

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Die große Sicherheit
- Knips und gewinne!
- Kennedy's Vermächtnis und wir
- Reederversammlung 1963
- Flottenumschau
- Meine Lebensreise
- Neue autom. Konstantzug-Verholwinde
- Landgang mit 100 Sachen
- Über den Transport von Tabak
- Das Gramusel-Problem
- 30 Stunden im Pazifik
- Schmuntzelauge
- Ehre
- Auf dem Dreimastschoner Mary gab es zu Weihnachten Whisky, den Alten und das zehnte Gebot
- Sport an Bord





HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

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

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

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



GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

SCHNELL VIA HAMBURG



**DER GÜNSTIGE WEG
BIETET SICH
SELBST
AN**

EIN DICHTES LINIENNETZ VERBINDET DEN HAMBURGER HAFEN MIT DER GANZEN WELT. ÜBER 250 LINIENDIENSTE, DIE NACH EINEM GENAUEN FAHRPLAN VERKEHREN, BIETEN MONATLICH BIS ZU 800 VERSCHIFFUNGSMÖGLICHKEITEN NACH RUND 1100 HÄFEN. DIE GROSSE ZAHL DER ABFAHRTEN ERLEICHTERT DEN VERLADERN DEN ENTSCHEIDUNG. EILIGE STÜCKGUTSENDUNGEN KÖNNEN OHNE KOSTSPIELIGE ZWISCHENLAGERUNG UND OHNE ZEITVERLUST SOFORT VERSCHIFFT WERDEN. ERFAHRENE HAFENARBEITER SORGEN FÜR DEN SCHNELLSTEN UMSCHLAG.

HAMBURG · DER SCHNELLE HAFEN



RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

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



Kehrwieder

7. Jahrgang

Dezember 1963

Nr. 12



Wir wünschen

ALLEN FAHRENSLEUTEN
AUF SEE!
IN FERNEN HÄFEN
UND IN DER HEIMAT

*ein recht frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches Neues Jahr*

REEDER, VERLAG UND
SCHRIFTFLEITUNG „KEHRWIEDER“

Die große Sicherheit

Unser Titelbild zeigt ein Kind in einem Kaufmannsladen unter dem Weihnachtsbaum. Es ist das Titelbild einer Seemannszeitschrift, der Weihnachtsausgabe. Was soll das, könnte sich vielleicht einer oder der andere fragen. Bei uns auf See gibt es doch keine Weihnachtsbescherung mit glänzenden Kinderaugen und Weihnachtsmann, vielleicht auch Kirchengang. Bei uns auf See gibt es nur den eisernen Wachtörn und wenn es hoch kommt, ein Lied beim Alten im Salon mit Festbraten, Punsch und bunten Tellern. Vielleicht gibt es an Bord irgendwo noch etwas anderes zu trinken, vielleicht auch viel zu viel. Weihnachten, das ist doch etwas für die zu Haus, die mögen feiern, — wenn sie können ohne Vater, Bruder, Sohn. Aber wir an Bord auf See, wir können es nicht ohne Mutter, Frau, Kinder. Unsere schwimmende Arbeitswelt, der Dienst, die Wache, sie sind stärker als Weihnachten.

Trotzdem hat „Kehrwieder“ das Bild vom Kind unter dem Weihnachtsbaum gebracht. Nicht deshalb, weil wir etwa von alledem nichts wüßten. Wir bringen es, weil wir es wissen. Denn dies soll ja keine Zeitschrift über den Seemann sein, sondern für ihn. Wir glauben, daß das Beste der Seemannsweihnacht die Gedanken an zu Haus sind, an die Kindheit, an die Familie. Das Beste, die liebenden Gedanken, die sich kreuzen. Denn bei uns Deutschen ist nun einmal Weihnachten das große familiäre

Liebesfest. Davon soll dieses Bild einen kleinen Abglanz bringen.

Wenn es so etwas wie Sinnbild der großen Sicherheit bringt, der großen Sicherheit dafür, daß es noch etwas anderes gibt, als Beruf, Arbeit und Gelderwerb, etwas, das anrührt, ergreift, das nichts fordert, sondern nur schenkt, dann wäre dieses Bild aus der Gegensphäre des Seemannslebens an Bord so angekommen, wie wir es gemeint haben.

Vielleicht ist es auch — menschlich gesehen — das Beste an diesem Beruf, daß er durch seine Weltweite und durch seinen Zwang zur echten Einsamkeit mitten in der Natur, wo sie am Gewaltigsten ist, gesichert ist vor der leeren grenzenlosen Einsamkeit mitten in der Masse Mensch. Vielleicht ist es das Beste an diesem Beruf, daß er damit Maßstäbe bringt, die wahrhaft groß das Große und klein das Kleine messen.

An diesem Maßstab steht nun zu Weihnachten ein kleines Mädchen, das unterm Weihnachtsbaum spielt, doch wohl ganz groß da. Denn dieses kleine Mädchen macht die Liebe auf einfachste Weise sichtbar, die Liebe, von der gesagt wird, daß sie das Größte sei. Denn sie, die ohne Ausnahme alle Menschen umfaßt, sie, ohne die alles nichts ist, sie ist ja zu Weihnachten ein für allemal bekräftigt, bewiesen und gültig gemacht worden.

Der Wachoffizier

»Knips und gewinne!«

So soll der „Kehrwieder“-Fotowettbewerb heißen.

1. Preis DM 200,—
 2. Preis DM 100,—
 3. Preis DM 50,—
- und zwei Preise zu DM 25,—

Das ist zu gewinnen für die Fotos unter den Themen:

See und Schiff — Menschen an Bord und an Land — Küsten und Häfen.

Die prämierten Fotos erscheinen in der Maiausgabe 1964.

Bedingungen:

Die Einsender müssen Amateurfotografen und Berufsseeleute sein oder gewesen sein.

Die Fotos müssen mit Namen, Heimatanschrift und gegebenenfalls mit Kontonummer versehen sein.

Einsendeschluß ist der 31. März 1964.

Und nun: Knips und viel Glück beim Gewinnen!

Kennedy's Vermächtnis und wir

Der ermordete Präsident der Vereinigten Staaten John F. Kennedy hatte nicht nur Freunde in aller Welt, sondern auch viele faire Gegner und ungezählte haßerfüllte Feinde. Seine fairen Gegner zogen offen gegen ihn zu Felde, seine haßerfüllten Gegner wühlten in der Unterwelt gegen diesen edlen Mann. Die politischen Gegner hatte er in den national-isolationistischen Reihen, hatte er auch bei jenen, denen er zu intellektuell war, zu wenig volkstümlich, bei denen, die die tönenden Phrasen vermißten. Selbstverständlich mußten auch jene zu seinen Gegnern zählen, die mit sowjetischen Machtgelüsten demokratische Freiheit antasten wollten. Die haßerfüllten Feinde Kennedy's waren die Feinde von Toleranz, Intelligenz, Güte und Tapferkeit. Die Gegnerschaft und Feindschaft zu Kennedy in der Welt hieß Anachronismus, Rassenhaß, Engstirnigkeit, Machtgier, Feigheit und Dummheit, mit anderen Worten: Das Nichtigke, Zerstörerische, das Böse schlechthin. Dieser jugendliche „Liebling der Götter“, als der er auf den Präsidentenstuhl der mächtigsten Nation der Welt kam, überzeugte jedoch Freund und Feind dadurch, daß er sich ohne Konzession an Wählerstimmen und eitle Popularität stets ehrenvoll für das Vernünftige, Richtige und Gute einsetzte, tapfer mit den überragenden Gaben seines Geistes, Charakters und

Herzens, und trotz seiner Jugendlichkeit schon bescheiden und weise. Als er, der voller Güte war, dann auch eiskalte Entschlossenheit und stahlharten Willen bewies, als er in grenzenloser Einsamkeit auf dem Kraterrand des Vulkans Kuba auf der Waage der gesamten Menschheit gewogen und nicht zu leicht befunden wurde, da war er vom Präsidenten der USA zum unbestrittenen Führer der gesamten freien westlichen Welt emporgewachsen — und zum geachteten Gegner des Weltkommunismus dazu.

Die Tat des atomaren Zeitalters

Auf Kuba hatten doch die Russen eigenhändig ihre Atomraketen demontiert und wieder nach Hause gebracht. Sie taten es unter dem Zwang einer wahrhaft titanischen Willensleistung Kennedy's. Diese Tat war die entscheidende Tat des atomaren Zeitalters. Sie erlöste die Menschheit aus dem Fluch dieses Zeitalters, sie schlug eine Bresche in die Mauern des ausweglosen Zustandes, zwischen denen sie eine unheimliche Zerstörungskraft gefangengehalten hatte. Diese Tat überwand die Bombe. Sie realisierte das Programm des deutschen Professors Weizsäcker: Mit der Bombe leben. Diese Tat schlug mitten in den himmelverfinsternden Urwald des Mißtrauens und der Angst einen Pfad für die Hoffnung. Seitdem, seit einem Jahr erst, waren die Kräfte des Guten am Werk, in diesem Urwald weiter zu roden zur Abrüstung, zur Entspannung, zum möglichen Leben hin, wie es heute auf dieser Erde wirklich ist. Der mühe- und opfervolle Kennedy'sche Prozeß des Friedens war ausgelöst. Vor Kennedy hatte die politische Welt nur den Frieden gekannt, den eine Nation nach einem Krieg einer besiegten diktiert. Nach Kennedy hat die politische Welt erstmals in der Weltgeschichte erkannt, daß die Verteidigung der Freiheit zugleich mit dem Weltfrieden ein komplexes Ganzes bildet. Dieses Ganze aus Freiheit in Frieden war seit Kennedy nicht mehr Phrase oder Utopie, sondern für die Zukunft notwendig und erreichbar.

Kennedy sah die furchbaren Realitäten ganz klar, aber er, der Christ, riß alle mit, sie zu überwinden. Wie alle Staatsmänner vor ihm und viele mit ihm kapitulierte er allein nicht vor diesen Tatsachen. Er ordnete sie ein in sein christliches Weltbild. So wurden ihm Probleme, die für andere unlösbar waren, zu Menschenproblemen, die von Menschen gelöst werden können.

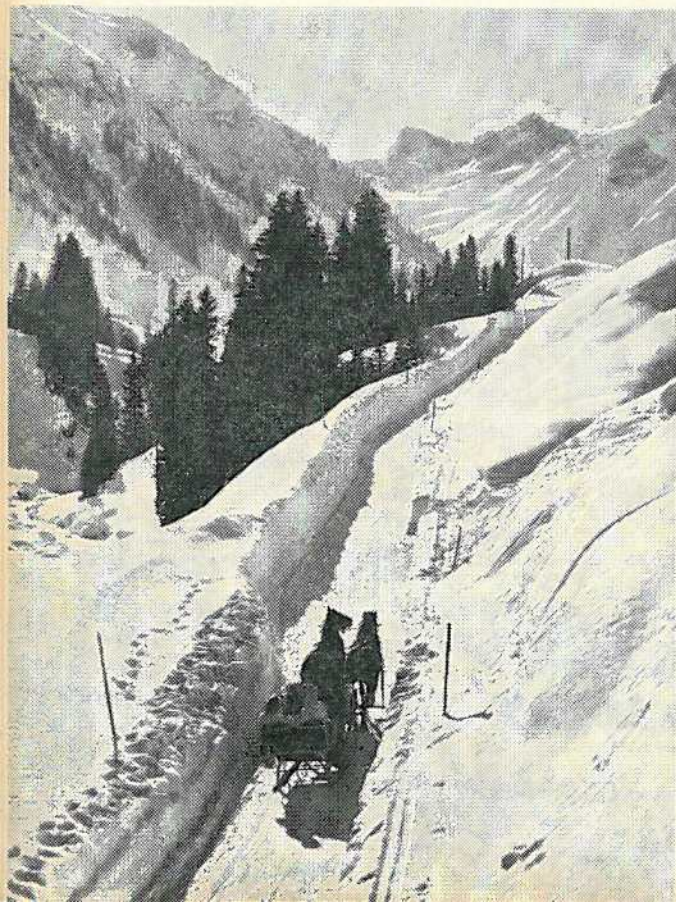
In den Herbstmonaten der Jahre 1962 und 1963 hielt die Welt den Atem an. Im diesjährigen Herbst versammelte sich sie, die Menschheit, in dem größten Trauerzug aller Zeiten, in dem Trauerzug unserer Zeit. Unserer Zeit, in der die Menschheit zitternd vor der Zerstörungskraft, die sie schuf, wie eine einzige Familie an dem Sarg des Mannes trauerte, der sich aufgemacht hatte, diese Zerstörungskraft zu überwinden. Daß schon bei Lebzeiten Kennedy's die Vokabel „Menschheit“ — wiederum erstmalig in der realen Weltpolitik — zu einem vorherrschenden Politikum geworden war, und daß es an seinem Sarg offenbar wurde, daß selbst sein weltpolitischer Gegner in ihm einen Verbündeten verloren hatte, das ist Geschenk, Vermächtnis und Verpflichtung zugleich — für uns alle!

