und über die lange Reise nicht verärgert. Keiner bereute seine Berufsentscheidung, keiner wollte der Seefahrt wieder den Rücken kehren. Des Rätsels Lösung heißt: kameradschaftliche Gemeinschaft. Sie hatte den elf jungen Seeleuten das Schiff zu einer zweiten Heimat gemacht und die Vereinsamung, die alljährlich viele jungen Menschen wieder aus der Seefahrt treibt, nicht aufkommen lassen.

Gegenwärtig sind in der deutschen Handelsflotte, soweit wir wissen, 7 Ausbildungsschiffe im Dienst — Hamburg-Amerika Linie (2), Norddeutscher Lloyd (2), DDG „Hansa", Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Fritzen.

Eine Woche Seewache, eine Woche Unterricht, das ist ein Ausbildungsrhythmus, der jede Langweile ausschließt.

Hein und das nackte Mädchenbein

Rrrrr — das Telefon. Verärgert hob ich den Hörer auf; denn ich war gerade erst nach Hause gekommen: „Falsch verbunden!" brüllte ich in die unschuldige Muschel.

„Laß das Scherzen, alter Trinkbruder, ich bins!"

„Großartig", sagte ich und hängte ein.

Rrrrrrr — rrrrrrr! Ich gab es auf.

„Man, hier ist doch Hein, kannst du nicht eben mal zu „Tante Klara" kommen, ich muß unbedingt mit dir quatschen?"

„Hein? Du! Wie geht es dir denn, alter Glücksknabe? Weil du's bist, werde ich den Durchbruch versuchen."

Ich angelte mir meinen einzigen Hut. In diesem Moment öffnete sich die Tür zur Kombüse und mein persönliches, privates Finanzamt versperrte den Ausgang.

„Wo willst du jetzt noch hin, das Essen ist gleich fertig?" Ich murmelte etwas von Versammlung der Kleintierzüchter und schob sie sachte, doch energisch von der Tür fort.

Als ich bei „Tante Klara" eintrat, saß mein guter alter Freund Hein vor einem kleinen Bier. Besonders gut konnte es ihm danach nicht gehen. Wir hatten zusammen auf einem Schiff gefahren und waren gut miteinander ausgekommen.

Fortsetzung nächste Seite

Eine Schiffsmannschaft ist kein zur See fahrender Dichterkongreß. Deshalb wird auch keiner Goethesche Maßstäbe anlegen wollen, wenn eine Besatzung den Verlauf einer Reise in Verse schmiedet. Aber diese originelle Form eines Reiseberichtes, der es in sich hat, soll unseren Lesern nicht vorenthalten werden, besonders, weil alle darin vorkommenden Ereignisse auch im offiziellen Kapitänsbericht enthalten sind.

In Bremen fing die Reise an,
an der war wirklich alles dran.
Wir wollten aus dem Hafen raus,
doch mußten in die Werft, o Graus.

Zwei Monat' ließ man uns dort liegen,
um die Maschin' zurecht zu biegen.

Nach Brest fuhren wir zum Bunkern hin,
rumms, waren die ersten Beulen drin.

Nach Neapel hin mit Eifer
kam der erste große Kneifer.
Der Alte wollte „voll zurück",
doch hatte damit gar kein Glück.
Fall Anker, hatte auch kein' Zweck;
Pier kaputt, — Vorpiek weg.

Weil die Maschin' zu langsam war,
ging das Manöver auch nicht klar,
denn der Meister dachte:
Immer sinnig, immer sachte.

Der Alte war am Simulieren:
Das könnte man doch zementieren.
Gesagt — getan, ein Mann ein Wort,
man brachte den Zement an Bord.
Nach stundenlangem schweren Asten,
stand unser zementierter Kasten.

Doch als wir endlich liefen aus,
sah 's in der Vorpiek anders aus.
Wir stellten fest zu unser'm Schreck:
Der Kasten aus Zement schwimmt weg.

Er konnt kein Englisch, der Agent,
Schamott bracht' er, doch kein' Zement.

In Casablanca an die Pier,
Phosphat rin, weg waren wir,
doch nebenbei in dollem Hasten
bauten wir 'nen neuen Kasten.

Bis Vincent war alles schön,
dann gab es Sturm und starke Böen,
und der Meister betet,
daß nicht die Seekrankheit ihn knetet.

Rasmus rauschte über Deck,
verdammt, da rutscht die Ladung weg.
Vom Moses bis zum Steuermann
muß alles mit zum Trimmen ran.

Oh Leute, was 'ne Plage
bis wir den Kasten in die Waage!
Dann ging es ab mit frischem Mut.
Kurs Caen — Wetter gut.

Auf dem Weg zum Hafen hin,
rauscht bei uns der Franzmann rin.
Dieser „Wagen" war sehr keck,
drückt die halbe Back uns weg.

Nach Antwerpen hin im Eise,
oh, war das 'ne kalte Reise.

Und der Refrain von dem Gedicht,
mal wieder ist die Werft in Sicht.

Die Besatzung der „Transsylvania"

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

Rangliste der Deutschen Schlager

im September 1963

1. Ich will 'nen Cowboy als Mann . .

Herzlichen Glückwunsch Lil Malmkvist! Also immer noch on top! Aber wir kennen das ja von den zahlreichen Rodeos der Wildwestfilme: So ein Cowboy hält sich unwahrscheinlich lange oben . . .

2. Sukiyaki

Die Blue Diamonds im trauten Verein mit Kyn Sakamoto kennen das deutsche Herz genau. Wieviel Sehnsucht birgt es stets nach dem Geheimnisvollen, Fernen und möglichst Fremden. Sukiyaki könnte schon so etwas — für den, der's nicht kennt — sein .

3. Laß mich noch einmal in die Ferne
Allein wie Du

Freddy ist natürlich wieder nicht zu schlagen! Im Gegenteil! Vom 4. Platz rückte er schon wieder einen höher. Was hat der Junge an sich, daß er die Schlagerwelt so verzaubern kann — und doch so allein ist? Tja, so was nennt der Laie eben schlicht und ergreifend: Seemanns-Romantik.

4. Devil in Disguise

Elvis Presley läßt uns ein bißchen Rätselraten. Denn wer wäre nicht versucht, klammheimlich das Lexikon aufzuschlagen, um vor sich selbst mit einem einigermaßen stich- und hiebfesten deutschen Titel bestehen zu können. Daß es hier mit dem Teufel zugeht, können wir uns sowieso vorstellen, wenn wir hören, daß dieses Novum sich aus dunkler Nacht plötzlich auf Platz 17 (die böse „7", man horche auf!) und danach gleich ins Schlagerrampenlicht der ersten Fünf schmuggelt. Ein echter Teufelstrick — nämlich der mit der Maske!

M. Ahlers

(Copyright by Musikmarkt)

* * *

Hein und das nackte Mädchenbein

Hein meinte jedoch, das große Glück liege an Land, und von allen beneidet trat er seinen Landjob an. Nachdem wir uns herzlichst begrüßt hatten, so daß meine linke Schulterhälfte zu schmerzen begann, kamen wir endlich auf den Grund der Konferenz zu sprechen.

„Hast du nicht, oder weißt du nicht ein gutes, braves, kleines Schiff für mich?" Mein Erstaunen war nicht geheuchelt. „Wieso", grinste ich, „du hast doch ein feines Leben hier!"

„Denkste, Puppe, das war eine riesengroße Pleite."

„Komm, alter Freund, erzähle!"

„Der Staubsauger war gut, da gab es nichts zu beanstanden; aber die Leute haben ja alle einen.

Ich wechselte die Firma. Das war auch richtig so. Vor allen Dingen muß man Glück haben. Sag doch selbst, wer von uns macht keine Flecken? Die Reinigung aber ist teuer.

Doch die Leute sind vorsichtig, sie glaubten mir nicht, daß mein Flekkenreinigungsmittel 'Salzsäure brutal' auch hilft.

Ich hatte mir ein Tintenfaß eingesteckt und vergoß es rein zufällig auf den weißen Rock einer bezaubernden jungen Dame. Sie heulte wie ein Typhon im Nebel, daß die Türen aufflogen und die Leute herausstürzten, weil sie glaubten, der Peterwagen wäre auf der Tenne. Ich beruhigte sie, zog das wunderbare Fleckenwasser aus der Tasche, und fort war der schwarze Tintenfleck!

Das war ein Staunen!

Ich staunte später, als ich zufällig auf den Rock schaute. Ich schluckte krampfhaft, denn das nackte Mädchenbein war deutlich zu sehen. Das Loch wurde immer größer. Ich bekam es mit der Angst zu tun und stand auf.

Da strich sie sich den Rock glatt. Es war passiert. Sie wollte einen neuen Rock, da habe ich sie lieber geheiratet, ich dachte, das wäre billiger."

Der Ahnungslose!

„Ja, siehst du, darum muß ich jetzt Geld verdienen. Ich war damals ein Esel. Wäre ich dabeigeblieben, dann hätte ich heute mein Steuermannspatent in der Tasche, und meine Frau könnte ich als Kochsmaatin mitnehmen."

Ich versprach ihm, mich umzusehen.

Als ich mich verabschiedete, drückte er mir eine Flasche von seinem Fleckenwasser in die Hand. Ich schenkte es meiner Frau, und sie reinigte meinen Anzug damit. So kam ich zu einem neuen.

Kurt Gerdau

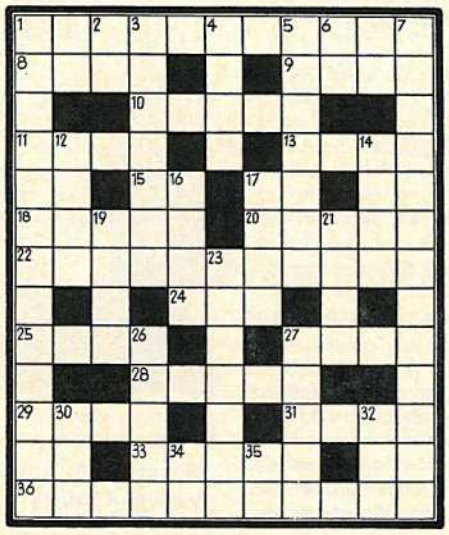
Zum 300. Geburtstag

Prinz Eugen von Savoyen
Geboren 18. X 1663 in Paris
Gestorben 21. IV 1736 in Wien

(Bild Ullstein)

Der österreichische Prinz Eugen, wie er genannt wird, gilt als größter Feldherr seiner Zeit. Sein politischer Scharfblick und sein kluger Verstand machten ihn zu einem hervorragenden Staatsmann Österreichs. Als Freund der Kunst und Wissenschaft stand Prinz Eugen auch in Verbindung mit dem Philosophen Leibnitz.

