Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Taufrede für einen 8000-Tonner in den Bergen
New Look auf und an der Elbe
Kein Außenhandel ohne Seeschiffahrt
Unsere Wasser- und Schiffahrtsdirektionen
Tierpark an Bord
Auf der Chinesischen Mauer
Zwischenfall im Persischen Golf
Eine Reederei nimmt Stellung zum zukünftigen seemännischen Berufsbild
Sport an Bord

Im „Nähstübchen" auf See

Jahrgang 9 Nr. 7

Juli 1965

Gegr. S·N 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

International
Holzapfel
Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,
Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66

BEISSER GEBRÜDER
(INH. HENRY LANGE)

BEISSER HAMBURG

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Kehrwieder

9. Jahrgang | Juli 1965 | Nr. 7

Am 24. Juni wurde in München von der Gattin des bayerischen Ministerpräsidenten Goppel ein Achttausendtonnenfrachter auf den Namen „Bavaria" getauft. Eine solche Schiffstaufe mit 10 cm Wassertiefe hat es noch nie gegeben. Überzeugender als alle Berichterstattung über die Bemühungen unserer Reeder, unserer Seeschiffahrt im Bewußtsein der Binnenländer zu verankern, mag folgende Taufrede sein. Sie wurde gehalten in München von Consul Thomas Entz-v. Zerssen, Vorsitzender des Fachausschusses Seeverkehr und Mitglied des Präsidiums des Verbandes deutscher Reeder. Sie wurde gehalten bei der Eröffnung der größten Verkehrsausstellung der Welt, der Internationalen Verkehrsausstellung in München, die für Millionen von Besuchern vom 25. Juni—30. Oktober 1965 ihre Pforten an der Isar weit offen hält.

Der Wachoffizier.

Am Peilkompaß:

Taufrede für einen 8000-Tonner in den Bergen

„Der Schiffbau hat sich im letzten Jahrzehnt geradezu revolutionär entwickelt. Heute werden Tankergiganten gebaut, die vor 10 Jahren noch kaum jemand für möglich gehalten hat. Auch die Massengutschiffe sind in diesem Zeitraum um ein Vielfaches größer geworden und die Linienschiffe fast doppelt so schnell wie vor 10 Jahren. Wir sind an Superlativen in der Schiffahrt also einiges gewohnt. Ein 8000 Bruttoregistertonnen großes Seeschiff ist heute ein Schiff von durchschnittlicher Größe und damit an der Küste etwas Alltägliches. Ein 8000 BRT großes Schiff in einer Halle hat es aber meines Wissens noch nicht gegeben. Wir freuen uns, daß wir in München diesen neuen Superlativ demonstrieren können.

Bauherr des vor Ihnen stehenden Schiffes, das heute getauft werden soll, ist der Fachausschuß Seeverkehr, dem der Verband Deutscher Reeder, die Häfen Hamburg und Bremen, das Bundesverkehrsministerium — Abteilung Seeverkehr — die vier Küstenländer, der Verband Deutscher Küstenschiffer und der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe angehören. Die reinen Baukosten des Schiffes belaufen sich auf nahezu 1 Million DM. Ohne die finanzielle Beteiligung von 100 Firmen der deutschen Werftzulieferindustrie und 20 Einzelreedereien wäre dieser Bau nicht möglich gewesen. Das Ausstellungsschiff demonstriert damit zugleich, was für alle Schiffe der deutschen Handelsflotte gilt: An ihrem Bau sind nicht nur die Schiffswerften an der Küste, sondern eine Vielzahl von Firmen aus dem ganzen Bundesgebiet beteiligt.

Das Ausstellungsschiff ist ein Trockenfrachtschiff, d. h. es wäre — wenn es fahren könnte — in erster Linie für den Transport von Stückgütern bestimmt. Das Ausstellungsschiff hat eine Größe von etwa 8000 BRT. Es ist also ein Schiff von jener Größe, wie sie in der deutschen Handelsflotte im Dienst nach Nord- und Südamerika und Ostasien eingesetzt sind. Das Schiff kann nicht schwimmen, denn es ist nicht für den Gütertransport gebaut, sondern soll dafür Hunderttausenden von IVA-Besuchern einen Eindruck von der Bauweise, der technischen Ausstattung und den Funktionen eines typischen Seeschiffes vermitteln. Das Schiff hat deshalb auch alle Einrichtungen eines richtigen seegehenden Schiffes, und ich lade Sie herzlich ein, sich auf einem anschließenden Rundgang alles anzusehen.

Der Kapitän und seine 30 Mann starke Besatzung, die wir von Hamburg und Bremen mit hierher gebracht haben, werden Ihnen gern alle Fragen beantworten. Die Besatzung, die von mehreren deutschen Reedereien gestellt wurde, wird selbstverständlich während der ganzen Dauer der IVA auf dem Schiff sein.

Zu den Schiffen gehören auch die Häfen. Die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen, Emden, Lübeck, Wilhelmshaven, Cuxhaven und Brunsbüttelkoog sind mit schönen Modellen an dieser Gemeinschaftsausstellung vertreten, ebenso mehrere Dienststellen des Bundes, wie das Deutsche Hydrographische Institut, deren Arbeit für die moderne Seeschiffahrt unentbehrlich ist. Ich möchte hier allen Firmen, Verbänden und Behörden, die an dieser Gemeinschaftsausstellung beteiligt sind, aufrichtig für ihre Beteiligung, die dieses große Projekt erst möglich gemacht hat, danken. Ich danke auch allen jenen, die durch ihre Mitarbeit dieses Projekt verwirklichen halfen. Die Tonnage der deutschen Handelsflotte — ohne Küstenschiffahrt und Fischerei — hat in diesem Jahr die 5-Millionen-BRT-

Grenze überschritten. Sie ist damit heute um 25 % größer als vor dem zweiten Weltkrieg.

Zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden auf dem Seewege transportiert. Ohne Seeschiffahrt wäre unsere Außenwirtschaft und damit der Lebensstandard jedes einzelnen von uns gar nicht denkbar.

Im Binnenland ist von dieser volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Handelsflotte und der deutschen Seehäfen zu unserem Leidwesen sehr wenig bekannt.

Der kaiserliche Flottenchef, Großadmiral von Tirpitz, soll einmal gesagt haben, ‚die Deutschen sitzen in den Bergen mit dem Rücken zum Meer'. Wenn dieser Ausspruch stimmt, und ich glaube, er enthält ein Körnchen Wahrheit, so macht die deutsche Seeschiffahrt mit ihrer augenfälligen Beteiligung an der IVA das einzig Richtige: sie geht — man verzeihe mir die überzogene Formulierung — ebenfalls in die Berge, um sich in der Landeshauptstadt des küstenfernsten Bundeslandes der Öffentlichkeit demonstrativ vor Augen zu führen. Aus dem gleichen Grund wird auch am 19. und 20. Juli 1965 hier in München der Deutsche Reedertag 1965 stattfinden.

Frau Goppel, die Gattin des Herrn Ministerpräsidenten hat sich freundlicherweise bereit erklärt, das Schiff auf den Namen „Bavaria" zu taufen. Den Stapellauf des Schiffes müssen Sie sich leider nur vorstellen. Es wird Ihnen leichter fallen, wenn ich Ihnen sage, daß in diesen Minuten in Hamburg Hochwasser ist, das für einen Stapellauf Voraussetzung ist. Sie sehen, wir haben an alles gedacht."

POLITIK UNTER DER LUPE

Erhard—Johnson . . . . De Gaule—Erhard . . . . Krag—Erhard
Tito—Ulbricht . . . . Aus Vietnam viel Neues . . . . Explosiv

Im Juni hatte sie das Reisefieber gepackt, die Politiker. Unser Bundeskanzler eröffnete den Reigen mit einem (Atlantic)-Familienbesuch in Washington. Dann erschien De Gaulle am Rhein. Tieto tauschte in Ostberlin den Wagenkuß mit Genossen Ulbricht und schließlich besuchte uns Ministerpräsident Jens Krag aus unserem nördlichen Nachbarland Dänemark. Die Welt ist seit Hitler und Stalin so klein geworden, daß alle Völker Nachbarn geworden sind. Sie können sich jeder Zeit fernmündlich sprechen, per Television sehen und per Yet in wenigen Stunden besuchen. Isolation läuft nicht mehr.

Erhard—Johnson

Diese Reise unseres Bundeskanzlers zum amerikanischen Präsidenten kurz vor de Gaulle's Besuch in Bonn beleuchtet Bonns Knallbonbon-Situation zwischen Washington und Paris, zwischen der atlantischen Völkerfamilie und einem Europe der Vaterländer unter der Trikolore. Erhard hat sich selbst als Mann des Ausgleichs bezeichnet und das ist er auch. So nimmt das Ergebnis dieser Washington-Gespräche auch nicht Wunder: Nicht nur Routine-Konsultationen Bonn—Paris, sondern auch Routine-Konsultationen Bonn—Washington. Erhard widerlegte: Meines Gegners Feinde sind meine Gegner. Erhard bewies: Nichts kann mich daran hindern zweier Kontrahenten Freund zu sein. Es geht auch gar nicht anders in unserer Nachkriegssituation zwischen den USA und Frankreich.

Wir haben zwei Weltkriege verloren und damit die Freiheit von unseren Großmachtsträumen gewonnen. Die USA sind aus dem zweiten Weltkrieg als die führende Macht der westlichen Welt hervorgegangen. Sie haben keine Zeit zum träumen, sie müssen Verantwortung tragen, Verantwortung für die Freiheit der westlichen und Verantwortung für den Frieden aller Völker. Das Trauma Frankreichs ist, daß es in beiden Weltkriegen seinen Verbündeten zu verdanken hat, daß es schließlich auf der Gewinnerseite war. Insofern hat es mehr Vergangenheit zu bewältigen als wir.

De Gaulle—Erhard

Das pekäre dieser Situation warf natürlich seine Schatten auf de Gaulle's Besuch in Bonn voraus. Die beiden Staatsmänner der beiden befreundeten Nachbarvölker wußten zwar wohl, daß sie sich gegenseitig mit Vorwürfen überhäufen konnten. Weise verzichteten sie jedoch darauf. Man rettete sich ins Naheliegende: Zollunion, gemeinsame Handels- und Energiepolitik, Militär-, Finanz- und Agrarfragen. Wie es in der europäischen Ferne auch aussehen mag, eines wissen de Gaulle und Erhard: Es wird weder ein souveränes Europa noch ein Europa souveräner Vaterländer geben ohne Wiedervereinigung Deutschlands und auch nicht ohne die Freundschaft Frankreich Deutschland. Sicherlich hat das vorangegangene Treffen Johnson—Erhard seine Wirkung nicht verfehlt. De Gaulle ist ein Mann, der sein großfranzösisches Ideal realpolitisch, pragmatisch und opportunistisch verfolgt. Und er erkennt seine Grenzen. Auch in seinem Konflikt mit Amerika, mit England, mit der EWG und der Bundesrepublik. De Gaulle hat „Jaein" gesagt zu Erhards Wunsch auf eine Gipfelkonferenz der EWG-Staaten und de Gaulle hat, was seine Agrarfinanzierung auf deutsche Kosten betrifft, die bloße Willensäußerung Erhards mit einer festen Vereinbarung verwechselt. Selten ist an dem Ergebnis einer Konferenz so viel herumgedeutelt worden, wie an diesem.

Krag—Erhard

Die Freundschaftsvisite des dänischen Ministerpräsidenten erfüllt uns Deutsche mit ganz besonderer Genugtuung. Ist sie doch ein Vertrauensbeweis eines jener kleinen Nachbarn, denen wir alles andere als Vertrauen eingeflößt hatten. Daß Krag als „gebürtiger" Wirtschaftspolitiker an unserer Bundesrepublik als Absatzgebiet für die intensive dänische Landwirtschaft gelegen sein muß, wird wohl von niemanden mißgedeutet werden. Krag versuchte auch einige Pflöcke für seinen Freihandelsverband in die EWG einzuschlagen. Auch Dänemark blieb ausgeschlossen, weil de Gaulle England den Beitritt verwehrte. Da das nicht allein Kopenhagen und Bonn betrifft, konnte Erhard nur das Versprechen abgeben, daß man im Rahmen des Möglichen auf Dänemark Rücksicht nehmen wolle. Ein Versprechen, an dessen Erfüllung das neugewonnene Vertrauen hängt.

Unser schönes Deutschland

Zur Urlaubszeit im Schwarzwald

Tito—Ulbricht

Sie drückten Bruderküsse dorthin, wohin sie vorher heftige Ohrfeigen gelandet hatten: Der erste abtrünnige Kommunist Tito und der letzte Stalinist Ulbricht. Das soll ihre Charakter-Angelegenheit bleiben. Nicht aber ihre Sache allein ist es, wer Nutznießer und Geschädigter dieses Bruderkusses der feindlichen Brüder ist. Auf der Gewinnerseite steht vor allem Moskau. Einmal weil Tito als Gast Ulbrichts der sowjetisch betriebenen Festigung des roten Staatsgebildes auf deutschem Boden neuem Rückhalt nach Westen gibt und zum anderen, weil es sich gut für Moskau macht, Peking zu demonstrieren, wie gut sich gerade Jugoslawien mit dem Treuesten aller Satelliten verträgt. Doch auch Pankow erhielt massivere Deckung durch den jugoslawischen Marschall.

Geschädigt ist zunächst die Bundesrepublik, denn auf Tito sehen die blockfreien Staaten Asiens und Afrikas. Der Bruderkuß mit Ulbricht heißt für sie: Deutschland ist Pankow. Doch darin liegt nun auch der Nachteil für Tito. Schon einmal hat Bonn die diplomatischen Beziehungen zu Belgrad abgebrochen, weil es solche Beziehungen zu Pankow aufnahm. Daß die Pflege seiner Bonn-Kontakte besser für Tito ist, als ihre Torpedierung, dürfte der politischen Klugheit des Marschalls nicht entgangen sein.

Aus Vietnam viel Neues

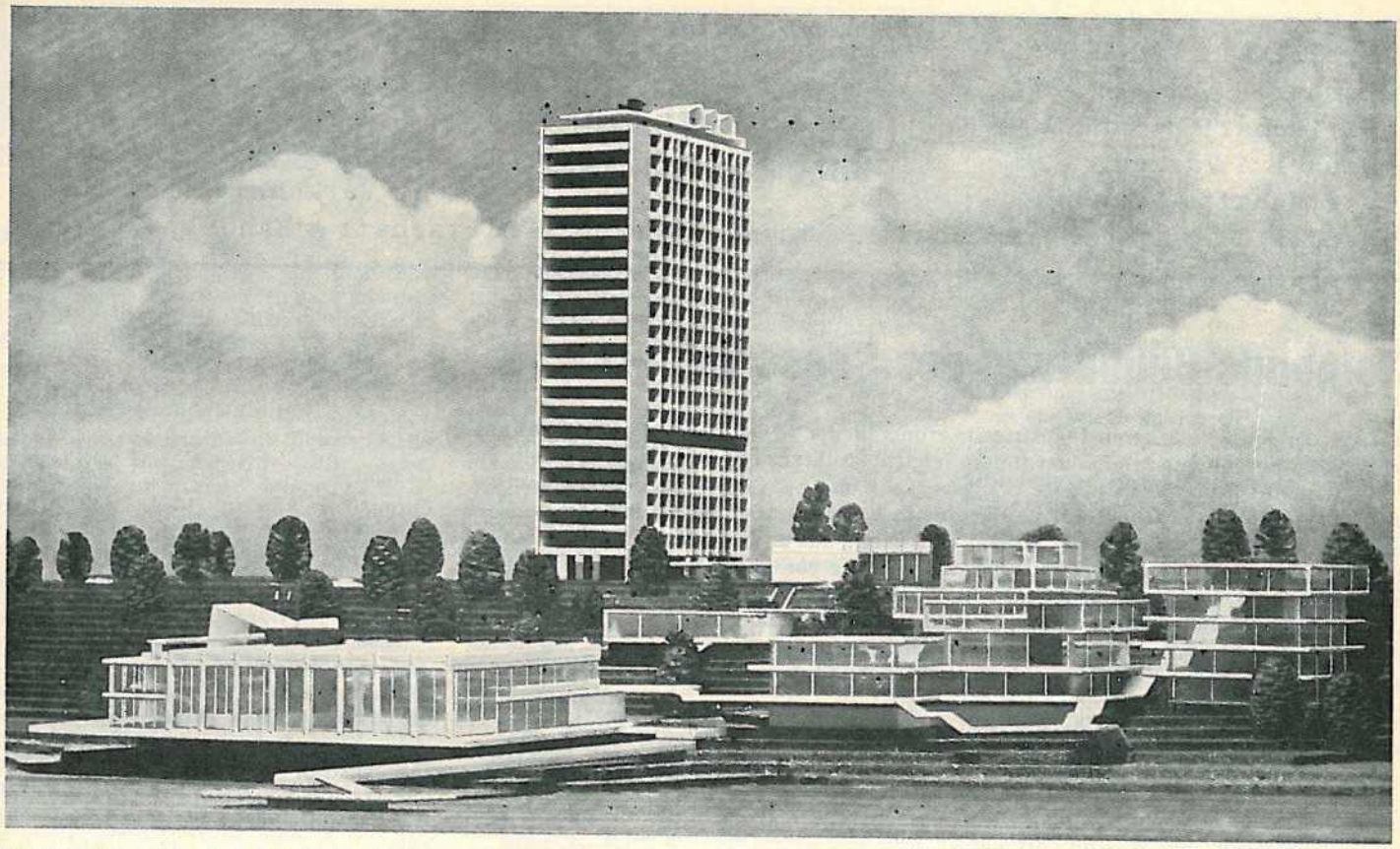
Aber nichts Gutes. Der Konflikt erreichte am 24. Juni einen neuen Höhepunkt.

Der Kriegszustand in Südvietnam wurde ausgerufen und die diplomatischen Beziehungen zu Paris demonstrativ abgebrochen. Damit zeigt die wieder mal neue Militärregierung in Saigon, daß sie entschlossen ist, aufs Ganze zu gehen. Und auch Moskau und Peking gehen nun in Vietnam gemeinsam auf harten Kurs gegen die amerikanischen „Aggressoren". Und aus Washington verlautete, keine Macht der Welt könne sie aus Vietnam vertreiben. Sollte es doch zum Kampf Gelb gegen Weiß kommen oder rettet vorher der Konferenztisch?

Explosiv

In Algier ist es explosiv geworden. Da sollte die Dritte Macht tagen, eine Gipfelkonferenz der Blockfreien. Diese verfolgen das hehre Ziel, die Welt auf friedfertige Weise zu verbessern. Doch kurz vorher entriß der Verteidigungsminister Oberst Bonmedienne Ben Bella die Macht. Unter dessen einflußreichen Protektorat wollten die sechzig Blockfreien tagen. Doch die Machtübernahme durch den Obersten erwies sich durchaus nicht als Tatsache, mit der sich die Algerier abfanden. Sie waren nur das Signal zur Entfesserung des Machtkampfes. Nackte militärische Gewalt, die der Oberst immer schon fest in Händen hielt, stand gegen die Macht der Beliebtheit Ben Bellas. Da zu befürchten war, daß bei der Konferenz die Unruhen in das Stadium der Explosion treten würden, haben beispielsweise Nasser und Sukarno abgesagt. Noch ein anderer Kampf entbrannte. Algier wurde zur Arena des Ringens um roten Einfluß. Peking griff sofort zu, erkannte die neue Regierung unverzüglich an und sicherte weitgehende Unterstützung zu. Moskau blieb zunächst grollend „Gewehr bei Fuß".

—hs—



Am Wedeler Hochufer soll bereits im Frühjahr 1966 mit dem Bau eines internationalen Wirtschafts- und Kulturzentrums begonnen werden, das die Bezeichnung „europoint" erhalten wird. Wie mitgeteilt wurde, hat der Bebauungsplan für das 30 Mill.-DM-Projekt bereits Gesetzeskraft, wobei die Detailplanungen weit fortgeschritten sind und die Ausschreibungen der Bauarbeiten für das Zentrum im Herbst erfolgen sollen. Mittelpunkt wird ein 18stöckiger Hotelhochbau sein mit Restaurant, 5 Ausstellungspavillons und Konferenztrakt. Als Bauherr ist Dipl.-Kfm. Kurt Ladendorff, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, Hamburg, sowie Architekt BDA Dipl.-Ing. Gerd Pempelfort genannt.

Die Idee „europoint" entstand bereits 1956. Ausschlaggebend war die Überlegung, eine permanente Messe zu schaffen, auf der sich Menschen begegnen können, ohne unter Zeitdruck zu stehen, Menschen, die Handel treiben und denen Deutschland als Markt interessant ist.

Für sie bietet „europoint" folgende Möglichkeiten: 1. Das Vorführen nationaler Spitzenerzeugnisse; 2. Den ständigen Kontakt mit deutschen Einkäufern; 3. Die Gelegenheit, Absatzmöglichkeiten bestimmter Erzeugnisse beim deutschen Konsumenten zu testen; „europoint soll keine der herkömmlichen Messen ersetzen, sondern sie ergänzen. Exportintensive Industriestaaten wissen seit langem, daß kurzfristige Ausstellungstermine nicht ausreichen, um den Kontakt zwischen dem Käufer zu vertiefen. Darüber hinaus verlangt der Konsument für viele Waren ein ständiges Schaufenster. Diese Erkenntnis — für deutsche Verhältnisse umgesetzt — ist „europoint".

Die nächste Überlegung ergab sich aus dem eben Gesagten. Jeder Handelsaustausch fördert das Interesse für ein besseres Kennenlernen und Verstehen von Menschen unterschiedlicher Nationalität. Deshalb bietet „europoint" die Räume für Kunstausstellungen, für folkloristische Darbietungen, für einen Kulturaustausch im weitesten Sinne also.

Das „europoint"-Restaurant wird die Möglichkeit bieten, mit sechs voneinander unabhängig arbeitenden Küchen eine Weltspeisekarte anzubieten. Es soll wie ein Amphitheater angelegt werden, um von jedem Platz aus einen freien Blick über die Elbe zu ermöglichen. Selbstverständlichkeiten sind Räume, die sich vergrößern oder verkleinern lassen und die Möglichkeit geben, das Restaurant in einen Nachtklub zu verwandeln. Angeschlossen wird eine erstklassige Herrenbar und auf den vorgelagerten Terrassen wird während der Sommermonate im Freien serviert. Das Restaurant wird auf dem Fundament des auf der gleichen Stelle jetzt noch stehenden Getreidespeichers errichtet. Zur weiteren Einrichtung gehören: Kunsteisbahn, Minogolfanlage, 20 Bowlingbahnen, Kindertagesheim, Garten mit ständiger Gartenverkaufsschau.