Es kommt jetzt, wie immer, bei dem Leben und Sterben der Großen, die viel zu geben hatten, darauf an, was die Hinterbliebenen, für die sie starben, aus dem Leben und Sterben ihrer großen Menschenführer machen. Als Symbol des guten Geistes, in dem sich die freie westliche Welt jetzt um so fester zusammenschließt, folgte spontan und demonstrativ de Gaulle dem Sarg des jungen Präsidenten. Als makabres Fanal für den Ungeist feierten weiße Rassenfanatiker in den Südstaaten Nordamerikas abscheuliche Todesgelage. Und eine texanische Wildwestgerichtsbarkeit empörte mit ihrer Art der Aufklärung dieses wahnsinnigen Präsidentenmordes das Rechtsempfinden der Weltöffentlichkeit.

Es wäre ein furchtbarer Irrtum zu glauben, es käme nun allein auf den neuen Präsidenten Johnson an. Bei der Verwaltung des Vermächtnisses Kennedy's kommt es auf alle an. Dieser Mord brachte die entscheidenden Dinge dieser Welt auf des Messers Schneide. Keiner kommt umhin, sich für oder gegen das Vermächtnis von John F. Kennedy zu entscheiden.

Chruschtschows Nekrolog für seinen großen Gegner hieß: „Dieser Mord ist ein Anschlag auf alle Menschen, die den Frieden lieben.“ Kennedy's Schlußwort seiner Rede in Dallas, die nie über seine Lippen kommen sollte, lautete: „Hütet der Herr nicht die Stadt, wachen vergebens die Wächter.“ Kennedy's Tod hat uns alle zum Wächteramt aufgerufen.

*Unser schönes Deutschland
am Neujahresmorgen
in den Alpen*



Reederversammlung 1963

Wie es an jedem ersten Donnerstag im letzten Monat eines Jahres schon zur Tradition geworden ist, fand am 5. Dezember 1963 in Hamburg die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder statt. Den Vorsitz führte Professor Dr. Rolf Stödter (Reederei John T. Essberger, Hamburg). Mehr als 250 Reeder aus Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen nahmen an der Mitgliederversammlung teil. Neben der Erörterung verbandsinterner Fragen war auch die diesjährige Reederversammlung in erster Linie einer Aussprache über die aktuellen Probleme des internationalen und des deutschen Seeverkehrs gewidmet.

In grundsätzlicher Hinsicht bestand die wichtigste Feststellung der Reederversammlung darin, daß der freie internationale Seeverkehr durch die Vielzahl dirigistischer Maßnahmen ausländischer Staaten in ständig zunehmendem Maße zu einem Objekt politischer Interessen zu werden droht. Es gibt heute kaum noch eine ausländische Handelsflotte, die nicht in irgendeiner Weise von ihrem Flaggenstaat im Wettbewerb um das Ladungsvolumen begünstigt wird. Flaggendiskriminierung, die Gewährung offener und versteckter Subventionen und die Einräumung von steuerlichen Vorteilen sind die am häufigsten anzutreffenden Förderungsmaßnahmen des Auslandes. Auch die staatlichen Interventionen zur Regulierung des Linienverkehrs untergraben das Prinzip des freien Seeverkehrs immer stärker. Der Umfang aller dieser Maßnahmen hat auch im Jahr 1963 erneut zugenommen mit dem Ergebnis, daß sich heute bereits mehr als 40%, also annähernd die Hälfte der gesamten Welttonnage latent im Einflußbereich staatlicher Lenkung befindet.

Angesichts der umfangreichen Wettbewerbs-

...gen Abend wurden wir mit dem Wagen abgeholt und fuhren an der Küste entlang zu einem chinesischen Restaurant „Aberdeen“. Es liegt im Wasser, herrlich beleuchtet, man muß von „Tai Park“ mit einer Dschunke hinüberfahren. (Suzi Wong).

Man sucht sich unter lebenden Fischen aus, was man essen möchte und stellt so das Menü zusammen. Ich aß dort zum ersten Mal mit Stäbchen — und es ging. Bemerkenswert ist noch zu sagen, daß man immer, in jedem Restaurant, duftende heiße Tücher gereicht bekommt, um sich frisch und sauber zu machen.

Am andern Morgen verließen wir diesen schönsten Hafen der Reise und unser Endziel Japan wurde angesteuert. Das Wetter war nicht mehr schön, Regenschauer gingen herab und es wurde wieder kälter. Wir zogen unsere warmen Sachen an und waren gedrückter Stimmung und traurig, daß wir von unseren Mitpassagieren Abschied nehmen mußten. Wir feierten die letzten Abschiedsfeste und versprachen, uns oft zu schreiben; natürlich hält man so etwas nie, leider!

Bei nicht sehr gutem Wetter kamen wir in Kobe an, es ist der erste Hafen in Japan. Eine fremdländische Welt umgab mich, als ich den ersten Schritt auf japanischen Boden setzte. Wir bekamen keinen Pierplatz, der Hafen war

vorteile, die die ausländischen Flaggen genießen, ist die baldige Anpassung der wettbewerblichen Ausgangsbasis der deutschen Handelsflotte an die des konkurrierenden Auslandes ein dringendes Gebot. Diese Feststellung bezieht sich in erster Linie auf die finanzielle Lage der deutschen Reedereien. Sie wird nach wie vor durch einen erheblichen Eigenkapitalmangel gekennzeichnet, der sich vor allem aus der bisher nicht erfolgten Entschädigung für Kriegsverluste und Reparationsablieferungen erklärt. Ein derartiges Ausmaß an Fremdverschuldung, wie sie in den Bilanzen der deutschen Reedereien zutage treten, ist in der internationalen Seeschifffahrt ohne Beispiel. Die deutschen Reeder begrüßen es daher sehr, daß die Absicht besteht, in den Bundeshaushalt für das Jahr 1964 erneut 80 Mio DM für die Gewährung von Neubaudarlehen, Zinsbeihilfen und Abwrackprämien einzusetzen. Sie weisen auf der anderen Seite jedoch darauf hin, daß eine grundlegende Konsolidierung ihrer Kapitalsituation und insbesondere die Überwindung des Eigenkapitalmangels endgültig nur durch eine langfristige Strukturhilfe gesichert werden kann. Hierzu gehört auch eine angemessene Entschädigung für die Reparationsablieferungen auf der Grundlage des Rechtsanspruchs.

In den Erörterungen über die steuerlichen Fragen der Seeschifffahrt wurde die Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß auch die Besteuerung der deutschen Reedereien wesentlich stärker als bisher den konjunkturellen und strukturellen Besonderheiten des Seeverkehrs angepaßt werden müsse. Die schnelle technische Entwicklung in allen Bereichen der deutschen Handelsflotte und der hierdurch ausgelöste Erneuerungsbedarf macht die Verfügbarkeit eigener Mittel in erheblichem Ausmaß erforderlich. Eine Rücksichtnahme auf den Zwang zu Neuinvestitionen ist bei der Besteuerung dringend geboten. Auch im Bereich der Gewerbesteuer und der Doppelbesteuerung haben die deutschen Reedereien trotz der dankenswerten Bemühungen von Bund und Ländern, in dieser Hinsicht Entlastung zu schaffen, noch Belastungen zu tragen, die andere Flaggen nicht kennen. Es wurde ferner noch darauf aufmerksam gemacht, daß der in dem Entwurf des neuen deutschen Umsatzsteuergesetzes vorgesehene sogenannte Investitionsabzug eine schwerwiegende Benachteiligung für die deutsche Seeschifffahrt enthält. Diese besteht darin, daß es hierdurch ausländischen Reedereien ermöglicht würde, ein auf einer deutschen Werft gebautes Schiff zunächst um 10% billiger zu erhalten als eine deutsche Reederei.

Der Rückgang der Frachtraten in den letzten drei Wochen bestätigt nach der Auffassung der deutschen Reeder die schon früher geäußerte Ansicht, daß die fast siebenjährige Frachtdenpression durch die russischen Getreidekäufe keineswegs überwunden sein würde. Der Tonnageüberhang auf den Frachtmärkten, der die Ursache für den Tiefstand der Frachtraten darstellt, ist auch weiterhin latent vorhanden. Eine grundlegende Änderung der Schifffahrtskonjunktur kann daher nur aus einem kontinuierlichen Anstieg des Welthandels resultieren. Aus dieser Überlegung werden von den deutschen Reedern auch alle Bemühungen unterstützt, im Bereich der überseeischen

Trampfahrt auf internationaler Ebene zu einer Stabilisierung der eingesetzten Tonnage zu gelangen. Es ist ihre Hoffnung, daß dieses Vorhaben, das bereits seit längerer Zeit diskutiert wird, möglichst bald verwirklicht wird. Ebenso begrüßen es die deutschen Reeder, daß es vor kurzem im Bereich der Tankfahrt gelungen ist, ein ähnliches Stabilisierungsschema in Kraft zu setzen.

Für den Bereich der Linienfahrt wurde festgestellt, daß zu der Reihe der flaggendiskriminierenden Staaten in jüngster Zeit noch Marokko, die Philippinen und Uruguay hinzutreten sind. Neben Deutschland ist Italien das einzige Land, das eine dem deutschen Außenwirtschaftsgesetz ähnliche Abwehrmöglichkeit gegen die Flaggendiskriminierung besitzt. Leider hat das Außenwirtschaftsgesetz, in dessen Existenz allein schon viele Hoffnungen gesetzt sind, auf Grund der bisher geübten Anwendungspraxis noch keine nennenswerte Entlastung gebracht. Die deutschen Reeder sind daher der Auffassung, daß es dringend erforderlich ist, von dieser gesetzlichen Möglichkeit in der nächsten Zukunft gegenüber bestimmten Ländern schärfer Gebrauch zu machen.

Auch die sozialen und personellen Fragen und die Probleme der Ausbildung des seemannischen Nachwuchses nahmen in den Erörterungen der Reederversammlung einen breiten Raum ein. In diesem Zusammenhang war es eine wichtige Feststellung, daß sich die über 1100 Schiffe der Reedertonnage trotz der wettbewerblichen Beeinträchtigungen der deutschen Seeschifffahrt in ihrer Gesamtheit auch im letzten Jahr wiederum als technisch modern und außerordentlich leistungsfähig erwiesen haben. Es wurde erneut betont, daß die Qualität und die Leistungen von Schiffsleitungen und Besatzungen der deutschen Handelsflotte wesentliche Wettbewerbsfaktoren darstellen.



EWG hat höchsten Preisanstieg

Die EWG-Kommission hat kürzlich mahndend auf die inflationäre Preisentwicklung in Frankreich und in Italien hingewiesen. Beide Länder stehen an der Spitze der europäischen Teuerungsskala: Frankreich durch einen Anstieg der Lebenshaltungskosten von 1958 bis Mitte 1963 um 25 Prozent, davon 5,1 Prozent seit Mitte 1962 — Italien durch eine Teuerung von 7,8 Prozent innerhalb der letzten zwölf Monate. Von Belgien/Luxemburg abgesehen, haben alle EWG-Länder in Teuerungsschuldkonto, das durchweg größer ist als das der Länder der Kleinen Freihandelszone.



Flottenumschau

Bundesmarine

Die Indienststellung des Schnellbootes „Ozelot“ (42,5 m Länge, 190 ts) hat besondere Bedeutung für den Aufbau der Bundesmarine. Damit ist das letzte Boot des insgesamt vierzig Einheiten umfassenden Schnellboot-Bauprogramms in die Flotte eingereiht worden. Diese Boote vom Typ „Jaguar“ haben vier Daimler-Benz-Dieselmotoren von je 3000 PS und laufen etwa 42 Knoten. Die Besatzung zählt 39 Köpfe. Gegen Jahresende 1963 werden voraussichtlich noch der Zerstörer „Hamburg“, der Tender „Isar“ und das Frischwasserboot „FW 5“ in Dienst kommen.

Zerstörer „Hamburg“, der erste Neubau dieser Schiffsklasse, ging nach den Werfterprobungsfahrten zur Erledigung von Restarbeiten an seine Bauwerft. Die Bewaffnung besteht aus vier 10-cm-Flakgeschützen, acht 4-cm-Flak in Doppellafetten, fünf Torpedorohren, vier U-Boots-Abwehr-Torpedorohren und zwei U-Boots-Abwehr-Raketenwerfern.

Zur Teilnahme an der Regatta der Segelschiffe anlässlich der Weltausstellung 1964 in New York sind 17 Nationen eingeladen worden. Es ist noch unklar, ob das Segelschulschiff „Gorch Fock“ an diesem Treffen der Segler teilnehmen wird, da eine solche Reise das Ausbildungsprogramm auf diesem Schiff unterbrechen könnte.