Knifflige Sachen



An der Achtundzwanzig halten

Waagerecht: 1. Schauspielhaus in Wien, 8. Erquickung, 9. Männername, 10. Maske, 11. Wertloses, 13. lateinisch: Werk, 15. Keimzelle, 17. Presseagentur, 18. Vorderseite der Münze, 20. indischer Physiker (Nobelpreis 1930), 22. Aufhebung einer Strafverfügung, 24. Schiffskommando, 25. Laubbaum, 27. rauh, unhöflich, 28. stärkere Schnur, 29. Preisfestsetzung, 31. maßloses Begehren, 33. Gesichtsausdruck, 36. abenteuerliche Erzählung.

Senkrecht: 1. Schutzvorrichtung am Haus, 2. Zeichen für Rubidium, 3. niederländische Provinz, 4. die griechische Götterkönigin, 5. Gerichtshof im alten Athen, 6. französisches Anredefürwort, 7. höchster Teil der Sudeten, 12. Name der Zirbelkiefer, 14, heute wohl meistgenanntes Element, 16. Nebenfluß der Donau, 17. Gesangsstück, 19. im Wasser lebender Wurm, 21. Nebenfluß des Neckars, 23. französischer Komponist, 26. tropische Harzart, 27. Verhältniswort (feindlich, widerstrebend), 30. Stand in Finnland, 32. Beteuerungsformel, 24. Verhältniswort, 35. Himmelsrichtung (Abk.).

Silbenrätsel

Aus den Silben: ba — bel — brus — burg — chen — dee — dra — eig — el — er — ge — hu — i — in — kunst — ma — ne — ne — nis — org — rat — ri — ri — se — ton — u — wart

sind Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden. Bei richtiger Lösung des Rätsels ergeben die Anfangs- und Endbuchstaben der zu suchenden Wörter, von oben nach unten gelesen, ein Sprichwort.

1. Adriatische Hafenstadt .....
2. Begebenheit .....
3. Anzeige in einer Zeitung .....
4. männl. Vorname .....
5. die größte Eulenart .....
6. Musik .....
7. höchster Kaukasusberg .....
8. Seewesen .....
9. Burg bei Eisenach .....
10. Gedanke, Einfall .....
11. Naturerscheinung .....
12. Knabenspielzeug .....

Vertauschte Herzen

Meise — Mitte — Birne — Lappe — Stuhl — Karte — Sehne — Doris — Orkan — Pfund — Heide — Waage

Bei jedem der vorstehenden Wörter ist der Buchstabe in der Mitte — also gewissermaßen das Herz — gegen einen anderen auszutauschen, so daß wieder neue sinnvolle Wörter entstehen. Bei richtiger Lösung des Rätsels nennen die neuen „Herzen" — hintereinander in der angegebenen Reihenfolge gelesen — seemännische Spinnereien.

Dezenta - die Eheanbahnung für Sie!

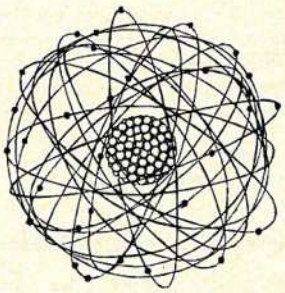
Mehrfach in der Presse lobend erwähnt, bietet auch Ihnen die Möglichkeit der Erfüllung Ihres Herzenswunsches. Individuelle, erfolgreiche und persönliche Betreuung.

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

BREMERHAVEN
Hafenstraße 64
Telefon: 4 68 45

Die schlaue Kiste

Was ist ein Atom?



Atom kommt vom griechischen Wort „atomos", das „Unteilbare". Mit den lange Zeit bekannten Mitteln läßt es sich auf chemischem Wege tatsächlis nicht mehr zerkleiern. Es ist der kleinste Teil eines Grundstoffes. Erst die moderne Atomphisk hat gezeigt, daß es sich aus noch kleineren Teilchen zusammensetzt, aus denen alle Materie besteht.

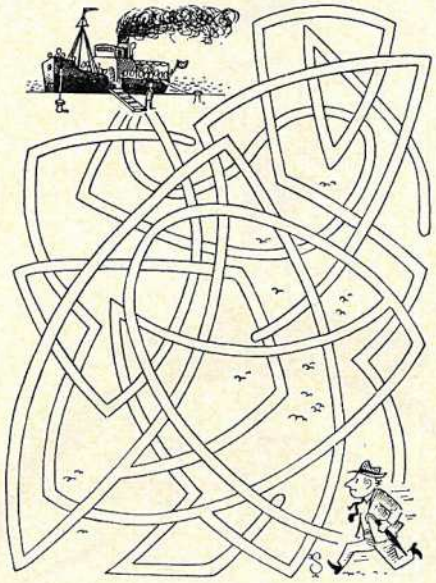
Woher kommt der Ausdruck?

Eine Sache ausbaden ...

Etwas geradebiegen müssen, was eigentlich auf das Schuldkonto eines anderen gehört. Es gibt Pechvögel, denen diese Rolle immer wieder zufällt. Aber was hat das mit baden zu tun, und was heißt „ausbaden"? Zu Zeiten, da selbst Fürstlichkeiten sich ein warmes Bad nur als rare Köstlichkeit leisteten, benutzte der brave Bürgersmann sein Badewasser nacheinader für mehrere Personen. Der Letztbadende hatte nicht nur das Vergnügen einer trüben Wasserbrühe, ihm fiel auch noch die Aufgabe zu, das Wasser auszuschütten und die Wanne zu schrubben. Das Ganze mannte man „ausbaden". Was Wunder, daß mit „ausbaden" ein gerchter Zorn sich verband, so daß für alle Zeiten die Vorstellung erhalten blieb, daß hier ein Akt der Willkür walte. Gleichviel, man muß es eben ausbaden!

Wußten Sie schon ...

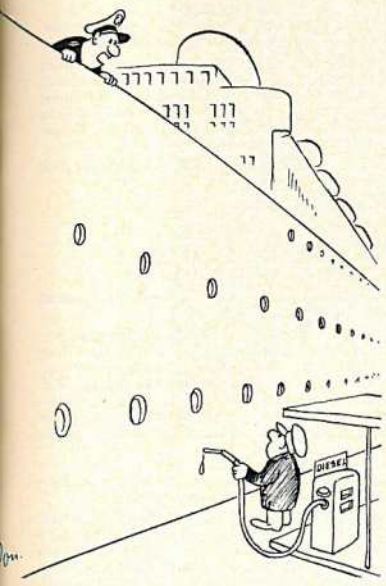
... daß die Durchschnittsgröße der Menschen in den letzten siebzig Jahren um sieben Zentimeter gestiegen ist? Gleichlaufend damit ist ein schnelleres Wachsen und früheres körperliches Reifwerden zu beobachten. Die Ursache ist noch ungeklärt, da sich sehr viele Umweltsbedingungen geändert haben.



Wird er es schaffen?
Gleich fährt der Dampfer ab. Welchen Weg muß der Mann laufen, wenn er ihn noch erreichen will?

„Patz-Pils" in aller Welt
„Patz-Pils" ... weil es gefällt.
das ORIGINAL EXPORTBIER
der Schultheiss-Brauerei A. G.
ANTONI HÜEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92

Klar bei Schmunzelauge



„10 Liter bitte."

„Schon wieder zu spät abgelöst", schimpfte der WO, „haben Sie denn keine Uhr?"
„Doch, aber der Erste will nicht, daß wir bei der Arbeit immer auf die Uhr sehen. Jetzt tue ich es aus Gewohnheit unten auch nicht mehr."

Am Hafen saß ein alter Fischer, blickte auf die trübe Flut und wischte sich ab und zu mit seinem Taschentuch die Augen. Da trat ein Reporter zu ihm und fragte:

„Sie sind sicher traurig, daß Sie nicht mehr auf die See fahren können?"
„Ja."
„Wie alt sind Sie denn, guter Mann?"
„Genau 84 Jahre!"
„Allerhand! Und warum weinen Sie?"
„Mein Vater hat mir eine heruntergehauen!"
„Ihr Vater lebt noch? Wie alt ist denn der?"
„106 Jahre!"
„Was Sie nicht sagen! Und warum hat er Sie geschlagen?"
„Ich habe meinen Großvater aus dem Lehnstuhl fallen lassen!"
„Donnerwetter! Und wie alt ist der denn nun?"
„Ach, der ist vorige Woche 140 Jahre alt geworden!"
„Nun hören Sie aber auf mit dem Unsinn! So etwas gibt es doch nicht!"
„Tja", kratzte sich da der Alte hinter dem Ohr. „Wenn Sie mir nicht glauben wollen, dann gehen Sie mal zum Pastor Möller, der hat ihn ja getauft!" (ici)

Kalkulat'schon

MS „Stintfang" — 900 Tonnen — lag leer in dem dänischen Hafen Svendborg am Kai. Die nächste Ladung war noch nicht geschlossen und Käppen Brinkmann nahm bei dem schönen Wetter die günstige Gelegenheit wahr, sein Schiff außenbords vom Kai aus konservieren und malen zu lassen. Nachdem die schlechten Stellen an der Außenhaut sauber abgestochen, gebürstet und gemennigt waren, gingen Fietje und Tetje, die beiden Leichtmatrosen, am nächsten Tag bei, eine schöne hellgraue Farbe auf die Außenhaut zu rollen, so daß ihr Schiff wieder wie neu aussehen würde.

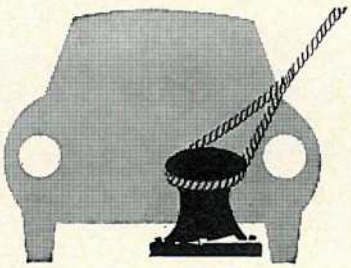
Obwohl die beiden sich sonst immer stillschweigend darüber einig waren, daß keiner mehr tat, wie der andere, wurde Tetje bei seiner Arbeit allmählich immer schneller und schneller.