Eine besondere Attraktion dürfte eine der geplanten Verkehrsverbindungen sein. Mit einem Tragflügelboot, das von einer hierfür gegründeten Partenreederei betrieben werden soll, wird es möglich sein, von den Landungsbrücken aus in 15 Minuten „europoint" zu erreichen. Außer auf der Straße, mit der S-Bahn und dem Schnellbus, will auch die Hadag einen Liniendienst zu dem eigens hierfür geplanten Anleger in Wedel errichten.

Die „europoint" Verwaltung und Warenhandel GmbH., stellte im Hamburger Hafen das Tragflügelboot „Cyra" vor, um es für den Dienst zwischen St. Pauli Landungsbrücken und dem geplanten europoint-Komplex in Schulau zu erproben. Es handelt sich dabei um ein Boot vom Typ „Aquastroll", das von der Aquavion Holland N.V. in Papendrecht, einem Tochterunternehmen der International Aquavion (G. B.) Ltd., London, gebaut und seinerzeit unter dem Namen „Shadowfax" in Fahrt gesetzt wurde. Es kann bei 12,16 m Länge und 5,66 m Breite 40 Fahrgäste befördern, während außerdem 2 bis 3 Besatzungsangehörige in dem vorderen Fahrstand Platz finden. Der Antrieb erfolgt durch zwei Boeing-Gasturbinen, die durch normales Gasöl getrieben werden und je 270 PS leisten. Hiermit wird eine Geschwindigkeit bis zu 32 kn bzw. 60 km pro Stunde erreicht. Dieses Boot kostet £ 75 000 (DM 825 000) und legt die Strecke St. Pauli Landungsbrücken — Schulau in 25 Minuten zurück. Inzwischen sind per Huckepack mit MS „Trautenfels" zwei weitere Tragflügelboote von Sizilien auf der Elbe eingetroffen. Europoint-Verwaltung und HADAG sind sich einig geworden über den gemeinsam zu betreibenden Dienst. Für DM 4,— kann man auf und über der Elbe „flitzen".

Wie die Probefahrt zeigte, reagierte das Boot auch auf die geringsten Wasserbewegungen, d. h. es waren Erschütterungen zu spüren, wie in einem Omnibus auf schlechter Straße. Wenn auch unruhige See oder durch Barkassen und Fährschiffe aufgewühltes Fahrwasser wie im Hamburger Hafen dem Boot selbst sicher keine Schwierigkeiten machen, dürfte der Fahrgast die Bewegungen des Tragflügelbootes wohl kaum als angenehm empfinden, wenn auch die bequemen Einzel-Polstersitze manche Erschütterungen aufnehmen. Vor allen Dingen für eine längere Fahrt, vielleicht nach Brunsbüttel oder Cuxhaven, müßte noch eine bessere Geräuschdämpfung der Turbinen erfolgen, was aber sicher ohne weiteres möglich sein dürfte.

new look auf und an der elbe

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi **Kein Außenhandel** aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – **ohne Seeschiffahrt** Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Steigende Bedeutung der Seeschiffahrt

Im Zuge der immer stärkeren Industriealisierung in der Welt, durch die Umschichtung der Rohstoff-Bezüge und infolge der tiefgreifenden Strukturveränderungen innerhalb der Weltwirtschaft ist der internationale Warenverkehr im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich angestiegen. Im Jahre 1937 hat sich der seewärtige Welthandel lediglich auf 490 Millionen Tonnen belaufen. Heute rechnet man damit, daß er die Milliardengrenze bereits seit längerer Zeit hinter sich gelassen hat. Da nach wie vor ein großer Teil dieses Warenaustausches über See befördert werden muß, war es natürlich, daß das Ansteigen der internationalen Arbeitsteilung auch zu einer steigenden Bedeutung der Seeschiffahrt führte. Nur die Seeschiffahrt erfüllt nämlich alle die Voraussetzungen, die der internationale Güteraustausch und die weltweite internationale Arbeitsteilung heute erfordern.

Träger des gesamten überseeischen Güteraustausches

Ebenso wie die heutige Weltwirtschaft ohne das Vorhandensein der Seeschiffahrt nicht denkbar wäre, ist auch die deutsche Volkswirtschaft auf eine leistungsfähige Handelsflotte angewiesen. Dies um so mehr, als die deutsche Wirtschaft viel stärker als vor dem Kriege in der internationalen Arbeitsteilung verankert ist. Für die deutsche Wirtschaft ist die deutsche Handelsflotte in verschiedenen Hinsicht von erheblicher Bedeutung. Da die deutsche Industrie einen großen Teil ihrer Rohstoffe aus überseeischen Gebieten importieren muß, ist die Seeschiffahrt in erster Linie Träger des gesamten Güteraustausches zwischen der Bundesrepublik und den Rohstoffexportländern. Die Bedeutung, die der deutschen Handelsflotte in diesem Zusammenhang zukommt, wird häufig unterschätzt. Sie macht sich in der Tat eigentlich erst dann bemerkbar, wenn in Krisen- und Notzeiten ernsthafte Behinderungen des internationalen Güterverkehrs eintreten. Es sei nur an die Korea- oder an die Suez-Krise erinnert, als in der Weltwirtschaft tatsächlich erheblicher Tonnagemangel vorlag und die Versorgung unserer Wirtschaft mit Rohstoffen und Fertigprodukten in verschiedener Beziehung in Frage gestellt war.

Auf das rationellste Transportangebot kommt es an

In ihrem Dienst für die deutsche Wirtschaft beschränken sich die deutschen Reeder jedoch nicht nur darauf, dem Außenhandel Schiffsraum zur Verfügung zu stellen. Sie bemühen sich überdies, den Schiffsbestand durch den Einbau hochwertiger Maschinen und technischer Geräte, durch die Erschließung neuer Verladungsmethoden und durch andere Maßnahmen ständig zu verbessern, um den Transport so rationell wie irgend möglich durchzuführen. Das gilt ebenso für die Liniendienste wie für die Transporte auf Schiffen, die in der weltweiten Tramp- und Massengutfahrt eingesetzt sind.

Wenn es keine deutsche Handelsflotte gäbe

Sehr wichtig für die deutsche Außenwirtschaft ist auch, daß die deutschen Reeder nach dem Abschluß des Wiederaufbaus unserer Handelsflotte in den internationalen Schiffahrtskonferenzen wieder Sitz und Stimme haben. Nur eine starke und mit allem Rückhalt ausgestattete deutsche Vertretung in diesen Gremien ist in der Lage, auf die Entscheidungen der Schiffahrtskonferenzen Einfluß zu nehmen und die Interessen des deutschen Außenhandels zu vertreten.

Wie keinen zweiten Wirtschaftszweig kennzeichnet die Seeschiffahrt die Abhängigkeit vom Welthandel und von der internationalen Entwicklung im Schiffahrtsgeschäft schlechthin. Die vielfältigen Beziehungen zwischen dem Außenhandel und der Seeschiffahrt werden dann deutlich, wenn man sich einmal die Bedeutung der deutschen Seeschiffahrt für die deutsche Zahlungsbilanz vor Augen führt. Die Einnahmen und Ausgaben der Seeschiffahrt stellen neben dem Reiseverkehr die größte Position innerhalb der Dienstleistungsbilanz dar. Würde man annehmen, daß es keine deutsche Handelsflotte gäbe, so würden die von der deutschen Seeschiffahrt erzielten Einnahmen ausländischen Flaggen zufließen mit dem Ergebnis, daß sich eine erhebliche Verschlechterung unserer Zahlungsbilanz ergeben würde.

Wie sehr die deutsche Seeschiffahrt zahlungsbilanzwirksam ist, möge nur durch folgende Angaben unterstrichen werden: Im Jahre 1963 betrug der Aktivsaldo der deutschen Zahlungsbilanz 0,881 Milliarden DM. Wäre eine deutsche Handelsflotte nicht vorhanden gewesen, hätte die deutsche Zahlungsbilanz einen Passivsaldo in Höhe von 3,257 Milliarden DM ausweisen müssen.

Deutsche und ausländische Einnahmen

Die deutsche Seefrachtenbilanz, die die Deviseneinnahmen für Seetransporte den Ausgaben für Seetransportleistungen der ausländischen Flagge gegenüberstellt, läßt in ihrer geographischen Gliederung erkennen, mit welchen Teilen der Welt unsere Seeschiffahrt in enger wirtschaftlicher Beziehung steht:

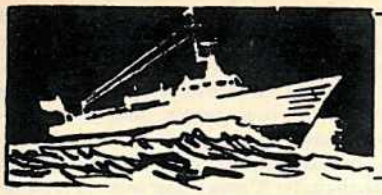
Seefrachtenbilanz 1963

Ländergruppe	Einnahmen	Ausgaben	Saldo
Gesamt	2069	2697	— 628
Europäische Länder (ohne Ostblock)	1064	1502	— 438
EWG-Länder	468	486	— 18
EFTA-Länder	519	932	— 413
übrige europäische Länder	77	84	— 7
Außereuropäische Industrieländer	515	736	— 221
Ostblock	67	102	— 35
Entwicklungsländer	466	394	+ 66
Europäische OECD-Länder	1030	1446	— 416
Großbritannien	285	646	— 361
USA	384	665	— 281

Diese Bilanz zeigt, daß über die Hälfte der Deviseneinnahmen der deutschen Seeschiffahrt aus dem europäischen Raum stammt. Diese Devisen wurden nahezu zu gleichen Teilen in EWG- und EFTA-Ländern eingenommen. Damit ist die Tatsache bestätigt, daß die deutsche Handelsflotte zum überwiegenden Teil für europäische Auftraggeber tätig gewesen ist. Interessant ist auch die Feststellung, daß der einzige positive Regionalsaldo der Seefrachtenbilanz gegenüber den Entwicklungsländern erzielt worden ist. Diese Feststellung bedeutet, daß die deutsche Seeschiffahrt im Leistungsaustausch mit allen übrigen Ländern und Ländergruppen weniger an Frachten eingenommen hat als von deutschen Verladern an ausländische Reedereien gezahlt worden ist. Auch für die Ausgabenseite der Seefrachtenbilanz gilt die Feststellung, daß mehr als die Hälfte aller Devisenausgaben deutscher Verlader für Seetransporte im Jahre 1963 an europäische Reedereien gezahlt worden ist. Reedereien aus außereuropäischen Industriestaaten waren an den Devisenausgaben der deutschen Wirtschaft nur in geringem Ausmaß beteiligt.

Große wirtschafliche Ausstrahlung

Außer ihrer Funktion für den Außenhandel steht die deutsche Handelsflotte auch in anderer Beziehung mit den verschiedenen Wirtschaftszweigen in engem Zusammenhang. Durch die Vergebung von Aufträgen an Werften und deren Zulieferer trägt die deutsche Seeschiffahrt in einem großen Ausmaß zur Beschäftigung der binnenländischen Wirtschaftszweige bei. Da an Bord der deutschen Schiffe keineswegs nur spezifische Schiffsausrüstungsgegenstände benötigt werden, hat die deutsche Handelsflotte insofern eine wesentlich größere wirtschaftliche Ausstrahlung als in weiten Kreisen der Öffentlichkeit häufig angenommen wird.



Flottenumschau

Bundesmarine

Die Marinefliegergeschwader, die Bestandteil der Bundesmarine sind, werden nach und nach umgerüstet auf moderne Flugzeugtypen. Es handelt sich um den Starfighter F-104 G, die Breguet Atlantic und größere Hubschrauber für die Uboots-Abwehr. Es gibt fünf Marinefliegergeschwader, die dem Kommando der Marineflieger und damit dem Flottenchef der Bundesmarine unterstehen. In vielen kleinen und mittelgroßen Marinen verfügt heute ein Flottenchef über einen „air arm".

Ein auf den Starfighter umgerüstetes Marinefliegergeschwader liegt in Jagel bei Schleswig. Die „Seahawk" in diesem Geschwader kommen außer Dienst. Das zweite Geschwader in Eggebek im Raum Schleswig wird anschließend auf die F-104 G umgerüstet. Ein weiteres Marinefliegergeschwader, das in Nordholz bei Cuxhaven liegt, wird in der zweiten Jahreshälfte Zug um Zug die alten „Gannet" abgeben und dafür das französische Flugzeug vom Typ „Breguet Atlantic" übernehmen, das vorwiegend für die Uboot-Jagd konstruiert wurde. Das vierte Geschwader ist noch in der Aufstellung begriffen. Es wird später vorwiegend Hubschrauber für den Minenräumdienst und die Ubootsjagd aufweisen. Das weitere Geschwader mit Hauptsitz in Kiel-Holtenau ist ein Seenot- und Verbindungsdienstgeschwader, ausgerüstet mit der „Albatros" und mehreren Hubschraubern. Außenstellen des Seenotgeschwaders sind in Borkum, Husum und Nordholz. Die Männer dieses Geschwaders haben bereits viele Menschen aus Seenot und Eisnot gerettet oder Kranke von Inseln oder aus Dörfern in große Krankenhäuser geflogen. Der Geschwaderkommandeur arbeitet eng zusammen mit den Küstenfunkstellen und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Starke konzentration von Kriegsschiffen

Die Marine der UdSSR in Fernost ist stark, wenn auch keine Flugzeugträger vorhanden sind. Sie wird auf etwa sechs Kreuzer, 60 bis 70 Zerstörer und Fregatten, 120 Uboote und mehrere Hundert Kleinkampfschiffe wie Schnellboote, Minensucher, Landungsboote geschätzt. Darunter werden moderne Schiffe sein, denn die Sowjetmarine hat eine Anzahl von Zerstörern, Schnellbooten und Ubooten mit Raketen ausgestattet. Haupthafen ist Wladiwostok, daneben gibt es 6 bis 8 weitere Stützpunkte. Vermutlich werden auch starke Marinefliegerverbände vorhanden sein.

Die genannten Flotten in Südostasien und im Fernen Osten sind unterschiedlicher Art. Einige Staaten haben Küstenvorfeldmarinen, die vorwiegend aus älteren Fahrzeugen bestehen. Mächtige und hochseefähige Verbände werden in diesem Teil des Pazifiks und seinen Randgebieten von der UdSSR, den USA (7. Flotte), Großbritannien und Australien unterhalten. Die Marinen von Japan, der Volksrepublik China und Indonesien kann man wohl als mittelkräftig ansehen, obwohl sie sehr unterschiedlicher Struktur sind.

Obwohl sich die Betrachtung dieses Raumes über rund sechzig Breitengrade erstreckt — von 10 Grad Süd bis etwa 50 Grad Nord — kann man feststellen, daß eine starke Konzentration von Kriegsschiffen aller Art vorliegt, gemessen an der Zeit vor 30 Jahren. Das entspricht der allgemeinen Entwicklung, daß große Staaten jetzt Flottenverbände unterhalten, die längere Zeit in See bleiben und überall auf den Ozeanen und ihren Nebenmeeren auftauchen können, und daß kleinere Staaten, die bisher auf Kriegsschiffe verzichteten, sich eine Küstenschutzmarine oder Vorfeldstreitkräfte angeschafft haben. So hat sich auf der Welt in den letzten fünfzig Jahren die Zahl der Staaten, die eine Marine besitzen, verdreifacht. Rund neunzig Länder haben Kriegsschiffe im Dienst.

*

gehört gesehen festgehalten

Um ihr Leben

schwammen sechs Ostdeutsche, nachdem sie im Fehmarnbelt vom ostdeutschen Urlauberschiff „Fritz Heckert" über Bord gesprungen waren. Die jagenden Rettungsboote der „Fritz Heckert" konnten von Fahrzeugen der Bundesmarine und des Bundesgrenzschutzes abgedrängt werden, so daß alle Flüchtlinge in Sicherheit gebracht werden konnten. Rettungsboote als Menschenjäger und Kriegsschiffe als Retter!

300 Meter in die Freiheit

ist ein neunzehnjähriges Mädchen im Rostocker Hafen geschwommen. Hilfsbereite Matrosen zogen sie auf ihren liberianischen Frachter „Bodoro". Damit schwamm sie weiter, bis nach Spanien, wo sie um Aufenthaltsgenehmigung bat.

Von Fischern gerettet

wurde der 23jährige K. D. Mehlfeld aus Hamburg in der Straße von Messina, nachdem das gebastelte Floß des Abenteurers auseinandergebrochen war. Bis zur Südspitze Italiens war der unternehmungslustige Mann per Anhalter getrampt.

Volksaktien für Superliner?

Der geringste Betrag, der aus Passagierkreisen zugesagten Zeichnungen für geplante Volksaktien zur Finanzierung des Baues eines Hamburger Passagierschiffes liegt bei 100 000 DM. Bei 200 Passagieren fragte die Hamburg-Atlantik-Linie an und zwei Drittel sagten zu. Benötigt werden für den geplanten 20 000-Tonner 80—85 Millionen. Eine originelle und sicherlich nicht unzeitgemäße Idee, einen Neubau zu realisieren.

Vier Orden verliehen und zwei zurückerhalten

hat Königin Elisabeth. Dekoriert wurden die Beatles, empört auf ihre Auszeichnung verzichtet haben deshalb zwei alte britische Ordensträger.

Fernschreiber an Bord

haben bald zahlreiche norwegische Schiffe, nachdem Versuche zur Zufriedenheit der Reeder ausgefallen sind.

Wegen Trunkenheit der Besatzung

auf Strand gesetzt haben Berliner Passagiere das Ausflugsschiff „Kehrwieder" während einer Fahrt über die Berliner Seen.

Millionen in einer Flaschenpost

trieben in Form eines Testaments bei Los Angeles an den Strand. Der Finder, ein spazierengehender Handelsvertreter, trat das Erbe an: achthunderttausend DM in bar und die Besitzrechte für mehrere Grundstücke.

Als Rauschgiftschmuggler

ist ein 27jähriger amerikanischer Passagier mit 89 gefüllten Kapseln eines mexikanischen Rauschgiftes vom Emder Zoll gefaßt worden, nachdem der Kapitän der „Mülheim-Ruhr" diesen verdächtigen Fahrgast gemeldet hatte.

Erkennungsmarken mit Blutgruppen

sollen in Zukunft alle Kinder bis zwölf Jahre erhalten, um in einem zukünftigen Verteidigungsfalle das Elend der Suchkinder zu verhüten.

Im Wasser „weht"

die südafrikanische Flagge, und zwar auf einem fast fünftausend Meter hohen Berg unter dem Meeresspiegel, den Forscher vor drei Jahren im Südatlantik entdeckten. Südafrikanische Wissenschaftler erkannten auf dem nur 22 Meter unter dem Wasserspiegel befindlichen Gipfel eine Fundgrube für die Erforschung von Fauna und Flora sowie des Meeresbodens bzw. Berggipfels. Froschmänner stellten als erstes die südafrikanische Flagge auf diesem Gipfel auf.

Gute Nachricht für Schiffbrüchige und Astronauten

In Kalifornien haben 15 Menschen fünf Monate lang ausschließlich von Chemikalien gelebt, und zwar ohne geringste Gesundheitsstörungen.

Für Vergeßliche

gibt es jetzt ein elektronisches Notizbuch. Es ist eine Art Mini-Tonbandgerät, das Platz in jeder Hosentasche findet. Start und Einfädeln des Tonbandes ist weitgehend automatisiert.

Drei Meter große Menschen

können mit Kolchizin, einem altbekannten Pflanzengift der Herbstzeitlose, ohne Schwierigkeiten gezüchtet werden, behaupteten Wissenschaftler der schwedischen Universität Lund.

350 Sowjettouristen

kamen zum ersten Mal nach dem Krieg mit einem sowjetischer Musikdampfer, der „Baschkiria" (5000 BRT), nach Cuxhaven.

Am schnellsten wächst

Kubas Handelsflotte. Z. Z. sind es bereits 26 Handelsschiffe, das größte davon hat 12 284 BRT.

Unsere Wasser- und Schiffahrts-direktionen

Von Heinrich Schopper

Nicht ohne Grund ist hier der achtzig Jahre alte Leuchtturmveteran „Rotersand" so groß abgebildet. Obwohl er, jetzt unbemannt, mit seinem rotweißen Quermarkensektor gewissermaßen nur noch sein Gnadenbrot als Seezeichen verdient. Obwohl er durch den Leuchtturmneubau „Alte Weser" praktisch ersetzt ist. Dieser „Rotersand" ist Leuchtturm schlechthin. Wenn irgendwo einer an der Küste oder im Binnenland sich einen Leuchtturm vorstellt, dann hat er das Bild vom alten Rotersand vor Augen. Dieser Leuchtturm ist Wahrzeichen für unsere Nordseeküste, Symbol für Seefahrtssicherheit. Ein langes Menschenalter lang tat er treu und zuverlässig seinen Dienst in der Wesermündung. Er tat ihn im Auftrage und unter der Verwaltung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen.

Das erste Seezeichen des Weserschiffahrtsweges war der Ochsenturm bei Imsum, ein Kirchturm. Bereits im Jahre 1218 wurde er als Tagesmarke urkundlich erwähnt. Von Bremen selbst haben wir erste Kunde schon 436 Jahre früher. Im Jahre 782 war Bremen Bischoffssitz. Doch dieser Bischoffssitz lag in der Nähe des Meeres an einem gutschiffbaren Fluß, nach See zu und auch ins Hinterland. Diesem Umstand verdankt Bremen bis zum heutigen Tage, daß es als blühende Handelsstadt gedeiht. Heute noch Freie Hansestadt ist Bremen selbständiges Bundesland und besitzt den zweitgrößten Seehafen Deutschlands.

Auch Bremen lebt von seiner Seewasserstraße. Die Weser ist Lebensader und Schicksalsstrom Bremens.

Ein Blick in die Geschichte lehrt, daß es ein hartumkämpfter Strom war. Nicht nur gegen die Natur mußte er verteidigt werden, sondern auch gegen Landesherrn und Stammeshäuptlinge, gegen Nachbarländer, Seeräuber und Freibeuter, ja sogar gegen den eigenen Erzbischof, — oft genug mit Waffengewalt und Kriegsschiffen.

1410 kann man als das Jahr bezeichnen, an dem mit einem Friedensvertrag mit feindseligen Küstenstämmen die Geschichte des Rotersandleuchtturms beginnt und damit die der heutigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen. In diesem Jahre erwarb Bremen das Recht, auf der Insel Mellum sowie auf dem Roten-Sande Schiffahrtsbaken zu errichten und Tonnen auszulegen. Dafür mußten die Schiffe an den Rat zu Bremen Tonnen- und Bakengeld bezahlen, und zwar 500 Jahre lang, von 1426—1923. Die Abgaben waren gering und der Bremer Rat gab gewissermaßen als zusätzliche Gegenleistung eine Segelanweisung heraus. Darin ist 1664 die Auslegung einer Tonne weit draußen vor der Wesermündung verzeichnet. Sie trug als Toppzeichen einen vergoldeten Schlüssel. Diese Schlüsseltonne kennt heute noch jeder, der die Weser ansteuert.