Die Schulfregatte „Hipper“ befindet sich auf der Rückreise von Daressalam über Port Sudan, Beirut und Marseille nach Kiel. Seit 25 Jahren sah man erstmalig wieder deutsche Marineleute am Nil, denn das letzte Kriegsschiff, das vor der „Hipper“ dort einen Hafen anlief, war der Schulkreuzer „Emden“, der im Jahre 1938 Alexandria aufsuchte. Der jetzige Kommandant der „Hipper“ war 1938 Kadett auf der „Emden“. Es ist bereits 50 Jahre her, daß ein deutsches Kriegsschiff vor Daressalam vor Anker lag. Die „Hipper“ wurde dort sehr freundlich empfangen. Der Staatspräsident von Tanganjika, Dr. Julius Nyerere, besuchte die Schulfregatte. Der Kommandant hatte dem Staatspräsidenten ein Geschenk des Bundesverteidigungsministers von Hassel überreicht. Die Westeuropäische Union hat der Bundesrepublik jetzt den Bau von sechs U-Booten bis zu 1000 ts Wasserverdrängung genehmigt. Bisher lag die Höchstgrenze bei 450 ts. Die kommenden größeren U-Boote der Bundesmarine würden voraussichtlich 750 ts groß werden. Mit der Fertigstellung dieser größeren U-Boote, die konventionell angetrieben werden, ist nicht vor 1967/68 zu rechnen.

Fremde Marinen

Nachdem die norwegische Marine das 350 ts große U-Boot „U 3“ der Kieler Howaldtswerke unter dem Namen „Kobben“ übernommen hatte, hat Norwegen bei der Rhein Stahl Nordseewerke GmbH in Emden 15 Boote dieses Typs bestellt. Ende November ist das erste Boot dieser Serie vom Stapel gelaufen. Die 44 m langen U-Boote, die konventionellen Antrieb haben, sollen in der norwegischen Marine mit nur 17 Mann besetzt werden, die jedoch sehr vielseitig ausgebildet sein müssen. Die britische Marine hatte Ende 1963 vier Flugzeugträger, zwei Kreuzer (als Führungsschiffe), zwei Kommandoträger, 16 Zerstörer, 36 Fregatten, 36 U-Boote, etwa 50 Kleinkampfschiffe und 85 Hilfs- und Troßschiffe im aktiven Dienst. Für Ausbildungs- und Versuchszwecke wurden außerdem 18 Zerstörer und

Fregatten, 26 Minensucher und mehrere Kleinfahrzeuge unterhalten. Im aktiven Dienst und Reserveverhältnis befanden sich rund 540 Einheiten. Davon werden etwa 40 Schiffe zur Zeit modernisiert. Rund 30 Neubauten werden hergestellt. Unter den Neubauten sind die großen Zerstörer der „County“-Klasse (6200 ts, 60 000 PS) zu erwähnen, die auch als Flottengeleitschiffe bezeichnet werden. Die mit Seaslug- und Seacat-Raketen sowie mit 11,4-cm-Kanonen ausgerüsteten Schiffe haben eine Besatzung von 450 Mann. Bei diesen Lenkwaffenzerstörern verzichtet man also nicht auf die bewährte Artillerie. Zum Neubauprogramm gehören auch einige Fregatten der „Leander“-Klasse (2800 ts, 30 000 PS), die als „Allround-Fahrzeuge“ über Seacat-Raketen, 11,4-cm-Kanonen und U-Boots-Abwehrtorpedos verfügen. Die Schiffe der „County“- und „Leander“-Klasse sollen offensichtlich Geleitaufgaben



gehört
gesehen
festgehalten

Kapitän über Bord geschleudert

Durch eine starke Verpuffung bei einem Landungsbrand (Asphalt) wurde Anfang November auf dem holländischen Kümo „Jongkind“ (498 BRT) in Bremerhaven der Kapitän über Bord geschleudert und der Steuermann an Deck geschmettert. Beide blieben unverletzt. Der Brand war nach zwei Stunden gelöscht.

Plötzlich blind auf See

wurde der 23 Jahre alte F.O. W. Scheddman des deutschen MS „Uranus“ (3970 BRT). Das Schiff lief Cork an, damit man den Erblindeten F.O. ins Krankenhaus übergeben konnte.

Frau Oberbürgermeisterin als Weihnachtengel

Am 11. November kam Braunschweigs Oberbürgermeisterin Marta Fuchs in Bremerhaven auf ihrem Patenschiff „Braunschweig“ „vorbei“, wie sie sagte. Sie brachte Weihnachtsbäume, eine komplette Ausrüstung für die Fußballmannschaft und eine in Glockenform gearbeitete Spieluhr.

Deutsche Boots-Ausstellung Hamburg

Ausländische Interessenten zur Boots-Ausstellung International in Hamburg

Diese größte Fach-Ausstellung des Kontinents für den Bootssport und das Sporttauchen hat internationale Bedeutung. 280 Aussteller, darunter prominente Werften aus 18 Ländern, beteiligen sich an der Ausstellung, auf der weit über 400 Motor- und Segelboote nebst Zubehör zu sehen sein werden.

Kurs Moskau

werden ab nächstes Frühjahr Seeschiffe via Ostsee, Ostsee-Wolga-Wasserweg und Wolga-Moskau-Kanal nehmen können.

durchführen können und werden vermutlich großen Aktionsradius haben. Das britische Atom-U-Boot „Dreadnought“ hat im Atlantik und westlichen Mittelmeer Erprobungen und Tieftauchversuche durchgeführt. Hierbei wurde das Boot von einem Tender begleitet. Das etwa 80 m lange U-Boot hat 90 Mann Besatzung. Die Bewaffnung besteht aus Torpedorohren, Raketen sind nicht vorhanden. Der Reaktor wurde von den USA geliefert. Das zweite britische Atom-U-Boot, die „Valiant“, ist Anfang Dezember in Barrow vom Stapel gelaufen. Das Boot hat bereits einen Reaktor britischer Fertigung und führt ebenfalls nur Torpedobewaffnung.

Die Marine der Indischen Union besteht am Jahresende aus einem Träger, zwei Kreuzern, drei Zerstörern, 16 Fregatten und rund 30 kleinen Schiffen.

Die japanische Marine hat unter ihren 18 Zerstörern, 27 Fregatten und vielen Kleinfahrzeugen eine Anzahl moderner Schiffe und Boote. Der erste von vier Neubauerstörern, die mit amerikanischen Luftabwehrraketen bewaffnet werden sollen, ist im Oktober 1963 vom Stapel gelaufen.

Bei zehn Marinen sind jetzt derartige Waffen vorhanden oder zur unmittelbaren Einführung vorgesehen. — R —

Der erste Tanker ohne Besatzung

soll sich mit einer Ladung Bakuöl im Kaspischen Meer auf seinem im Hafen abgesetzten und auf See automatisch gesteuerten Kurs befinden. Der Kapitän und sein Vertreter lösen sich ab in der Überwachung der Navigations- und Maschinenautomatik. Vor dem Bestimmungshafen soll eine Festmachergang entgegengeschickt werden. Dies geht aus einer Meldung von Lloyds Register of Shipping hervor.

Leuchtturm „Alte Weser“

Der neue Leuchtturm „Alte Weser“ in der Außenweser ist soweit fertiggestellt, daß er Anfang kommenden Jahres die Aufgaben des Leuchtturms „Rote Sand“ übernehmen kann. Damit wird dann auch die letzte Lücke in der Radarstraße zwischen dem Feuerschiff „Weser“ und Nordenham geschlossen sein.

Weder Brücke noch Tunnel für den Kanal, sondern Luftkissenfähren

die 300 Passagiere und 30 Tonnen Ladung nach so fester zusammenschließt, folgte spontan und demonstrativ de Gaulle dem Sarg des jungen Präsidenten. Als makabres Fanal für den Ungeist feierten weiße Rassenfanatiker in den Südstaaten Nordamerikas abscheuliche Todesgelage. Und eine texanische Wildwestgerichtsbarkeit empörte mit ihrer Art der Aufklärung dieses wahnsinnigen Präsidentenmordes das Rechtsempfinden der Weltöffentlichkeit.

Es wäre ein furchtbarer Irrtum zu glauben, es käme nun allein auf den neuen Präsidenten Johnson an. Bei der Verwaltung des Vermächtnisses Kennedy's kommt es auf alle an. Dieser Mord brachte die entscheidenden Dinge dieser Welt auf des Messers Schneide. Keiner kommt umhin, sich für oder gegen das Vermächtnis von John F. Kennedy zu entscheiden.

Chruschtschows Nekrolog für seinen großen Gegner hieß: „Dieser Mord ist ein Anschlag auf alle Menschen, die den Frieden lieben.“ Kennedy's Schlußwort seiner Rede in Dallas, die nie über seine Lippen kommen sollte, lautete: „Hütet der Herr nicht die Stadt, wachen vergebens die Wächter.“ Kennedy's Tod hat uns alle zum Wächteramt aufgerufen. —hs—

MEINE LEBENSREISE

Kapitänsfrau fährt mit nach Ostasien

Schluß

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

Ich ging an Land, um Hongkong, die Stadt meiner Träume, zu erleben; und sie hat mich nicht enttäuscht. — Schon das Leben und Treiben auf den Dschunken zu beobachten, wo die ganze Familie darauf lebt, die sie nie verlassen! Hier werden die Kinder geboren und die Eltern sterben darauf. In einer Ecke wird geschlafen, wie es kommt; das Essen wird sehr primitiv zubereitet, — alles hockt zusammen, Chinesenkinder mit Hunden und Hühnern im trauten Verein. Die Frauen sind sehr fleißig, sie helfen dem Manne bei der Arbeit, verstaunen die Ladung und machen das Schiff fest. Dazu versorgen sie noch ihre vielen Kinder und den Haushalt.

Es gibt Prachtbauten und breite Straßen in Hongkong, aber dahinter liegt, für uns als Fremde etwas unheimlich, das Chinesenviertel.

Es ist dort eng, voller Menschen, mit starken Gerüchen, — eine fremde Welt; es gibt dort so unheimlich krasse Gegensätze. Ich fuhr mit der Drahtseilbahn auf den höchsten Gipfel, Viktoria-Pick, und genoß den schönsten Blick über den Hafen, die Bucht und die Stadt. Man kann sich nicht satt sehen. Die weißen Paläste liegen im satten Grün der Bäume, dazu das blaue Meer — und doch gibt es nirgends so sehr den großen Unterschied zu fühlen zwischen arm und reich, wie hier in dieser Stadt — ein erschütternder Kontrast.

Gegen Abend wurden wir mit dem Wagen abgeholt und fuhren an der Küste entlang zu einem chinesischen Restaurant „Aberdeen“. Es liegt im Wasser, herrlich beleuchtet, man muß von „Tai Park“ mit einer Dschunke hinüberfahren. (Suzi Wong).

Man sucht sich unter lebenden Fischen aus, was man essen möchte und stellt so das Menü zusammen. Ich aß dort zum ersten Mal mit Stäbchen — und es ging. Bemerkenswert ist noch zu sagen, daß man immer, in jedem Restaurant, duftende heiße Tücher gereicht bekommt, um sich frisch und sauber zu machen.

Am andern Morgen verließen wir diesen schönsten Hafen der Reise und unser Endziel Japan wurde angesteuert. Das Wetter war nicht mehr schön, Regenschauer gingen herab und es wurde wieder kälter. Wir zogen unsere warmen Sachen an und waren gedrückter Stimmung und traurig, daß wir von unseren Mitpassagieren Abschied nehmen mußten. Wir feierten die letzten Abschiedsfeste und versprachen, uns oft zu schreiben; natürlich hält man so etwas nie, leider!

Bei nicht sehr gutem Wetter kamen wir in Kobe an, es ist der erste Hafen in Japan. Eine fremdländische Welt umgab mich, als ich den ersten Schritt auf japanischen Boden setzte. Wir bekamen keinen Pierplatz, der Hafen war

überfüllt und wir mußten an einer Boje festmachen.

Meine erste Erkundungsfahrt ging mit einem Expreszug nach Kyoto. Es ist dies die älteste japanische Stadt; sehr groß und sehr alt. Ich entdeckte zum ersten Mal echte japanische Holzhäuser, besuchte die vielen alten Tempel und Paläste. Der goldene Pavillon aus 18 Kar. Gold ist unvorstellbar prächtig und liegt in einem herrlichen Park. Der „Old Imperialpalast“ ist eine fremde Welt für uns. Überall muß man seine Schuhe ausziehen und leichte Schuhe anziehen; viel Volk ist unterwegs, denn heute ist ein Feiertag in Japan. Es ist der Tag der Söhne.

Der Autoverkehr ist sehr groß, das Linksfahren ist fremd für uns, aber es wird sehr gut gefahren.

Der andere Mittag führte mich mit Freunden in ein japanisches Restaurant. Man muß, ehe man das Haus betritt, wieder Schuhe ausziehen und bekommt Pantoffeln; die Geishas sind dabei behilflich. Die Räume sind sehr sauber, man sitzt auf Matten auf der Erde und man ißt mit Stäbchen, die viel kleiner sind, als die Stäbchen in China. Der Fisch wird vor unseren Augen gebraten und man trinkt grünen Tee und den bekannten Saki — Reiswein. Als Nachtschiff gab es frische Erdbeeren. Diesen Nachtschiff nimmt man wieder in einem anderen Raum ein. Ich fand das Sitzen auf der Erde ohne Lehne sehr anstrengend und war froh, als ich aufstehen durfte und alles vorbei war. Wir besuchten darauf ein Theater; es war in Takarazuka. Die Straßen in Japan sind sehr schlecht, oft schmal, mit vielen Schlaglöchern. Ich habe jeden Autofahrer bewundert, daß er ohne Achsenbruch gut durchkam.