Fietje sagte zunächst nichts, in der Annahme, daß sein Freund Tetje sich wohl bald wieder beruhigen würde. Als er nun aber schon dicke Schweißtropfen auf Tetjes Stirn sah, da packte ihn doch das Mitleid und er fragte mal so ganz gleichgültig: „Fietje, worum haust du denn mit'n mol so rinn?" „Dat will'k di seggen", sagte Fietje, „ick heff blot noch so'n beten Farf in min Farfpott, und wi söll't jo dat ganze Schipp noch mol'n!" H. M.

„Sie sind noch nicht abgelöst, Herr Schneider!"

Die Frau nahm ihren Ladungsoffizier von der zehnten Westküste-Süd-Reise managerkrank in ihre Arme. Am dritten Tag telefonierte sie mit dem Vertrauensarzt. „Was, schon wieder ein Nervenzusammenbruch", fragte der Medizinmann besorgt. „Nein, diesmal nicht, glaube ich. Als mein Mann heute Morgen aufstand, schluckte er seine Vitamintabletten, dann nahm er sein Eisenpräparat, danach das Kreislaufmittel, anschließend seine 40 Magentropfen, dann das Gallenberuhigungsmittel, danach sein Herzpräparat. Als er sich dann eine Zigarette anzündete, gab es eine Explosion."

Wenn Sie ein Auto brauchen, das schon am Kai auf Sie wartet



Bremen, Bahnhofsplatz 32 Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven, Hafenstr. 30, Ruf: 43520 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 4232 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 4253 · Hamburg 13, Mittelweg 31–32, Ruf: 448844 Kiel, Hamburger Chausee 54–56, Ruf: 82200 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 84482

–wegen Leihwagen UNION fragen

selbstfahrer union
auto europe

Selbstfahrer Union · Zentrale:
Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf: 0411/514071 · Telex: 021/3246
Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen SU 21
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

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

Das Seemannsheim in Amsterdam feierte im September 75jähriges Jubiläum

75 Jahre Deutsches Seemannsheim in Amsterdam! Viele Wandlungen und Stürme haben diese 75 Jahre gebracht, viele Opfer und Tränen gefordert, mehr wohl als 75 Jahre in allen den Jahrhunderten zuvor.

Für unsere Seemannsmission haben sie als Folge zweier Weltkriege den zweimaligen Verlust fast aller Auslandsstationen, zweimaligen Neubeginn von Anfang an gebracht. Aber auch unabhängig davon haben die 75 Jahre große tiefgreifende Wandlungen in der Seeschiffahrt gebracht. Vor 75 Jahren sah man noch viele große und kleine Segelschiffe auf den Meeren. Heute ist die Entwicklung über das Dampfschiff zum Motorschiff fortgeschritten, und die Möglichkeiten des Reaktorantriebes für Seeschiffe werden an vielen Stellen ernsthaft untersucht. Diese „technische Revolution" an Bord hat zu neuen Laufbahnen, den Schiffsingenieuren, den Seemaschinisten, den Seefunkern, den Elektrikern und anderen mehr geführt, Laufbahnen mit eigenen Aufgaben wie mit eigenem Geltungsdrang innerhalb der Bordgemeinschaft. Die Generationsunterschiede sind größer und tiefer geworden als früher und wirken sich in den beengten Bordverhältnissen oft besonders stark aus.

Wir dürfen und können nicht in den Formen des vergangenen Jahrhunderts fortfahren, sondern müssen der Gegenwart und ihren Menschen, müssen unseren Seeleuten von heute aufgeschlossen gegenübertreten.

Im Kern aber bleibt unsere Aufgabe dieselbe wie vor 75 Jahren: Den Seeleuten versagt es ihr Beruf, am kirchlichen Gemeindeleben teilzunehmen. Aber auch sie sind unsere christlichen Brüder, und wenn wir ihnen in unseren Seemannsheimen im In- und Ausland, wie hier in Amsterdam, eine Stätte der Geborgenheit, der Entspannung und der Besinnung, eine Brücke zur Heimat — zur diesseitigen wie zur jenseitigen Heimat — bieten, so erfüllen wir damit das Gebot unseres Herrn Jesus Christus, unserem Nächsten zu dienen und ihn wie uns selbst zu lieben.

Dr. Heinrich Maas
Senatsdirektor
Vorsitzender des Fachverbandes
Deutsche Seemannsmission

So fing es nach den Worten des Seniors der Deutschen Seemannsmission, Pastor W. Thun, in Amsterdam an:

Auf Anregung des dortigen norwegischen Seemannspastors Isaachsen wurde bei einem gelegentlichen Besuch in Bethel im Jahre 1888 beschlossen, zur Betreuung der deutschen Seeleute in Amsterdam einen Diakon zu entsenden. Die Leitung übernahm das Brüderhaus Nazareth. Zur örtlichen Unterstützung wurde die Deutsche Seemannsmission und Stadtmission in Amsterdam gegründet und auch von der Regierung anerkannt.

Die Geschichte der Deutschen evangelischen Seemannsmission ist ein getreues Abbild des unfreiwilligen Außenseitertums der Seeleute in deutschen Landen. Auch die in dem Auftrag handelten, den Seemann in die christliche Fürsorge einzubeziehen, hatten von Anfang an mit dem deutschen kontinentalen Denken und der Unkenntnis zu kämpfen, daß es getaufte Christen gibt, die zur See fahren. Von Anfang an hatten es die Kirchenmänner mit einem Herz für die Seeleute besonders schwer. So nimmt es nicht wunder, daß die Deutsche Seemannsmission erst den Umweg über das Ausland nehmen mußte, um nach Deutschland zu kommen. In Sunderland in England war es, wo der Vater der Seemannsmission, der deutsche Pastor *Harms,* mit seiner kleinen deutschen Gemeinde sich der Besatzungen der dort lange liegenden Segler tatkräftig annahm. In Liverpool wurde im Jahre 1885 auf Initiative dieses verdienstvollen Mannes ein Generalkomitee für deutsche und englische Seemannsmission in England und Wales gegründet.

Aber erst im Jahre 1890 konnte es Pastor *Jungclaussen* — er hatte sich bisher in Cardiff der deutschen Seeleute angenommen — durchsetzen, daß auch in der Heimat, nämlich in Hamburg, die erste Deutsche Seemannsmission eine Stätte bekam, in der das Gebot der Nächstenliebe auch an Seeleuten erfüllt werden konnte.

Die nächsten Seefunklehrgänge an der Seefahrtschule Bremen:

Seefunkzeugnis I. Klasse vom 24. August 1964 bis 6. Februar 1965.

Seefunkzeugnis II. Klasse vom 6. Januar 1964 bis 19. Dezember 1964 und vom 24. August 1964 bis Juli 1965.
Zu diesem Lehrgang werden auch Bewerber zugelassen, die 6 Jahre mit dem Seefunksonderzeugnis gefahren haben.

Am 13. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Peter Cermak, Erich Finck, Hans Jürgen Gebhardt, Hans-Dieter Greger, Eberhard Hoffmann, Hermann Imping, Steffen Konschak, Hubertus Kozlowski, Richard Kraus, Hans-Joachim Langer, Hans-Jürgen Lomer, Wiking Masberg, Uwe Meier, Jürgen Meyer, Günter Ortwald, Werner Pinnow, Hans Schiffer, Hans Schucker, Klaus-Peter Schulz, Hans Schwab, Lutz Steinmtz, Dietrich Vahl, Heiko Walter.

Seefahrtschule Lübeck

Am 27. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:

Rudolf Bialek, Hans-Walther Bochow, Joachim Brügmann, Dirk Dirks, Manfred Froese, Udo Hahn, Wolfgang Hoppe, Horst Kabel, Ernst Kölln, Max Krämer, Harald Kringel, Klaus Krumpeter, Felix Lorenz, Hans-Georg Marquardt, Karl-Heinz Masch, Karl-Heinz Nickel, Hans Peters, Kurt Rehder, Harald Rost, Arno Spieler, Ernst-Georg Stöhr, Peter Tietjens, Uwe Voege, Harald Wilmers.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 27. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Hans Albers, Peter Albrecht, Konrad Bechtold, Jürgen Bienert, Robert Bigga, Jürgen Brettin, Henning von Bülow, Peter Dittrich, Peter Geike, Gerd Haack, Armin Hasenbein, Günther Kellermann, Peter Kratz, Uwe Krock, Heinz Malchow, Johann-Dietrich Meyer, Friedrich Möller, Klaus Novara, Gerhard Oben, Alfred Rabin, Heiko Rose, Volker Spieker, Hans Suhr, Heino De Vries, Klaus Wagner.

Seefahrtschule Leer

Am 25. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:

Heyko Buß, Johannes Elster, Heinz Hanken, Martin Hinrichs, Jens Hofmann, Gerd Hübner, Kurt van Loh, Hans-Georg Lüdeling, Benno Maßmann, Heinrich Mecklenborg, Anton Möhlmann, Thomas Penon, Christoph Rademacher, Rudolf Schepers, Bruno Toben, Heinrich Visher.

Am 23. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Lübbo Blank, Heinz Bron, Fokko Buß, Rolf Buttjer, Horst Eden, Hermann Faber, Kornelius Garrels, Ottomar Graumann, Johann Heyen, Theo Erfeling, Heinrich Jelbke, Helmut Kutschera, Klaus Pufpaff, Dieter Schaa, Heinrich Settgast, Folkert Tammen, Karl Tjarks, Knut Vollmer, Horst Wolf.

Am 26. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Hermann Buss, Heinrich Hebbelmann, Günther Hermsmeyer, Dieter Herrguth, Rudolf Logge, Hermann Menzel, Eberhard Niepelt, Heinz Pohl, Günter Reimer, Klaus Retzow, Johann Schmidt, Joachim Schommartz, Willfried Simmat, Walter Spott, Karl Stalljann, Diedrich van der Wall.

Die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** bestanden die Herren:

Wilhelm Oltmanns, Heinrich Pollmann.

Am 27. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** folgende Herren:

Peter Beuchler, Harry Brink, Rudolf Brinkmann, Johann Harms, Siegfried Hundt, Hermann Jüngerhans, Bolko Knull, Erich Lühring, Berthold Manssen, Bernhard Meinders, Heinrich Neemann, Bernd Onken, Robert Paul, Fokko Penning, Rudi Scheer, Hans Striepling, Karl-Heinz Tangemann, Fritz Tennhoff, Franz Toben.

Die Prüfung zum **Seesteuermann in kl. Hochseefischerei (B 2)** bestanden die Herren:

Lothar Auen, Gerhard Tiedeken.