Mit Tonnen und Baken, also mit Sicherung des Fahrwassers durch Seezeichen, begann der Staat seine Hoheitsaufgaben im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs. Zeitweilig mußte der Staat auch bewaffneten Geleitschutz stellen. Tonnenboyer oder Barsen mit ihren Kapitänen unter Leitung des Barsenmeisters erfüllten diese Aufgabe.

Doch im 17., 18. und 19. Jahrhundert trat ein anderer Feind auf: Die Sände. Die Weser wurde zu flach. Der Tiefgang der Schiffe nahm schneller zu, als die technischen Mittel zur Vertiefung. Deshalb erwarb Bremen vom Grafen von Aumund an der Mündung der Lesum Land. Dort in Vegesack wurde von 1619—1622 das erste künstliche Hafenbecken Deutschlands angelegt.

1876 wurde das Tonnen- und Bakenamt von Preußen, Oldenburg und Bremen als zwischenstaatliche Behörde gegründet. Ihr oblag die einheitliche Verwaltung des Fahrwassers von Bremen bis in die offene See. 1921 übernahm das Reich mit seiner Stromverwaltung diese Aufgaben. Inzwischen waren sie wesentlich gewachsen.

Lange Zeit war nämlich die Seeschiffahrt bei Brake zu Ende. Von dort mußte geleichtert werden. Das gab viel Ärger mit den Oldenburgern. Wie immer, ging es um das liebe Geld. Für Fahrwasserschutz und -bezeichnung, für bewaffneten Schutz und Vertiefung. Die Oldenburger rahmten den Bremischen Überseehandel ganz schön ab. Die Bremer wehrten sich mit Erfolg dagegen. Sie gründeten ihren eigenen Außenhafen an der See: Bremerhaven. Das ist leicht gesagt. Es gab dort nur nasses Außendeichland. Das erwarb ein berühmter Pastor, der damals Bremens Bürgermeister war: Johan Smidt. Er ließ es am Nordufer der Geestemündung nach Plänen des holländischen Baumeisters van Ronzelen eindeichen und entwässern. 1830 lief das erste Schiff, ein amerikanischer Schooner, in den neugebauten Hafen ein. Es ist der heutige „Alte-Hafen". Diese Landgewinnung für Hafenanlagen und menschliche Siedlungen, dem Meer entrissen, war damals eine epochale wasserbautechnische Leistung. Nachzulesen im Faust, II. Teil. Goethes Informant: Bürgermeister Smidt.

Noch eine andere Abwehrmaßnahme ergriffen die Bremer. Sie begannen, den heute noch bestehenden „Braker Buckel" abzutragen. 1887 wurde zu diesem Zweck die Bauinspektion für die Unterweserkorrektur ins Leben gerufen. Mit fünf Meter Wassertiefe wurde wenigstens die Voraussetzung geschaffen, die große Seeschiffahrt wieder an die Stadt Bremen heranzuführen. Als Leiter der Vorarbeitenabteilung für den Ausbau der Unterweser leistete Staatsbaumeister Ludwig Plate Pionierarbeit für die späteren Ausbauten. Nach wechselvoller Geschichte, gekennzeichnet durch Amts- und Kompetenzschwierigkeiten, unterstehen heute der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen als Bundesbehörde vier Wasser- und Schiffahrtsämter. Ihr Bereich ist über die Unterweser hinausgewachsen. Er erfaßt auch die wichtigen Binnenschiffahrtsverbindungen über den Küstenkanal bis zur Ems.

1929 hatte man mit Hilfe des Reiches acht Meter Tiefe geschafft. Das war dreißig Jahre lang ausreichend. 1958 hatte man dann Bremen für Schiffe bis neun Meter freigebaggert. Jetzt geht man die Zehnmetergrenze an. Das ist die endgültige von der Natur gesetzte Grenze. Wenn die Außenweser auf elf Meter Tiefe unter SKN ausgebaggert werden würde, dann wäre Bremerhaven bei Hochwasser für 65 000-Tonner offen. Doch wenn jetzt die Länder Bremen und Niedersachsen ehrlich gewillt seien, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die sich aus gemeinsamer Landesplanung ergäben, dann könnte auf der Luneplate ein idealer industrieller Großhafen entstehen. Die Natur biete ihn an. Das erklärte kürzlich Dr. Schauberger, der Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen.

Im Ganzen waren es fünf Ausbaustufen, die Bremen im Wettlauf mit den großen Schiffen bewältigte. Eine sechste sollte folgen. Was so durch Menschenhand entstand, ist beinah schon kein Naturfahrwasser mehr, eher ein künstlicher Kanal.

Er ist gekennzeichnet:
durch Bau und Unterhaltung zahlreicher Strombauwerke wie Uferdeckwerke, Leitdämme und Buhnen,
durch laufende Baggerungen,
durch umfangreiche Wasserstandsbeobachtungen an zahlreichen Pegeln, regelmäßige Strompeilungen und Kontrolle der Wassertiefen, sowie Sturmflut-, Hochwasser-, Eismelde- und Eisbrecherdienst,
durch dichte Betonnung auch mit Leuchten und Radarreflektoren,
durch Unterhaltung und Betrieb von zwei Feuerschiffen und zahlreichen festen Seezeichen, vom großen bemannten Leuchtturm bis zur kleinen Leucht- bzw. Radarbake,
durch Ergänzung der Seezeichen mit einer Sicherungs-Landradaranlage für die Außenweser mit dem neuen 100 Meter hohen Richtturm in Bremerhaven, durch den dazugehörigen UKW-Sicherungs-Revierfunk von See über Bremerhaven bis Bremen sowie den internen UKW-Betriebssprechfunk,
durch das Seelotsenwesen mit den beiden Lotsenrevieren Weser/Jade und Weser I für die Unterweser,
durch einen umfangreichen Park von verwaltungseigenen Fahrzeugen und Geräten wie Peil- und Vermessungsschiffen, Tonnenlegern, Eisbrechern, Lotsenschiffen, Aufsichtsfahrzeugen, Schleppern, Schuten, Schwimmkränen, Prähmen, Spülern und Baggern, darunter ein neuzeitlicher seegehender dieselelektrischer Doppelschrauben-Schleppkopf-Großraumsaugbagger von rund 5000 BRT Größe mit 2 Saugrohren und besonders hoher Leistung,
durch Arbeitsstützpunkte einer Anzahl von Bau- und Tonnenhöfen mit Werkstätten, Lagern und kleinen Häfen, ferner mehrere Schalt- und Signalstellen sowie die Staatswerft in Brake als verwaltungseigene Reparaturwerft für die Fahrzeuge und Geräte.

Das alles betreibt, verwaltet, unterhält und betreut heute die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen mit einem Stab von 200 Beamten, mit 300 Angestellten und 800 Arbeitern. Unablässig sind sie bemüht, 22 700 Schiffen im Jahr (1962), Sicherheit auf den Seewasserstraßen Außenweser und Unterweser zu gewährleisten. 1952 waren es „nur" 12 900 Schiffe. Das sind 26 % Steigerung. Die Zahl der Schiffe mit über 9 Meter Tiefgang hat sich in diesen zehn Jahren versechsfacht. Entsprechend rasantes Anwachsen ergeben die Umschlagszahlen der Unterweserhäfen. In den „Wasser-(bau)männern" haben die Bremer immer gute Ärzte für ihre Hauptschlagader gehabt. Sie behaupteten sich gegen Seeräuber genau so wie gegen Sandmassen. In naher Zukunft wird es ihre Aufgabe sein, zu verhindern, daß dieses lebensträchtige Weserweser nicht zu einer Nebenader der EWG wird. Das wird die Wasser- und Schiffahrtsdirektion zwar nicht mehr allein schaffen können, jedoch, was ihre Anstrengungen dabei betrifft: Sie ist gerüstet.

Internationaler Schiffssicherheitsvertrag 1960

Am 6. Mai 1965 ist das Gesetz zum Schiffssicherheitsvertrag vom 17. Juni 1960 verkündet worden (Bundesgesetzblatt Teil II, S. 465 ff. vom 17. Mai 1965). Damit wird für die Bundesrepublik Deutschland dieses internationale Vertragswerk am 26. Mai 1965, dem Tage seines völkerrechtlichen Inkrafttretens, wirksam, da die deutsche Ratifikationsurkunde bis zu diesem Tage hinterlegt worden ist. Allein die Seestraßenordnung (Anlage B des Schiffssicherheitsvertrages 1960: Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See) wird erst am 1. September 1965 in Kraft treten.
Der Schiffssicherheitsvertrag 1960 löst den Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 ab. Ein Vergleichen der zahlreichen weit ins einzelne gehenden Vorschriften des neuen Vertrages mit dem Vertrag von 1948 zeigt, daß der alte Vertrag in wesentlichen Teilen abgeändert und ergänzt worden ist. Wichtige Einzelheiten finden sich neben dem Kapitel über Reaktorschiffe vor allem in den Vorschriften über die Überwachung der Sicherheitseinrichtungen an Bord, über den Feuerschutz, über die Rettungsgeräte und über die Fernmeldeverbindungen bei Seenotfällen.

Zum Allgemein:

Der Geltungsbereich des neuen Übereinkommens ist unverändert geblieben. Die Bestimmungen gelten also weiterhin nur für Schiffe in der Auslandsfahrt. Ausgenommen von den Vorschriften bleiben wiederum Kriegsschiffe, Frachtschiffe unter 500 BRT (lediglich die Vorschriften über Funkanlagen ziehen die untere Grenze bei 300 BRT), Jachten und Fischereifahrzeuge. Neu dagegen ist die Bestimmung, daß künftig auch der Schiffskörper und die Maschinen von Frachtschiffen bei Fertigstellung und danach in bestimmten Abständen besichtigt werden müssen. Bislang genügte bei Frachtschiffen die Besichtigung der Ausrüstung. Jetzt muß also ein Frachtschiff genau wie ein Fahrgastschiff untersucht werden.

In weiteren sieben Einzelkapiteln bringt der neue Schiffssicherheitsvertrag eine Fülle von Einzelheiten, die hier nicht aufgezählt werden können, ohne den Rahmen einer Information zu sprengen. Nur beispielhaft soll auf einige Punkte eingegangen werden.

Rettungsmittel — Kapitel III

Folgende wesentlichen Änderungen gegenüber dem Internationalen Schiffssicherheitsvertrag 1948 sind festzuhalten:

Der Beschluß der Konvention schreibt vor, daß unter dem bisherigen Begriff „zusätzliche Rettungsgeräte" aufblasbare und starre Rettungsflöße gefahren werden können. Für Fahrgastschiffe ist vorgesehen, daß zusätzlich zu dem Bootsraum an herkömmlichen Rettungsbooten für 25 % der an Bord befindlichen Personen aufblasbare oder starre Rettungsflöße plus 3 % andere Rettungsgeräte gefahren werden. Für Frachtschiffe fordert das Vertragswerk 1960 50 % aufblasbare oder starre Rettungsflöße. Rettungsflöße und Rettungsgeräte müssen sofort verwendbar sein und bei einer Schlagseite bis zu 15° schnell und sicher zu Wasser gelassen werden können. Das Fassungsvermögen der Rettungsboote ist auf 150 Personen beschränkt; Boote mit einem Fassungsvermögen von mehr als 100 Personen müssen Motorrettungsboote sein. Benzinmotoren in Motorrettungsbooten sind nicht mehr zugelassen; der Motorkasten muß unbrennbar sein. Rettungsboote mit fester Überdachung sind zugelassen, wenn ein schnelles und ungehindertes Einsteigen in die Boote sichergestellt ist.

Telegraphiefunk u. Sprechfunk — Kapitel IV

Die wichtigste Neuerung dieses Kapitels ist die Vorschrift, nach der Frachtschiffe von 300 BRT und mehr mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen. Fahrgastschiffe jeder Größe und Frachtschiffe von 1600 BRT und mehr müssen mit einer Telegraphie-Funkstelle ausgerüstet und mit einem Funkoffizier besetzt sein. Dieser Funkoffizier muß Inhaber des Befähigungszeugnisses, Seefunkzeugnisses II. oder I. Klasse sein. Ausnahmegenehmigungen für Inhaber des Seefunksonderzeugnisses sind nach Inkrafttreten des Vertrages — 26. Mai 1965 — nicht mehr möglich. Der V.D.R. hat in Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium Vorsorge getroffen, daß Übergangsregelungen und eine spätere Lösung in der Frage der Sonderfunkzeugnisse gefunden werden.

Für Telegraphiefunk-Schiffe schreibt der Internationale Schiffssicherheitsvertrag 1960 auf See eine ständige Hörwache vor. Die Sicherheits-Hörwache kann durch eine Lautsprecheranlage oder andere Geräte an der Stelle, von der aus das Schiff geführt wird, sichergestellt werden. Für die Telephonie-Funkanlage sind außer einem automatischen Notsendegerät entsprechend den Schiffsgrößen bestimmte Mindestreichweiten vorgeschrieben.

Sicherung der Schiffahrt — Kapitel V

Das Kapitel V gilt für alle Schiffe, wobei besonders hervorgehoben werden muß, daß in den vorgeschriebenen Gefahrenmeldungen auch Meldungen über Vereisungsgefahr angegeben werden müssen, ebenso alle Windstärken über Bft 10, für die noch keine Sturmwarnungen eingegangen sind. Die Regel über die Anwendung von Rettungssignalen ist erweitert und verbessert worden.

Beförderung gefährlicher Güter — Kapitel VII

Sprengstoffe, feuergefährliche Flüssigkeiten, radioaktives Material usw. müssen beim Transport nach einer von der UNO erarbeiteten Klasseneinteilung gekennzeichnet, verpackt und verladen werden. Dieses System weicht von demjenigen der Deutschen Seefrachtordnung ab. Diese folgt nämlich der von den Mitgliedsländern des Internationalen Abkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr benutzten Klasseneinteilung. Vertragsstaaten, die für den Land- und Seetransport gefährlicher Güter einheitlichen Regeln folgen, können zwar die alte Klasseneinteilung noch ein Jahr lang nach Inkrafttreten des neuen Schiffssicherheitsvertrages weiter benutzen. Es erscheint aber zweifelhaft — wie auch die Regierungsdenkschrift zum Zustimmungsgesetz andeutet —, ob die Klasseneinteilung der UNO bis dahin in die Seefrachtordnung eingearbeitet sein wird.

Landgang mit 100 Sachen

Gegendarstellung

In unserer Mai-Ausgabe druckten wir an dieser Stelle eine Aufklärung für Seeleute über den Weg für einen Führerscheinerwerb ab, die von dem „Verein für Verkehrskunde" (VfV), Hamburg 11, herausgegeben ist.

Hierzu teilen wir auf Wunsch der Auto-Fahrschule G. Marochow mit, daß es sich bei dem Verein lediglich um ein Vermittlungsgeschäft für Fahrschulen handelt, das von dem Einzelunternehmer Holger Matthiessen betrieben wird. Er verwendet die Bezeichnung „Verein für Verkehrskunde", um seinem Geschäft so einen amtlichen Anstrich zu geben und beim Publikum Vertrauen zu erwecken.

Dieser „Verein" ist jedoch n i c h t eingetragen und hat auch keine Mitglieder.

Tierpark an Bord

Von Ludwig Dinklage

Seeleute sind außerordentlich tierlieb. Das ist eine altbekannte Sache. Wenn das Schiff irgendeinen Tropenhafen verläßt, hat sich, zur Freude des I. Offiziers, mancher Janmaat einen Affen, einen Papageien, eine Schildkröte, eine Schlange oder ein ganzes Bauer voller kleiner Singvögel zugelegt.

Von diesen Tieren aus Fleisch und Blut soll heute jedoch nicht die Rede sein, sondern von jenem Viehzeug, das sich — allerdings nur dem Namen nach — an und unter Deck oder in der Takelage unseres Schiffes herumtreibt oder wir im sonstigen Seemannsleben wiederfinden.

Mit Affen hat der Seemann allem Anschein nach nicht viel im Sinn, es sei denn, er holt sich einen in der Hafenkneipe gleich links um die Ecke. Der Jachtsegler allerdings spricht von seinem Fockaffen, nämlich von dem Mann, der die Vorschoten zu bedienen und bei Segelmanövern oftmals wie ein Affe herumzuspringen hat. „Tropfenfänger" heißt er wohl auch, weil er zuerst vom Gischt durchnäßt wird. Und dann gibt es die Affenleine. Das ist eine Sicherheitsleine, die sich bei härterem Wetter die an Deck hantierenden Segler umlegen, um nicht über Bord gewaschen zu werden. Affenleinen heißen aber auch die Sicherheitsleinen der Walfänger.

Neunzig Prozent aller von uns Seeleuten mit in die Heimat gebrachten Affen — diesmal meine ich die richtigen Affen — werden auf die Namen „Fipps" oder „Munki" getauft. Die literarisch Gebildeten denken dabei an die köstliche Geschichte von Wilhelm Busch „Fipps, der Affe" und der sprachlich Bewanderte erinnert sich seines englischen Wörterbuches, nach dem ein Affe ein Monkey ist. Vom Monkey zum Munki ist es nur ein kleiner Schritt und ein weiterer kleiner Schritt bis zur Munkireling, dem auf den Segelschiffen erhöhten Schanzkleid im Bereich des Hauptdecks. Dafür sind die Reißtiere schon häufiger bei uns an Bord vertreten. Vom König der Tiere, dem Löwen, will der Seemann nicht recht etwas wissen. Nur die Herumlungerer an den Kais bezeichnet er verächtlich als Hafenlöwen. Und das sind wahrhaftig keine königlichen Geschöpfe. Der französische Mariner hat allerdings die „Fosse aux Lions", die Löwengrube, als scherzhafte Bezeichnung für das Arrestlokal an Bord. Der richtige Ausdruck dafür ist „Fosse aux Liens", das auch Kabelgatt bedeutet.

Bleiben wir erstmal bei den Katzentieren. Eine Katzenpfote ist ein aufkommender Windstrich auf der glatten See, weiterhin aber ein Knoten. Unser Schiff hat einen Katzenbuckel, wenn es so alt ist, daß Bug und Heck herunterhängen und sich das Mittelschiff nach oben durchbiegt.

Der Ausdruck Hundewache dürfte hinreichend bekannt sein, doch wird damit oft fälschlicherweise die Mitternachtswache bezeichnet, während mit der englischen Dog-Watch die Abendwache von 16 bis 20 Uhr gemeint ist. Ein Hundsfott — hier kein Schimpfwort aus der Zeit Friedrich des Großen — sitzt als kleiner Stropp an den Taljeblöcken. Spitzt man den Tampen eines Taues schön zu und benäht ihn kunstvoll mit dünnem Bändselgarn, so hat man einen Hundspint, mit dem man das Ende leichter durch ein Gatje oder einen Block scheren kann.

Meister Reineke ist an Bord ebenfalls vertreten als „Fuchsjes", einer aus Kabelgarn geflochtenen Matte, die man im Takelwerk für allerlei Zwecke gebraucht.

Ein Bär ist ein Tier, das mit dem Kopf durch die Wand will, ein Rammbär gewissermaßen. Und damit ist auch das schwere Gewicht, das beim Einrammen von Pfählen wie ein Hammer auf diese fällt, ein Bär.

Zu der Reihe der Krallensäugetiere dürften auch die Nagetiere gehören. Sie sind an Bord durch die Maus vertreten. Mausen, oder auch Mausings oder Musings, sind nämlich die kleinen Bändsel, die man um einen Haken wickelt, damit die daran aufgehängte Last gesichert ist.

Und dann das edle Pferd. Auf den alten Segelschiffen gab es einen ganzen Stall voller Pferde: Handpferde und Fußpferde. Pferde sind nämlich die Taue, die unter den Rahen entlanglaufen und auf denen man steht, wenn man an den Segeln arbeitet. Der Ausdruck Pferd dafür ist allerdings eine verunglückte Verhochdeutschung des plattdeutschen Wortes „Peerd", was von peeren oder pedden hergeleitet wird, das treten bedeutet. Auf englischen Schiffen heißt dieses Tau ja auch nicht Horse, wie man wohl annehmen möchte, sondern Foot Rope, Fußtau.

Nun kommt der Esel. Das Eselshooft ist ein Holzknaggen, der den Topp des Untermastes oder auch die Nock des Bugspriets mit der Stenge bzw. dem Klüverbaum verbindet.

Gehen wir weiter zu den Zweihufern oder Wiederkäuern. An der Spitze steht hier der Bulle. Auf den Segelschiffen gab es den Bully Mate, den bulligen Steuermann, der über solche Riesenkräfte verfügte, daß er jeden Mann an Bord knockout schlagen konnte. Dann ist ein Bulle ein kleines, dickbauchiges Handelsschiff. Man spricht von einem Eiderbullen. Aber auch die Blankeneser gehen zum abendlichen Klön und Grog auf den Bullen und meinen damit die Blankeneser Dampferbrücke. Die Bullentalje ist ein Flaschenzug, um ein Segel nach vorn zu holen. Man benutzt es besonders gern bei achterlichen Winden, wenn Gefahr besteht, daß beim Gieren des Schiffes der Baum übergehen will, was den Mast kosten kann. Auf dieser Bullentalje kann natürlich eine ungeheure Kraft stehen und daher auch ihr Name. Daß man die Schiffsfenster mit Bullaugen bezeichnet, ist keine neue Geschichte.

Zum Bullen gehört die Kuh. Wenn man vom Kuhfuß, den es auch an Land gibt, absehen will, finden wir auf manchen Schiffen eine „Kuhbrücke", den schmalen Laufgang, der vom erhöhten Mitteldeck zur Back und zur Schanze führt über die darunter liegenden Kuhlen. Deshalb hieß sie auch ursprünglich Kuhlbrücke, woraus dann durch Mundfaulheit Kuhbrücke geworden ist. Fast alle Tanker haben eine solche Kuhbrücke.

Wo Bullen und Kühe zusammenkommen, muß es natürlich auch Kälber geben, in diesem Fall Mastkälber. Es sind keineswegs junge Rinder, die man auf landwirtschaftliche Ausstellungen schicken will, sondern Holzknaggen oder Kniebleche, die zusammen mit dem Eselshooft die Halterung für die Maststengen bilden.

Gibt es auch Kamele in der Seefahrt? Natürlich keine zwei- oder vierbeinigen. Hier ist ein Kamel eine Zusammensetzung von luftdichten Kästen, Tanks und ähnlichen Dingen, mit denen man Schiffe heben und über flache Stellen bringen kann. Das Lasttier Kamel wird hier also sozusagen zu einem zusätzlichen Auftriebskörper.

Schafzucht wird an Bord ebenfalls betrieben. Überall begegnen wir den Böcken, den Ruderböcken, den Wellenböcken und wie sie alle heißen. Der Widder ist schon seltener. Früher bediente man sich in den Seeschlachten der Widderschiffe, deren Aufgabe es war, den Feind zu rammen. Mit dem Schafschinken ist der Sextant gemeint.