Das Theater war ziemlich groß, es bietet beinahe 1000 Personen Platz. Der Japaner nimmt überallhin seine Kinder mit, so auch ins Theater. Damit sie sich ruhig verhalten, werden sie mit Süßigkeiten gefüttert. Wir sahen erst ein echt japanisches Stück, wenig Handlung, kaum verständlich. Schön sind nur die Kostüme mit ihren leuchtenden Farben.

Nach einer halben Stunde Pause sahen wir eine wundervolle Revue. Schön gewachsene japanische Mädchen und ein Ballet wie es nicht besser in New York sein könnte. Gesang, Ausstattung und Regie waren so gut, wie ich es noch nie gesehen habe. Nach der Vorstellung fuhren wir zurück nach Kobe und aßen in einem kleinen Restaurant das berühmte Kobesteak. Die Kälber werden massiert und man sagt, sie bekommen Bier zu trinken, damit das Fleisch recht zart wird. Das Essen in Japan ist für uns sehr fremd, man ißt dort viel rohen Fisch, aber auch der Tintenfisch war für meine Zähne nicht geeignet. Andere Länder, andere Sitten!

Von Kobe fuhren wir weiter nach Yokohama, der Hafenstadt der Hauptstadt Japans, Tokio. In den frühen Morgenstunden bietet sich ein herrliches Bild; in seiner ganzen Majestät steht der Fujiama, der heilige Berg Japans, vor uns. Die Sonne umstrahlt ihn wie ein Glorienschein.

In Japan sagt man nicht „Fujiama“, sondern „Fuyisan“. San heißt Mann, der große Mann. Ich werde von Freunden in Tokio abgeholt, um 8 Tage ihr Gast zu sein. Tokio ist eine Neun-Millionenstadt, riesengroß in der Ausdehnung, ein Gewirr von Autos; es kam mir vor wie in einem Ameisenhaufen. Die Straßen sind sehr sehr schlecht und ich fand im Verkehr gar keine Ordnung. Meine Freunde wohnen in einem Viertel, wo auch die deutsche Schule liegt. Viele Kinder von Deutschen wohnen nicht so günstig und müssen oft 1—2 Stunden mit dem Bus zur Schule fahren. Das Haus meiner Freunde ist original japanisch, mit Papierwänden, die man verschieben kann, nur daß sie europäische Möbel haben und eine Ölheizung. Der Sommer ist sehr heiß, aber der Winter kann sehr kalt sein. Viele Leute gehen in den heißen Monaten in ihr Haus in den Bergen, um der Hitze zu entrinnen.

Der letzte Taifun hatte bei unseren Freunden das Dach vom Haus getragen. Da es keinen Boden gibt, konnte der Regen direkt in das Zimmer fallen und hat viel vernichtet. Mit asiatischem Gleichmut baut man eben alles wieder auf, bis ein neuer Taifun kommt.

Die Hauptstraßen von Tokio sind sehr voll. Hier liegen wunderbare Geschäfte des In- und Auslandes. Man kann herrliche Auslagen sehen. Natürlich muß man in den Perlenladen von Nikimoto gehen und alles ansehen.

Viel zu schnell verging die Zeit, und ich mußte zurück an Bord. In Kobe konnte ich noch eine schöne Fahrt in die Berge nach Nara machen.

Hier steht der älteste Kaiserpalast. In einem Tempel residiert der größte, älteste Buddha aus Bronze. Er ist wohl gewaltig in dem riesigen Ausmaß und doch hat der Buddha in Kamakura einen viel größeren Eindruck auf mich gemacht. Er steht frei und wirkt dadurch viel gewaltiger. Man kann gar nicht alles schildern, was ich gesehen und erlebt habe. Ich muß erwähnen, daß wir in Tokio eine sehr schöne neue Botschaft haben, uns wurde dort erzählt, daß alles von Deutschland eingeführt worden ist an Gardinen, Möbeln und Ausstattung, auch die Steine, die in der Halle verwandt worden sind, kamen aus Deutschland; ein Stück Heimat für sie alle da draußen.

Als wir mit dem Schiff zurück nach Kobe kamen, stand am Pier ein schwarzer Mercedes 300. Deutsche Wagen sieht man in Japan ganz vereinzelt, aber ein Mercedes 300 ist wohl einmalig. Es ging das Rätselraten an, wer wohl mit diesem Wagen abgeholt wird. Mein Mann hat hier in Japan viele Freunde, aber von einem hat er mir oft erzählt, was für ein schönes Haus voller Kunstschätze er besäße. Man nannte diese Haus das Schloß am Meer.

Dieser Mercedes 300 holte meinen Mann und mich ab zum Schloß am Meer und ich kam mir vor wie eine verwunschene Prinzessin. Wenn ein Schiff einen japanischen Hafen verläßt, werfen sie von Bord Papierschlangen den Freunden zu; diese halten sie fest, solange es geht. Ich hatte viele Freunde, die am Pier standen und meine Papierschlängen festhielten; die Musik spielte und ich war sehr traurig und doch dankbar für all das Schöne, daß ich sehen durfte.

So traten wir die Heimreise an und fuhren denselben Weg zurück und am 30. Juni sahen wir unsern Michel und Hamburg wieder. Meine schöne Reise nach dem Fernen Osten hatte ihr Ende gefunden.

Neue automatische Konstantzug - Verholwinde der Rheinstahl - Nordseewerke GmbH.

Diese Winden passen selber auf die Leinen auf

In Schleusen oder in Tidehäfen, bei schnellem Laden oder Löschen oder beim Verholen besteht bekanntlich immer Gefahr, daß die Festmacherleinen zu steif oder zu lose kommen oder sogar brechen.

Hier wird seit einigen Jahren mehr und mehr die Handarbeit und teilweise die Überwachungsarbeit von automatischen Winden übernommen: den Mooring- oder Konstantzug-Winden. Von diesen Winden wird mit Hilfe geeigneter Einrichtungen die Spannung im Festmacher gemessen; die Meßwerte werden mechanisch auf die Schalteinrichtung des Antriebs übertragen. Diese veranlaßt die Winden bei Abweichungen vom vorher eingestellten Zug zum Einholen oder Fieren der Leinen, bis die gewählte Zugkraft wiederhergestellt ist. Der Vorgang ist der gleiche bei arbeitender Winde, beim Verholen und bei ruhender Winde beim festgemachten Schiff.

Große Kraft und leichter Gang

Die erste Voraussetzung für das Funktionieren dieser Winden ist die Leichtgängigkeit der Seilführung durch die Klüsen, die deshalb mit Rollen ausgerüstet sind. Die Größe der hierfür verwendeten Rollen im Zusammenhang mit der gegebenen Seilsteifigkeit ist dabei für die Leichtgängigkeit ausschlaggebend. Ebenso ist aber auch die Leichtgängigkeit der Windentrommel, der Meßeinrichtung für den Seilzug und des Übertragungsmechanismus auf den Antrieb ausschlaggebend für das gute Arbeiten einer solchen Winde.

Verschiedene Ausführungsformen dieser Winde mit Dampf-, hydraulischem oder elektrischem Antrieb sind bekannt.

Eine neue Konstantzug-Verholwinde mit elektrischem Antrieb hat die Rheinstahl Nordseewerke GmbH. Emden herausgebracht. Bei dieser Winde wurde ein Höchstmaß an Leichtgängigkeit der Teile erzielt, die die Genauigkeit der Meßwerte der Last beeinflussen.

Wie mißt und arbeitet die Automatik?

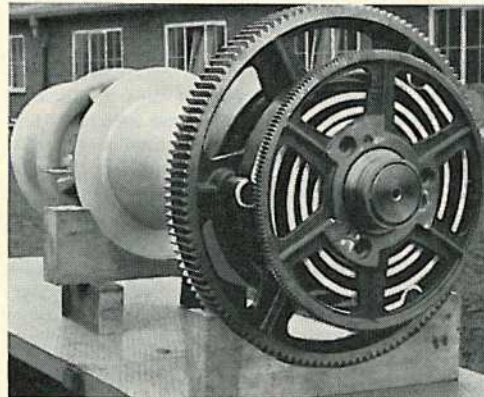
Eine Lastwaage ist als Drehmomentmesser zwischen Hauptwelle und Hauptantriebsrad eingeschaltet. Die Hauptwelle ist ungeteilt und auf Wälzlagern gelagert. Die Lasttrommel ist fest mit der Welle verkeilt oder bei auskuppelbaren Winden durch Klauenkupplung mit der Welle verbunden. Das Hauptantriebszahnrad ist auf seiner Nabe um den Federweg drehbar gelagert. Zwischen dieser Nabe und dem Zahnkranz sind symmetrisch und beiderseits spiralig gewundene Plattfedern eingeschaltet, die nur in den Endpunkten von Bolzen gehalten sind, sonst aber nicht durch eine Führung oder Lagerung in ihrem Federweg behindert sind. Die Anordnung dieser Federn ist im In- und Ausland zum Patent angemeldet. In der Abbildung deutlich zu erkennen ist die Hauptwelle mit Spillkopf, Trommel, Hauptantriebsrad und die Lastwaage mit der Anordnung der Spiralblattfedern.

Der Vorteil der Blattfedern liegt in dem Federweg, den man, abhängig von der Federlänge, groß wählen kann. Das bringt hohe Meßgenauigkeit und leichte Beweglichkeit.

Der Übertragungsmechanismus für die Weitergabe der Meßwerte an das Schaltorgan ist ein rückkehrendes Umlaufgetriebe mit großen Zahnrädern und großem Ausschlagwinkel. Dadurch wird der Übertragungsfehler klein gehalten. Zugleich wird durch die Bewegung des Getriebes im Getriebeöl ein optimales Maß an Dämpfung für die Lastwaagenfeder erreicht, ohne daß diese Dämpfung die Genauigkeit der Lastmessung beeinträchtigt.

Winde ist vielseitig verwendbar

Das Getriebe ist ein vierstufiges Stirnradgetriebe im Ölbad laufend. Die Räder der Motor-Stufe sind schrägverzahnt. Alle Räder und Wellen sind sauber bearbeitet und zweck-



entsprechend aus hochwertigen Stählen hergestellt. Alle Wellen sind in Wälzlagern mit Fest- und Loslager gelagert. Die Lager der Hauptwelle sind durch Simmerringe gegen das Eindringen von Schmutz und gegen Schmierstoffverlust geschützt. Die Lager der Getriebewellen werden aus dem Ölbad mit Spritzöl versorgt, die Hauptwellenlager können durch Schmiernippel von außen nachgeschmiert werden. Auch das Umlaufgetriebe zur Meßwertübertragung auf das Schaltorgan läuft im Getriebeöl und ist gegen den Einbau-Automatikschalter wirksam abgedichtet.

Zum schnelleren Einholen der losen Leinen und bei Verwendung der Winden als Ladewinden ist im Getriebe eine Umkupplung vorgesehen, die als Klauenkupplung ausgeführt ist. Bei Umkupplung auf den Schnellgang ist durch einen Endschalter die Einschaltung der Automatik unterbunden.

Die Federn der Lastwaage sind aus hochwertigem Federstahl gewalzt; sie sind reichlich bemessen, unter 30% Überlast erprobt und sicher gegen Bruch und vorzeitige Ermüdung. Als Antriebe werden für diese Winden die gleichen verwendet wie für Ladewinden, in Drehstrom- (50 oder 60 Hertz), Ward-Leonard- oder Gleichstrom-Ausführung.

Hinzu kommt für Konstantzug-Winden der in das Windengehäuse eingebaute Automatik-Steuerschalter. Bei eingeschalteter Automatik bleibt der Meisterschalter für Handbetrieb immer betriebsbereit, so daß in Notfällen jederzeit in den Automatikbetrieb eingegriffen werden kann. Am Automatik-Steuerschalter ist der an der Trommel wirkende Seilzug ablesbar und die Last einstellbar, die durch die Automatik konstant gehalten werden soll.

Die Winde kann in Links- oder Rechtsausführung geliefert werden, mit fester oder auskuppelbarer Trommel, mit einem oder beiderseitigem Spillkopf. Auch können Heckankertrommel, Kettenuß oder andere Hilfstrommeln an die Hauptwelle angeschlossen werden. Für diesen Fall ist der Einbau einer Rutschkupplung vorgesehen.

Englands Atomschiffpläne

Nach den USA, der Sowjetunion, Japan und Deutschland wird nun auch Großbritannien ein Handelsschiff mit Atomantrieb bauen. Wie der Transportminister E. Marples bekannt gab, soll das Schiff 1964 in Auftrag gegeben werden und voraussichtlich 1967 in Fahrt kommen. Da England bisher der Auffassung war, den Bau eines Atomschiffes erst dann in Angriff nehmen zu können, wenn ein solches Fahrzeug wirtschaftlich betrieben werden kann, war dieses Vorhaben immer wieder hinausgeschoben worden. Wie es in den englischen Berichten heißt, hat eine Regierungskommission 4 Schiffstypen entwickelt, die für diesen Bau in Frage kommen. Hierbei handelt es sich um ein 30 000 BRT großes Passagierschiff mit Doppelschraubenantrieb und 24 kn Geschwindigkeit, einen Tanker bis zu 60 000 tdw, ein Kühlschiff und einen Trockenfrachter.