Seefahrtschule Elsfleth

Am 25. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Hans-Ulrich Alexander, Hans Barmhold, Alfred Bruns, Eberhard Buss, Helmut Friedrichs, Gerd Gerdes, Lutz Greiner, Hubert Henze, Alfred Jürgensen, Reinhard Juttner, Dieter Köhler, Gerret Lassen, Hans Adolf Levknecht, Wilfried Link, Rolf Meier, Hinrich Meinert, Hans-Georg Oelze, Heinz Peper, Folkert Rieger, Hans Schadwinkel, Fritz-Hubert Schoenrock, Hans Visser, Erich-Adolf Voss, Günther Witting, Günter Zander.

Am 26. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Hans-Heinrich Albrand, Joachen Berg, Wolfgang Conrad, Horst Gebhardt, Hans Götting, Wolfgang Habet, Wilfried von Hein, Klaus Hinrichsen, Rüdiger Hohmann, Uwe Janßen, Gerd Kelling, Karl Kloß, Karl-Ulrich Lampe, Horst Landmann, Egon Ohlrogge, Hartmut Peters, Klaas Petersen, Benno Rüffer, Hansjörg Scharpwinkel gen. Heitkamp, Fred Schulz, Heiko Stöver, Walter Voigt, Jörg-Peter Wiener, Erwin Thiele.

Am 26. September 1963 bestanden die Prüfung zum **Seefunker 2. Klasse** folgende Herren:

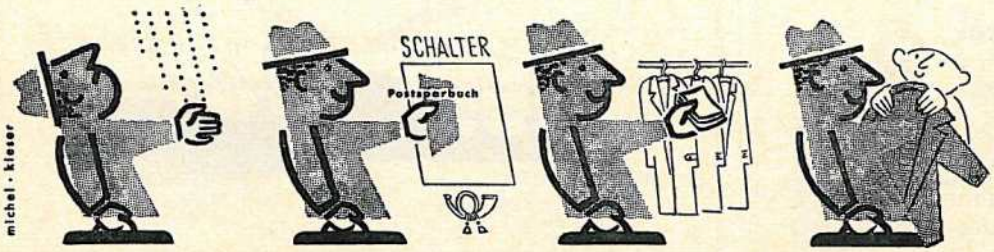
Elmar Blanke, Peter Busse, Eberhard Hoehne, Wolf-Eckhard John, Peter Klein, Elisabeth Quandt, Peter Riemer, Rolf Schaumlöffel, Lutz Schreiter, Günter Tewer.

Neue Druckwerke des Deutschen Hydrographischen Instituts

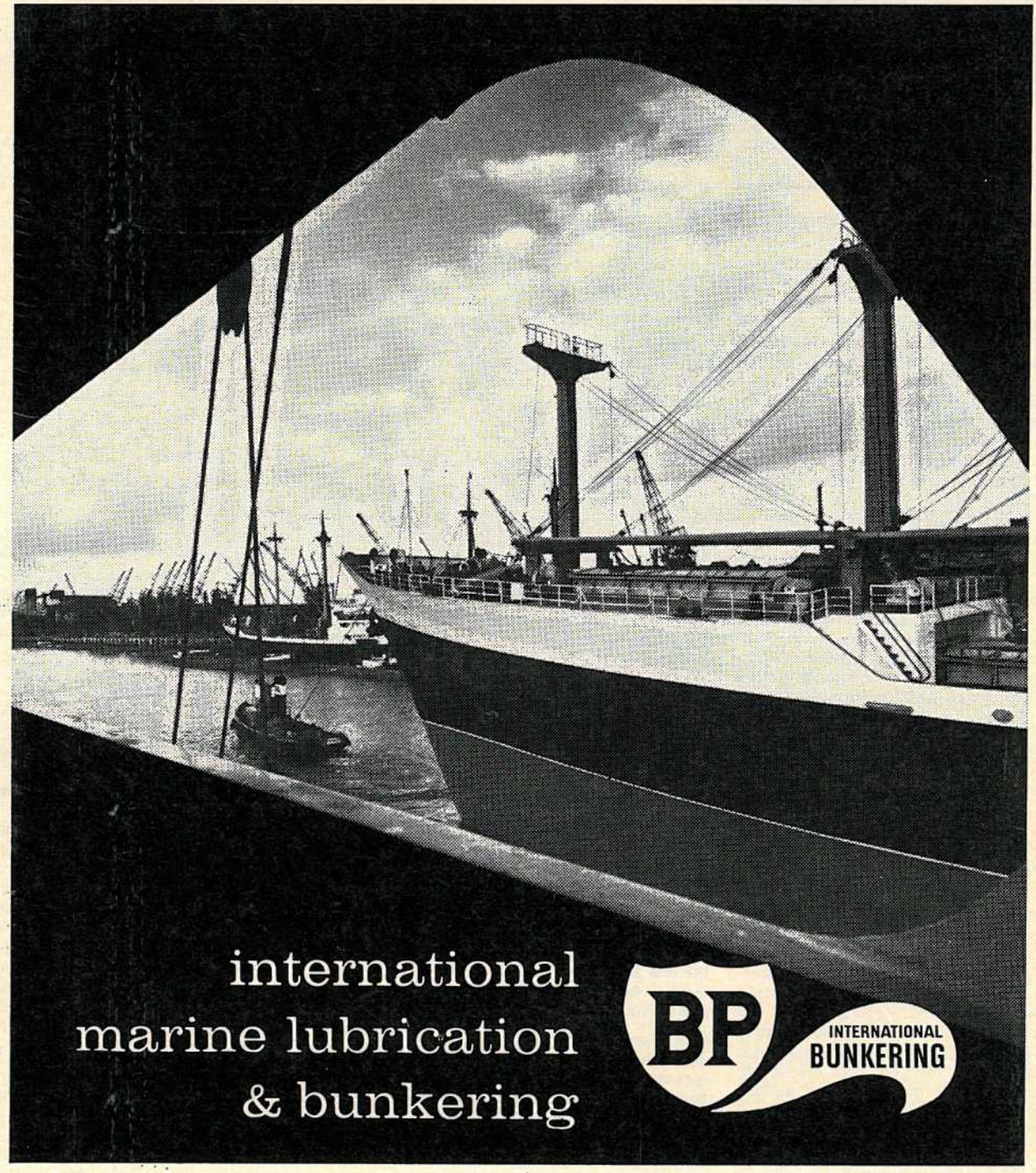
Handbuch der Irischen See, Band II

Das Handbuch der Irischen See ersetzt als 5. Auflage das Handbuch des Irischen Kanals, das in 2 Teilen zuletzt in den Jahren 1933 und 1936 herausgegeben wurde. Band I des neuen Handbuches, der ebenso wie der jetzt fertiggestellte Band II vom Deutschen Hydrographischen Institut bearbeitet wurde, enthält für das gesamte Gebiet der Irischen See einschließlich des St.-Georgs-Kanal und des Nord-Kanals die Teile A und B. Teil A gibt einen allgemeinen Überblick über Schiffahrtsangelegenheiten, wobei die Verhältnisse in den britischen und irischen Gewässern besonders berücksichtigt werden. So u. a. Angaben über Schiffahrtsvorschriften, über das Lots- und Rettungswesen sowie eine ausführliche Beschreibung der Betonnung in den britischen und irischen Gewässern. Im Teil B finden sich Abhandlungen über die Naturverhältnisse der Irischen See, d. h. über Klima und Wetter, über Seegang, über Salzgehalt und Temperatur, über Gezeiten und Gezeitenströme sowie über Mißweisung und Bodenbedeckung. Teil C des I. Bandes enthält nach dem für das ganze Gebiet geltenden Abschnitt über Schiffswege und Schiffsführung nur die Küstenbeschreibung der irischen Ostküste und der Isle of Man.

Der Band II mit 252 Seiten und 62 Küstenansichten sowie 4 Karten gibt im Rahmen der Küstenbeschreibung ausführliche Angaben über Häfen und Ladeplätze mit den dorthin führenden Fahrwassern für das Gebiet der englischen und schottischen Westküste von The Smalls bis Mull of Kintyre. Das in gewohnter Art in Leinen gebundene Buch kostet DM 9,—; es bildet zusammen mit dem Band I ein geschlossenes Werk, so daß sich stets beide Bücher an Bord befinden sollen. Sie sind durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.



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



WM CORY & SON LTD

CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

BP TRADING LIMITED

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:
Seemannssonntag, dem 31. Oktober,
Seemannssonntag, dem 28. November.

Gesundheitsdienst an Bord

21 Krankenwartung an Bord

1. Reinlichkeitspflege an den Kranken und am eigenen Körper

Von besonderer Wichtigkeit für die Pflege Kranker an Bord ist größte Reinlichkeit. Sie bezieht sich nicht nur auf die Kammern und die Kojen, sondern auch auf den Pfleger und den Kranken selbst sowie alle gebrauchten Gerätschaften. Durch Unsauberkeit können allerlei Krankheitskeime in die Kammern getragen werden und die verschiedensten Krankheiten hervorrufen bzw. schon vorhandene verschlimmern. Wie eine Pflanze in schlechter Luft nicht gedeiht, so kann auch ein Mensch in schlechter Luft nicht genesen. Vor allem sorge man in einem Krankenraum für gute, reine Luft; es muß nach der Nacht und vor Beginn der Nacht, nach Bedarf dazwischen am Tage, mehrere Male gelüftet werden, und zwar in folgender Weise: Ehe man die Bullaugen öffnet, decke man den Kranken sorgfältig zu oder stelle irgendeinen Schutz vor die Koje (Kojenvorhänge zuziehen).

Alsdann mache man die Bullaugen weit auf und lasse sie so lange geöffnet, bis die Kammer mit frischer Luft gefüllt ist. Durch die in den Kammern befindlichen Ventilationsvorrichtungen kann ständig schlechte Luft ab- und gute Luft zugeführt werden. Nie soll man in einem Krankenraum wohlriechende Essenzen anwenden, sie verdecken nur die schlechte Luft.