Zu den Vielhufern gehört die gesamte Schweinerei. Auf jedem anständigen Schiff ist sie zu Hause. An der Spitze marschiert das Kielschwein, der auf den Bodenwrangen liegende Innenkiel. Augspleiße werden mit einem Schweinsrücken aus Takelgarn bekleidet, um sie vorm Schamfielen zu schützen.

Hat ein Schiff ein besonders stark gewölbtes Deck, so spricht man von einem Walrückendampfer. Früher wurden Erzdampfer gern so gebaut. Andere sagten Turtledeckschiff dazu. Turtle ist nämlich die Schildkröte. Die Walfänger bedienten sich früher bei ihrer gefährlichen Arbeit besonders leichter und seetüchtiger Boote, der Walboote.

Wir wollen jetzt die Säugetiere verlassen und zur Klasse der Vögel übergehen. Besuchen wir zunächst unsere Geflügelfarm. Die Hauptrolle spielt hier der Hahn. Hähne gibt es soviel wie Böcke an Bord, aber nicht eine Henne. Ganz abgesehen von den See-, Wasser- und Brennstoffhähnen finden wir im Takelwerk auch die Hahnepot, die eine entfernte Ähnlichkeit mit einem Hahnenfuß hat.

Ein weiteres Federvieh an Bord stellen die Schwäne, die sich in Gestalt von Schwanenhälsen, den Drehzapfen für Bäume und Spieren, aber auch den gekrümmten Lüftungsrohrmündungen an Deck präsentieren.

Der Ausguck im Mast sitzt im Krähennest. Auf den früheren Kriegsschiffen verstaute man die Hängematten in den Finkenkästen, die hinter dem Schanzkleid noch eine Art Brustwehr bildeten. Schwalbennester waren die Stände der leichten Artillerie, die eben wie Schwalbennester an die Außenhaut geklebt waren. Mit Schwalbenschwänzen wurden auf hölzernen Schiffen die einzelnen Bauteile wie Kiel, Steven miteinander verlascht. Auf Segelschiffen fing der Rudergänger eine Eule, wenn er aus Schlafmützigkeit das Schiff in den Wind schießen ließ.

Auch die Außenbordskameraden, die Fische, hat der Seemann nicht vergessen. Der Fisch ist eine Verstärkung des Decks im Bereich der Masten. Aber auch allerhand Vorrichtungen beim Ankergeschirr haben etwas mit den Fischen zu tun wie Fischdavit, Fischtalje usw.

Zum Schluß das Ungeziefer an Bord. Es fängt mit dem Tausendbein an. Man setzt es auf die Wanten und Stage des stehenden Gutes, um zu vermeiden, daß daran anderes Tauwerk oder Segel schamfielen.

So haben wir einen lustigen Tierpark an Bord. Zoologen, die eingehend die Seemannssprache durchkämmen, werden noch manches Vieh finden, das hier nicht erwähnt wurde.

Auf der „Chinesischen Mauer"

Von Jan Coltzen

Das Schiff hatte im rotchinesischen Hafen Chingwantao festgemacht. Wir sollten Barren-Eisen für Japan laden. Wie in jedem Hafen dieses Landes erschien ein Herr vom internationalen Seemannsclub bei uns und lud zur Teilnahme an den im Club stattfindenden Veranstaltungen ein. Bei dieser Gelegenheit fragte ich ihn, ob er wohl eine Fahrt zur großen Chinesischen Mauer arrangieren könne. Überaus höflich und in einem ausgezeichneten Englisch antwortete er sofort zustimmend. Ich möge mich nur am nächsten Morgen im Seemannsclub einfinden. Er fügte hinzu, daß ich sogar an Land fotografieren könne, ich müsse jedoch den Film dort kaufen und auch an Land entwickeln lassen.

Zur verabredeten Zeit machte ich mich mit einem Kollegen auf den Weg. Bereits am Schiff begann eine Kontrolle unserer Papiere und Habseligkeiten durch die chinesischen Wachtposten. Wieder und wieder wurde das Seefahrtsbuch durchblättert. Die Armbanduhren und die Höhe der Geldbeträge wurden registriert. Besondere Aufmerksamkeit wurde meinem Fotoapparat geschenkt. Genauestens wurde untersucht, ob auch ja kein Film eingelegt war.

Über kleine Berge von Eisenbarren hinweg und zwischen großen Waggons hindurch suchten wir den Weg zum Hafentor. Hier angekommen, wurden nochmals unsere Personalien festgestellt. Man ließ uns passieren, nachdem unser Weg und Ziel schriftlich festgehalten worden war.

Rikschafahrer warteten ganz in der Nähe des Tores. Wie auf Verabredung kamen sofort zwei von ihnen zu uns herüber und boten mit ihren dreiräderigen Fahrrädern ihre Dienste an. Ein Fahrrad als Rikscha war neu für uns. Bisher stellten wir uns unter einer Rikscha eine zweirädrige Kutsche vor, die mit einer Gabeldeichsel von einem schwitzenden Kuli gezogen wird. Nun sahen wir richtige moderne Dreiräder mit einem bequemen Sitz für zwei Fahrgäste auf der Hinterachse. Der „Rikschaführer" saß vor uns und trat kräftig die Pedale. Es war ein eigenartiges Gefühl, so durch die Straßen geradelt zu werden. In raschem Tempo ging es an kleinen Wohnhütten, lärmenden Kinderscharen, an Straßenhändlern und Eselskarren vorbei zum Clubhaus. Hier bezahlten wir 1,65 DM für die Radtour.

Nach kurzem Suchen fanden wir im Clubhaus den uns bereits bekannten Herrn. Mit vielen Verbeugungen hieß er uns sehr höflich in der Volksrepublik China willkommen. Nach der Begrüßung verschwand er sogleich mit dem Versprechen, uns einen Wagen zu besorgen. Bis zu seiner Rückkehr, es verging darüber fast eine Stunde, schauten wir uns im Clubhaus etwas um. Im Restaurant bestellten wir uns Bier und waren erstaunt, als es unserem Geschmack entsprach. Es war Tsingtau- Bier, welches nach deutschen Rezepten in Tsingtau gebraut wird. Die Brauereien stammen noch aus der Zeit, als die Provinz Kiaushou deutscher Pachtbesitz war. Unser Chinese erschien wieder, die Fahrt konnte beginnen. Wir folgten ihm zum Wagen.. Meine Bitte, vor Abfahrt noch einen Film zu kaufen, wurde abschlägig behandelt. Wir seien noch im Hafengebiet, das Fotografieren wäre hier auf keinen Fall erlaubt, so sagte er. Ich wurde auf „später" vertröstet.

Der Wagen war ein schwerer englischer „Rover" der neuesten Bauart. Wir mußten im Fond Platz nehmen. Der Chinese schloß die Türen sorgfältig von außen ab und setzte sich auf den Beifahrersitz. Wir hatten ihn doch nicht eingeladen? — Er sollte uns als Bewacher begleiten.

Mit der Geschwindigkeit eines Polizeifahrzeuges jagten wir los. Vorsicht an Straßenkreuzungen war nicht nötig, da es in der Stadt so gut wie keinen Autverkehr gab. Rücksichtslos wurden Kinder, Hunde, Schweine und Rikschas durch andauerndes Hupen von der Straße gescheucht. Die Fahrwege waren in sehr schlechtem Zustand, Schlaglöcher reihten sich aneinander. Bald waren wir aus der Stadt und rasten, vorbei an Rüben-, Gurken- und Melonenfeldern, der Mauer entgegen. Jeder Quadratmeter war ausgenutzt und mit Feldfrüchten bebaut. Scharen von einheitlich in Blau gekleideten Arbeitern gingen ihrer Arbeit auf den Feldern nach. Auch außerhalb der Stadt herrschte kaum Autoverkehr. Nur hin und wieder begegneten uns mächtige Kübelwagen der Volksarmee. In rascher Folge zogen jedoch kleine Eselskarren mit Früchten aller Art beladen Chingwantao entgegen.

Nach etwa einer halben Stunde machte uns unser Chinese auf die ersten Anzeichen der Mauer aufmerksam. Über die Felder verstreut erkannten wir die Reste der zuerst angelegten Schutzwälle und Wachtürme. Kurze Zeit später stießen wir auf die eigentliche Mauer. Sie wurde viel später, im zweiten Jahrhundert vor Christi, erbaut. Es war für uns ein sehr eindrucksvoller Anblick, denn das Bollwerk übertraf mit seinen Ausmaßen bei weitem unsere Erwartungen. Es erstreckte sich bis an den Horizont mit einer Durchschnittshöhe von 16 Metern und einer Breite von 12 Metern. Wir hielten in einem kleinen Dorf, direkt vor der Mauer. Sie war hier besonders groß gebaut und es führte ein Tor hindurch.

Über eine breite Steintreppe gelangten wir auf die Mauer. Der Chinese führte uns. Oben war sie 14 Meter breit. Zur mongolischen Seite hatte man viele Schießscharten eingebaut, durch die wir eine gute Übersicht auf die Ländereien unter uns hatten. Zur chinesischen Seite hin hatte man in kurzen Abständen breite Steintreppen eingebaut, auch sahen wir eine Auffahrt für Fahrzeuge. Auf der Mauer selbst befindet sich eine Straße, die heute noch dem Verkehr dient.

Am Fuß der Mauer fand ich einen Kiosk, in welchem auch Filme angeboten wurden. Ob ich hier endlich einen bekomme, dachte ich. Ich bat um einen Film, doch man antwortete mit bedauernder Miene, daß alle Filme bereits für eine polnische Reisegesellschaft reserviert seien. — Mit dem Fotografieren schien es wohl nichts mehr zu werden.

Die Rückfahrt zum Seemannsclub in Chingwantao führte uns auf dem gleichen Weg entlang. Während des gesamten Ausfluges hatten wir den Eindruck, als seien wir lästige Gäste des Chinesen. Er ließ uns kaum Zeit, ein paar kleine Aufzeichnungen zu machen, unsere Fragen über Land und Leute wurden nur ungern beantwortet. Offenbar befürchtete unser Chinese, daß wir zuviel Gesehenes mit an Bord nahmen.

Der Ausflug kostete uns pro Mann 12,00 DM. Dafür hatten wir, einschließlich Bewachung, eine ganze Menge erlebt und gesehen.

* * *

Lotse durch die Speisekarten:

Heute Westafrika

Die Küche an der westafrikanische Küste hat im Laufe der Jahrhunderte viel aus Ostasien übernommen. Trotzdem ist die Art der Zubereitung robuster und nicht so differenziert. Es gibt zwischen Dakar und Benguela praktisch nur 3 Spezialitäten, die restaurantfähig sind:

Peppersoup, Country-Chop und Palm-Oil-Chop.

Die Peppersoup ist eine Fischsuppe, in die praktisch alles hineingekocht wird, was gerade im Meer zu fangen ist. Dazu kommen große Mengen von Chili-Schoten, so daß dem neugierigen Gast gehörig die Tränen in die Augen treten können.

Die beiden anderen erwähnten Gerichte erinnern an eine indonesische Reistafel. Das Country-Chop wird sowohl mit Huhn wie mit Hammel oder auch Shrimps angerichtet. In jedem Fall ist es stark mit Curry gewürzt. Als Beigabe werden gehackte Bananen, Ananasstückchen, Rosinen, Sardinen, gekochte Eier, Erdnüsse und geröstete Zwiebeln gereicht. Die Basis bietet dabei immer Reis.

Das Palm-Oil-Chop kann sowohl aus Huhn wie aus Fisch bestehen. Beide Zutaten werden in jedem Fall in Palm-Öl gegart, das der Speise den besonderen Geschmack verleiht. Als Gewürz wird ebenfalls Curry, als Basis Reis und sonst die übrigen Zutaten genommen.

Ein eigenständiges Getränk gibt es in diesen Ländern — abgesehen von dem Eingeborenen-Hirse- oder Maisgetränk nicht. Bei Tisch wird zu diesen Gerichten Bier und Gin getrunken.

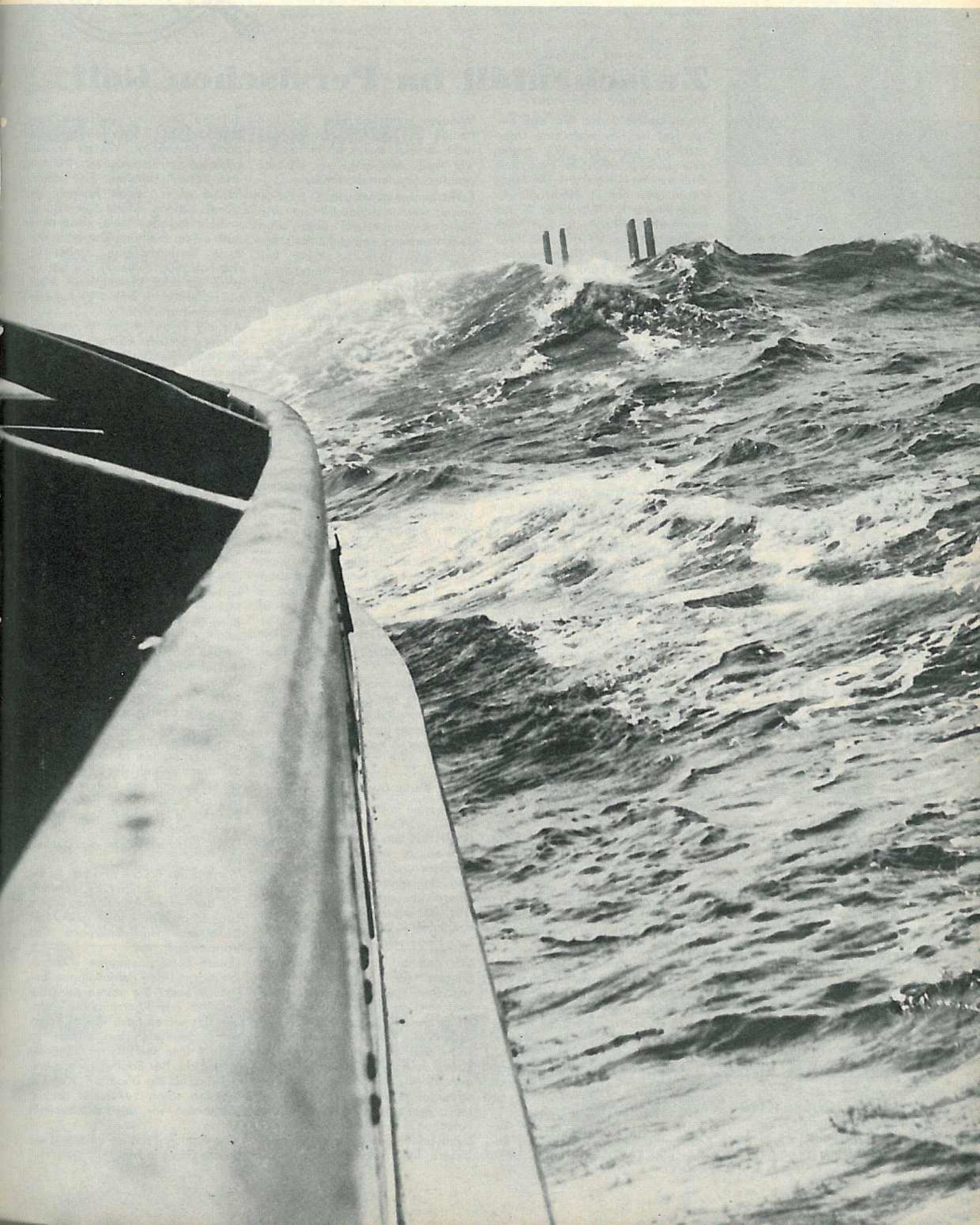
ESSO

Für Sicherheit und Zeitgewinn:

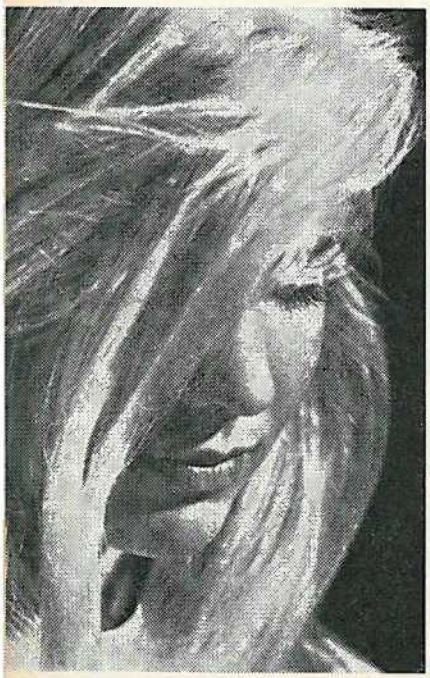
ESSO BUNKERDIENST

ESSO BUNKEROELE · ESSO SCHMIEROELE

Der See ist es gleich, was sie trägt, ob es die „Mayflower" im Jahre 1620 mit den ersten englischen Pilgerväter-Kolonisten für Amerika ist, eine Nachbildung dieses historischen Seglers oder ein moderner Hochseeschlepper mit dem riesigen Bauwerk einer Hubinsel in Schlepp. Die See bleibt sich gleich und doch ist sie in jeder Sekunde anders, und Menschenwerk bleibt immer winzig vor ihr.



Zwischenfall im Persischen Golf



Wir dachten, daß sie unseren Lesern auch gefällt

Was ist ein Seefahrtschüler

Ein Seefahrtschüler ist ein
in die Schule kommendes
dort unter die Lupe genommenes
zur Klasse rasendes
manchmal gasendes
ewig strebendes -
mit dem Verstand am Boden klebendes
verschlafen auf dem Stuhl sitzendes
über dem Jahrbuch schwitzendes
dieses durchsuchendes
ewig fluchendes
in Nautik schweigendes
sich als Leiche zeigendes
in Englisch stotterndes
nach durchzechter Nacht schlotterndes
Formel beweisendes
Fünfen schreibendes
in den Pausen erwachendes
in Otto's Kneipe lachendes
einen Halben hebendes
mächtig angebendes
sich mit Geldsorgen plagendes
am Hungertuch nagendes
doch nie verzagendes

INDIVIDUUM.

Nichts deutet darauf hin, daß dieser Tag für uns noch eine Überraschung bereithält. Wir hatten eine Ladung Mehl im Persischen Golf auseinandergekarrt. Die letzte Partie war nun in Khorramshahr gelöscht worden. Wir sollen in Ballast nach Bombay und dort Manganerz für Frankreich laden. Wir haben bloß noch neun Tonnen Frischwasser an Bord. Recht wenig, wenn man in dieser heißen Gegend bei 20 Mann Besatzung eine Woche oder mehr damit reichen muß.

Wir könnten doch in Abadan stoppen, empfiehlt der Agent. Er schicke uns dann einen Leichter raus. Aber 50 Tonnen müßten wir schon nehmen. Ich bin einverstanden. Was der Spaß denn kosten solle? 130 Pfund Sterling. 130 Pfund Sterling!? Ich verzichte. Das ist ja teurer als das Öl hier. Dann wird das Wasser eben abgestellt und es darf nur noch von der Pumpe in der Küche Wasser geholt werden. Dann kommen wir mit den neun Tonnen notfalls um den halben Erdball.

So gegen 13 Uhr legen wir ab mit unserer „Urania". Es weht ein frischer Wind vom Süden. Der Himmel ist überwiegend bedeckt. Kurze leichte Schauer setzen ein. Das Wasser des Schatt el Arab ist eine lehmige, trübe Brühe. An seinen beiden Ufern ziehen sich endlos scheinende Dattelpalmenwälder hin, durchzogen von einem engmaschigen System von Bewässerungsgräben. Die Lehmhütten im Schatten der Palmen sind armselig und schmucklos. — Hier soll das Paradies gewesen sein, aus dem die Menschen nach dem Sündenfall vertrieben wurden.

Eine Barkasse tuckert auf uns zu. Darin sind fünf Lotsen, die mit zum Lotsendampfer hinaus wollen. Wir stoppen und nehmen sie an Bord. Die fünf palavern noch eine Weile auf der Brücke herum und verziehen sich dann in die Messe.

Die flache Küste bleibt zurück. Wir laufen in den New Western Channel ein. Der Persische Golf liegt vor uns.

Der Wind wir stärker. Erst langsam, dann mit zunehmender Schnelligkeit steigt eine umfangreiche Kumulunimbuswolke über den südlichen Horizont. Drohend schiebt sie einen Boenkragen vor sich her. Die sich rasch über den ganzen Himmel ausbreitende Wolke kürzt die einsetzende Dämmerung noch mehr ab. Der Wind wird böig; er kommt jetzt in kurzen Stößen.

Vorsorglich ziehe ich meinen Regenmantel an und schalte das Radar ein. Es ist eine kurze steile Windsee aufgekommen. Das bedeutet, daß der Lotsendampfer nicht versetzt, denke ich mißmutig; wer weiß, wie lange wir uns da draußen herumtreiben müssen.

Es ist dunkel geworden. Die Feuer voraus werden plötzlich trübe. Wir hören den Regen kurz auf das Vordeck trommeln und dann sind wir mitten drin. Aber das ist kein Regen mehr. Das sind Sturzbäche, untermischt mit Hagel. Grelle Blitze blenden die Augen. Im Radar ist kein Objekt mehr auszumachen. Der ganze Schirm ist mit den Echos der dicken Regentropfen überzogen.

Der Lotse steht im Ruderhaus. Wir haben für ihn ein Fenster hochgeklappt. Vom günstigen Winkel aus kann er so versuchen, die Feuer auszumachen, ohne daß ihm der Regen in die Augen schlägt. Der Erste Offizier steht am Radar. Ich habe in der Backbord-Brückennock Posten bezogen und bemühe mich krampfhaft, im auf- und abschwellenden Regen etwas zu erkennen. Die Minuten rinnen zähe dahin.

Ein hundertstimmiger Schrei dringt jäh an mein Ohr. Ich glaube an eine Sinnestäuschung. Angespannt lausche ich in den Regen und in die Dunkelheit hinaus. Da ist er wieder, der Schrei! Diesmal bin ich sicher. Ich rufe den Lotsen. Ein Boot oder so.

They shurely want help, meint er. Das meine ich auch. Können wir hier herumdrehen? Ja. Wieviel Platz haben wir außerhalb des Fahrwassers? Wann ist hier Hochwasser? Wie groß ist hier der Tidenhub? — Ein Blick noch einmal in die Karte. Dann man rum!

Wir wissen noch nicht, was wir antreffen werden; aber wir bereiten uns darauf vor, Schiffbrüchige übernehmen zu müssen. Die beiden Offiziere und die Mannschaft hängen Sonnenbrenner und Lotsenleitern über die Steuerbordseite. Das ist unsere Leeseite. Jollen, Fangleinen, Wurfleinen und Rettungsringe werden klargemacht.