Als Reaktortypen stehen zwei Versionen zur Wahl, und zwar einmal der sogenannte „Vulcain“-Typ, eine Gemeinschaftsentwicklung der britischen Atomenergie-Behörde und einem belgischen Konsortium sowie der „Integral Boiling Reactor“, der von der britischen Atomenergiebehörde allein konstruiert wurde.

England hatte sich vorgenommen, den ersten wirtschaftlich arbeitenden Reaktor der Welt zu entwickeln, der für verschiedene Schiffstypen verwendet werden kann. Das Schifffahrtsministerium hat sich an die Werften und Reedereien des Landes gewandt, konkrete Vorschläge für den Bau eines solchen Schiffes zusammen mit der Regierung zu entwickeln.

Japanisches Atomschiff soll 1969 in Dienst gestellt werden

Bekanntlich plant auch Japan den Bau eines atomgetriebenen Schiffes. Das japanische Transportministerium gab nunmehr Einzelheiten über das Projekt bekannt, und zwar wurde angekündigt, daß die Indienststellung im Sommer 1969 erfolgen soll.

Der Gesamtpreis des ca. 6300 BRT großen Schiffes, das in der Meeresforschung Verwendung finden soll, wird vom Ministerium auf 3450 Mill. Yen veranschlagt, wobei 1750 Mill. Yen auf die Reaktoranlage entfallen. Der Bau des Reaktors soll 1964 beginnen, während die Kiellegung im April 1965 und der Stapellauf im Oktober 1966 stattfinden sollen. Nach der Fertigstellung wird das 18 kn laufende Fahrzeug durch eine noch zu gründende Gesellschaft umfangreichen Erprobungen unterzogen werden.

Tragflügelboote für Ostpakistan

Die ostpakistanische Inland Water Transport Authority (IWTA) beabsichtigt, den Personenverkehr auf den weitläufigen Binnenwasserstraßen der Provinz durch den Einsatz von Tragflügelbooten zu modernisieren. Das Projekt wird von Sachverständigen günstig beurteilt. Zwei aus Japan oder Italien gelieferte Boote werden in Kürze die ersten Versuchsfahrten aufnehmen. Dabei soll sich erweisen, ob die Einrichtung eines regelmäßigen Liniendienstes auf den Strecken Dacca—Barisal—Khulna und Dacca—Chittagong mit diesen schnellen Fahrzeugen möglich ist, ohne daß der sich auf Tausenden kleiner Ruder- und Segelboote vollziehende Gütertransport gefährdet wird.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Eine halbe Million BMW-Wagen waren schon seit Wiederaufnahme der Nachkriegsproduktion im Jahre 1947 von den Fließbändern der Bayrischen Motorenwerke gerollt, als 1962 der BMW 1500 in Serienproduktion „vom Stapel“ lief.

Seitdem ist der attraktive 1500er zu einem im In- und Ausland viel beachteten Automobil geworden.

Drei Eigenschaften sind es im besonderen, die seinen guten Ruf begründen: Sein temperamentvoller Motor, die elegante formsteife Karosserie und die ausgezeichnete Straßenlage.

Das Herz eines jeden Autos ist der Motor, und das sitzt beim BMW 1500 nicht nur auf dem „richtigen Fleck“, sondern ist auch zu imponierenden Leistungen imstande. Denn unter seiner Haube klopfen immerhin 80 respektable PS, die eine „echte“ Spitze von 150 km/h erlauben.

Im Gegensatz zu anderen Modellen nimmt der wassergekühlte Reihen-Vierzylinder mit 1,5 Liter Hubvolumen gern Superkraftstoff.

BMW ist für sportliche Bauweise bekannt, und so erstaunt es nicht, daß dieser Motor eine obenliegende Nockenwelle mit V-förmig hängenden Ventilen besitzt, die einmal das typische Kennzeichen des Rennsportmotors war. Trotzdem entfaltet diese Konstruktion ihre besonderen Tugenden gerade beim Tourenmotor, was nicht zuletzt durch den ökonomischen Brennstoffverbrauch (9,8 Liter auf 100 km) bewiesen wird.

Im übrigen aber verhält es sich mit dem Auto-

Heute: BMW 1500

kauf so ähnlich wie mit der Brautschau: Die inneren Werte des auserkorenen „Modells“ werden nicht auf den ersten Blick offenbar. Darum ist es immer gut, wenn auch die äußere „Linienführung“ der Karosserie ansprechend ist. Und das läßt sich beim BMW 1500 ohne Übertreibung behaupten: Der viertürige Wagen ist schnittig und elegant zugleich.

Die Karosserie ist mit der aus steifen Stahlprofilteilen bestehenden Bodengruppe zu einem tragenden Ganzen verschweißt. Der Vorteil gegenüber der herkömmlichen Rahmenkonstruktion liegt hier ohne Zweifel im geringeren Gewicht und der größeren Widerstandskraft des einheitlichen Fahrzeugkörpers gegen Beanspruchungen aus jeder Richtung, also auch bei „Kollisionen“!

Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist die erstaunlich gute Straßenlage des BMW 1500.

Auch bei allerschärfster Kurvenfahrt liegt der Wagen darum gut und sicher in der Hand des Fahrers. Die Innenausstattung ist reich und großzügig, was man, nebenbei gesagt, bei dem Preis auch durchaus erwarten kann. Schließlich muß man runde 10 000,— DM auf den Tisch legen, ehe man stolzer Besitzer eines BMW 1500 werden kann.

Doch schon bei bereits veröffentlichten Zwi-



schenergebnissen zeigt sich, daß sich der BMW 1500 im Felde der Konkurrenten zu behaupten versteht. So lag er beim Beschleunigungsversuch immerhin hinter dem Alfa Romeo Giulia TI (19,5 sek.) und Fiat 1500 (23,2 sek.) an dritter Stelle und erreichte in 29,2 sek. eine Geschwindigkeit von 120 km/h. Wie gesagt, noch steht das abschließende Urteil (empfehlenswert, weniger empfehlenswert, nicht empfehlenswert) aus, doch bei BMW ist man in dieser Beziehung optimistisch. Und wer diesen Wagen einmal gefahren hat, kann dieses Vertrauen, das seine Konstrukteure in ihn setzen, durchaus verstehen und teilen.

Technische Daten und Kosten

Motor: Viertakt, wassergekühlt
Zylinderzahl: 4 in Reihe
Gesamthubraum: 1499 ccm
Höchste Leistung: 80 DIN-PS bei 5700 U/Min
Verbrauch: 9,8 Ltr. auf 100 km bei 110 km/h
Spitze: 150 km/h
Länge: 4500 mm
Breite: 1710 mm
Höhe 1400 mm belastet
Wendekreis: ca. 9,60 m
Preis ab Werk: 9485,— DM
Jahressteuer: 216,— DM
Versicherung: 330,— DM (pro Jahr)

— ge —

Um 5,8 Millionen BRT auf 145,86 Millionen BRT wuchs die Welthandelsflotte 1962

So berichtet Lloyds Register. Die Bundesrepublik steht mit 5,05 Millionen BRT an 11. Stelle. Die nationale Größenordnung der Handelsflotten blieb unverändert:

1. USA 23,13 Millionen BRT
2. Großbritannien und Nordirland 21,5 Millionen BRT
3. Norwegen 13,67 Millionen BRT
4. Liberia 11,39 Millionen BRT
5. Japan 9,97 Millionen BRT.

Es folgen Griechenland, Italien, Rußland, Niederlande, Frankreich, Bundesrepublik und Schweden.

Die größte Tankerflotte fährt unter dem Union Jack (7,79 Millionen BRT).

Die aufgelegte Tonnage hatte nach ihrem Höhepunkt im Jahre 1959 (9 Millionen BRT) mit 2,2 Millionen BRT ihren Tiefstand. Abgewrackt wurden 3 Millionen BRT.

20 Millionen BRT unter skandinavischer Flagge, Norwegen weit an der Spitze

nach einer Übersicht von „Det norske Veritas“

Die größte Handelsflotte Skandinaviens fährt unter norwegischer Flagge. Am 1. 7. 1963 waren es 2878 Schiffe mit 13 356 000 BRT, davon 539 Tanker mit rund 6 749 000 BRT. Im ersten Halbjahr 1963 wuchs die norwegische Tonnage um 33 Schiffe mit 608 161 BRT. Verloren gingen in diesem Zeitraum 8 Schiffe mit 10 059 BRT.

Im Gegensatz zu Norwegen verringerte sich die schwedische Tonnage in der Berichtszeit um 44 Schiffe mit 127 520 BRT, trotz 22 Neubauten. 6 Fahrzeuge mit 3621 BRT gingen im ersten Halbjahr verloren. Am 1. 7. 1963 fuhren 1208 Schiffe mit rund 4 017 000 BRT unter schwedischer Flagge, davon 160 Tanker mit 1 329 000 BRT.

Auch die dänische Handelsflotte verringerte sich in der Berichtszeit um 10 Schiffe mit 60 271 BRT. Bestand am 1. 7. 1963: 917 Schiffe mit 2 351 000 BRT.

Finnland wiederum vergrößerte seine Handelsflotte um 14 Schiffe mit 47 005 BRT. 2 finnische Schiffe mit 6795 BRT erlitten Havarie und gingen verloren.

Somit fährt weit über die Hälfte (64,1%) der gesamten skandinavischen Flotte unter norwegischer Flagge. Interessant ist auch, daß 90 Prozent der norwegischen Flotte für fremde Rechnung tätig ist.

Radarbild beginnt zu sprechen

Jeder Laie, vom Fernsehen verwöhnt, ist zunächst enttäuscht, wenn er zum ersten Mal ein Radarbild betrachtet. Es sagt ihm zu wenig. Er braucht einen Fachmann, der ihm erklärt, was die geisterhaften Lichterscheinungen bedeuten, und wie sie die Wirklichkeit wiedergeben. Aber auch der Fachmann braucht bekanntlich viel Erfahrung und Kenntnis, um die einzelnen Echos voneinander zu unterscheiden, ihrer Herkunft nach zu bestimmen, und um sie richtig zu deuten. Beim heutigen Entwicklungsstand des Radar sind nur Küstenkonturen

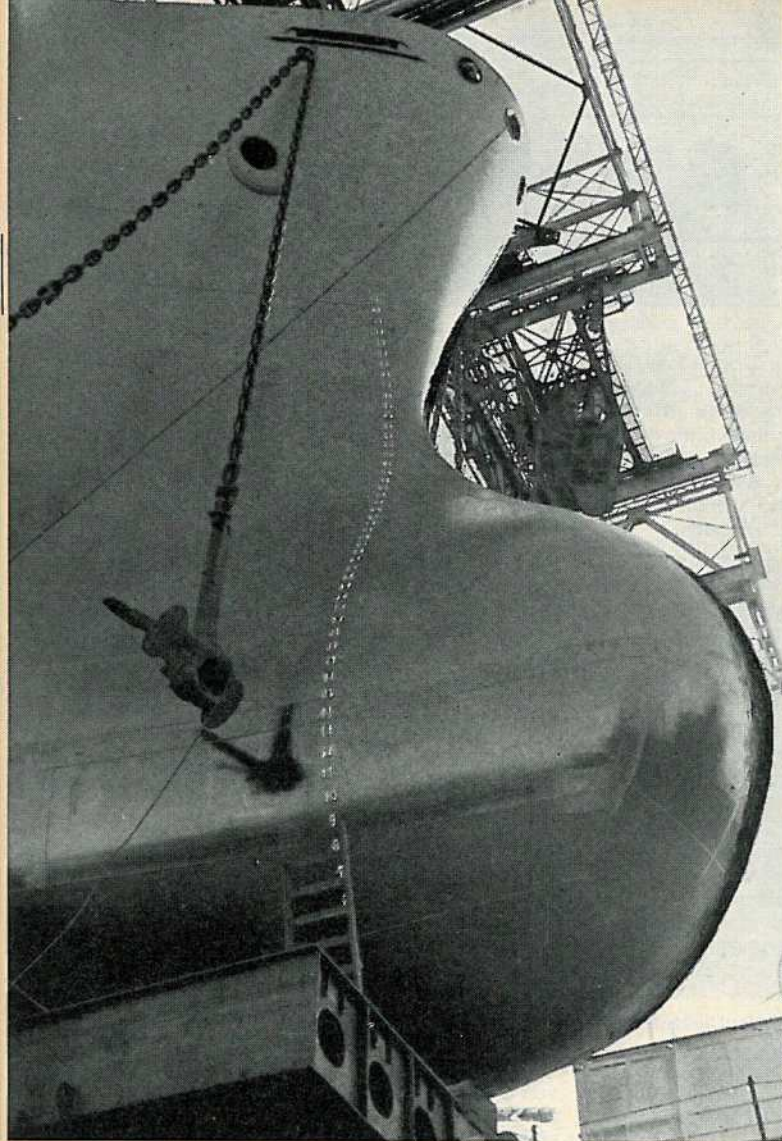
von Objekten auf See sofort sicher voneinander zu unterscheiden. Alle das Schiff umgebenden Objekte sind Leuchtpunkte, denen man zunächst nichts über ihre Herkunft, ihre Beweglichkeit oder feste Lokalisation ansieht. Die Leuchtpunkte schweigen sich aus darüber, ob sie schwimmen oder nicht, ob sie verankert sind oder in Fahrt. Nur gleichförmige Punkte zeigt der Radarschirm, aber nicht was sie reflektieren: Schiff, Feuerschiff, Tonne, Klippe, Leuchtturm, Bake, das alles und noch mehr kann sich hinter solch einem stummen Pünktchen verbergen.