Die Reinigung des Krankenraumes muß anders ausgeführt werden, als man sonst Kammern zu reinigen pflegt. Trockenes Staubwischen ist absolut zu verwerfen; jeder Gegenstand muß feucht abgewischt werden, damit man den Staub nicht aufwirbelt, anstatt ihn zu entfernen. Ebenso ist der Boden durch feuchtes Wischen täglich ein- bis zweimal sorgsam zu reinigen; nie übergehe man die Ecken; dort sammelt sich am meisten Staub an und damit unzählige Krankheitskeime. Während des Wischens öffne man die Bullaugen, aber nicht ohne vorher den Kranken sorgfältig zugedeckt zu haben und vor allem vor Zug zu schützen. Nie darf ein Kranker der Zugluft ausgesetzt sein. Der Betreuer des Erkrankten halte auch darauf, daß jeder, der die Kammer des Kranken betritt, sich vor der Kammer die Schuhe reinigt; denn auch hierdurch kommt eine Menge Staub in den Krankenraum. Die Bettstelle und die übrigen in der Kammer befindlichen Gegenstände sind täglich feucht abzuwischen, damit sich nirgends Staub ansetzen kann.

Fortsetzung folgt

E. Jünemann

Schiffbautechnik im Wandel der Zeit

Unter diesem Sammelthema laufen wieder die in Fach- und Interessentenkreisen sehr geschätzten Vorlesungen des Schiffbauingenieurs G. Timmermann, Leiter der schiffbaukundlichen Abteilung des Altonaer Museums.
Die neue Vorlesungsreihe beginnt am Montag, dem 14. Oktober, um 19.30 Uhr in der Staatlichen Ingenieurschule Hamburg 1, Am Berliner Tor. Sie wird an den darauffolgenden Montagabenden zur selben Zeit fortgesetzt.
Die einzelnen Themen lauten:
Bildliche Schiffsdarstellung als Geschichtsquelle
Entwicklung der Segelschiffe
Die ästhetische Gestaltung des Schiffsrumpfes
Entwicklung der Fischereifahrzeuge als Sondertypen (2 Abende).

„Frigga" übernimmt „Frigga"

Die Seereederei „Frigga" AG., Hamburg, hat am 28. Sept. anläßlich einer Gästefahrt auf der Nordsee den Neubau „Frigga" von der Rheinstahl Nordseewerke GmbH., Emden, übernommen (Werft-Nr. 342). Mit einer Tragfähigkeit von 38 075 t ist dieses Schiff die größte Einheit der „Frigga"-Flotte und zugleich einer der größten deutschen Trockenfrachter. Wie bei diesem Schifftyp üblich, wurden sämtliche Aufbauten im Hinterschiff zusammengezogen, wo auch die Maschinenanlage zum Einbau kam. Es sind neun in den Abmessungen unterschiedliche Luken vorhanden, die durch Mac Gregor-Deckel verschlossen werden und von denen die kleineren Luken für die Aufnahme von Wasserballast bei Ballastreisen vorgesehen sind. Darüber hinaus kamen die üblichen Wingtanks, durch die das Schiff u. a. zum Selbsttrimmer wird, zum Einbau. Der Gesamtladerauminhalt dieses 219,67 bzw. 207,14 m langen, 26,8 m breiten und 15,6 m hohen Neubaus wird mit 1,716 Mill. cbf angegeben. Als Antrieb erhielt die „Frigga" einen direkt umsteuerbaren 9-Zylinder 2-Takt MAN-Diesel mit Aufladung der Type K 9 Z 78/140 C, der bei 118 UpM 10 800 PSe leistet. Hiermit wird eine Reisegeschwindigkeit von 15 kn erreicht.

Mit diesem Neubau bereedert die „Frigga" insgesamt 16 Schiffe mit ca. 225 000 tdw.

SCHIFFSUNFÄLLE

Russischer Frachter rammt Villa, 2 Tote

Im dichten Nebel kam die „Archangelsk" im Marmara Meer soweit vom Kurs ab, daß sie mit ihrem Steuerbordvorschiff über den Strand bis in die erste Häuserfront der türkischen Stadt Rumeli Hissar hineinkrachte und eine dreistöckige Villa buchstäblich zusammenfaltete.

Auf dem deutschen MS **„Lisa"** (500 BRT) wurde am 27. 9. auf Position 57 Grad Nord, 2 Grad Ost (Mittlere Nordsee) eine Luke eingedrückt. Das Schiff befand sich mit einer Ladung Raseneisenerz auf der Reise von Struer nach Aberdeen. In der Nähe des Havaristen hielten sich mehrere Fahrzeuge auf.

Nach Artikel 16 gefahren, trotzdem Kollision

Am 10. Mai 1963 um etwa 09.00 Uhr sind das deutsche MS „Graeko" und das japanische MS „Tacoma Maru" in der Elbmündung zwischen den Feuerschiffen Elbe 1 und Elbe 2 miteinander kollidiert. Beide Schiffe haben Schäden oberhalb der Wasserlinie erlitten. Der Unfall ist auf den herrschenden Nebel und auf die Beeinträchtigung der Radarbeobachtung durch einen Ankerlieger zurückzuführen. Ein Verschulden der Schiffsführung der „Graeko" und des Seelotsen Becker ist nicht festzustellen. Die Maßnahmen nach dem Unfall sind nicht zu beanstanden.
In der Hauptverhandlung ist festgestellt worden, daß beide Schiffe entsprechend der Bestimmung des Artikels 16 der Seestraßenordnung gefahren sind. Wenn ein gegenseitiges Orten auf den Radargeräten nicht erfolgt ist, muß dies auf den quer im Fahrwasser liegenden dänischen Ankerlieger MS „Himmerland" zurückgeführt werden.

Über Bord gefallen und ertrunken

Am 24. August 1963 um etwa 02.00 Uhr ist der Heizer Alfred Hauschildt von Bord des FD „Hildesheim" in der Nähe der Aberdeen-Bank verschwunden. H. hat unter Alkohol-Einwirkung gestanden und ist ertrunken. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden an dem Unfall, jedoch ist zu beanstanden, daß der Wachhabende zunächst nur das Schiff hat absuchen lassen, ohne es sofort zur vermeintlichen Unfallstelle zurückzubringen und ohne den Kapitän sofort wecken zu lassen.

Von Bord verschwunden

In der Nacht vom 27. zum 28. August 1963 ist der Matrose Bienemann in der Karibischen See von Bord des Motorschiffes „Quartole" verschwunden. Die Ursache ist nicht mit Sicherheit zu ermitteln. Anzeichen für ein Verschulden anderer Personen liegen nicht vor. Es sind auch keine Mängel in den Einrichtungen des Schiffes festzustellen. Die durchgeführte Suchaktion war sachgemäß.

Bekanntmachungen der See-Berufsgenossenschaft

Geldprämien für Seeleute, die Rettungsschwimmen lernen

Die Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft hat in ihrer Sitzung am 9. August 1963 einstimming beschlossen, die alte Traditon der See-Berufsgenossenschaft zu erneuern, und für den Erwerb des Grundscheins und des Leistungsscheins der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft Prämien zu gewähren.

Jeder Seemann, der nach dem 1. September 1963 den Grundschein der DLRG erwirbt, hat Anspruch auf eine Prämie von DM 30,—, für den Erwerb des Leistungsscheines der DLRG wird eine Prämie von DM 50,— gezahlt.

Die entsprechenden Urkunden sind bei der SBG vorzulegen.

Die SBG hofft, daß dadurch eine vermehrte und verstärkte Ausbildung der Seeleute im Schwimmen erreicht wird, damit der nasse Tod besser bekämpft werden kann.

Elektrisch beheizter Warmwasserbereiter zerknallte:

Decksjunge wurde verletzt

Am 5. August 1963 zerknallte auf einem Motorschiff ein elektrisch beheizter Warmwasserbereiter (Baujahr 1954) von 80 l Inhalt. Das Gerät befand sich in einem Waschraum innerhalb eines Deckshauses auf dem Poopdeck. Ein auf dem Deck in der Nähe der Quergang-Tür stehender Decksjunge wurde durch die starken Druckwellen gegen das Schanzkleid geschleudert und so schwer verletzt, daß er in ein Krankenhaus eingeliefert werden mußte. Außerdem wurden stählerne Wände verbogen; ein Deck tiefer wurden Kammereinrichtungen und auch E-Anlagen zerstört. Nur dem Umstand, daß sich niemand im Waschraum aufhielt, ist es zu verdanken, daß keine weiteren Besatzungsmitglieder verletzt wurden.

Als Ursache des Zerknalls ist anzunehmen, daß einmal der Thermostat nicht einwandfrei arbeitete und außerdem das Sicherheitsventil nicht ansprang, so daß infolge der weitergehenden Beheizung der Druck im Warmwasserbereiter über den normalen Betriebsdruck anstieg. Für diesen unzulässigen Druckanstieg war das Gerät nicht gebaut, so daß der Druckbehälter aufriß.

Bei einem zweiten Gerät an Bord des gleichen Schiffes war das vorgeschriebene Sicherheitsventil nicht mehr vorhanden.

Nach früheren Vorschriften mußte jeder Warmwasserbereiter, der als Druckbehälter arbeitet (4—6 atü Betriebsdruck), mit einem

Fortsetzung Seite 19

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHRT

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht · Heute: DKW F 12

alles drin alles dran

Seit Anfang dieses Jahres sind unsere ohnehin nicht gerade verkehrsarmen Straßen um eine schnittige, formschöne Neuerscheiung reicher: Die Auto Union GmbH schickte ihren DKW F 12 auf die Reise.

Seitdem liegt er gut „im Rennen" mit seinen zahlreichen Konkurrenten aus den Vergleichsklassen. Dafür sorgt nicht nur der traditionelle DKW-Frontantrieb (F), der zusammen mit tiefer Schwerpunktlage und einem progressiven Federungssystem dem F 12 die bekannt gute DKW-Straßenlage verleiht. Vor allem ist es auch die reichhaltige Ausstattung, durch die sich der DKW F 12 wirkungsvoll von manchem Mitbewerber abhebt. So gehören Scheibenwischanlage, Lenkradschloß, Lichthupe, Haltegriff und Spiegel für den Beifahrer genauso zur serienmäßigen Lieferung wie Parkleuchten, Rückfahrscheinwerfer, automatischer Zigarettenanzünder und die Befestigung für Sicherheitsgurte. Überhaupt: Sicherheit! Man hat einiges beim F 12 dafür getan. Und wenn die Hersteller versprechen: „Jeder Kilometer ein sicheres Vergnügen!" dann liegt der Ton ohne Zweifel auf Sicherheit, denn mit dem Vergnügen ist es auch im besten Automobil auf unseren überfüllten Straßen nicht eben weit her. Da zählt schon mehr, daß der Fahrer im F 12 freie Sicht nach allen Seiten hat und hinter einem übersichtlichen, stoßelastischen Armaturenbrett sitzt, das an der Oberkante außerdem noch einen durchgehenden stark gepolsterten Wulst hat.