Wir sind auf Langsame Fahrt gegangen. Hier irgendwo könnte es sein. Der Regen hat aufgehört. Sehr weit reichen unsere Lampen nicht in die Finsternis hinein. Da sehen wir auf der Grenze zwischen Licht und Dunkel ein großes Boot in der kurzen steilen See stampfen. Es ist eine Dhau. Sie hat nur noch erschreckend wenig Freibord. Bei jeder See schlägt Wasser in das Fahrzeug hinein. Wir stoppen unser Schiff und legen es quer zur See. Unsere Ballastblase treibt schnell auf die Dhau zu. Dutzende von Menschen sind in verzweifelter Hast damit beschäftigt, Wasser auszuschöpfen mit Blechbüchsen, Mützen und hohlen Händen. Die letzten Fetzen eines Segels hängen an einem kleinen Mast. Der Motor muß abgesoffen sein. Höchstens noch 20 cm Freibord. Das ist ja die reine Sardinenbüchse. Dabei ist das Fahrzeug vielleicht dreimal so groß wie unser Rettungsboot. Aber da müssen doch weit über hundert Menschen drin sein.

Als die Dhau in den Windschutz unseres Schiffes kommt, legt sich die hektische Betriebsamkeit ihrer Insassen.

Inzwischen sind unsere Lotsenpassagiere mobil geworden. Sie rufen den Männern in dem längsseit scherenden Boot zu, Ruhe zu bewahren und auf ihren Plätzen zu bleiben, die Dhau würde sonst kentern. — Das sei hier in einem ähnlichen Fall schon einmal vorgekommen, erläutert mir der Lotse später, dabei wären 60 Menschen ertrunken.

Der Dhauschiffer hat ein Tauende in der Hand; er ruft den Kauernden seine Anweisungen zu. Unbeholfen, aber in Ruhe klettern die Männer über drei Lotsenleitern an Bord. Es geht langsam, viel zu langsam für uns auf der Brücke. Wir treiben unaufhaltsam aus dem Fahrwasser heraus.

Viele fleißige Hände schöpfen indessen das schnell an Freibord gewinnende Boot leer; der Maschinist macht sich am Motor zu schaffen.

Der Zweite Offizier zählt die an Bord Kletternden. Er kommt nur bis 52, Dann prügelt der Dhauschiffer die schon auf den Leitern stehenden mit dem Tauende in sein Boot zurück und läßt die Fangleinen loswerfen. Der Motor tuckert auf. Die Dhau entschwindet in die Dunkelheit.

Wir auf der Brücke sind viel zu erleichtert, uns darüber zu wundern. Bei der harten Abtrift war unsere Lage schon recht kritisch geworden. Dann man Hart Backbord. Voll Voraus.

Unsere Lotsenpassagiere unterhalten sich mit den unfreiwilligen Gästen. Woher? Sie wären persische Arbeiter aus Khorramshahr. Wohin? Sie wären nach Kuweit unterwegs gewesen, dort Arbeit zu suchen. Eine Gewitterbö hätte sie überrascht. Der Schiffer sei erst umgekehrt, als die Dhau mit ihren 130 Insassen schon zu sinken drohte. Und wenn wir sie nicht bemerkt hätten . . .

Vier Stunden später landeten wir unsere Gäste in Fao.

Rangliste der deutschen Schlager
im Juni 1965

1. The Last Time
Die rollenden Steine waren nicht mehr aufzuhalten und rasten mit Wucht an die Spitze. Wir gratulieren The Rolling Stones! Immerhin eine Leistung, die beachtlich ist, und wir freuen uns mit über den Erfolg!

2. Ticket to Ride
The Beatles sind urlaubsmüde. Aber wer wäre es jetzt um diese schönste Jahreszeit wohl nicht? Mit ihrem Ticket reisten die fleißigen Pilzköpfe immerhin von Platz 10 über Nr. 7 in die Gipfelwelt der Hitparaden-Höhenluft. Möge ihnen dieser Ausflug gut bekommen!

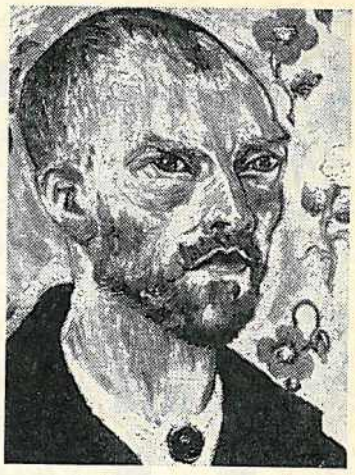
3. Heute male ich dein Bild, Cindy Lou
Drafi Deutscher scheint sich also nicht nur aufs Singen, sondern auch noch aufs Malen zu verstehen. Naturalistisch — expressionistisch oder „idealistisch" ... ist hier die Frage.

4. Poupée de Cire, Poupée de son
Erst einmal Lexikon her! Mit Englisch stehen wir ja meist auf gutem Fuße — aber nun kommen sie uns auch noch französisch. Die Schlager-Fans müssen ja schrecklich (ein) gebildete Leute sein. Da kann man bald nicht mehr mit. Jedenfalls singt France Gall uns anscheinend etwas von ihrer „Puppe oder Docke" (so stehts im Lexikon!) aus Wachs. Wie man daraus „Das war eine schöne Party" machen kann, bleibt schleierhaft. Übrigens Party mit Puppe oder Docke? (Aber Hund schreibt sich ja mit „gg" ...)

5. Bin i Radi — Bin i König
Radi Radenkovic als si j'etais roi — pardon, „wenn ich König wär"! Ich komme auch schon ins „auswärts sprechen" bei all dem Durcheinander an Sprachen. Man wird ja auch ganz konfus (besser wäre Konfuze!) bei dem wenigen deutsch, das man noch hört.

Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by Musikmarkt)



Vincent van Gogh
Geb. 30. V. 1853 in Groot Zundert, gest. 29. VII. 1890 in Auvers-sur-Oise

Als Sohn eines Pfarrers wurde der holländische Maler 1853 geboren. Am 29. Juli 1890 setzt er, an der Grenze des Wahnsinns, seinem Leben selbst ein Ende. In den zehn Jahren seines künstlerischen Wirkens schafft van Gogh als ein von seiner Kunst Besessener erst in Paris und dann in Arles. Er malte Blumen, Gärten, Felder, Bürger und Häuser. Erst nach dem Tode des Malers fand sein Werk die verdiente Anerkennung.

Sind Sie ein mutiger Mensch?

Es klingt höflicher zu fragen „Sind Sie ein mutiger Mensch?" als „Sind Sie eigentlich feige?" Es gibt auch Heldentum im täglichen Leben. Keine großen, weltbewegenden Dinge, sondern kleine Nebensächlichkeiten, die doch eine Menge Mut beanspruchen.
Wer ist mutiger, der Mann oder die Frau? Nun, jeder Mensch hat seine eigene Art, seinen Mut — oder seine Feigheit zu beweisen.

FRAGEN FÜR IHN — **ja** — **nein**

1. Gehen Sie zum Zahnarzt, wenn Sie ein Loch im Zahn spüren, selbst wenn es noch nicht weh tut? ....
2. Würden Sie Ihrer Schwiegermutter vor der gesamten Familie widersprechen? ....
3. Würden Sie ihren Chef auf einen Fehler aufmerksam machen, obwohl Sie genau wissen, daß er sich selbst für „unfehlbar" hält? ....
4. Würden Sie zu einem Dompteur in den Tierkäfig gehen, selbst wenn dieser behauptet, daß die Tiger vollkommen zahm sind? ....
5. Würden Sie ins Wasser springen, um ein Kind zu retten, auch wenn Sie selbst nicht schwimmen können? ....
6. Würden Sie mit einer schwarzen Krawatte und Frackhemd in Gesellschaft gehen, wenn Ihre Frau vergessen hat, die weiße rechtzeitig zu waschen? ....
7. Würden Sie es wagen, um 2 Uhr nachts nach Hause zu kommen, wenn Sie Ihrer Frau versprochen haben, pünktlich um 12 Uhr zu Hause zu sein? ....
8. Würden Sie einem bekannten Boxer eine Ohrfeige geben, wenn er Ihre Frau beleidigt hat? ....
9. Würden Sie in einer Gesellschaft, an der Ihnen sehr viel liegt, eingestehen, daß Sie die Geschichte, über die alle lachen, nicht verstanden haben? ....
10. Würden Sie eine Schuld auf sich nehmen, um damit einer Frau aus der Verlegenheit zu helfen, obwohl Sie wissen, daß Sie sich damit die Verachtung ihrer Mitmenschen zuziehen? ....

Punktbewertung:
Wenn Sie achtmal mit „ja" antworten, dann sind Sie ein äußerst mutiger Mann. Sagen Sie sechsmal „nein", dann können Sie im Geheimen „Feigling" zu sich sagen. Fünfmal „nein" und fünfmal „ja" ist guter Durchschnitt, mutiger brauchen Sie eigentlich nicht zu sein.

FRAGEN FÜR SIE — **ja** — **nein**

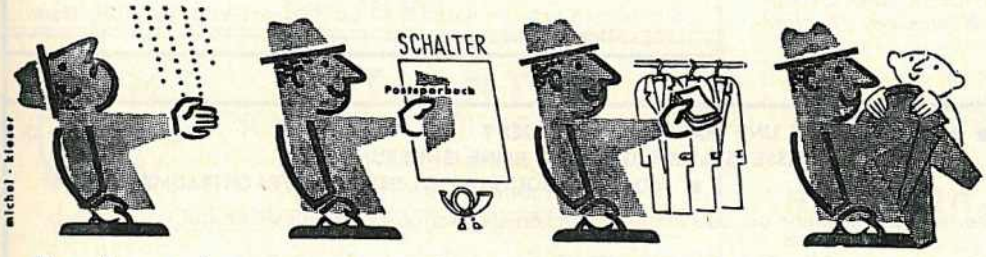
1. Sagen Sie Ihrem Mann immer die Wahrheit, wenn er fragt, was das neue Kleid oder der neue Hut gekostet haben? ....
2. Würden Sie Ihrem Mann verzeihen, wen er Ihnen eine Untreue eingesteht? ....
3. Gehen Sie alleine in der Dämmerung durch einen einsamen Wald? ....
4. Sprechen Sie Ihrem Mann Trost zu, wenn Sie selbst vor einer Operation stehen oder die Geburt eines Kindes erwarten? ....
5. Würden Sie in einem altmodischen Kleid zu einer Gesellschaft gehen, wo Sie wissen, daß Ihr Mann seine Jugendliebe dort wiedersieht? ....
6. Würden Sie offen sagen, was Sie wiegen und wie alt Sie sind? ....
7. Können Sie eine lebende Maus in die Hand nehmen? ....
8. Können Sie ermunternd lächeln, wenn Ihr Mann Ihnen erzählt, daß er seine Stellung verloren hat? ....
9. Würden Sie nachts aufstehen und nachsehen, ob Diebe im Haus sind, wenn Sie unheimliche Geräusche hören und Sie alleine zu Hause sind? ....
10. Würden Sie einen Topf mit kochendem Wasser ohne Topflappen anfassen, wenn Sie sehen, daß er ein Kind gefährdet? ....

Punktbewertung:
Wenn Sie 7mal ehrlich „ja" antworten können, dann muß man Ihren Mut bewundern. Sagen Sie 7mal „nein", dann sind Sie kein Lebenskünstler. Eine wirklich mutige Frau sagt mindestens zu 6 Fragen „ja".

FRAGEN FÜR BEIDE — **ja** — **nein**

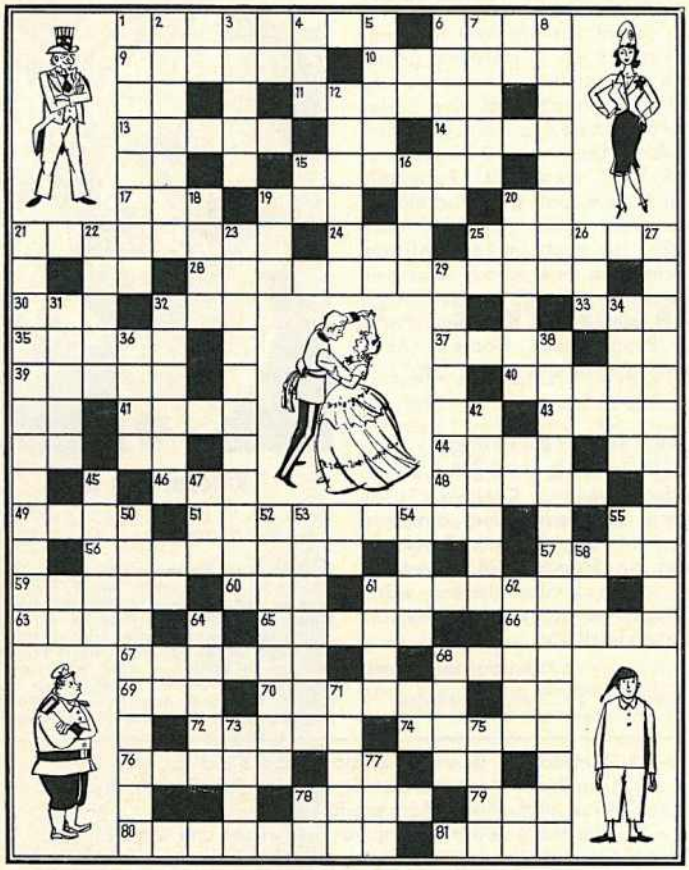
1. Würden Sie in einer Versammlung, wo bei der Abstimmung um irgendeine Sache alle dieselbe Meinung haben, aufstehen und sagen, daß Sie dagegen stimmen? ....
2. Würden Sie es wagen, einen Witz Ihres Vorgesetzten als „uralt" zu kritisieren? ....
3. Könnten Sie Ihrem Ehepartner eine große Sorge verschweigen, um ihm das Leben nicht schwer zu machen? ....
4. Würden Sie in ein brennendes Haus gehen, um einen Hund zu retten? ....
5. Würden Sie einem Menschen, der großen Einfluß auf Ihre Karriere haben kann, das Haus verbieten, wenn Sie Ihr Eheglück durch ihn für gefährdet ansehen? ....

Punktbewertung:
Wenn Sie auf 4 Fragen mit „ja" antworten, dann sind Sie ein mutiger Mensch, wenn Sie nur 1 Frage mit „ja" beantworten, dann müssen Sie sich schämen. Hut ab vor Ihnen, wenn Sie alle 5 Fragen mit „ja" beantworten. Aber wahrscheinlich überschätzen Sie sich dann.



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

Er hat längst erkannt: Häufig hilft ein POSTSPARBUCH



Ausländer

Waagerecht: 1. Scherzhafte Bezeichnung für den Nordamerikaner (links oben), 6. Gleichklang des Auslautes mehrere Wörter, 9. Mönch oder Nonne während der Probezeit, 10. nordamerikanische Halbinsel, 11. griechischer Meergott, 13. frühere Goldmünze in den USA, 14. Begründer der Oratorianer, 15. Halsteil an der Kleidung, 17. Abkürzung für Sekunde, 19. norwegischer Staatsmann, 21. Salze der selenigen Säure, 24. in Fremdwörtern neu . . . , 25. Zunft, Gilde, 28. Tanz, der von Österreich aus die Welt eroberte (Mitte), 30. Kopfbedeckung, 32. sportlich in bester Form, 33. 1952 aufgelöste Flüchtlingsorganisation, 35. Längenmaß, 37. Einheit der Thermometer-Skalen, 39. Frauengestalt aus „Don Carlos", 40. letzter Rest im Glas, 41. sibirischer Strom, 43. deutscher Jagd- und Kunstflieger, 44. ein Seidengewebe, 46. griechischer Buchstabe, 48. Männername, 49. altes italienisches Fürstengeschlecht, 51. Gehilfe, Mitarbeiter, 55. Abkürzung für Altes Testament, 56. Eierkuchen, 57. Eile, 59. beide Unterarmknochen, 60. Nebenfluß des Arno, 61. feine Gemüsepflanze, 63. scherzhafte Bezeichnung für den Russen (links unten), 65. Straße zwischen Baumreihen, 66. Berg im Bayrischen Wald, 67. altgriechische Tempelstadt, Sitz eines Apolloheiligtums, 68. Richtschnur, Regel, 69. Angsttraum, 70. französischer Romanautor, 72. spanischer Frauenname, 74. französische Landschaft, 76. nicht außen, 78. englisch: Graf, 79. Märchenwesen, 80. Angehöriger nordgermanischer Seefahrerscharen, 81. Schreibweise.

Senkrecht: 1. Teil des Bodensees, 2. Wanderhirten, 3. Hauptstadt des französischen Departements Nord, 4. japanische Münze, 5. Frauenname, 6. flüstern, murmeln, 7. Stadt im Ruhrgebiet, 8. Symbol der französischen Republik (rechts oben), 12. griechische Friedensgöttin, 16. englisch: wachsen, 18. Schnepfenstrauß, 19. Schiffsseite, 20. Gebirgspflanze, 21. Ausspruch, der einem anderen wohltut, ihn übermäßig lobt, 22. Zahlenwette, 23. See in Südamerika, 26. Kanton der Schweiz, 27. Weltbummler, 29. Staat in Afrika, 31. schlecht, mißlich, 32. Angehöriger eines westgermanischen Volksstammes, 34. Niederschlag, 36. altes Längenmaß, 38. scherzhafte Bezeichnung für den Deutschen, 42. Qual, Folter, 45. breiter Damenschal, 47. Geländeeinschnitt, 50. Berichtigung eines falsch oder lückenhaft überlieferten Textes, 52. sendet die Sonne aus, 53. europäischer Staat, 54. Zitterpappel, 55. Spielkarte, 58. Gebirge, z. B. Schwäbische . . . , 61. Psalmenzeichen, 62. schwedische Filmschauspielerin, 64. europäisches Gebirge, 68. Wasserstrudel, 71. Teufel, 73. Klebmittel, 75. Wohlgeruch, 77. Nordwesteuropäer.

Die schlaue Kiste

Trinken Wale Meerwasser?

(kos). Wie steht es mit den Walen, aber auch mit den Robben, die niemals zu Süßwasser kommen? Wie der Biologe K. Schmidt-Nielsen in dem neuen Kosmos-Studienbuch „Physiologie der Tiere" schreibt, decken die meisten Wale und Robben ihren Wasserbedarf durch ihre Fischnahrung, die viel Wasser und wenig Salz enthält. Fische haben aber einen hohen Eiweißgehalt, so daß viel Harnstoff entsteht, der mit dem Harn ausgeschieden werden muß. Da aber die Nieren der Wale und Robben einen sehr konzentrierten Harn bilden können, gewinnen sie letzten Endes von ihrer Fischnahrung mehr Wasser, als sie durch Harn und Lungenverdunstung verlieren. Deshalb brauchen sie überhaupt nicht zu trinken.

Einem schiffbrüchigen Menschen geht es nicht so gut. Wenn er Meerwasser mit 3,5 % Salzgehalt trinkt, braucht er zusätzliches Wasser, um das Salz aus seinem Körper zu entfernen, weil seine Nieren nur einen Harn mit höchstens 2,2 % Salzgehalt erzeugen. Er steigert also nur die Entwässerung seines Körpers und beschleunigt seinen Tod. Er wäre auch nicht besser dran, wenn er rohen Fisch äße; denn obwohl die Fische relativ wenig Salz enthalten, würde aus dem Fischeiweiß Harnstoff entstehen, der Wasser für die Ausscheidung benötigte. Kurz, die Nieren des Menschen können ihm nicht ein Leben wie das der Wale und Robben ermöglichen.

Da Wale und Robben Säugetiere sind, verlieren sie zusätzliches Wasser, wenn sie ihre Jungen säugen. Sie erzeugen eine sehr konzentrierte Milch mit 30—40 % Fettgehalt, gegenüber nur rund 4 % Fett bei der Kuhmilch. Dieser hohe Fettgehalt ist wohl ursprünglich nicht dazu da, ein schnelles Wachstum der Jungen zu fördern, sondern er soll den Wasserhaushalt der Mutter entlasten. Denn auch die Nachkommenschaft vieler Säugetiere mit dünner Milchch wächst schnell heran.

Kakerlaken-Exekutions-Kammer

Kakerlaken, behaftet mit einem unglaublich zähen Leben, einem ebensolchen Fortpflanzungstrieb und einer immensen Gefräßigkeit, sind wohl allen Seeleuten ein fortwährendes Ärgernis.

Sind diese lieben Haustierchen erst einmal an Bord heimisch, so gibt es wohl kaum ein wirksames Mittel, sie endgültig wieder auszurotten.

Selbst die stärksten Insektizide sind nicht imstande, Kakerlaken den Garaus zu machen, da die Brut immer an Stellen abgelegt ist, die den Vernichtungsmitteln kaum oder nur schlecht zugängig sind. Viele Mittel haben sich die Seeleute an Bord schon einfallen lassen, um diese Plage zu vernichten, aber ein großer Erfolg wurde in der Regel nie erziehlt.

Unser Leitender Ingenieur, ein erklärter Todfeind dieser Haustierchen, aber gleichzeitig auch Anhänger einer schmerzlosen Todesart, hat sich, auf die Gefräßigkeit und Neugierde der Kakerlaken bauend, ein Gerät konstruiert, das wir bei uns an Bord kurz das „KEK"-Gerät, zu deutsch „Kakerlakenexekutionskammer", nennen.

Das Gerät ist sehr einfach und billig herzustellen und in seiner Wirkung verblüffend, es kann mit Gleich- oder Wechselstrom von 110 V oder 220 V betrieben werden und trägt großartig zur Dezimierung der Kakerlaken an Bord bei.

Ein Plastikgefäß, rund oder eckig, aber oben offen, wird etwas unterhalb des Innenrandes mit zwei parallel laufenden, etwa 10 mm breiten Staniolstreifen beklebt. Der Abstand in der Parallele muß ungefähr 3 mm betragen.

Verbindet man nun die beiden Staniolstreifen mit Kathode und Anode, ist das Gerät betriebsklar.

Auf den Boden des Gefäßes bringt man nun am besten irgendwelche stark duftenden Essensreste, welche auf die Kakerlaken immer eine große Anziehungskraft ausüben. Sobald diese Insekten nun die beiden Staniolstreifen, die sie überschreiten müssen, um an ihr Futter zu gelangen, überqueren, erhalten sie einen elektrischen Schock, der sie sofort in das Innere des Gefäßes fallen läßt; ein späteres Entrinnen ist unmöglich, da ja die Staniolstreifen ständig unter Strom stehen. Kapitän F. W. Potrick.

Sekretärin, 39/166, blond, Ww., gepfl. Ersch., s. Gedankenaustausch mit aufr. alleinst. an Kunst u. Musik interess. Schiffsoffiz. Zuschriften erbeten unter L 65 an Seefahrt-Verlag GmbH, Hamburg-Altona, Celsiusweg 15.

Minikay

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

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

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

Klar bei Schmunzelauge

Höfliche Anfrage

144 Meyerstrasse
Frankfort/Mein
Germany

Messrs. Cidds Coffee Company
425 East Street
New York

Schentlemen,

Der last pachesches of coffey we get from you was mit ratt schitt gemixt. Der coffey may be gutt enaff but der ratt schitt schboils der trade complitli. We did not see der ratt in der sambles which you sent us bevor.