Neuerdings aber sagen Echos, die von Baken stammen, dem Radarbeobachter, daß es Baken sind, die sie wiedergeben, und welche. Die Baken geben sich dem Radar zu erkennen, damit der Beobachter an Bord sofort weiß, wo sie stehen, wie sie heißen, und wo sie in der Karte und in der geographischen Wirklichkeit zu finden sind. Die eine, Remark- oder auch Radar-Bake genannt, sendet Zeichen fortlaufend und mit Eigenkennung wie ein Leucht- oder Funkfeuer. Die Zeichen erscheinen wie die Visitenkarte dieser Baken auf dem Bildschirm.

Die andere, als Racon- oder Antwortbake bezeichnet, antwortet auf eine Anstrahlung durch Radar und verstärkt diese obendrein noch, und zwar auf eine nur für sie charakteristische Weise. An Land aufgestellt, verrät sie mit ihrer Antwort, an welchem Punkt der Küste sie steht. So kann die Küstenstruktur, die bisher durch hervorstechende Buchten oder Kaps, und dann auch nur unter günstigen Reflektionsbedingungen ausgemacht werden konnte, sofort mit Sicherheit identifiziert werden.

Dies scheint uns ein sehr wesentlicher Schritt zur Vervollkommnung des Radar zu sein, ein neuer Anstoß zur Fortentwicklung ist gegeben. Vom stummen zum sprechenden Radarecho, dahin weist der Kurs.

Nach „Seewart“, Band 24, August 1963, von Kapitän Zabel.



Das ist der Bug der „Esso London“, die am 14. November 1963 auf der A.G. Weser vom Stapel lief. Mit 90 400 t d w und 53 400 BRT ist dieser Neubau der größte, der je bei der A.G. Weser auf den Helgen lag. — Es war ein weiter Forschungsweg von der schlanken messerscharfen Steven- und Bugform bis zu diesem runden massigen Kugel-Bugwulst. Dazwischen liegt der unten weggeschnittene Bug der Maierform und die bekannte birnenförmige Unterwasserwulst. Entgegen den landläufigen Vorstellungen sind also die Wasserwiderstände immer geringer geworden, je fülliger die Hydrodynamiker die Bugformen gestalteten. Vielleicht lagen die alten Tjalkbauer gar nicht so verkehrt. Die Wale mit ihrer dicken runden Schnauze, an die diese modernste Stevenform erinnert, scheinen hier in ihrer Konstruktion bestätigt — oder umgekehrt. Entwickelt wurde dieser neue Bulksteven vom Leiter der Technischen Abteilung der Esso-Tankerschiff-Reederei GmbH Hamburg, Ernst Eckert, und der Hamburger Schiffbauversuchsanstalt.

Hauptdaten der „Esso London“

Länge über alles (einschließlich Bugwulst)	262,00 Meter
Breite auf Spanten	38,10 Meter
Seitenhöhe	19,05 Meter
Tiefgang auf Sommerfreibord	14,56 Meter
Tragfähigkeit	90 400 t
Vermessung	53 400 BRT
Maschinenleistung (Getriebeturbine)	24 100 PS
Geschwindigkeit beladen	17,8 Knoten
Besatzung	64 Mann



The Muskegon Chronicle

cq - cq - cq DDIO

Die Deern ist in Ordnung

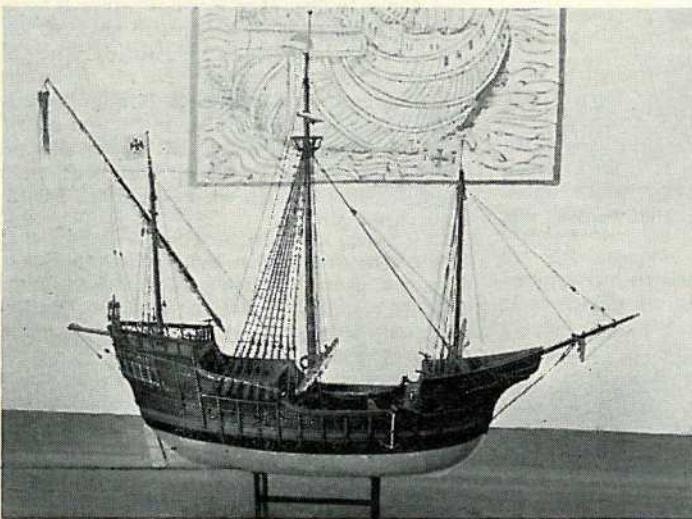
„DIE STIMME...“ Inga Bomert, 19 Jahre junge Funkerin auf MS „Brakersand“, in ihrer Station. Über ihre Frisur sagt sie betrübt: „Der Bordfriseur vergißt immer, daß ich ein Mädchen bin. Er hört nicht auf, zu schneiden.“ (So die Unterschrift unter dem Foto in „The Muskegon Chronicle“.)

Aus dem amüsanten Artikel der amerikanischen Zeitung geht hervor, daß dieses nette deutsche Funkmädchen der „Brakersand“ ihre Kollegen auf den Stationen rund um die Großen Seen ziemlich durcheinanderbringt. Die gehen nämlich beinahe schon Dauerwache, wenn sie wissen, daß die „Brakersand“ aufkreuzt. Und wenn sie es geschafft haben, sie zu erreichen, dann werden sie belohnt von der zarten kleinen Stimme, die ruft: „Theese eese the Brakersand.“ Diese Kollegen sind überzeugt, daß diese Stimme sehr bald die bekannteste im weltweiten internationalen Seefunkverkehr sein wird, — und die „Brakersand“ das meistgerufene Schiff. Sicherlich ist diese „Miß Sparks“ die Jüngste ihres Faches in der Welt. Ganz bestimmt auf deutschen Schiffen. Kapitän Ibing sagt von ihr: „Sie ist der beste F.O., den ich je hatte.“ Die Amerikaner beeindruckt am meisten, daß diese kleine Inga nicht nur im Funkverkehr fit ist, sondern daß sie auch noch die Technik ihrer Station beherrscht und instandhält.

Als Inga einmal mit einem anderen Schiff per Funksprech arbeitete, kam der Kollege nicht ganz klar und sagte: „Mein Empfänger ist nicht ganz in Ordnung, würden Sie mich bitte noch einmal rufen.“ Und Inga rief mit einer Stimme wie „schmelzendes Vanilleeiscreme“. „My dear“, sagte die Stimme auf dem anderen Schiff, „wie alt sind Sie?“ Da griff der Kapitän ein und antwortete: „55, gehen Sie aus der Leitung!“

Anmerkung der Redaktion:

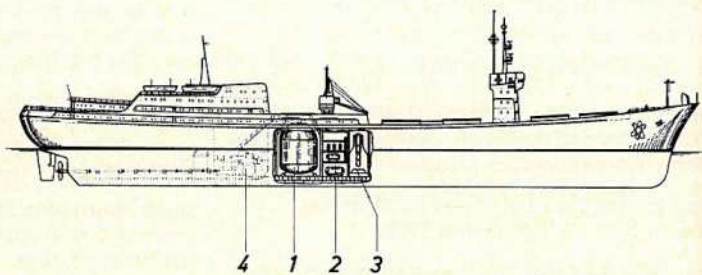
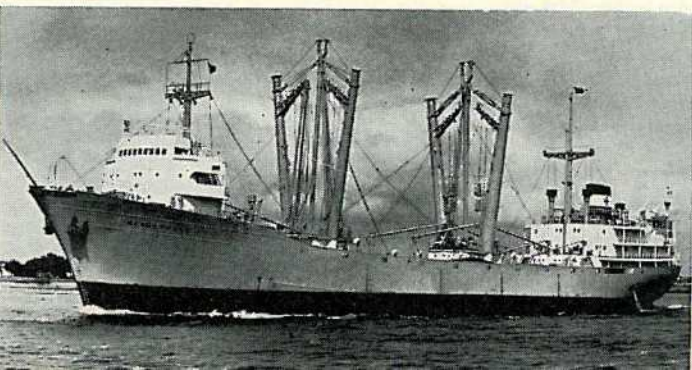
Für alle Bordfunk- und sonstigen Kollegen der „STIMME AUF SEE“: Das Rufzeichen der „Brakersand“ ist DDIO (die Deern ist in Ordnung). Das ist nicht nur leicht zu merken, sondern stimmt sogar.



Columbus hätte sich gewundert

Der Schwergutfrachter „Neidenfels“ übernahm am 18. 11. in Barcelona eine Nachbildung der „Santa Maria“, mit der Christoph Columbus im Jahre 1492 den Atlantischen Ozean überquerte. Columbus landete am 12. Oktober 1492 auf einer Insel der Bahama-Gruppe (Bating Island).

Dio für die Weltausstellung 1964/65 in New York bestimmte „Santa Maria“ ist nach Plänen der Kurators des Schiffahrtsmuseums von Barcelona in Originalabmessungen gebaut worden, und zwar im Auftrag des Amerikaners Laurence Vineburgh. Da Pläne von der ersten „Santa Maria“ nicht überliefert sind, war eine jahrelange Forschungsarbeit in den Museen und Schiffahrtsarchiven der Welt vorausgegangen.



1 Sicherheitsbehälter-Raum, 2 Nebenanlagen-Raum, 3 Service-Raum, 4 Maschinen-Raum

Wende des deutschen Schiffbaus

Als eine Wende des deutschen Schiffbaus bezeichnete der Bundesminister für wissenschaftliche Forschung, Herr H. Lenz, die Entscheidung der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH. über den Einbau eines Reaktors mit der Typenbezeichnung FDR (Fortschrittlicher Druckwasserreaktor) anlässlich einer Pressekonferenz in der Reaktoranlage Geesthacht-Tesperhude. Dieser Reaktor wurde von der Arbeitsgemeinschaft der Firmen Babcock & Wilcox, Oberhausen/INTERATOM Internationale Atomreaktorbau GmbH., Bensberg, entwickelt. Nachdem sich der Druckwasserreaktor auf ausländischen Schiffseinheiten gut bewährt hat, hofft die Gesellschaft mit einer fortgeschrittenen Bauart dieses Reaktortyps einen wichtigen Beitrag zur Fortentwicklung der Schiffsreaktoren zu leisten. Es handelt sich hierbei um einen Druckwasserreaktor mit neuen Bau- und Betriebsideen. Der Druck des Primärwassers ist auf 62 atü gesenkt, wobei ein leichtes inneres Sieden stattfindet. Der Wärmetauscher ist ein Rohrschlängenbündel, das ohne Gehäuse im Primärwasser innerhalb des Reaktor-druckgefäßes verlegt ist und wie ein Zwangsdurchlaufkessel betrieben wird. Diese beiden Prinzipien erlauben kompakte Bauart, geringe Wandstärke des Druckgefäßes und geringe Pumpenleistung. Ein Druckhaltesystem wird nicht benötigt.

Bekanntlich hatte die Gesellschaft mit der Kieler Howaldtswerke AG. einen Vertrag zum Bau eines Forschungsschiffes einschließlich des konventionellen Teils der Antriebsanlage geschlossen. Bei diesem Schiff handelt es sich um einen etwa 15 000 t d w großen Massengutfrachter, der im Juni 1964 anlässlich der Kieler Woche vom Stapel laufen soll.



*

Die Kleinen staunen — und wir wundern uns darüber

Dieses Erstaunen, dieses freudige Erschrecken in diesem Kindergesicht ist echt. Wir, die wir uns schon an den harten Kanten des Lebens gestoßen haben und schon so viel von der Welt sahen, wir sind erstaunt über soviel Erstaunen. Plötzlich erkennen wir, daß mit zunehmendem Alter unsere Fähigkeit zum Staunen geringer geworden ist. Manchmal glauben wir sogar, es gäbe nichts Neues mehr in unserem Leben, wir meinen, schon alles zu kennen. Es regt uns nichts mehr auf, setzt uns nichts mehr in Erstaunen, wir haben das Wundern verlernt. — Gewiß sind innere Ruhe und Ausgeglichenheit, eine gewisse Gelassenheit, eine wohlverdiente und nützliche Frucht in der Ernte unseres Lebens. Wohl kann sie uns dienen als Tausch gegen das Glück, sich noch so unverbildet und freudig aus dem Konzept bringen zu lassen, wie dieses Kind im Weihnachtsglanz. Dennoch empfinden wir vielleicht den kleinen Schmerz eines Verlustes, der uns ganz unmerklich beim Alterwerden wiederfahren ist. Wir erkennen vielleicht, daß es ein Vorteil ist, sich noch wundern zu können. Wir erkennen vielleicht, daß sich nur wundern kann, wer innerlich lebendig, wer innerlich jung geblieben ist. Und das ist einer der Punkte, wo manche Leute an Land beginnen, den Seemann zu beneiden. Sie, die durch ihre tägliche Flucht in die Sensationen von Fernsehen, Rundfunk, Presse etc. immer mehr vom wirklichen Leben abgehoben werden, sie meinen, da draußen auf See und in immer neuen fremden Ländern, da gäbe es doch noch etwas wirklich Echtes zu erleben, etwas, was nicht in der Konserve zu ihnen kommt. Der Seemann könne jung bleiben, meinen sie, weil sein Leben so reich an immer neuen Eindrücken sei, weil er einer von den wenigen sei, die sich noch wundern können. Nun, wir wissen, daß unser Alltag auch nichts als Alltag ist. Davon weiß dieses Kind noch nichts. Aber vielleicht hat es uns doch etwas zu sagen vom Sichwundern und Staunen.