Schnelle Wagen — der DKW F 12 gehört zu den schnellsten seiner Klasse — müssen gute Bremsen haben. Dem hat man bei DKW Rechnung getragen und den F 12 vorn mit Scheibenbremsen ausgerüstet, die auch wiederholten Gewaltbremsungen und Bergfahrten standhalten, ohne daß ein Nachlassen der Bremskraft spürbar wird.

In diesem Zusammenhang soll auch nicht unerwähnt bleiben, daß der Beifahrersitz eine Umklappverriegelung besitzt, die verhindern soll, daß der Beifahrer beim plötzlichen scharfen Bremsen durch die hinter ihm Sitzenden an (oder durch) die Frontscheibe gepreßt wird.

Der schon erwähnte Frontantrieb bietet neben sicherem Kurvenfahren (Wendekreis: 10 m) noch den Vorteil, daß der Fußraum im Wagen tunnelfrei ist und unbeschränkten Ein- und Ausstieg nach beiden Seiten gestattet. (Auch das „Rein-Schiff-Machen" ist durch den fehlenden Kardantunnel einfacher). Last not least bietet der DKW F 12 erstaunlich viel Raum. 5 Personen mit Gepäck haben Platz (Kofferrauminhalt: 330 Liter). Schwenkfenster zu beiden Seiten vorn sorgen für frische Luft während der Fahrt. Wer mehr frische Luft haben will, kann zum Aufpreis von DM 295,— ein Stahlkurbeldach einbauen lassen, und wem der einfarbige „Außenbordanstrich" nicht genügt, bitte sehr — 75,— DM mehr, und er bekommt seinen DKW F 12 in der gewünschten Zweifarbenlackierung. Und wer schließlich glaubt, mit dem4-Gang-Getriebe nicht klar zu kommen (4 VW-Gänge, 1 RW-Gang), dem nimmt die automatische Kupplung SAXOMAT auch das Schalten ab — zum Aufpreis von DM 275,—.

Technische Daten und Kosten

Motor: Zweitakt, wassergekühlt
Zylinderzahl: 3 in Reihe
Gesamthubraum: 889 ccm
Leistung bei 4300 U/Min: 40 DIN-PS
Verbrauch: 7,8 Ltr. (DIN 70 030)
Spitze: 125 km/h
Inspektion: alle 10 000 km

Preis ab Werk:	5875,—	DM
Kfz.-Brief + Gebühr:	10,—	DM
Jahressteuer:	130,—	DM
Versicherung / Jahr:	264,—	DM

Thermostaten und einem Sicherheitsventil ausgerüstet sein. Nach neueren Vorschriften (VDE-Vorschriften, AD-Merkblätter) muß ein solches Gerät mit folgenden Teilen ausgestattet sein:

1. ein Temperaturregler (Thermostat), der bei Überschreitung einer Gebrauchswassertemperatur von höchstens 90° C die Beheizung des Gerätes unterbricht,
2. ein Temperaturbegrenzer, der bei Überschreitung einer Gebrauchswassertemperatur von höchstens 110° C die Beheizung selbsttätig ausschaltet und der nur durch einen Fachmann wieder eingeschaltet werden kann,
3. ein ausreichend großes Sicherheitsventil in der Kaltwasser-Zuflußleitung, das vom Behälter nicht absperrbar sein darf. Das Sicherheitsventil muß ein Membranventil sein. Die früheren Kolbenventile sind nicht mehr zulässig.

Da Geräte dieser Art in der Regel nur vor bzw. bei Einbau geprüft werden und andererseits die Sicherheitseinrichtungen leicht durch Ablagerungen von Unreinigkeiten oder Kesselstein versagen können, wurden die technischen Aufsichtsbeamten angewiesen, bei Besichtigungen auch Warmwasserbereiter auf Vorhandensein und Gangbarkeit der Sicherheitsventile zu prüfen und gegebenenfalls einen Temperaturbegrenzer einbauen und etwa vorhandene Kolbensicherheitsventile gegen Membransicherheitsventile austauschen zu lassen.

Auch die aufblasbaren Rettungsinseln werden in die „Richtlinien für die Ausbildung zum Rettungsbootsmann" aufgenommen.

Die Ausbildung an diesen Rettungsinseln, insbesondere die Handhabung im Ernstfalle, und die Prüfung in dieser Fertigkeit, sind ab 1. Oktober Bedingung zur Erlangung des Rettungsbootsscheines.

Um die Ausbildung an diesen Rettungsgeräten sicherzustellen, hat die See-Berufsgenossenschaft allen Seemannsschulen und den beiden ÖTV-Schiffahrtsschulen in Hamburg und Bremen insgesamt 8 Rettungsinseln zur Verfügung gestellt.

* * *

Leichtsinn ist kein Mut,

sondern Bequemlichkeit und Angabe. Wer sich bei Außenbordsarbeiten nicht durch Palstek oder Gurt sichert oder wer als Aufsichtsverpflichteter einen ungesicherten Mann duldet, beweist seine mangelnde seemännische Qualifikation. Nach der Neuregelung der Unfallversicherung („Kehrwieder" berichtete darüber) m u ß auch der Verstoß gegen diese Sicherheitsvorschrift der UVV (§ 59 Abs. 2) mit einer Ordnungsstrafe belegt werden. Doch Seeleute, die ihren Beruf und ihre Gesundheit und ihr Leben lieben, sollten m i t Palstek und Sicherheitsgurt und o h n e Strafe klarkommen.

Gefährliche Güter in der Ladung

m ü s s e n namentlich und nach ihrer Zugehörigkeit zu den einzelnen Klassen in einem besonderen Verzeichnis aufgeführt werden. Dieses Verzeichnis muß der zuständigen Kontrolle jederzeit zur Einsicht vorgelegt werden können. (§ 7 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter und Kapitel VI Regel 3, Abs. i, des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See 1948).

40 Jahre bei Ernst Russ

Der an der Wasserkante allgemein beliebte und geschätzte Kapitän und nautische Inspektor E r n s t G r a f feierte am 19. September 1963 sein 40jähriges Jubiläum bei der Reederei Ernst Russ. Er begann seine Laufbahn als Schiffsoffizier und wurde sehr schnell Kapitän. Nach kurzer Fahrzeit als solcher berief ihn die Geschäftsleitung der Reederei Ernst Russ in ihre nautische Inspektion, deren Leiter er seit Jahren ist.

Zitat des Monats

„Nichts wäre wichtiger für eine Bereinigung der etwas verschwommenen Vorstellung über die Lohnhöhe als die Einsicht, daß auch das Einkommen des ‚kleinen Mannes' heute schon so hoch belastet ist, daß er über ein Drittel seines Einkommens nicht frei verfügen kann. Diese Sozialisierung des Lohnes ist an einer Grenze angekommen, die nicht mehr überschritten werden kann. Sie ist verderblich und unzeitgemäß."

Staatssekretär Dr. Wilhelm Claussen

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

SPORT AN BORD

Deutschlands jüngste „Nationalelf" spielt auf (MS „Wakenitz")

Wenn sich von einer 16 Mann starken Besatzung elf bereitfinden, ihre früheren Ballkünste zu erproben, dann kann man wohl von Sportbegeisterung sprechen. Man muß eben nur die Gelegenheit zum Spielen haben. Der schwedische Seemannspastor hier in Norrköping arrangierte alles, er holte uns per Bus ab, und brachte uns auch wieder an Bord. So konnten wir schon zwei Spiele durchführen. Unsere „Elf" wurde sehr schnell zusammengestellt und ist noch sehr jung. Erst 3 Tage alt! Es sind aber alles „Internationale", weil ja auf internationaler Ebene gespielt wird. Außerdem haben wir auch 3 Spanier an Bord.
Das erste Spiel gegen die Schweden haben wir mit 6:2 verloren, gegen die Besatzung des schwedischen MS „Portland" wurde unentschieden 2:2 (1:1) gespielt. Es geht also langsam aufwärts.

Am 5. September 1963 um 18.00 Uhr Spielbeginn. Schwedische Zuschauer waren nicht erschienen. Es ging auch ohne Publikum und viel Geschrei. Unser Koch gehört mit zur „Elf", er hatte schon vorsorglich ein etwas mageres Abendbrot herausgegeben. Er sagte sich sehr richtig, eine Flasche Bier ersetzt ca. 5 Scheiben Brot, und im Falle eines Sieges würde der Alte wohl mit einem Kasten Bier rüberkommen. Eine Niederlage wurde gar nicht erst einkalkuliert, so überzeugt waren alle von ihrem Können. Es überraschte aber keinen, als später auch auf ein „unentschieden" ein Kasten Bier anrollte. Doch verfolgen wir einmal das Spiel: Unsere „Elf" war vollzählich und in guter Kondition. Es wurde mit allen Schikanen gespielt, also auch mit Abseitsfallen u. dgl. Das Flutlicht vom Hafen strahlte leider nicht bis zum Sportplatz. Es war auch wohl mehr für die Zollüberwachung gedacht. Der Platz war schön grün und feucht. Von Natur aus ein feuchter Wiesengrund, nicht, daß jemand denkt, er wäre extra der Seeleute wegen naßgesprengt worden. Fußballtechnisch ausgedrückt war es „schwerer Boden!" Auch ein Schiedsrichter hatte sich eingefunden. Die Linienrichter waren gerade in Urlaub. Ich erwähnte anfangs schon, daß wir uns noch im Aufstieg befinden. Heute war der Nachtwächter, der 2. Ing. ein Spanier und noch ein Leichtmatrose mit dabei. Gegen Wind brauchten wir nicht zu spielen, es war windstill. Zwischenrufe von Zuschauern waren auch nicht zu erwarten. Wir Seeleute waren so ziemlich unter uns. Fußballkapitäne und Schiedsrichter besprachen noch kurz die Regeln — ohne Tototips versteht sich — und schon trillerte der erste Anpfiff. Beide Decksbesatzungen reagierten blitzschnell (viel schneller als an Bord), weil sie ja diese Flötentöne kannten.

Gleich zuerst durchbrach eine brutale Vorlage vom Gegner unsere Stürmerreihen. Einer vom Maschinenpersonal hatte vermeint, die Sprachrohrpfeife im Maschinenraum zu hören, und gewohnheitsmäßig nicht ganz so schnell geschaltet. Der 2. Offz. als linker Verteidiger konnte jedoch, ohne den Ball zu berühren, klären. Er hatte sich so geschickt aufgestellt, daß der Ball in eine Wasserlache fiel — und auch dort liegen blieb. Sogar die anstürmenden Gegner stutzten einen Augenblick und starrten verblüfft auf den Wasserball!