It takes so much teims to pick der ratt schitt out from der coffey. We ordert der klihn coffey and you schippt mit der coffey. It was a misteke from your packerpipel, yes? We like you to schipp us der coffey in one sack and der schitt in en odder sack, which we mix to suit der customer.

Please ride if we schud schipp back der schitt an keep der coffey, or keep der schitt and schipp back der coffey or to schipp back der whole schitten work.

We dont like riding in dis matter but we also do not like der damm schitt bisiniss.

Wiz much reschpects
HUBER TEA COMPANY LTD.

P.S. Schall we nau schipp der schitt back, please?

Kondition ist alles

Der Druckfehlerteufel trieb folgende Posse: „Immer mehr betätigen sich junge Damen mit athletischen Sportarten, die nur Männern vorbehalten sein sollten. Maßhalten muß die Devise sein! Das bezieht sich besonders auf das moderne Mädchen und seine L i e b e s übungen!"
Der Verfasser hatte ausnahmsweise an den Leib und nicht an die Liebe gedacht.

*

Aus dem Anzeigenteil eines Fachblattes für Gärtnerei-Erzeugnisse, in das sich der Druckfehlerteufel einschlich: „Gladiatoren, kräftig und hochgewachsen, in verschiedenen Preislagen — das ideale Geschenk des aufmerksamen Ehemannes an seine Gattin. Auf Wunsch auch Versand von Zwiebeln. (Gladiolen sind Zwiebelgewächse.)

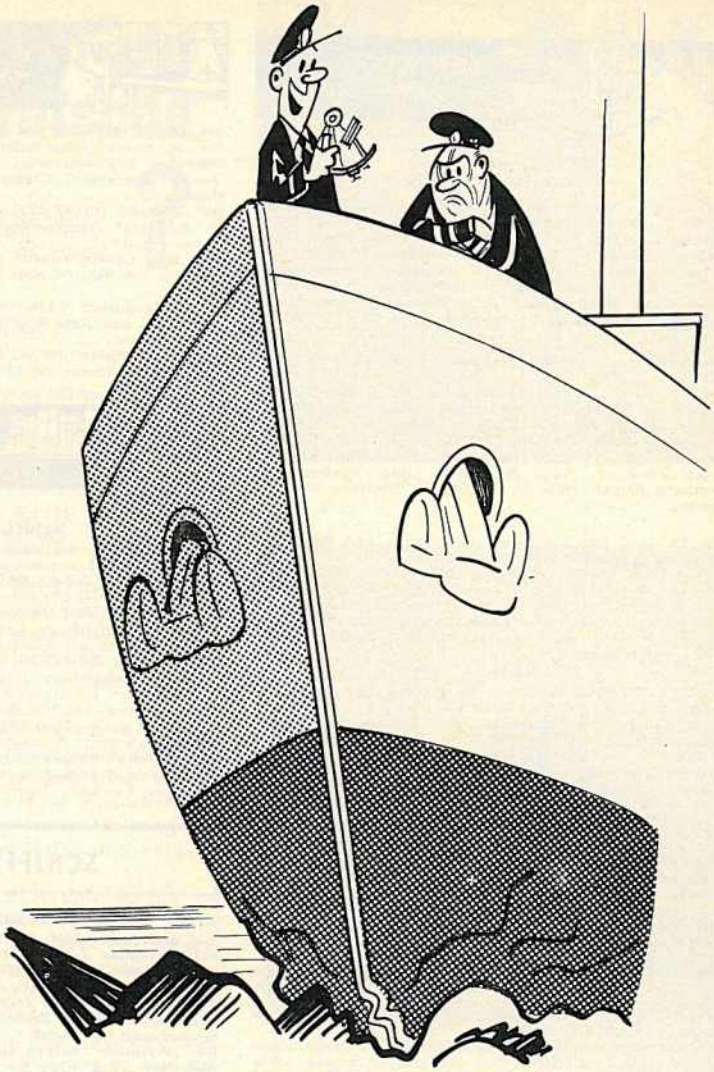
*

In Florida wurde kürzlich die „Miß Tomate" gewählt. Aus dreiundvierzig Bewerberinnen wurde dasjenige Mädchen ausgesucht, das am raschesten „auf Kommando" erröten kann. Die hoffnungsvolle junge Dame heißt Miß Coalpan (Fräulein Kohlenpfanne).

*

Die schlimmsten Kopfschmerzen haben Männer nach einer Nacht, in der sie ihren Kopf am wenigsten angestrengt haben.

Auf jeden Fall kann ich Ihnen jetzt ganz genau Position geben. ▶



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

Antoni Höen Nchf.
PROVIANT
DECK- U. MASCHINEN-STORES
Hamburg 11, Sandtorquai 32 · Telefon: 36 57 93 · 36 57 95
Telex: 021 4705

ATLANTIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG G. M. B. H.
Schiffsproviant,
Deck- und Maschinenausrüstung
LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

2 HAMBURG 11 Brooktorkai 16 | Telefon 33 68 05 Nachts 22 52 90 | Fernschreiber 02 161149 | Telegramm-Adresse »Brocktea«

VS WELTWEIT

VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFAHRER

An alle Seefahrer!

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

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

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

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

Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 %.

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

HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.
Versicherungsdienst für den Seefahrer
HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

Seefahrtschule Lübeck

Am 15. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Bernhard Aarhus, Frithjof Ahlgrimm, Rainer Dehmke, Ingo Fischer, Dietrich Harder, Holger Johannsen, Norwid Kunz, Johann-Mathias Lüders, Heinz Michaelsen, Ernst-August Müller, Peter Schwarzkopf, Volker Siems, Jochen Stegmann, Peter Steiglitz, Hans-Peter Thomsen, Hubert Weindel, Folker Wiese, Günter Woschkeit.

Ebenfalls zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Jörn Boockhoff, Jürgen Bremse, Herro Fiehn, Uwe Fischer, Jens Frank, Burkhard Grube, Knut Hansen, Dietrich Kanth, Jochen Klupp, Werner Leibinger, Jürgen Meyer, Jürgen Nachtigal, Peter Niemann, Hans-Walter Ohl, Gerhard Raddatz, Franz Riepold, Oskar Rohde, Dietrich Schaefer, Peter Scheibner, Adolf Sellschopp, Jörg Sommerwerck, Eberhard Stapel, Heinrich Stypmann, Wolfram Wieczorkowski.

Am 12. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Jost Asbach, Jürgen Barth, Gerhard Danneberg, Henning Endrulat, Peter Friedrich, Bernd Fröhling, Matthias Gross, Dirk Hüschens, Manfred Knigge Klaus Krecklow, Rüdiger Krepkowski, Wilhelm Neyses, Hans-Hermann Schümann, Rüdiger Struwe, Klaus Tamm, Manfred Thimm, Holger Voigt, Dieter Wolff.

Am 11. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Arno Banek, Peter Benecke, Peter Ehlers, Falk Eitner, Hans-Joachim Flöter, Heinrich Göttsch, Peter Heusler, Gerd Hohaus, Dieter Kurras, Peter Linden, Klaus Mammach, Rüdiger Menssig, August Meyer, Peter Meyer, Helmut Nagel, Gerhard Pientka, Edmund Roocks, Björm Schütt, Joachim Schwenn, Arnold Somer, Karl-Heinz Wiendlocha.

Am 1. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2)** die Herren:
Manfred Beckhusen, Heinrich Böttcher, Ernst-Otto Gericke, Günther Gericke, Johannes Gerwien, Eggert Grütz, Wolfgang Hintze, Bruno Hirsch, Friedrich Jarchau, Klaus Jöhnk, Manfred Joppien, Lorenz Marckwardt, Detlef Nielsen, Karl-Heinz Rehbehn, Egon Sabin, Dirk Schimmelfeder, Jan Tiedemann, Alfred Urthel, Franz Urthel, Adolf Wefer, Reinhold Wenzel, Uwe Witting, Hans-Jörg Zickermann.

Am 26. März 1965 bestanden die **Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** die Herren:
Wilfried Bade, Günter Groneberg, Siegfried Hellwig, Horst Körner, Klaus Heincke, Rudolf Schönnhoff, Helmut Schröter, Egon Stachowitz, Axel Steller, Hans Thomsen, Hans Trunsch.

Matrosenprüfungen Schleswig-Holsteinische Seemannsschule

Nach beendetem Matrosenvorbereitungslehrgang bestanden vor der Matrosenprüfungskommission folgende Leichtmatrosen die Prüfung:
Bernhard Brunzel, Ulrich Budach, Otto-Peter Busch, Hans-Jürgen Kempinski, Hans Klappenbach, Heinz-Dieter Kurzbuch, Bernd-Michael Liche, Gotthard Meßollen, Ulrich Mikuteit, Wilfried Nickel, Heinrich Schlüter, Bernd Sigrist, Norbert Wenzel.
Die nächsten Lehrgänge beginnen am 5. 7., 2. 8., 6. 9. 65.

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:
Seemannssonntag, d. 5. August aus Karlsruhe
Seemannssonntag, d. 2. September aus Berlin
Seemannssonntag, d. 30. September aus Köln
Seemannssonntag, d. 28. Oktober aus München
Seemannssonntag, d. 25. November aus Bremen
Seemannssonntag, d. 23. Dezember aus Hamburg (Weihnachtsgrüße).
Erfreuliche Neuigkeit: Diese Sendungen können nunmehr auch zu Hause auf dem 49-Band empfangen werden, und zwar in der Zeit von 18.15 bis 21.15 deutscher Zeit bzw. 17.15 bis 20.15 MGZ.

MS **„Ägäis"** (2778 BRT) von der Atlas Levante Linie AG, Bremen, an die Partenreederei MS „Ägäis".
Dänischer Viehtransporter MS **„Inger Clausen"** (299 BRT) von der Reederei C. Clausen an die Cimbria-Reederei AG, Hamburg.
MS **„Bochum"** (10 056 BRT) von der Friedr. Krupp Reederei an die Josef Presthus-Reederei in Bergen. Neuer Name „Anna Presthus".
MS **„Käte Grammerstorff"** (2581 BRT) von der Karl Grammerstorf Schiffahrts-GmbH. an die Reederei Tomboulis in Piräus.
Die schwedischen Motorschiffe **„Lena Christina Brodin"** (8606 BRT) und **„Lisa Brodin"** (8614 BRT) an die „Deutschen Afrika-Linien".
Tanker **„Emsfalke"** (10 542 BRT) von der Emder Tankschiff GmbH an die Eisen- und Metall AG zum Abbruch.

Schiffsliste 1965

Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe über 100 BRT. Zusammengestellt und bearbeitet nach dem Stande vom 1. Januar 1965. Eckhardt & Messtorff Verlag, Hamburg 11. Preis DM 15,—.
Ein unentbehrliches Jahrbuch für alle, die sich über die deutsche Handelsflotte unterrichten wollen. Inhalt: Liste der Bauwerften mit Anschrift und Telefonnummer / Alphabetische Liste der Schiffe, getrennt nach Dampfern, Motorschiffen, Tankschiffen, Fischerei- und Schleppfahrzeugen mit folgenden Einzelheiten: Unterscheidungssignal, Schiffsname, Exname, Baujahr, Bauwerft, Antriebsart und -stärke, Geschwindigkeit, Verdrängung, Tragfähigkeit, Abmessungen, Kubikraum (Schüttgut), Reederei, Ausrüstung mit Radar, Schwergutladegeschirr, Ladekühlraum / Alphabetische Liste der Reedereien mit ihren Schiffen, unter Angabe der Anschrift, Telefon- und Fernschreibanschluß.

SCHIFFSUNFÄLLE

Fünf Tote auf MS „Wachtfels"

Auf dem Motorschiff „Wachtfels" (9717 BRT) sind am 9. 6. beim Reinigen der Ladeöltanks fünf Besatzungsmitglieder umgekommen. Es handelt sich dabei um den ersten Offizier Klaus Witt (31), den dritten Offizier Manfred Wachter (24), den Zimmermann Alf Wittje (20) und zwei pakistanische Decksleute. Die Toten wurden nach Seemannsart beigesetzt.
Die „Wachtfels" befand sich auf der Reise von Marseille nach New York. Über die Ursache des Unglücks ist bisher nichts bekannt.
Kapitän Büsing begab sich selbst mit Rauchhelm und Sicherheitsleine in den neuen Tank II, mußte aber ohnmächtig sofort wieder an Deck gezogen werden.

Nach Kollision gesunken

Am 11. Mai sank nach einer Kollision mit dem Bremerhavener Fischdampfer „Albatros" das Hamburger Kümo **„Marlene"** (135 BRT) vor der Geestemündung. Die beiden Besatzungsmitglieder der „Marlene" wurden gerettet.

Kesselexplosion

Am Freitag, 4. Juni, explodierte auf Schlepper **„Thor"** 80 sm nördlich von Borkum ein Kessel, wobei 2 Besatzungsmitglieder schwer und mehrere leicht verletzt wurden. Seenotkreuzer „Georg Breusig" brachte die beiden Schwerverletzten nach Borkum, von wo sie mit Hubschrauber in ein Emder Krankenhaus geflogen wurden.

Schwerer Unfall bei unbeabsichtigem Stapellauf

Am 10. Juni setzte sich aus bisher noch ungeklärten Gründen auf der Stülcken-Werft ein 350 t schweres Mittelschiff beim Legen der Kimmpallen plötzlich in Bewegung und rauschte ins Wasser. Es rammte das ehemalige Unglücksschiff „Brunswick" und riß dort einen Arbeiter von der Stellage ins Wasser. Alles Suchen blieb vergeblich. Einem Schiffszimmermann der Werft rissen Ketten beide Füße ab.

Über Bord geworfen und ertrunken

„Aus Spaß" warfen drei Besatzungsmitglieder des MS „La Paloma" (450 t) den 17jährigen Schiffsjungen E. Duis in die Schelde. Der Schiffsjunge konnte nicht schwimmen und ertrank.

Todesfall durch Ertrinken

Am 18. 3. 1965 gegen 16.20 Uhr ist der Seefunker Schulte vom Achterdeck des in der Bucht von Corinto (Nicaragua) liegenden MS „Ingrid Horn" ins Wasser gesprungen. Nach wenigen Schwimmstößen verließen ihn die Kräfte. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsversuche und anschließender Wiederbelebungsversuche konnte im Hospital nur noch sein Tod festgestellt werden. Die Gründe, die Schulte veranlaßt haben, über Bord zu springen, konnten nicht geklärt werden. Ein Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung liegt nicht vor.

Das Kentern der „Bremerhaven"

ist — wie eine Havariekommission ermittelt hat — auf einen abgebrochenen Flaschenhals und auf eine nicht funktionierende Rückschlagklappe zurückzuführen. Der Flaschenhals hatte ein Speigattventil in der Bordwand blockiert und die Rückschlagklappe in der Rohrleitung zu einem Mittschiffstank hatte nicht funktioniert. Denn die automatische Lenzvorrichtung für den Tank konnte nicht arbeiten, da nur der Notdiesel, an dem die Lenzpumpe nicht angeschlossen ist, in Betrieb war.

QUER DURCH DIE LAST

Endlich Sailor-Expreß

Seit Montag, den 31. Mai, rollt der Sailor-Expreß zwischen Hamburg und Rotterdam. Er verkehrt von Montag bis Freitag mit einer Fahrzeit von 6 Stunden. 8.04 ab Hamburg, 14.12 an Rotterdam. 16.50 ab Rotterdam und 23.13 an Hamburg. Das ist das Richtige für uns und unsere Angehörigen, denn time ist für solche Hafenliegezeiten für Seeleute ja viel mehr als money.

MS „EUROPA" ab 1966 im Einsatz

Mit der für den 9. Januar 1966 eingeplanten ersten Reise von MS „EUROPA" werden nach 27jähriger Unterbrechung wieder drei große deutsche Passagierschiffe unter der Flagge des Norddeutschen Lloyd auf dem Nordatlantik eingesetzt sein. Die Reederei wird damit ihr bisher auf Passagierschiffen verfügbares Platzangebot um 37 % auf 2872 Plätze erweitern. Hinsichtlich des zu erwartenden Erfolges ist man beim Norddeutschen Lloyd in Bremen optimistisch: Sowohl beim internationalen Reisepublikum als auch bei den Reisebüros im In- und Ausland besteht bereits heute ein lebhaftes Interesse für die Lloyd-Seereisen 1966. Die schon jetzt erfolgte Veröffentlichung des Fahrplans ist auf die ungewöhnlich frühzeitige, lebhafte Nachfrage zurückzuführen.
Nordatlantik überqueren. Im einzelnen wird

TS	„BREMEN"	28 Reisen
MS	„EUROPA"	13 Reisen
MS	„BERLIN"	16 Reisen

durchführen.

GUT GEMACHT

„Bremen" gab dreimal Hilfe auf hoher See

Auf einer einzigen Rundreise änderte die „Bremen" unter Führung von Kpt. Rössing dreimal ihren Kurs, um ärztliche Hilfe auf anderen Schiffen zu leisten. Mit Rettungsbooten wurden die Patienten geholt und von Bordarzt Dr. Plum aus Lebensgefahr befreit.
Am Montag, 14. Juni, war es Gernot Stengel vom MS „Hennig Oldendorff", der dringend an der Blase operiert werden mußte. Das war am Ausgang des Kanals.
Am Montag, 21. Juni, operierte Dr. Plum einen Matrosen des US-Frachters „Almeria Lykes" (7855 BRT). Der Verletzte war mit den Armen in die Winde gekommen. Die Übernahme erfolgte nördlich der Bermudas.
Schon am 24. Juni erreichte die Bremen der dritte Notruf. Auf dem norwegischen Tanker „Anco Sea" hatten sich 3 Seeleute bei einer Kesselexplosion schwere Brandwunden zugezogen. Das war mitten im Atlantik. Bei Windstärke 7 und sehr grober See gelang das schwierige Manöver, den Maschinisten E. Hollen mit dem Rettungsboot auf die „Bremen" zu bringen.

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

Erzwingt die Automation ein neues Berufsbild ?

Eine Reederei nimmt Stellung

Anläßlich einer Tagung, zu der der ASTA der Seefahrtschule Hamburg und die Evangelische Studentengemeinde an Ingenieurschulen und höheren Fachschulen eingeladen hatte, hielt Herr Langhans, Leiter der Abteilung Bordpersonal der Hamburg-Süd-Gruppe, ein bemerkenswertes Referat, das wir in folgendem mit geringfügigen Kürzungen im Wortlaut bringen:

Jeder, der sich innerhalb eines Schiffahrtsunternehmen mit Personal- und Ausbildungsfragen zu beschäftigen hat, kann sich der Erkenntnis nicht entziehen, daß wir auf personellem Gebiet in einer Art Umbruchsituation befinden, die nicht allein dadurch hervorgerufen wird, daß es ständig schwieriger wird, die Schiffe ausreichend der Zahl nach zu besetzen.

Andere Fragen drängen sich auf: Kann ich mein Schiff überhaupt noch mit Personal besetzen, das den gesteigerten technischen Anforderungen gewachsen ist, und habe ich für das Mannschaftspersonal Offiziere, die unter den sich steigernden technischen Anforderungen in der Lage sind, fachgerecht zu führen.

Gerade in diesem Punkt macht sich Unbehagen breit und das Gefühl, sich von liebgewordenen traditionellen Vorstellungen trennen zu müssen.

Das würde bedeuten, die nötigen Konsequenzen zur Korrektur des seemännischen Berufsbildes zu ziehen, um schließlich dann nicht nur zu fragen, was kann, sondern was muß ein Schifffahrtsunternehmen tun, damit seine leitenden Mitarbeiter an Bord die ihm zugedachten Führungsaufgaben bewältigen können.

Das verrutschte Berufsbild

Interessant sind folgende Angaben, die Rückschlüsse auf die Altersstruktur des seefahrenden Personals geben. Von allen Seeleuten, einschließlich Kapitänen, Offizieren und sonstigen Angestellten sind 62 % jünger als 25 Jahre, 33 % sind zwischen 26 und 50 Jahre alt und 5 % sind älter als 55 Jahre.

Ohne Berücksichtigung der Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstigen Angestellten sind 55 % der verbleibenden seefahrenden Angestellten jünger als 20.

Hier haben wir eine Altersstruktur vor uns, die man nach meiner Auffassung als ungewöhnlich bezeichnen muß, verglichen mit dem Altersaufbau von Industriebetrieben. Daß wir uns einem Prozeß einer weiteren Verjüngung gegenübersehen, beweist eine Vergleichszahl aus dem Jahre 1962. In jenem Jahre waren 59,4 % aller in der deutschen Seeschiffahrt Beschäftigten jünger als 25 Jahre. 35,1 % standen im 26. bis 55. Lebensjahr und 5,5 % waren älter als 55 Jahre.

Hier zeichnet sich nicht nur eine weitere Verjüngung seefahrenden Personals ab. Beide Zahlen deuten auch auf einen fortschreitenden Verschleiß insbesondere der jugendlichen Seefahrer, die jünger als 25 Jahre alt sind.

Woran liegt das nun?

Die Berufsbilder

In der deutschen Seeschiffahrt ist die Einteilung in die Ressorts Deck, Maschine, Küche und Bedienung Tradition.

Betrachten wir uns nun diejenigen Besatzungsmitglieder, die in den einzelnen Ressorts als Mannschaftsdienstgrade an Bord unserer Schiffe fahren, so stellt sich folgendes Phänomen dar. Einzig die im Decksdienst beschäftigten Seeleute sind einer besonderen Eignungsordnung unterworfen, während sie für das Maschinen-, Köchen- und Bedienungspersonal im Manteltarif und in den Bemannungsrichtlinien fehlt.

Der Verfall des beruflichen Sozialprestige

Für den Seemann im Decksdienst gilt aber etwas Besonderes.

Am 1. Juni 1956 ist die Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute im Decksdienst auf Kauffahrtei-Schiffen, die die Bundesflagge führen, in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung wurde der seemännische Lehrberuf wiedergeboren.

Jeder, der als Matrose an Bord eines deutschen Schiffes fahren wollte, mußte sich einschließlich einer 3monatigen Seemannsschule einer 36monatigen Lehrzeit unterziehen, an derem Ende nach einer erfolgreich bestandener Prüfung der Matrosenbrief winkte.

Nach dem Berufsbild des Matrosen in der Seeschiffahrt umfaßt sein Arbeitsgebiet sämtliche Arbeiten, die er für den Decksbetrieb, für die Behandlung der Ladung, für die Sicherheit und Seetüchtigkeit und für die Instandhaltung und Sauberkeit des Schiffes im Hafen und während der Reise verrichten muß.