Ankerplätze DER SEEMANNSMISSION

Herzlich eingeladen

zu Advents- und Weihnachtsfeiern in den Seemannshäusern beider Konfessionen sind alle Seeleute, die zu dieser Zeit fern der Heimat in fremden Häfen weilen. Wie jedes Jahr lassen es sich die Seemannshäuser, auch in den deutschen Häfen, ganz besonders angelegen sein, das liebe Weihnachtsfest mit Seeleuten froh zu feiern. Auch für Besatzungen, die beim Fest auf See waren, veranstalten manche Seemannshäuser, wie z. B. Rotterdam, Nachfeiern.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Zu Heiligabend von 19 Uhr bis 19.45 MEZ sendet der Norddeutsche Rundfunk auf Mittelwelle weihnachtlichen Gruß an Bord. Diese Sendung wird in Europa und in den angrenzenden Gewässern empfangen werden können.

Sie ist besonders dazu angetan, am Weihnachtsfest eine Brücke zu schlagen zwischen Besatzungen und denen daheim, weil sie gleichzeitig auf See und an Land empfangen werden kann.

Die deutsche Welle strahlt ihre allmonatlichen „Grüße aus dem Heimathafen“ am 26. und 27. Dezember auf Kurzwelle nach Übersee.

Sendeplan für „Grüße aus dem Heimathafen“ Weihnachten 1963:

Donnerstag, den 26. Dezember 1963

Ostasien/Australien	08.00—08.45	15 205 kHz	19,73 m
Neuseeland		11 795 kHz	25,43 m
		9 735 kHz	30,82 m
Japan	11.00—11.45	11 795 kHz	25,43 m
		9 735 kHz	30,82 m
Südostasien	14.05—14.50	15 405 kHz	19,47 m
		11 930 kHz	25,15 m
Nahost	17.15—18.00	9 685 kHz	30,98 m
		7 290 kHz	41,15 m
Afrika	18.30—19.15	11 785 kHz	25,46 m
		9 735 kHz	30,82 m
Westafrika	20.20—21.05	11 925 kHz	25,16 m
		9 605 kHz	31,23 m
Südamerika	23.45—00.30	9 735 kHz	30,82 m
		9 575 kHz	31,33 m
		6 145 kHz	48,82 m

Freitag, den 27. Dezember 1963

Nordamerika Ost	01.15—02.00	9 545 kHz	31,43 m
		6 100 kHz	49,18 m
		5 955 kHz	50,38 m
Mittelamerika	03.00—03.45	9 605 kHz	31,23 m
		6 145 kHz	48,82 m
Nordamerika West	04.15—05.00	9 640 kHz	31,12 m
		6 100 kHz	49,18 m
		5 955 kHz	50,38 m



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Am 8. 11. 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Peter Ahlf, Uwe Csiky, Klaus Dahlke, Friedhelm Dede, Karl-Werner Drees-Harmer, Wolfgang Goede, Hans-Joachim Hein, Franz Hintz, Sigurd Hoffmann, Rolf Hussmann, Ulfert Jurczek, Hans-Rudolf Kossak, Günter Krause, Ernst von Krohn, Thies Lauritzen, Walthart Leu, Ralf Matheisel, Dirk Moldenhauer, Karl-Ewald Mühlhagen, Georg Rapp, Lothar Renner.

Am 18. 11. 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Winfried Andersen, Dietrich Beck, Delf Billerbeck, Ernst-Otto Bredow, Niels Callen, Claus Duus, Klaus Esau, Hartmut Flemming, Jürgen Gericke, Heinz Harnisch, Gerhard Hestner, Dietrich Ihms, Wolfgang Klatt, Rolf Kronbügel, Dieter Mahn, Hans-Joachim Mallwitz, Peter Moehle v. Hoffmannswaldau, Klaus Mundt, Hans-Jürgen Neumann, Jürgen Reichard, Florian Schöller, Marquard Schöttler, Ferdinand Scholl, Jürgen Schröder, Werner Timm, Friedrich Wolf. Außerdem hat am gleichen Tage die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt bestanden: Herr Jörn Rieckhoff.

Steuermanns-Ausbildung für sechs Iraner

Mitte November konnte der Bremer Hafensensor Dr. Borttscheller sechs jungen Iranern ihre Abschluszeugnisse für die Ausbildung an der Seemannsschule auf dem Schulschiff „Deutschland“ überreichen. Die sechs Seefahrtsschüler waren auf Einladung des Senators als Stipendiaten nach Bre-

men gekommen. Nach Abschluß des viermonatigen Lehrganges geht es nun für 26 Monate mit drei Schiffen der DDG „Hansa“ in See. Die sechs waren aus 100 Bewerbern nach eingehender Prüfung ausgewählt und erhielten zunächst zwei Monate Deutschunterricht im Goethe-Institut in Lüneburg, bevor sie nach Bremen kamen. Das Stipendium umfaßt die volle Ausbildung bis zum Steuermann auf kleiner Fahrt.

Seefahrtsschule Bremen

Am 2. 11. 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Dieter Arndt, Erhard Bolenz, Richard Brehm (mit Auszeichnung), Burghard Czwalinna, Dietrich Daude, Sven Grannig, Friedrich Hammersen, Heinz Jürgen Harwardt, Eberhard John, Uwe Klein, Horst-Günter Meder, Peter Hans Meints, Teja Nahrath, Wolfgang Rosinski, Rolf Schiefelbein, Felix Schmidt, Udo Schölzel, Helmut Tewes, Rolf Umbach, Günter Weiner, Hermann Westermann, Manfred Zoeger, Frank-Sigurd Stempel.

Am 25. 10. 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Manfred Block, Arthur Bröckler, Eduardo Calento, Hansjörg Diekneite, Arthur Dombrowski, Horst Donner, Heinz Gerdes, Jürgen von Glasow, Dietrich Habeck, Karl-Heinz Hansen, Peter Hopf, Wilfried Meyer (mit Auszeichnung), Martin Nusser (mit Auszeichnung), Hans-Dieter Oldenburg, Herbert Pape, Gert Riechelmann, Lüder Rosenhagen, Hartmut Schaefer, Dieter Sons. Die Aushändigung der Befähigungszeugnisse erfolgte durch den Herrn Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, in der Seefahrtsschule.

Vorbereitungslehrgänge zur Matrosenprüfung

Die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule richtet ab 4. November 1963 regelmäßige Lehrgänge zur Vorbereitung auf die Matrosenprüfung ein.

Der Lehrstoff erstreckt sich auf Bootsdienst, Feuerschutz, Seemannische Arbeiten, Schiffskunde, Brücken- und Wachdienst, Ladungsdienst, Signaldienst und für den Seemann Wissenswertes aus dem Recht. Diese Lehrgänge dauern 14 Tage und schließen mit der Matrosenprüfung ab. Teilnehmer werden in der Schule bzw. auf dem Ausbildungsschiff „Passat“ untergebracht und verpflegt.

Lehrgangskosten betragen einschließlich Unterkunft und Verpflegung DM 125,—; hinzu kommen die Gebühren für Prüfung und Ausstellung des Matrosenbriefes in Höhe von DM 25,—

Für die Aufnahme in einen Lehrgang sind die Nachweise über die Ableistung der zur Matrosenprüfung erforderlichen Fahrzeiten erforderlich.

Bewerbungen sind zu richten an:
Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
2407 Lübeck-Travemünde.

Danach erhalten die Bewerber von der Schule eine Mitteilung über den Beginn des jeweiligen Lehrgangs. Wünsche über Termine sind bei der Meldung anzugeben und werden weitgehend berücksichtigt.

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
Lübeck-Travemünde
Tel. Travemünde 2063.

SCHIFFSUNFÄLLE

Nebelkollisionen nahmen ab

Wie aus der See-Unfallstatistik 1962 des BVM hervorgeht, verringerten sich die Nebelkollisionen mit 30 % für 1962 gegenüber 42 % im Jahre 1961 um 12 %. Die Unfälle bei dunkler Nacht und klarer Sicht stiegen jedoch von 34 % auf 39 % und die bei Tageslicht von 24 % auf 31 %. In 176 Seeunfällen wurden im Berichtsjahr 182 Seemannsleben verloren. 55,5 % aller Unfälle deutscher Seeschiffe ereigneten sich im Küstenbereich der Bundesrepublik (19 Schiffe weniger, als im Vorjahr). In den übrigen Gewässern nahmen diese Unfälle um 19 Schiffe zu, jedoch um 71 700 BRT ab.

Von Bord verschwunden

In der Nacht vom 15. zum 16. Oktober 1963 ist der 2. Ingenieur Kaas vom MS „Erich Schröder“ im Atlantik von Bord verschwunden. Die Ursache ist nicht zu ermitteln. Anzeichen für ein Verschulden anderer Personen liegen nicht vor. Die von der Schiffsleitung eingeleitete Suchaktion war sachgemäß. In der Nacht vom 19. zum 20. August 1963 ist der Elektriker Gärtner vom MS „Worms“ in der Karibischen See von Bord verschwunden. Die Ursache ist nicht zu ermitteln, kann aber nicht in den Verhältnissen an Bord gesucht werden. Die von der Schiffsführung eingeleitete Suchaktion war sachgemäß.

Nebelkollision auf der Elbe

Das deutsche MS „Schauenburg“ (4069 BRT) kollidierte am 10. 11. gegen 01.30 Uhr im dichten Nebel auf der Elbe bei Scheelenkühlen mit den Küstenmotorschiffen „Möwe“ und „Venetia“. Während die „Schauenburg“ und die „Venetia“ ihre Reisen fortsetzen konnten, geriet die „Möwe“ auf Grund und mußte bei Hochwasser freigeschleppt werden.

Bodenschaden DM 275 000

Am 17. September 1963 um 01.58 Uhr ist das MS „Christiana Pikuritz“ in den westindischen Gewässern an der Südküste von Tortuga Island aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist am 21. 9. morgens mit Schlepperhilfe abgebracht worden und zur Bodenuntersuchung nach Fort d'Épee gelaufen. Der Unfall ist auf eine nicht erkannte, ungewöhnlich starke südliche Versetzung sowie darauf zurückzuführen, daß die Annäherung an die Küste wegen Regenschauer nicht bemerkt worden ist. Der Schiffsführer ist kein Verschieden nachzuweisen. Die astronomischen Beobachtungen hatten eine geringe nördliche Versetzung ergeben und die spätere Versetzung in südlicher Richtung konnte nicht erkannt werden, weil die Feuer Hiatt und Tortuga nicht brannten, das Radargerät ausgefallen war und das Lot in diesem Gebiet keinen sicheren Anhalt bietet. Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage. Der Schaden am Schiff wurde mit DM 275 000 beziffert, da insgesamt 26 Bodenplatten ausgewechselt werden mußten.



Das Bücherbrett

A. Röhr: Handbuch der deutschen Marinegeschichte, Ganzleinen, 219 Seiten, DM 19,80, im Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg.

Wer sich über unsere deutsche See- und Marinegeschichte anhand von chronologisch geordneten Tatsachen informieren will, der greife zu diesem Werk. Zweitausend Daten und Ereignisse, von Christi Geburt bis 1945, findet der Wissensdurstige. Nichts für Leser, die mit diesem Thema unterhalten sein wollen. Aber sehr viel für ernstlich Interessierte, denen an einem Nachschlagewerk gelegen ist. Eine solche deutsche Seefahrtsgeschichte über den gesamten Zeitraum unserer Zeitrechnung hat es noch nicht gegeben. Diese Tatsache wäre, wenn auch noch als entwicklungs-fähige Neuerscheinung, allein schon des Empfehlens wert. Denn welcher mit der Seefahrt irgendwie Verbundene wird es nicht begrüßen, auch zur Beurteilung unseres heutigen Nordatlantischen Bündnisses übersichtlich geordnetes geschichtliches Tatsachenmaterial zur Verfügung zu haben. Daß dieses Buch von Liebhabern für Liebhaber geschrieben wurde, geht außerdem aus den selten behandelten Einzelbeiträgen hervor, die diese Chronologie ergänzen. Diese befassen sich mit Schiffsnamen, die Tradition geworden sind, mit den Kriegs- und Kommandoflaggen, den Kriegsschiffstypen, den deutschen Flottenplänen und mit dem Kriegsschiffbau von 1811 bis 1945 u. a. m. Alles in allem: Ein ebenso gewichtiger wie praktischer Beitrag zur deutschen Marinegeschichte.

Stalling-Marinekalender 1964, DM 7,80.

Kräftiger Seewind, bunt und großformatig, ein prächtiger maritimer Wandschmuck, jeden Monat neu, so präsentiert sich dieser Abreißkalender 1964 allen alten und neuen Freunden.