Da der Ball nun einmal naß war, kam das Spiel in Fluß. Jeder trat so gut er konnte gegen das Leder. Man brauchte keine Rücksicht zu nehmen, es waren manchmal noch genug andere Bälle im Spielfeld. Vom Nebenfeld her, wo auch gespielt wurde, flog ab und zu ein fremder Ball ins eigene Spielfeld. Nur der nimmermüden Wachsamkeit des Spielleiters war es zu verdanken, daß nicht zwei Tore gleichzeitig geschossen wurden. Das Spiel nahm weiter an Tempo zu, einfach toll, wie die Jungen laufen konnten. Das hatte man an Bord sonst gar nicht so gemerkt! Man stolperte auch so gut man konnte, sperrte zeitweise, man rutschte auch aus, man markierte gut, schoß flache und steile Vorlagen und Pässe, manchmal sogar in Richtung auf ein Tor. Ein Uwe-Seeler-Kopfball ging leider daneben, und den folgenden Seemannsfluch hat der Seemannspastor geflissentlich überhört. Auch ein „Rückzieher" unseres Casanovas ging daneben, nur unsere Spanier hatten mit ihrer Taktik Erfolg. Nur auf Stierkampf dressiert, hielten sie beim Laufen immer den Kopf etwas gesenkt. So dachten die Gegenspieler immer, sie würden unterlaufen werden und hatten Angst um ihre Nachkommenschaft. So verlief die erste Halbzeit viel zu schnell und ganz unerwartet kam schon der Abpfiff. Der Ordnung halber sei noch erwähnt, daß auch noch Tore geschossen wurden. Mit 1:1 trennten sich vorerst die beiden Gegner.

Bekanntlich ist auch der Dienst in der Handelsmarine hart und entbehrungsreich, er erfordert ganze Männer! Das mußte auch dem Schiedsrichter bekannt sein, denn er legte keine Pause ein. Knapp hatten die Torhüter ihre neuen Plätze besetzt und schon ging es wieder los.

Diese 2. Halbzeit war mehr eine Nachtübung. Trotzdem stiegen alle wieder voll ein. Beide Tore waren wieder weit geöffnet.

Es wurde aber noch interessanter, als sich zwei „Flickas" als Zuschauerinnen einfanden. Ob vom Spiel oder von der Dunkelheit angelockt bleibt ungeklärt, es genügte, daß sie da waren. Es kam immer mehr Schwung ins Spiel. Jeder dachte wohl, es sei seine Flicka! So wurden noch zwei Tore geschossen. Das letzte, unser Ausgleichstor, war ein müder Roller. Man wurde an ein Murmelspiel der Kinderzeit erinnert. Weil der Ball so im Zeitlupentempo anrollte, ging der gegnerische Torwart etwas zu betont nachlässig drauf zu und erwischte ihn nicht mehr. Großes Siegesgeschrei auf unserer Seite, allerhand Umarmungen.

Dann kam der Schlußpfiff beim Stande von 2:2! Abgesehen von einigen gutgetarnten „fouls" war das Spiel ohne Unfälle verlaufen. Alle haben wohl ihren Spaß gehabt.

Autogramme unserer Nationalelf werden auf Zollisten kostenlos gegeben — allerdings, wie immer „ohne Gewähr"! —

K. Draeger

Es mußte etwas geschehen mit dem Fußball auf TS „Heidelberg"

Nachdem wir auf der 47. Reise ungeheure Pleiten erlebt hatten, mußte unbedingt etwas geschehen.

In New York trafen wir die auf der Heimreise befindliche TS *„Neckarstein"*. Sofort wurde am gleichen Tag ein Spiel absolviert. Wir konnten zwar die Schlappe von der letzten Reise nicht wettmachen, gewannen aber eine Mannschaft, die kameradschaftlich und entwicklungsfähig ist. Die „Neckarstein" schoß in diesem Treffen das erste Tor. Wir glichen kurze Zeit später aus. Abermals kamen die Bremer zu einem Erfolg, der nach der Halbzeit ausgeglichen wer-

So spielten sie in Rotterdam

vermittelt durch das Deutsche Seemannsheim

JULI (Forts.)

Freiburg — Hödur	2 : 1
Freiburg — Hödur	9 : 1
Buchenstein — Francesca	8 : 1
Widar — Franceska	5 : 1
Eckenheim — Bittern (engl.)	11 : 1
Cap Frio — Naumburg	2 : 2
Sabratha — Tenerife	5 : 0
Hannover — K.S.C.C. (holl.)	4 : 4
Phönizien — Klosterfrau (9 Mann)	6 : 1
Blumenthal — Helga Oldendorff	1 : 0
Cap San Antonio — Schippers (holl.)	5 : 2
Tazacorte — Schippers (holl.)	3 : 3
Usambara — Sabratha	2 : 8
Sabratha — Byblos	11 : 1
Wadai — Algol	5 : 3

AUGUST

Seven Seas — Wadai	3 : 2
Seven Seas — Ockenfels	4 : 0
Langelsheim — Iserlohn	3 : 3
Thälmann Pionier — Griboenjedow (russ.)	4 : 1
Homberg — Schippers (holl.)	4 : 2
Ansgaritor — Sunria (engl.)	0 : 0
Blumenthal — Liveancoast (engl.)	6 : 2
Hasselburg — Byblos	5 : 1
Wadai — Domsheide	2 : 0
Byblos — Ben Albenach (engl.)	1 : 5
Seven Seas — Langelsheim	7 : 2
Transvaal — Leipzig	3 : 2

SEPTEMBER

Ludwigshafen — Alphard	5 : 1
Wolfsburg — Klostertor	3 : 3
Ubena — Schippers (holl.)	1 : 3
Steendiek — J.N.S.M. (holl.)	3 : 2
Dresden — Dora Oldendorff	4 : 0
Sabratha — Tenerife	11 : 1
Transvaal — Sabratha	4 : 2
Esther Charlotte Schulte — V.B.C.P. (holl.)	2 : 4
Thomas Schulte — Ostfriesland	2 : 1
Kombi: Arcturus / Klosterfrau — Argo	4 : 1
K.S.C.C. (holl.) — Transatlantik	1 : 0
Phönizien — Athen	3 : 0
Stralsund — Sperber	3 : 2
Marburg — Montan	4 : 3
Steckelhörn — Carmania (engl.)	5 : 2
Leapaul — Carmania (engl.)	3 : 1

Fortsetzung erfolgt Ende dieses Jahres

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung
Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

Ladungskontrolle
NORDISCHE KONTROLL GMBH.
HAMBURG Telefon 34 82 41 / 42 — BREMEN Telefon 8 28 24 — EMDEN Telefon 27 94

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

† **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

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

den konnte. Die beiden nächsten Tore für die „Neckarstein" waren dann auf Mißverständnisse unserer Hintermannschaft zurückzuführen.
Am nächsten Tag ging es gegen die *„Scheersberg"*, die noch Unterstützung von der „Neckarstein" hatte. Dieses Spiel war allerdings nur als Trainingsspiel angesetzt. Es wurde unentschieden 2:2, beendet.
Es waren wohl weniger die Ergebnisse, als die Tatsache, daß wir uns auf jeder Reise steigerten, die uns reizte, die *Baltimore Kickers* aufzufordern. Wenn böse Zungen beim Abmarsch von Bord uns wieder eine 10:0-Niederlage voraussagten, so waren sie doch überrascht, als es hieß, wir hätten 4:4 gespielt.
Der nächste Hafen war Philadelphia. Der dortige Seemannspastor arrangierte für den Sonntag zwei Spiele. Als Gegner waren eine englische und eine columbianische Mannschaft vorgesehen. Mittags wurden wir um 13.30 Uhr mit einem Bus von Bord abgeholt. Während die columbianische Mannschaft schon im Bus saß, mußten wir die englische noch abholen. Sodann wurde eine Fahrzeit von einer Stunde vorausgesagt, die aber durch Verfahren auf 1½ Stunden unfreiwillig verlängert wurde. Selbstredend, daß „Hein Seemann" mit dem Mund und zu Fuß lange am Ziel gewesen wäre. Die Spiele wurden im Turnierstiel aufgezogen.
Danach spielten wir gegen die Columbianer. Wir gewannen, wenn auch nicht hoch, so doch mit 3:0 Toren verdient.
Im Spiel gegen die Engländer hatten wir erheblich mehr Mühe. Dennoch lag uns der Stil entschieden besser. Wir gewannen mit 2:0
Der letzte Hafen an der amerikanischen Küste war wieder New York. Einen Tag später als wir kam die MS *„Breitenstein"* vom Norddeutschen Lloyd. Noch am gleichen Abend fand ein Spiel statt.
Wir gewannen die Seitenwahl und schossen gleich in der ersten Halbzeit, allerdings mit Glück und Wind, drei Tore. Kurz nach dem Seitenwechsel holten die Bremer durch eine unglückliche Rückgabe des Mittelläufers auf 3:1 und dann auf 3:2 auf. Seit diesem Augenblick war unsere Mannschaft nicht wiederzuerkennen. Es wurde gespielt, der Ball lief im wahrsten Sinne des Wortes von Mann zu Mann. So schoß unser Sturm, der heute in blendender Spiellaune war, noch 2 Tore, so daß das Endergebnis 5:2 lautete. *E. Bahlke*