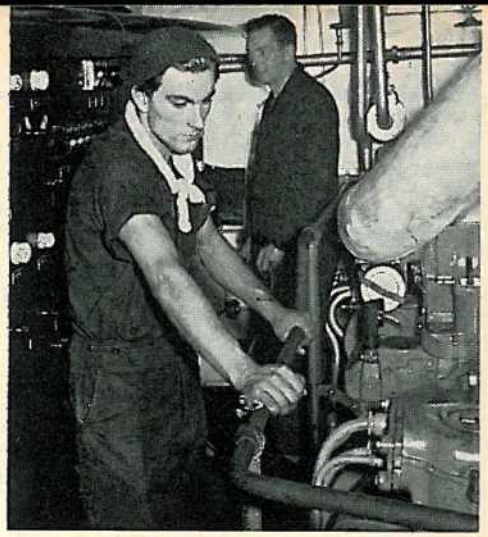
Besondere Fertigkeiten und Kenntnisse hat der junge Matrose sich während seiner Ausbildung in der Schiffskunde, im Brücken- und Wachdienst, im Ladungsdienst, in den seemännischen Arbeiten im Sicherheitsdienst, im Signaldienst und in der Rechtskunde zu erwerben.

Beleuchtet man nun einmal die Anforderungen, die in den einzelnen Sachgebieten an den angehenden jungen Matrosen an seine schöpferische Intelligenz gestellt werden, so muß man zu der Erkenntnis kommen, daß sie sehr gering sind. An qualifizierten Arbeiten ist nur noch recht wenig übriggeblieben.

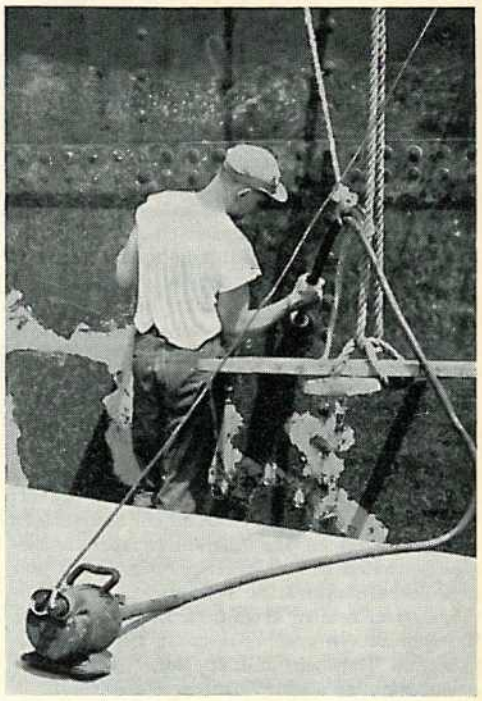
Erlernte an Bord eines Segelschiffes der junge Seemann in der Praxis den Beruf eines Segelmachers und verlangte man von ihm eine handwerkliche Qualifikation, so ist dies an Bord unserer modernen technisierten Schiffe verschwunden. Sein Tagewerk vollzieht sich zwischen Lukenaufklaren, Räumefegen, Rostklopfen, Farbewaschen, Aufriggen von Ladegeschirr, Niederlegen von Bäumen, Raumwache. Was er an seemännischen Handarbeiten beherrscht, reicht geradenoch für das Ausbringen von Stellagen und wenigen Tauwerkspleißen. Es ist schon schwierig, einen Matrosen zu finden, der einen einwandfreien Drahtspleiß anfertigen kann. Die Ergebnisse der Matrosenprüfungen sprechen hier eine deutliche Sprache.

Und die anderen Ressorts ?

Sanken die beruflichen Anforderungen in der Deckslaufbahn im Laufe der Jahnzehnte kontinuierlich ab, so zeichnete sich im Maschinenbereich etwas anderes ab. Mit dem Aussterben des Berufstandes des Heizers und des Trimmers, der vielfach keinen Beruf erlernte, bevor er zur See ging, bringt es der Wartungsdienst der Haupt- und Hilfsmaschinenanlage mit sich, daß in den Mannschaftsdienstgraden überwiegend nur Arbeitskräfte Verwendung finden können, die einen technischen Beruf erlernt hatten. Hier finden wir also einen Kreis von Arbeitskräften, der, bevor er zur See ging, sich eine bestimmte berufliche Qualifikation angeeignet hatte, die er gewissermaßen als Kapital mit an Bord brachte. Dieser Mann jedoch, sofern er im Mannschaftsdienstgrad verblieb, betrachtete die Zeit der Seefahrt nicht als den Endpunkt seiner beruflichen Entwicklung, sondern nur als eine vorübergehende Erscheinung und nach kurzer Zeit derließ er die Seefahrt wieder, um in einem Landbetriebe eine Beschäftigung anzunehmen. Hier haben wir es also in der überwiegenden Zahl der Fälle mit einem seefahrenden Gelegenheitsarbeiter zu tun.



Bald auch an Deck?



Bald auch in der Maschine?

Eine gleiche Entwicklung zeichnet sich auch ab im Küchen- und Bedienungspersonal. Auch hier zeichnet sich das gleiche Phänomen ab wie im Maschinenbereich, auch hier gehen die entsprechenden Besatzungsmitglieder nur einer vorübergehenden Tätigkeit in der Seeschiffahrt nach, um sie dann nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder zu verlassen.

Haben wir bei dem Berufsbild des Matrosen den Niveauabstieg zum Hilfsarbeiter feststellen müssen, so finden wir in den Ressorts Maschine und Küche und Bedienung überwiegenden Teils den jugendlichen Gelegenheitsarbeiter.

Die Beschleunigung des Verfalls durch äußere Einflüsse

Nun kommt noch etwas anderes hinzu, was sich im negativen Sinne auswirkt. Der Seemann ist hineingestellt in eine Männerwelt. Für den jugendlichen Menschen hört bei seinem Eintritt in die Seefahrt etwas auf, was man

als das unbewußte pädagogische Geleit bezeichnen könnte, das ihm durch Elternhaus, Familie, Schule, Berufsschule, Vereine, Kirche, politische Gruppen, überhaupt durch seine soziale Umwelt gegeben wird. Er ist isoliert von allem, was ihm vorher vertraut war, was ihm zu einer guten Gewohnheit geworden ist.
Hinzu kommt noch eine Isolierung, die durch die festgefügte hierarchische Ordnung an Bord in den einzelnen Messen, in den einzelnen Wohndecks hervorgerufen wird.
Die scharfe Trennung der einzelnen sozialen Rangstufen durch ein an Bord besonders stark ausgeprägtes und antiquarisch anmutendes Klassenbewußtsein lehnt der junge Mensch innerlich ab.
Eine weitere Art der Isolierung ist gegeben durch den an den Bordkameraden vorbeiführenden Arbeitsrhythmus der Wacheinteilung und des Tagesdienstes.
Im Nachdenken über seine berufliche Situation an Bord des Schiffes fehlt es dem jungen Seemann an Leitbildern.

Die schwindende Überzeugungskraft des Berufsbildes

Wo sind denn aber jene, die den jungen in die Seeschiffahrt eintretenden Berufsanfängern als Leitbilder dienen können? Wo sind jene Kapitäne und Schiffsoffiziere, die in der Lage sind, das Berufsbild des Matrosen mit jenem Lebensinhalt zu füllen, der erforderlich ist, um diesen Beruf überhaupt lebensfähig zu machen.
Betrachtet man die Ergebnisse der Matrosenprüfungen, so steht man unter dem Eindruck, daß diejenigen, die den in der Ausbildung befindlichen Seemann zu betreuen haben, selbst nicht mehr so ganz von der Überzeugungskraft des Berufsbildes getragen sind.
Von Kapitänen und Schiffsoffizieren, die Seemannsschulabgänger an Bord bekommen, wird zugegeben, daß die Seemannsschüler, wenn sie an Bord kommen, aufgeschlossen sind, ordentlich und arbeitswillig. Während der 3monatigen Lehrgänge ist es den Ausbildern an den Seemannsschulen in der Regel gelungen, den jungen Seeberufsanwärter von unrealen Vorstellungen von seinem erwählten Beruf zu heilen, um ihm so ein erstes Rüstzeug für seine beginnende Bordzeit mitzugeben. Die weitere Ausbildung zu einem Matrosen liegt dann in den Händen des Kapitäns bzw. seines Beauftragten, wie es das Seemannsgesetz in § 108 vorsieht.
Diese Ausbildung entspricht noch nicht den Erwartungen, die man in sie setzte, um es mal ganz deutlich zu sagen. Der mit der Ausbildung beauftragte Offizier, der dieses ja auch nur nebenbei macht, hastet durch die Materie; oft fehlt an Bord überhaupt die Zeit für einen vernünftigen Unterricht, der Schiffsbetrieb geht vor. Oftmals fehlt es aber auch an der Einsicht in die Wichtigkeit der Unterrichtung der Junggrade. In einem Bericht einer Matrosenprüfungs-Kommission heißt es unter anderem: *Die Weiterbildung entspricht vielfach noch nicht den Erwartungen, wie die Ergebnisse der Matrosenprüfungen zeigen, und die Aufnahmeprüfungen an den Seefahrtsschulen beweisen. Die technischen Aufsichtsbeamten stellten bei den Matrosenprüfungen wiederholt ungenügende Leistungen im Feuerschutzdienst fest. Es ist leider vorgekommen, daß das Befähigungszeugnis, das ein Prüfling auf der Seemannsschule erworben hat, wegen Unkenntnis im Feuerschutzdienst bei der Matrosenprüfung wieder entzogen werden mußte.*

Die Richtlinien für die Ausbildung an Bord, die im 2. und 3. Ausbildungsjahr unter anderem Feuerschutzdienst und Handhabung der Feuerlöschgeräte vorsehen, werden in zahlreichen Fällen nicht beachtet. Die Leistungen in Seemannschaft sind nach wie vor dürftig. Das Niveau der Prüfung unterscheidet sich nicht von dem der Abschlußprüfung der Schiffsjungenschulen. Oft sind die Leistungen sogar noch schlechter.
Vielfach gelingt es also nicht einmal, das Niveau der Schiffsjungenschule zu halten.
Der fehlende fachliche Gehalt des seemännischen Berufes, die fehlende planmäßige von Idealismus getragene Ausbildung während der 3jährigen Lehrzeit und das durch Führungsfehler hervorgerufene Gefühl der Isoliertheit von der übrigen menschlichen Gesellschaft während der Bordzeit zeigte besonders bei den Berufsanfängern katastrophale Folgen.

Wir müssen der Tatsache klar ins Auge sehen, daß 50 % der Berufsanfänger in den seemännischen Berufen während des 1. bis 3. Berufsjahres der Seefahrt enttäuscht den Rücken kehrt. Eine Zahl, die in ihrer Wucht erschütternd, in ihrer Konsequenz erschreckend ist.

Der Arbeitskreis für Fragen des seemännischen Nachwuchses des Verbandes Deutscher Reeder hat sich mit diesen Fragen eingehend beschäftigt, und zwar auf mehreren Zusammenkünften, an denen unter anderem Seemanns-Pastoren beider Konfessionen, Reedereiinspektoren und Heuerstellenleiter, Leiter der Seemannsschulen und Vertreter des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses teilgenommen haben. Dabei ist man zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- Der seemännische Nachwuchs kommt etwa zu einem Drittel aus instabilen Bevölkerungskreisen, d. h. daß dieser ohne Vater oder ohne Eltern aufgewachsen oder in gestörten Familienverhältnissen groß geworden ist und fast immer eine gute Familienatmosphäre entbehren mußte. Bei einem sinnvollen Sich-um-sie-kümmern an Bord und im fremden Hafen werden diese Jungen vielfach in einer guten Bordgemeinschaft ihre Heimat finden und weniger zu einer Flucht in die Landberufe neigen. Anderenfalls ist, wenn man sich nicht um sie kümmert, ein Verfallen in die negative Einstellung doppelt wahrscheinlich.
- Besonders die qualifizierten Jungen aus ordentlichen Familienverhältnissen haben eine hohe Meinung vom Seemannsberuf. Erschreckend hoch ist der Anteil dieser Jungen, die sich enttäuscht von der Seefahrt wieder abwenden. Die Frage liegt nahe, ob bei diesem Sachverhalt in einigen Jahren genügend qualifizierte Anwärter für die großen Patente vorhanden sind.
- Die Motive der beiden aufgeführten Personalgruppen zur Wahl des Seemannsberufes sind ohne bestimmte Rangwertigkeit folgende:
  Das Abenteuer, die Welt kennenzulernen, Aufstiegsmöglichkeiten, der Beruf des Seemannes als Inbegriff eines männlichen Berufes, das Schiff als Arbeits- und Wohnraum bedeutet gesicherte Versorgung und Geborgenheit und das Interesse am Beruf.
  Fragen der Einkommensverhältnisse und der Altersversorgung stehen bei der Berufswahl noch nicht zur Erörterung.

Als Gründe für die enorm hohe Abwanderungsquote wurde in diesem Arbeitskreis folgendes analysiert:

- Die Gutwilligen sind enttäuscht, weil sie gar nicht oder nur unvollständig ausgebildet werden und haben das Gefühl, nur Arbeitskräfte zu sein. Diese ihre Feststellung steht im Widerspruch zu dem Berufsbild des Matrosen in der Seeschiffahrt, der Eignungsverordnung. Die ersten beruflichen Impulse werden an den Seemannsschulen nach diesem Berufsbild vermittelt, aber an Bord nicht fortgesetzt. Die entsprechenden mündlichen und schriftlichen Berichte an ihre Angehörigen wirken sich außerdem noch äußerst nachteilig im Binnenlande aus.
- Die Jugendlichen sind enttäuscht, wenn nicht einmal der Versuch unternommen wird, die Freizeit an Bord und in fremden Häfen sinnvoll auszufüllen. Sie betrachten das Sich-nicht-um-sie-kümmern als eine diskriminierende Erscheinungsform ihrer untergebenen Stellung. Sie erwarten keine Bemutterung, aber Ausbildung und Betreuung. Dies wird auch von den Eltern erwartet.
- Von entscheidender Bedeutung für sein seelisch-geistiges Verhalten und sein Arbeitsverhalten werden jene Eindrücke sein, die der Neue an Bord in den ersten Tagen erhält. Das Einfügen in die Bordgemeinschaft ist ebenso unerläßlich wie die Einweisung in sein Arbeitsgebiet. Eine klare aber väterlich-wohlwollende Führung wird besonders den seelisch und charakterlich wenig gefestigten jenen Halt geben, den sie dringend brauchen.
- Die Flucht in den Alkohol und die Sexualität stellen lediglich eine Ersatzlösung für ein fehlendes, sinnvolles Freizeitangebot dar und werden nur von den negativen Elementen als erstrebenswert empfunden. Ordentliche Jungen ziehen ihre Konsequenzen in der Abmusterung.
- Viele junge Seeleute betrachten ihren Beruf als einen Durchgangsberuf und empfinden ihre Isolation von den Landberufen als ein Nachteil. Sie haben das Gefühl, recht bald wieder abmustern zu müssen, um den Anschluß an erstrebenswerte Landstellungen nicht zu verpassen.
- Die Matrosen- und die Bootsmannsheuer wird als zu niedrig empfunden. Dies bezieht sich besonders auf diejenigen Matrosen und Bootsleute, die die Absicht haben zu heiraten, das wirkt sich bereits negativ auf die Einstellung der Junggrade aus.

Die Attraktion des seemännischen Berufes

Dennoch steht dem eben düster gezeichneten Bild der Berufssituation in der Seeschiffahrt nach den traditionellen Vorstellungen die Morgenröte der Hoffnung gegenüber.

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

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

HAMBURG-ALTONA

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

Der Verband Deutscher Reeder hat durch Zeitungsmeldungen interessierte Jugendliche aufgefordert, sich für ein Ferienpraktikum zu melden. Der Erfolg ist nahezu überwältigend. Mehr als 10 000 Zuschriften aus allen Teilen der Bundesrepublik erreichten den Verband Deutscher Reeder, um sich für eine Ferienreise als Einführung in den Beruf zu melden. Eine Analyse der eingehenden Schreiben ergab, daß mehr als 25 % potentielle Berufsanwärter sind, die sich eingehend, weniger nach den Verdienstmöglichkeiten als nach den Ausbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten in der deutschen Seeschiffahrt erkundigen.
Diese Maßnahme des Verbandes Deutscher Reeder hat zu mindestens eins bewiesen, daß das so schnell hingeworfene Schlagwort „niemand wolle mehr zur See fahren" nicht so ganz zutreffend ist. Eins muß man jedoch sagen: Diese jungen Menschen unter den gegebenen Verhältnissen in die Seefahrt einzuführen, würde wahrscheinlich auch nur bedeuten, daß in 3 Jahren nur noch die Hälfte unter bitteren Erfahrungen bei der Seefahrt verblieben sind. Daß dies verhindert werden muß, ist neben einer grundsätzlichen Neuorientierung des Berufsbildes oberstes Gebot.

Das Berufsbild von Morgen

Den Übergang vom Segelschiff zum mechanisch-angetriebenen Handelsschiff kann man als ein leichtes Säuseln bezeichnen, als einen Prozeß, der sich über mehrere Jahrzehnte hinweg vollzog, gegenüber dem Sturmwind, mit dem neue technische Methoden in die Schiffahrt einbrechen.
Vollzog sich bei der Umstellung vom Segelschiff zum Dampfschiff bzw. Motorschiff die technische Entwicklung auf die Antriebsart, wurde das Schiff unabhängig von Wind und Wetter und bewegte sich auch ohne die Gunst der Winde mechanisch von einem Ort zum anderen, so hält die Technik während der letzten Jahre und für die nahe Zukunft mit Sturmschritt Einzug in den Ablauf des Betriebsgeschehens an Bord. Was sich hier vollzieht, ist eine Art zweite Revolution. Schlagworte wie „Automation", die Einführung automatischer Informationsverarbeitungsgeräte zur Automatisierung des Betriebes von Handelsschiffen sind Dinge, von denen jeder, der mit Schiffen zu tun hat, spricht, die jeden aus der Schiffahrt bewegen.
Es geht darum, den Schiffsbetrieb weitgehend freizumachen von menschlichen Unzulänglichkeiten und fehlerhafter Wartung. Darüber hinaus aber, menschliche Arbeitskraft von unzähligen ermüdenden und erniedrigenden Routinearbeiten freizumachen, um dadurch und durch eine bessere Überwachung des gesamten Schiffsbetriebes zu einem sinnvolleren Einsatz der menschlichen Arbeitskraft zu kommen.
Die elektronisch-gesteuerte Erfassung aller Daten für den Betriebsablauf an Hauptmaschinen, Hilfsmaschinen, Ladungskühlanlagen und sonstigen betriebswichtigen Einrichtungen, der programmgesteuerte Ablauf bestimmter Betriebsvorgänge entspricht 3 hauptsächlichen Zielsetzungen:

- Weitgehende Entlastung des Schiffspersonals von allen Routineaufgaben. Dadurch wird die Voraussetzung geschaffen, ein Schiff mit einer erheblich reduzierten Besatzung ebenso sicher über See zu bringen wie bei der heute üblichen Bemannung.
- Verbesserung der Rentabilität des Schiffes durch Einsparung von Personal- und Reparaturkosten sowie Liegezeiten, höhere Lebensdauer der Maschinen, verbesserte Maschinenwirkungsgrade, Verminderung von Kursabweichungen usw.
- Erhöhung der Sicherheit des Schiffes durch höhere Verfügbarkeit der Antriebsanlage, verringerte Kollisionsgefahr, genauere Navigation usw.

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

Zahlen aus den Bilanzen:	31. 12. 1964 Mill. DM		31. 12. 1963 Mill. DM
Bilanzsumme	381,5		358,2
Schiffshypotheken	358,9		335,5
Inhaberschiffspfandbriefe	154,5	153,9	
Namensschiffspfandbriefe	176.4	161,1	315,0
	330,9		
Flüssige Mittel	9,6		9,5
Eingezahltes Grundkapital	8,0		8,0
Rücklagen, Wertberichtigungen etc.	16,1		14,5

In der Hauptversammlung vom 10. Juni 1965 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1964 eine Dividende von 9 % auszuschütten.

Geschäftsstelle: Mannheim, L 15, 16 (Hochh. a. Hptbhf.), Fernr. 2 79 35

Bei einer solchen Anlage wird von der Annahme ausgegangen, daß die modernen Neubauten vornehmlich von der Brücke aus gefahren werden, so daß der Leitstand des Maschinenraumes lediglich mit Überwachungs- bzw. Wartungspersonal oder überhaupt nicht besetzt ist. Diese Entwicklung der letzten Jahre scheint sich nunmehr endgültig durchzusetzen.
Auf einem Schiff mit einer weitgehend zentralisierten technischen Ausrüstung ist auch die traditionelle Arbeitsteilung an Bord in Frage gestellt.

Die Neuorientierung des Berufsbildes

Ein solches nach modernsten technischen Gesichtspunkten ausgerüstetes Schiff bietet sich für die Neuorientierung des Berufsbildes geradezu an. Norwegische Reedereien haben schon die Konsequenzen daraus gezogen. Nach umfänglichen Studien haben sie sich mit einer Neuordnung des Schiffsbetriebes und in konsequenter Weise mit einer Neuordnung der Schiffsbesetzung befaßt. Wir sind an einem Punkt angelangt, wo es heißt, Abschied nehmen von traditionellen Berufsvorstellungen.
Mit den traditionellen Ressorts Deck, Maschine, Küche und Bedienungen kommen wir nicht weiter, denn es ist nicht mehr erforderlich, ein Schiff mit einer zentralisierten technischen Einrichtung so zu besetzen, wie ein konventionelles. Wie sieht nun eine solche Besatzung aus?
Neben dem Kapitän finden wir den 1. Offizier, den Leitenden Ingenieur und den Leitenden Steward. In der Führung des Kapitäns bilden diese 3 Offiziere das sogenannte Planungskomitee. In diesem Planungskomitee werden alle Arbeiten, die für die Erhaltung der Fahrtüchtigkeit, Seetüchtigkeit, der Ladungsbereitschaft erforderlich werden, festgelegt und abgestimmt, in welcher Reihenfolge sie zu geschehen haben.
Für die während der Reise erforderlichen Wachen auf der Brücke haben wir neben dem 1. Offizier noch den 2. und 3. Offizier und als Brückenbesatzung je 1 Wachgänger, üblicherweise einen Offiziersanwärter.