MS „Montan" aktiv in Afrika

Auf unserer ersten Afrikareise vom Januar bis Mai 1963 haben wir am 7. März 1963 in Dar-es-Salaam ein Spiel bestritten, das wie folgt verlief:
Nach knapp 10 Minuten lagen wir mit 0:2 im Rückstand. Torwart Hildebrand, der die beiden Tore verschuldete, wurde gegen den 2-Meter-Mann ausgetauscht. Dieser machte eine etwas bessere Figur. Etwa 5 Minuten später glückte unserem Mittelstürmer der Anschlußtreffer. Bis zur Halbzeit stand es durch ein prächtiges Kopfballtor des fleißigen Niemeyer 2:2. Nach der Halbzeit gingen wir durch den Fummelkönig Quapp mit 3:2 in Führung. Leider schoß der Gegner auch noch ein Tor, womit er unseren Sieg vereitelte. Spielende 3:3.
Am 18. Mai 1963 spielten wir in Rotterdam mit einer fast neuen Mannschaft gegen die Mannschaft von MS *„Ursula Rickmers"* 0:2
Spielverlauf: Wir spielten trotz einiger guter Einzelleistungen schlecht zusammen. Nach etwa 20 Minuten standen wir mit 0:2 im Rückstand. Mit diesem Ergebnis gingen wir in die Halbzeit. Einige gute Chancen konnten leider auch bis zum Schluß nicht mehr ausgenutzt werden. Das Treffen endete verdient mit 0:2 (ein schlechter Start).
Nachdem wir am Vortage 0:2 verloren, wollten wir es hier ganz genau wissen. Das Spiel gegen die MS *„Tazakorte"* von der O.P.D.R. begann um 15.00 Uhr.
Spielverlauf: Obwohl wir in der ersten Halbzeit etwas im Vorteil waren, endete diese mit 0:1. Danach stürmten wir unaufhaltbar das gegnerische Tor und gingen danach durch Quapp und Weber 2:1 in Führung. Nachdem der Gegner ausgeglichen hatte, gingen wir wieder durch Niemeyer und Weber 4:2 in Führung. Niemeyers Ball hielt der sehr gute gegnerische Torwart erst hinter der Linie.
Leider wollten jetzt, statt hinten alles dicht zu machen, alle unsere Spieler Tore schießen. Durch die Führung wurde unsere bis dahin gute Hintermannschaft leichtsinnig. Nur aus diesem Grunde konnte der Gegner bis zum Spielende noch ausgleichen.
Nachdem uns die „Stolzenfels" und ein griechischer Dampfer festgelegte Spiele abgesagt hatten, spielten wir am 13. Juni 1963 in Port Sudan gegen das ostzonale Schiff *„Hiddensee"*. Das Spiel begann nach einem halbstündigen Marsch unter brennender Sonne um 16.30 Uhr.
Spielverlauf: In der ersten Halbzeit spielten wir im Vorteil einige Torchancen heraus. Leider wurde davon nur eine in der 43. Minute durch Niemeyer genutzt. Die zweite Halbzeit spielten wir glatt unterlegen. Dank unserer guten Hintermannschaft gelang es dem Gegner doch erst eine Minute vor Spielende auszugleichen. Das Spiel endete 1:1 (1:0).
Nach einer kurzen Fahrt in einem Mietbus traten wir um 17.00 Uhr auf einem ackerähnlichen Sportplatz gegen den Holländer *„Marnelloyd"* an. Wir spielten am 2. Juli 1963 in Mombasa, wir gewannen mit 3:1.
Spielverlauf: Zum erstenmal gingen wir durch Schulz nach einer Vorlage von Jahns in Führung. Der Anschluß des Gegners ließ nicht lange auf sich warten. So zogen wir mit 1:1 Toren in die Halbzeit. Danach wurde das Spiel zusehends härter, teilweise unfair. Trotzdem gelang es unserem Halblinken nach einem Nachschuß, wieder in Führung zu gehen. Da mit war der Sieg noch nicht gefestigt. Teilweise bedrängten die Holländer unser Tor mit 10 Mann. Es kam zu manchen kritischen Situationen in unserem Strafraum. Einmal rettete unser Mittelläufer auf der Linie. Dadurch sahen wir uns gezwungen, auch die Halbstürmer mit in die Verteidigung zu ziehen. Nach einem Abwehrfehler eines Verteidigers schoß unser Mittelstürmer 5 Minuten vor Schluß mit einem Senkschuß das 3:1.
Am 30. August 1963 spielten wir in Aalborg (Dänemark) gegen die Auswahlmannschaft der Schiffsmakler und Schiffshändler. Wir verloren das Spiel verdient mit 4:0 (2:0) Toren.
Am 21. September 1963 in Rotterdam verloren wir auch gegen die „Marburg" 3:4 (0:3).
Uwe Weber, MS **„Montan"**

*

MS „Senator Possehl" schlägt sich tapfer in Ostasien

Auf unserem 1. Ostasientrip bestritt unsere Bordmannschaft am 23. Juli das 1. Spiel in Chinwangtao. Der Gegner waren die Seeleute des polnischen *MS „Hanoi"*. Leider entsprach der Platz nicht den Bedingungen, die wir bei uns gewohnt sind. Schon in der 1. Halbzeit zeigte es sich, daß die Polen im Fußball gut waren. Trotzdem erlangten wir eine leichte Feldüberlegenheit, die aber nicht genügte, um den Gegner in Rückstand zu bringen. Halbzeitstand 0:0. Im 2. Teil des Spiels schied einer unserer Spieler verletzt aus. Die Polen drängten jetzt energisch. Das 1:0 für die Gäste fiel allerdings aus klarer Abseitsposition. Kurz darauf das 2:0, ein Bombenschuß des polnischen Halbrechten — unhaltbar für unseren Torwart. Das 3:0 war wiederum ein Abseitstor. Der Schiedsrichter hatte nicht gerade seinen besten Tag.
2 Tage später hatten wir auf demselben Platz die Mannschaft des griechischen *TS „Marioita"* zu Gast. Wir hatten aus unseren Fehlern gelernt und konnten nach der 1. Hälfte mit einem beruhigenden 2:0-Vorsprung den Platz verlassen. Auch in der 2. Halbzeit waren wir klar überlegen und noch 2 Tore mußte der griechische Torwart hinnehmen. Endstand 4:0.
Im herrlichen Stadion von Dairen trugen wir am 29. Juli unser nächstes Spiel aus. Gegner war die Bordmannschaft des griechischen *TS „Antares"*. Mit einem 2:1-Vorsprung gingen wir in die Pause. In der 2. Halbzeit spielten die Griechen groß auf und bedrängten unaufhörlich unser Tor. Nur mit viel Glück konnten wir das knappe Ergebnis bis zum Schluß halten. Hiermit danken wir auch der Schiffsleitung, die großes Verständnis und Interesse für unseren Sport an Bord hat. **Kurt Seubert**

Auflösung von Seite 14

"An der Leine halten„:

Waagerecht: Burgtheater, 8. Labe, 9. Rudi, 10. Larve, 11. Tand, 13. Opus, 15. Ei, 17. AP, 18. Avers, 20. Roman, 22. Begnadigung, 24. Ree, 25. Erle, 27. grob, 28. Leine, 29. Taxe, 31. Gier, 33. Miene, 36. Robinsonade.
Senkrecht: 1. Blitzableiter, 2. Rb, 3. Geldern, 4. Hera, 5. Areopag, 6. Iu, 7. Riesengebirge, 12. Arve, 14. Uran, 16. Isar, 17. Arie, 19. Egel, 21. Murr, 23. Delibes, 26. Elemi, 27. gegen, 30. Abo, 32. Eid, 34. in, 35. NO.

Silbenrätsel

1. Bari, 2. Ereignis, 3. Inserat, 4. Georg, 5. Uhu, 6. Tonkunst, 7. Elbrus, 8. Marine, 9. Wartburg, 10. Idee, 11. Nebel, 12. Drachen = Bei gutem Wind ist gut segeln.

„Wird er es schaffen"?

Vorderer Eingang; an der ersten Abzweigung geradeaus weiter, dann in Wegrichtung einmal links und einmal rechts abbiegen.

Vertauschte Herzen

Messe — Miete — Biene — Lampe — Stahl — Kante — Senne — Dosis — Organ — Pfand — Herde — Wange = Seemannsgarn.

Zeichnungen u. Fotos: E. de Jong S. 1, Ingrid Autenrieth S. 2, L. Pabst S. 5, MAN-Werkfoto S. 6, Kamnagel-Werkfoto S. 7, Atlas Werke Aktiengesellschaft S. 7, Hamburg Information S. 8 u. 9, Archiv Seefahrt Verlag GmbH. S. 8 u. 15, Archiv Dinklage S. 10 u. 11, W. Sell S. 10, v. Medvey S. 11, Dr. Pöhnl S. 12, Deike Matern S. 14, D. Smith S. 15.

Drahtseile, Persenninge
Tauwerk, Anker, Ketten
Polytex-Feuerlöschpumpen
175 Jahre
HEINR. WOHLSTADT
Hamburg 11 · Johannisbollwerk 20 · Telefon 31 07 01
Notsignale, Leinenschießgeräte
Schlauchboote
Rettungsinseln

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt
Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition
für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

und für **Überwasseranstrich** innen- und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

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

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

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

Feuerschutz
-Farben, -Lacke, -L-suren, Präparate
RUDOLF HENSEL
(2) Hamburg 26, Süderstraße 235

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

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

Fortschrittliche Reedereien bieten ihren Besatzungen
Unterhaltung, Freude und Bildung durch Leihbücher aller Art.
Anlieferung und Tausch in allen deutschen und holländischen Häfen
durch Büchereidienst Hamburg - Anruf 71 20 49
Referenzen stehen zur Verfügung

NORA
hält was es verspricht

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

Modell BERND
Gr. 26-45
DM 7.75 bis 10.75

Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50
Modell TOM ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 bis 16.75

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

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften: 2800 BREMEN: Heinrich v. d. Aa, Ostertorsteinweg 40/41 u. Korffsdeich 6/7 N, 2850 BREMERHAVEN: Seemannsausrüstung Varogo, Postfach 2203 N, 2190 CUXHAVEN. Walter Glüsing, Helgoländer Straße 7 NR, 2000 HAMBURG: Schuhhaus Schleicher, Dilmar-Koel-Str. 12 NR, 2000 HAMBURG: Artur Busch, Johannisbollwerk 14-15 N, 2400 LÜBECK: Otto Höpfner, Untertrave 70 N
R = Rep.-Möglichk. N = Nachn.-Vers

Modell THEO
Gr. 36-47 DM 8.50 bis 9.50
Modell ÖL-THEO
Gr. 40-46
DM 13.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:
FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM/Bergstraße Nr. 231

DKW billiger
Preise jetzt ab Werk mit Heizung und Belüftungsanlage

DKW Junior de Luxe	4950,—
DKW F 11 Modell 64	5100,—
DKW F 12 Modell 64	5690,—
DKW F 12 Roadster mit Freilauf	7250,—
1000 S Coupé de Luxe	6450,—

J.A. Schlüter Söhne
Ausstellung Hamburg 1
Ballindamm 2-3 • 45 22 51 • Vorführung Hamburg 13
Rentzelstr. 36-48

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

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

Ihr Vorteil:
Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

„Kehrwieder", Zeitschrift für 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 (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.

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