Die Automatisierung der Antriebsanlage macht eine regelmäßige Wache überflüssig, ebenso die Besetzung des Maschinenraumes zur Nachtzeit. Man braucht höchstens einen Ingenieur, eventuell 1 Mann für Kontrollgänge.
Die größte Gruppe wäre die sogenannte Arbeitsgruppe unter dem Arbeitsgruppenleiter. Diese Arbeitsgruppe hätte dann die Aufgabe, die laufenden Arbeiten sowohl an Deck als auch in der Maschine zu erfüllen. In der Arbeitsgruppe wären dann sogenannte Schiffsfacharbeiter, die entweder vor ihrer Seefahrtszeit einen Beruf (möglichst einen metallverarbeitenden Beruf) gelernt haben oder die als Schulabgänger zur Seefahrt kommen.
Dieser Schiffsfacharbeiter, dem man die Bezeichnung Schiffsmann zulegen könnte, wäre ein Anlernberuf mit einer 24monatigen Lehrzeit. Während dieser Zeit würde der angehende Schiffsmann mit allen an Bord vorkommenden Arbeiten vertraut gemacht werden. Während dieser Zeit würden ihm die Grundbegriffe des Schweißens, des Drehens, des Gewindeschneidens, der Überholung von technischen Einrichtungen beigebracht werden. Er würde lernen, das Lade- und Löschgeschirr aufzuriggen, die laufenden Konservierungsarbeiten am Schiffskörper durchzuführen.
Er würde so ausgebildet werden müssen, daß man ihn unterschiedslos, den Bedürfnissen des Schiffsbetriebes entsprechend, sowohl an Deck als auch in der Maschine einsetzen kann.
Im Anschluß an die 2jährige Lehrzeit stünde dann eine Prüfung zur Erlangung eines Facharbeiterbriefes. Das Ziel seines Berufes wäre dann der Arbeitsgruppenleiter, in dem ein Teil des guten alten Bootsmannes steckt. Diese Arbeitsgruppe, unter der Leitung des Arbeitsgruppenleiters, die wohl 8 Mann stark sein müßte bei einem Schiff von ca. 10 000 Tonnen Tragfähigkeit, wäre das Instrument des Planungskomitees, das in der Lage sein dürfte, das Schiff den wirtschaftlichen Anforderungen entsprechend see- und ladetüchtig zu halten sowie alle an Bord vorkommenden Arbeiten und Dienstverrichtungen zu erledigen.

(Wird fortgesetzt.)

Gesundheitsdienst an Bord

Halfterverband

Der einseitige Halfterverband wird zur Befestigung von Verbandstoffen auf dem Kopfe und an den seitlichen Gesichtsteilen verwendet. Zur Anlegung des Verbandes für die rechte Gesichtshälfte z. B. verfährt man folgendermaßen:

Man führt einen Kreisgang um Stirn und Hinterkopf von links nach rechts aus, geht vom rechten Ohr nach hinten abwärts um den Nacken, unter das Kinn und an der rechten kranken Seite dicht am Ohr aufwärts. Vom Scheitel führt man die Binde hinter dem linken Ohr abwärts wieder unter das Kinn. Ist man zum zweiten Male auf dem Scheitel angelangt, so wird die Binde hinter das linke Ohr geführt und von hier an der rechen Halsseite, unter dem Kinn und an der linken Wange vorbei wiederum auf die Scheitelhöhe zurückgeleitet. Von der Scheitelhöhe geht der Gang hinter dem rechten Ohr vorbei zum Nacken, über die linke Halsseite zum Kinn und läuft an der rechten Halsseite zum Nacken zurück. Von dieser Stelle wird die Binde unter dem Kinn vorbeigeleitet, steigt an der rechten Wange zum Scheitel auf, geht von da auf der linken Schädelseite zum Nacken und wird mit einer Kreistour um die Stirn abgeschlossen. Der doppelseitige Halfterverband dient ebenfalls zur Befestigung von Verbandstücken auf dem Kopfe, in der Wangen- und Kinngegend. Man stelle ihn mit einer mittelbreiten, langen einköpfigen Binde her. Er besteht aus zwei Wangentouren, die durch Kreuzungsgänge am Hinterkopf ihren Halt finden. Auf diese Weise folgen zwei Touren um das Kinn, die wiederum durch eine Wangentour eingeschlossen werden. Mit einer Tour um Stirn und Hinterkopf findet er seinen Abschluß.

Die Bindengänge werden im einzelnen wie folgt ausgeführt: Man beginnt den Verband auf der Scheitelhöhe, führt die Binde dicht am äußeren Augenwinkel vorbei an der linken Wange nach abwärts unter das Kinn und von hier an der rechten Wange zum Scheitel zurück. Von hier führt man den Gang dicht hinter dem linken Ohr vorbei zum Nacken und an der rechten Halsseite vorüber unter das Kinn. Weiterhin läuft die Binde an der linken Wange empor zum Scheitel, dicht hinter dem rechten Ohr zum Nacken und an der linken Halsseite vorbei. Von hier wird die Binde unter das Kinn, an der rechten Wange vorbei wieder in die Höhe geführt.

Vom Scheitel geht man über die linke Halsseite und den Nacken zur rechten Halsseite und führt die Binde dicht unter der Unterlippe vorüber zur linken Halsseite. Von hier läuft der Gang über den Nacken zur rechten Halsseite unter das Kinn, so daß diese Tour die Vorhergehende etwas deckt und das Kinn umfaßt.

Man läßt die Binde von hier an der linken Wange vorbei zum Scheitel, hinter das rechte Ohr und um den Nacken zur linken Halsseite zurücklaufen. Nun führt man die Binde unter das Kinn, an der rechten Wange vorbei, wieder zum Scheitel zurück. Dieser dritte Wangengang muß hinter dem zweiten liegen. Vom Scheitel wird die Binde hinter das linke Ohr vorbei zur Stirn geleitet und mit diesem Zirkelgang der Verband beendet. Jünemann

Sport an Bord

Rotterdam meldet:

März (letztes Spiel)

Altmark — Hestia	1:0

April

Stollera — Kolumna (russ.)	1:4
Kormoran — Bilbao	6:0
Kormoran — Stoltera	3:0
Erpel — Havenvaakschool (holl.)	7:2
Santa Isabel — Riederstein	8:2
Santa Isabel — Freiburg	4:2
Cuxhaven — Blexen	5:0
Cuxhaven — Santa Isabel	2:1
Sabratha — Tinnum	3:0
Hasselburg — Uhenfels	6:1

Mai

Griesheim — Eckenheim	3:2
Cuxhaven (A) — Cuxhaven (B)	5:0
Cuxhaven — Franconia (engl.)	5:3
Cap San Augustin — Pacific	8:0
Hasselburg — Marienfels	4:3
Tübingen — London Independence (engl.)	3:0
Tübingen — Vulkan Transport (holl.)	5:3
Leipzig — Kolumna — Kolumna (russ.)	3:2
Leipzig — Schwerin	4:2
Leipzig — Condor	2:0
Schwerin (A) — Schwerin (B)	2:1
Tanger — Nordwind	5:2
Ansgarito — Breitenstein	6:2
Blumenthal — Cap San Antonio	3:1
Leipzig — Ver. Tankvaart (holl.)	4:0
Blumenthal — Wien	1:2
Ilse Fritzen — Cap San Antonio	4:2
Mulas — Reinhard Lorenz Russ	3:3
Ilse Fritzen — Loide Cuba (Bras.)	4:3
Fairwind — Lütjenburg	3:0
Ubena — Ilse Fritzen	0:4

Fleißige MS „Hornland"

Unser im Mai 1964 gegründete Verein (nicht e.V.) hat bis zum heutigen Tage 13 Fußballspiele und je ein Handball- und Tischtennisspiel ausgetragen. Folgende Ergebnisse wurden dabei erzielt:

3. 5. 64 in Maracaibo:
„Hornland" / „Krefeld" (Hapag) 2:0
Dieses Spiel fand am Abend unter Flutlicht im städtischen Stadion vor ca. 500 Zuschauern statt.

30. 6. 64 in Rotterdam:
„Hornland" / „Rheinschiffer" 4:1

2. 8. 64 in Port Limon:
„Hornland" / „Brunskoog" 2:1

11. 10. 64 in Baranquilla:
„Hornland" / „Bingo" (Norwegen) 5:0
Dieses Spiel fand durch die freundliche Vermittlung des Country Clubs über den Bürgermeister der Stadt im städtischen Stadion unter Flutlicht vor ca. 500 Zuschauern statt. Die Zuschauer waren von einem vorher stattgefundenen Leichtathletikkampf geblieben und spendeten lebhaften Beifall.

24. 10. 64. in Savannah, G.A.:
„Hornland" / „Fernmoor" (Norwegen) 1:3
Wie in den USA immer schwierig Fußballplätze zu beschaffen sind, war es auch hier. Gemeinsam mit unserem Gegner bauten wir ein zweites — fehlendes — Tor selbst.

25. 10. in Savannah:
„Hornland" / „Hasselburg" 1:2
Zwei Spiele hintereinander waren einfach zuviel.

22. 12. 64 in Trinidad:
„Hornland" / „Real Trinidad" 6:0
Diese uns technisch und konditionsmäßig überlegene, in einer unteren Liga spielende Landmannschaft schoß keine Tore, weil unsere Hintermannschaft über sich hinauswuchs und der Gegner tatsächlich unbegründet im Zweikampf uns, den körperlich überlegenen, auswich (ohne Ball).

26. 12. 64 in Caracas:
„Hornland" / „Club Germania" 2:9
Gegen diese Mannschaft, obwohl ersatzgeschwächt, hat wohl kaum eine Schiffsmannschaft Gewinnchancen, siehe „Hanseatic" und „Bremen". Grandios bei dieser Begegnung ein typischer Fritz-Walter-Eckball von links mit Effet ins gegnerische Tor (die Sonne hat etwas geholfen).

26. 12. 64 in Caracas, Hallenhandball unter Flutlicht:
„Hornland" / „Club Germania" 6:12

26. 12. 64 in Caracas, Tischtennis:
„Hornland" / „Club Germania" 0:5
In dieser Mannschaft spielen Nr. 2 und Nr. 3 Venezuelas, zwei Deutsche!

3. 1. 65 in Maracaibo:
„Hornland" / „Club Portugal" 0:5
Diese meist farbigen Ballkünstler spielen ebenfalls in einer unteren Division Maracaibos.

7. 2. 65 in Liverpool, England:
„Hornland" / „Little Woods Football Club" 4:4
Little Woods ist eine Betriebssportmannschaft, die wöchentlich ihre Punktspiele absolviert.

23. 2. 65 in Antwerpen:
„Hornland" / „Leverkusen" (Hapag) 3:1

15. 3. 65 in Caracas unter Flutlicht:
„Hornland" / „Club Germania" 3:5

17. 3. 65 in Puerto Cabello:
„Hornland" / „Hornkliff" (ebenfalls Horn-Linie) 3:1.

Aus den Ergebnissen ist deutlich zu erkennen, daß man gegen Landmannschaften kaum bestehen kann.

Hervorzuheben ist, daß diese schönen Stunden, in denen mal ein Jungmann neben dem 1. Offizier, oder der Elektriker neben einem Kombusenjungen spielte, wesentlich dazu beitrug, ein ausgezeichnetes Betriebsklima zu schaffen. Hierbei muß man auch der Schiffsleitung Dank sagen, durch deren großzügige Unterstützung all dies ermöglicht wurde.

Mit freundlichen Grüßen **H. F. Hecker.**

MS „Hanse" — Fußballergebnisse während der 14. Afrikarundreise

Das erste Spiel wurde am 21. 4. 65 in Mombasa gegen die „Nijkerk" ausgetragen. Wie fast immer mußte ohne vorheriges Training gespielt werden, unsere Mannschaft fand sich aber schnell zusammen. Leichte Überlegenheit des Gegners und viel Pech auf unserer Seite brachten uns um das verdiente Unentschieden. Ein von uns verschuldeter Elfmeter besiegelte die Niederlage. Es war ein hartes, aber faires Spiel. Endergebnis: 1:2.

Das nächste Spiel fand am 26. 4. 65 ebenfalls in Mombasa gegen die „Usambara" statt. Vom Anfang bis zum Schluß war das Spiel ausgeglichen, aber auch hier war das Pech mit uns. Dazu kam, daß wir mit einem Ersatztorwart spielten. Trotz aller Schußfreudigkeit unserer Stürmer mußten wir eine 2:4-Niederlage hinnehmen.

Am 10. 5. 65 spielten wir in Dar-es-Salaam gegen die „City of Coventry". Im Anfang war das Spiel ziemlich ausgeglichen, dann zeichnete sich eine klare Überlegenheit unsererseits ab. Dieses Mal war das Glück auf unsererer Seite und das Pech beim Gegner. Halbzeit: 3:0. Unsere Hintermannschaft spielte sehr gut, der Ersatztorwart zeigte mehrfach gute Abwehrparaden und so blieb dem Gegner jeder Erfolg versagt. Die eigene Stürmerreihe setzte sich voll ein. Endergebnis: 8:0.

Den Seemannspastoren danken wir für ihre eifrigen Bemühungen um das Zustandekommen der Spiele.

Mit vielem Dank und freundlichen Grüßen

Ermer

Schleusenhopper Uranus Großkampftag in Bay City

1. 6. 65 MS Uranus — MS Sirefjell norw. 4:1 in Hamilton

Es war ein großer Tag, als wir am 7. 6. 65 in Bay City ankamen, denn es hieß für uns die Fußballehre der Uranus zu verteidigen. Letztes Jahr hatten unsere Vorgänger den dortigen Bay City Kicker mit 3:2 geschlagen, wir wollten es mindestens eben so gut, wenn nicht besser, machen.

Die ersten 10 Minuten lief das Spiel sehr nervös und es sah nicht danach aus, daß für uns etwas gutes dabei herausspringen würde. Alles lief dieses Mal quer, die besten Bälle wurden vor dem gegnerischen Tor nutzlos verpulvert und die Hintermannschaft erlaubte sich einen Schnitzer nach dem anderen. Zum Glück schien es bei den Kickers auch nicht besser zu laufen. Endlich eine viertel Stunde vor Halbzeit kamen wir zum 1:0. Doch kurz vor Halbzeit mußten wir den Ausgleich hinnehmen. — Zur Pause hatten wir uns gut beraten, denn jetzt bestürmten wir unablässig das gegnerische Tor, dieses war aber zunächst alles was wir fertig brachten. Endlich, Freistoß für uns und aus 20 Meter knallt unser Mittelstürmer diesen Ball unhaltbar ins Netz. Das gab uns Auftrieb, und nach einem großen Tumult vor dem Tor der Kicker, fällt für uns das 3:1. Plötzlich hieß es nur noch 3:2 und wenige Minuten später hatten die Kicker zum 3:3 ausgeglichen. Wir versuchten mit aller Macht, noch einmal das Ruder zu unseren Gunsten herumzureißen, aber alles war vergeblich und wir mußten uns mit einem 3:3 zufrieden geben, wenige Minuten später

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

J. M. LINDEMANN
Telefon 34 38 66-67 . Tel.-Adr.: Lindham
HAMBURG 11
Stubbenhuk 35-38
Freihafenbetrieb:
Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß
Schiffszimmerei, Tischlerei,
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art

ertönte nämlich der Schlußpfiff. Unser Gegner schien mit diesem Ergebnis auch nicht zufrieden zu sein, denn er forderte für den nächsten Tag Revanche. Diesen Abend verbrachten wir im deutschen Club im gemütlichen Beisammensein. Es wurde gesungen und getanzt, ein sehr schöner Abend für uns. Recht herzlichen Dank dafür Bay City Kickers!

Trotz der kleinen Feier im deutschen Club sind wir am nächsten Tag in guter Verfassung, ich hatte schon Schlimmes befürchtet, aber Sport bleibt bei uns eben Sport, da sind wir uns alle einig. Gleich nach dem Anfang legen wir uns mächtig ins Zeug. Leider ist es nicht alleine bei uns so, denn auch unser Gegner steht uns nicht nach. Bei uns wird um jeden Ball gekämpft, manchmal scheint es so, als wenn unser Gegner am Spielfeld festgenagelt wäre.

Unser Spiel läuft nun auf Hochtouren, doch immer wieder scheitern wir am gegnerischen Keeper. Englich, 5 Minuten vor Halbzeit, verwandelt unser Halbrechte nach einer schönen Vorlage vom Rechtsaußen den Ball zum 1:0. Mit diesem Resultat geht es dann in die Halbzeit. Danach wurde unser Spiel noch besser, weit über die Flügel rissen wir die gegnerische Hintermannschaft auseinander und man sah, wie sie ins Schwimmen kam. Wieder eine Vorlage vom Rechtsaußen und wieder verwandelte unser Halbrechter diesen Ball zum 2:0. Fünf Minuten später kommt das 3:0 durch einen herrlichen Alleingang unseres Mittelstürmers. Nun endlich war die Freude bei uns sehr groß, unser Mannschaftsführer machte vor lauter Freude Handstand. Unser Torwart bekam jetzt auch allerhand zutun, aber herrlich meisterte er alle Schüsse. Noch war das Spiel nicht zu Ende und wir hatten noch keinen Grund zu jubeln.

Unablässig rollte jetzt ein Angriff nach dem anderen auf unser Tor. Der Gegner wurde also endlich wach. Wir hatten noch einige schlimme Minuten zu überstehen, bis endlich der Schlußpfiff ertönte.

Unsere Freude war wieder einmal groß, nach 13 Spielen sind wir noch immer ungeschlagen. Wir fragen uns oft, ob nicht ein paar Besatzungsmitglieder, die damals noch bei uns waren, nicht ab und zu Sehnsucht nach der „Uranus" bekommen.

Mit sportlichem Gruß
Schleusenhopper Uranus

MS „Mieke Legenhausen"

Wie die nachstehenden Ergebnisse zeigen, besitzt auch MS „Mieke Legenhausen" seit längerer Zeit eine gute Fußballmannschaft. Im vergangenen Jahr kam es zu den hier aufgeführten Begegnungen:

14. 11. 63	MS „Rosenort" (deutsch)	2:0
24. 11. 63	MS „Ceuta" (deutsch)	4:1
5. 12. 63	MS „Wilhelm Doerenkamp" (deutsch)	1:3
8. 12. 63	MS „Boree" (franz.)	4:0
13. 12. 63	F.C. Agadir (marokkan.) Landesauswahl	6:5
6. 1. 64	MS „Sandhamn" (schwed.)	4:2
14. 1. 64	MS „Anita Adele" (deutsch)	2:1
5. 2. 64	MS „Partizan Boniwur" (UdSSR)	1:2
7. 2. 64	MS „Tanger" (deutsch)	1:1
11. 2. 64	MS „Bornheim" (deutsch)	1:2
3. 3. 64	MS „Tazacorte" (deutsch)	3:0
8. 3. 64	MS „Praunheim" (deutsch)	0:0

Nach halbjähriger Mannschaftskrise, hervorgerufen durch Besatzungswechsel und Mangel an Spielgelegenheit, fand sich dann eine neue Elf zusammen und gewann am 2. 11. 64 gegen das norwegische MS „Trolledgen" mit 3:1 Toren.

In Rotterdam mußte unsere Mannschaft gegen MS „Riederstein" eine 2:4-Niederlage einstecken.

Am 25. 1. 65 konnten wir gegen MS „Belitsk" (UdSSR) nach anfänglicher Nervosität und Konditionsschwäche bis zur Halbzeit ein 4:0 herausschießen. Das Endresultat lautete dann 5:1.

Am 22. 2. 65 kam es zu einem Spiel gegen das schwedische Passagierschiff „Gripsholm". Von diesem starken Gegner gleich in die Devensive gedrückt, gelang es uns bis 15 Minuten das 0:0 zu halten. Dann aber langte unsere Kraft nicht mehr aus und mit Schlußpfiff mußten wir das Feld mit 0:3 geschlagen verlassen.

Gegen das deutsche MS „Padua", deren Mannschaft bisher als ungeschlagen galt, sich gegen uns aber mit drei Aushilfsspielern eines anderen deutschen Schiffes behelfen mußte, gelang es uns bis zur Halbzeit ein 0:0 zu halten. Nach überlegender 2. Halbzeit konnten wir dann mit einem 2:0 als Sieger den Platz verlassen.

Einen Tag später, am 27. 4. 65, nahmen wir eine Herausforderung des norwegischen MS „Bohemund", übermittelt durch das Seemannsheim Casablanca, an. Dieser Gegner war uns in keiner Hinsicht gewachsen. Bis zur Halbzeit stand es 4:0. Durch diesen Vorsprung beruhigt, spielten wir während der zweiten Halbzeit weiträumig und offensiv. Dies zahlte sich aus und das Endergebnis lautete dann 11:0 für MS „Mieke Legenhausen".

Besonderen Dank möchten wir auf diesem Wege unserer Schiffsleitung abstatten, die für unsere Passion stets großes Verständnis zeigte.

Mit sportlichem Gruß zeichnen

die Spielführer
U. Wittfoth **P. Sonnenberg**

Auflösung von Seite 14

Zeichnungen und Fotos: S. 1 Moosherr, S. 2 E. de Jong, S. 3 Archiv Seefahrtverlag GmbH., S. 4 Globusmater, S. 6 Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen, S. 10 Archiv Seefahrtverlag GmbH., S. 11 Pim W. Korver, S. 12, 13, 14 Deike-Matern, S. 15 Smith, S. 17 oben Hans Ernst Müller, unten G. Schowalter, Titelfoto G. Schowalter.

HANSA-Schiffsfarben

sind in folgenden bedeutenden Häfen stets vorrätig:

Antwerpen	Genua	Luanda	Port Said	Sunderland
Athen	Gibraltar	Manila	Rotterdam	Taipai
Baltimore	Hongkong	New York	San Francisco	Tokio
Colombo	Kopenhagen	Philadelphia	St. John's	

Bitte, fordern Sie die Anschriften der einzelnen Auslieferungsläger an

FARBENFABRIKEN HANSA-HÖEG

KIEL
TELEFON 8 10 81
TELEX 02 92860

HAMBURG
TELEFON 39 13 51
TELEX 02 11504

BAR-KREDIT DURCH **HKV**
URLAUBS-REISEN
DAMMTORSTR. 1 · RUF 341551
FILIALEN IN ALTONA · BARMBEK
HARBURG · BERGEDORF

Pumpen
Lenz-, Ballast-, Keller-, Schwimmbecken
Tauchmotorpumpen 10 cbm/h tragbar nur DM 260,—
Springbrunnenpumpen mit Motor von DM 40,— an.
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Schomburgstr. 1, Tel. 38 12 66, FS. 021 3218, Postf. 1240

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

Man kann sich keinen besseren Brotaufstrich wünschen

RAMA aus nur besten pflanzlichen Ölen und Fetten

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

„Kehrwieder", Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung. Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Celsiusweg 15, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.

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

Lindolin-
SCHIFFSFARBEN
sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Auslands-Umzüge

Heinrich Klingenberg

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

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

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

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

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

GEGR. 1881
GEORG P. Möller
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen
HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

Motor-Fracht- und Passagierschiff „WARISANO" erbaut für das Schiffahrtsministerium in Djakarta (Indonesien)

JOS. L. MEYER
(449) Papenburg/Ems
gegr. 1795
Telefon: 741 · Telex: 027 890 · Telegr. Meyerwerft

Schiffswerft
Maschinenfabrik
Kesselschmiede
Eisengießerei
Kompressorenbau

Dockbetrieb