Gesundheitsdienst an Bord

Krankenwartung an Bord

(Fortsetzung)

Waschvorrichtung

Für jede Krankenkammer muß der Krankenpfleger bereit halten: zwei Waschsüsseln, eine mit lauwarmem Wasser, dazu Seife und Handbürste, die andere mit einer Desinfektionslösung gefüllt und eine Handbürste hierfür, desgl. Nagelschere und Nagelreiniger. Eine Pflanzkammer des Wassers und Kannen oder Kessel mit kaltem und warmem Wasser zum Nachfüllen soll man immer zur Hand haben, desgleichen mehrere Handtücher, auch eine Schüssel für den Kranken zum Waschen. Wenn es irgend möglich ist, soll der Kranke sein eigenes Waschgesehirr haben. Sämtliche Wascheräte sind täglich zu säubern; angesetzte Ränder sind zu entfernen. Werden giftige Desinfektionsmittel verwendet, so darf man sie nie in der Kammer frei stehen lassen, wenn sie nicht gebraucht werden.

Versorgung mit Wäsche und Kleidung

Nach dem Waschen ordnet man die Kojen des Kranken, erneuert die Wäschestücke, soweit es notwendig ist und versehen den Kranken selbst mit frischer Wäsche. Alle Wäschestücke müssen trocken und wenn erforderlich, etwas durchwärmt sein, wozu sich, wenn keine anderen Vorrichtungen vorhanden sind, eine Wärmflasche sehr gut eignet. Als Bekleidung für Kranke sind am praktischsten Nachhemden, d. h. Hemden mit langen Ärmeln. Diese Hemden zieht man dem Kranken so an, daß man ihn zuerst in die Ärmel fahren läßt, dann den von unten nach oben zusammengenommenen Rückenteil des Hemdes über seinen Kopf stülpt und anschließend im Rücken herunterzieht. Beim Ausziehen des Hemdes zieht man den Rückenteil erst langsam unter dem Gesäß hervor, dann über Rücken und Kopf, und zuletzt werden die Ärmel abgestreift. Hat der Kranke einen verletzten Arm, so zieht man diesen zuerst an. Beim Ausziehen macht man es umgekehrt. Kranke, die viel schwitzen, müssen öfters am Tage umgezogen, aber jedesmal vor dem Anziehen trocken abgerieben werden. Nie soll der Kranke mit Strümpfen in der Kojen liegen. Frierenden Kranken kann man eventuell leichte wollene Unterjacken unter dem Hemd anziehen, die Fülle durch eine Wärmflasche erwärmen. Die Flasche darf nicht so heiß sein, daß der Kranke sich verbrennen kann; besonders bei Bewußtlosen und gelähmten Kranken ist hierauf zu achten. Die Wärmflasche hülle man zweckmäßig noch in einen Bezug, den man sich z. B. aus einer dünnen Wolle oder Flanell gut anfertigen kann. E. Finemann

Fortsetzung folgt

Über den Transport von Tabak

von Robert W. Furman, Director der Cargocaire Engineering Corporation, New York

in den Laderäumen eines Trockenfrachters mit neuzeitlicher Lüftungseinrichtung

Es wird berichtet über die Jungfernfahrt der S.S. „Export Courier“, einem Neubau der American Export Lines.

Das Schiff verließ Hoboken, New Jersey, am 24. Dezember 1962 mit Ladung für die Azoren, Nordafrika, Griechenland und die Türkei. Heimwärts sollte es die größte geschlossene Partie Tabak laden, die je aus dem Mittleren Osten versandt wurde. Die American Tobacco Company und R. J. Reynolds verladen den Tabak, und zwar jede Gesellschaft für den versicherungsfähigen Höchstbetrag von 2½ Millionen Dollar. Zusammen wurden 4200 short tons Tabak nach den U.S.A. verladen.

In ganz Asien und Nordeuropa herrschte außerordentlich schlechtes Wetter. S.S. „Export Courier“ ist das erste Schiff unter amerikanischer Flagge, das mit der letzten Entwicklung moderner Cargocaire-Anlagen, nämlich der individuellen Laderaumlüftung unter Verwendung je eines

sogenannten Munters-Trockners für jede Lastraumgruppe, d. h. für die Räume unter jeder Luke, ausgerüstet wurde. Die Umstände der Testfahrt konnten kaum ungünstiger sein; die Resultate sind mehr als hervorragend. Von den transportierten 82 361 Ballen Tabak zeigten nur sechs leichte Feuchtigkeitsschäden, und diese sechs waren auf zwei feuchten Stauhölzern am Ende eines Stapels verstaubt gewesen.

Der Bericht zeigt die Reise in Bildern und ist vervollständigt durch Aufzeichnungen über das Wetter und das Laderaumklima. Außerdem ist die sehr wichtige Vortrocknung von Tabakstauhölzern untersucht worden.

Zusammengefaßt erwies es sich, daß das Cargocaire-Verfahren in seiner heute angewendeten Ausführung voll und ganz in der Lage ist, Schweißwasserschäden auch an so äußerst hygroskopischem Ladegut wie Tabak zu verhindern.

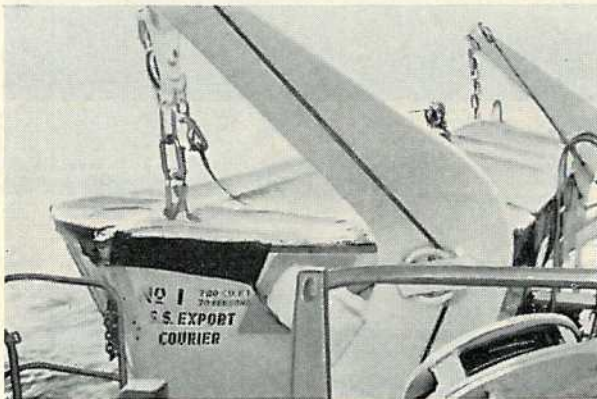


Abbildung 1

17. Januar 1963. Fahrt im Bosphorus von der Ausfahrt aus dem Schwarzen Meer nach Istanbul. Auf dem Rettungsboot sieht man den während der letzten beiden Tage gefallenen Schnee.

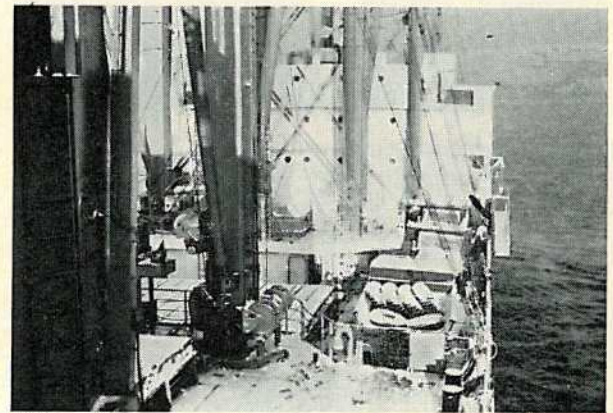


Abbildung 2

... mit Schnee bedeckt. Dieses Foto und das der Abb. 1 wurden bei -9° C und von der See aufsteigendem leichten Dunst aufgenommen.



Abbildung 3

In Istanbul: Dieses Foto zeigt das Wetter, wie es für den Aufenthalt in Istanbul während der Verladung typisch war. Blick über den Bosphorus von der europäischen zur asiatischen Küste. Das Thermometer zeigt +3° C, und es schneit.

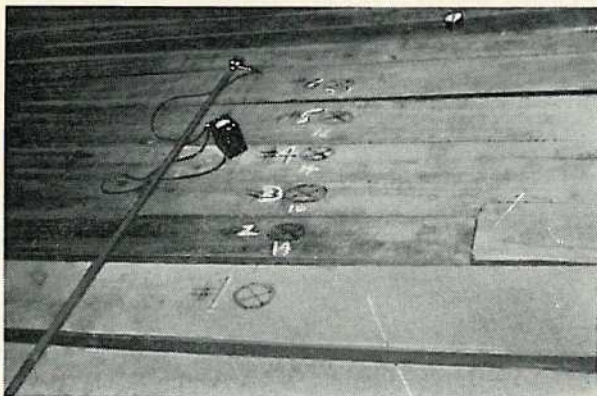


Abbildung 5

Sechs Staubretter wurden mit einem Kreis und einem X markiert. Resultat der Messungen: der Feuchtigkeitsgehalt der „nassen“ Bretter nahm um 2% je Tag ab.



Abbildung 4

Feuchtes Stauholz darf nicht verwendet werden, weil Tabak, wenn er damit in Berührung kommt, sofort anfängt zu schimmeln. Die American Export Lines haben ihren Neubau so ausgerüstet, daß diese Gefahr festgestellt werden kann. Die „Export Courier“ hatte einen Feuchtigkeitsmesser an Bord (auf dem Foto links), und der Feuchtigkeitsgehalt der Stauhölzer wurde Tag für Tag gemessen. Wie schnell würde die Trockenluft aus den Munters-Trocknern der Cargocaire-Anlage die Stauhölzer trocknen können?

Das Foto zeigt den Verfasser des Berichtes, wie er den Einfluß der Trockenluft mißt.

Die Tabelle zeigt den Verlauf der Trocknung der Tabakstauhölzer in Istanbul:

Staubrett	Feuchtigkeitsgehalt %		
Nr.	23. Januar	24. Januar	27. Januar
1	18	16	11
2	14	11	9,5
3	10	10	9
4	14	12	11
5	16	13	10,5
6	25	22	18
Laderaumtemperatur (° C)	+ 6,11	+ 6,11	+ 5,00
Laderaumtaupunkt (° C)	- 12,22	- 13,05	- 16,38

Diesen Bericht bringen wir mit freundlicher Genehmigung der „American Export Lines“ und der „Cargocaire Engineering Corporation“.

Der aufmerksame Leser des Berichtes wird bei Beschreibung der Stauholz-trocknung und im folgenden in der Behandlung der Ladung eine frappante Übereinstimmung mit den von einer führenden deutschen Zigarettenfabrik erlassenen „Richtlinien für die Verladung von Orienttabak“ feststellen. Diese Richtlinien sind abgedruckt im Rotermund/Koch, Auflage 1961, Band II, S. 273–4. Allerdings heißt es z. B. in Punkt 3 dieser Richtlinien: „Es ist sicherzustellen, daß nur trockene Stauhölzer und Matten Verwendung finden.“ Auf welche Art und Weise kann aber ein Ladungs-offizier feuchte Stauhölzer und Matten in einem

Klima, wie es hier vorherrscht, ohne eine Cargocaire-Anlage trocknen? Es heißt ferner in Punkt 4 der Richtlinien: „Für ständige Belüftung der Tabakräume ist bei günstiger Witterung Sorge zu tragen.“ Günstige Witterung besagt, daß der Taupunkt der freien Atmosphäre unter dem Taupunkt der Laderaumatmosphäre liegt. Auf einem Schiff ohne Cargocaire-Anlage kann nicht einmal eine laufende Messung beider Taupunkte und deren Vergleich vorgenommen werden; geschweige denn eine Lüftung, die von günstiger Witterung unabhängig ist. (Anmerkung der Schriftleitung)



Abbildung 6

Die „Export Courier“ traf an einem regnerischen Tag — Montag, den 28. Januar — in Izmir ein und mußte günstiges Wetter für das Beladen mit Tabak abwarten. Am Freitag, den 1. Februar, kam die Sonne zum



Abbildung 7

Vorschein. Abb. 6 und 7 zeigen, wie Tabakballen für R. J. Reynolds aus dem Lagerhaus herausgeholt und für das Überhieven in den Lastraum zurechtgepackt werden.



Abbildung 8

Die Lastwagen kamen längsseits und die Hieven wurden in die Luken gefiert.

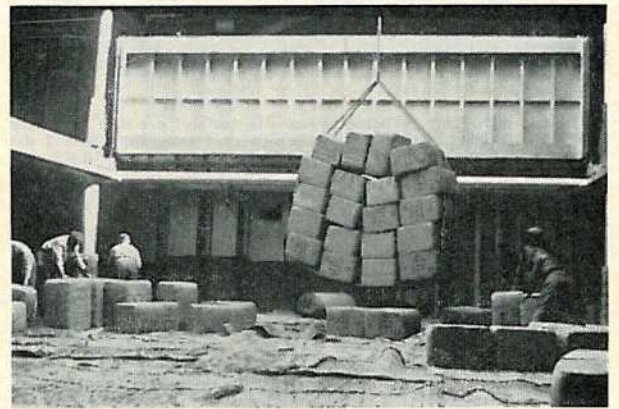


Abbildung 9

Tabakmatten wurden über den Stauholz-boden gelegt. Das Beladen mit Tabak (3045 long tons) in Izmir war am 3. Februar um 2.30 Uhr morgens beendet, nachdem das Laden achtmal wegen Regens unterbrochen werden mußte.

Die „Export Courier“ fuhr dann nach Saloniki in Griechenland weiter.



Abbildung 10

Das Wetter in Saloniki war fast genau so wie in Izmir, wie dieses Foto zeigt. Es hatte in der vorhergehenden Nacht geregnet, und es regnete noch mehrfach während des Ladens.

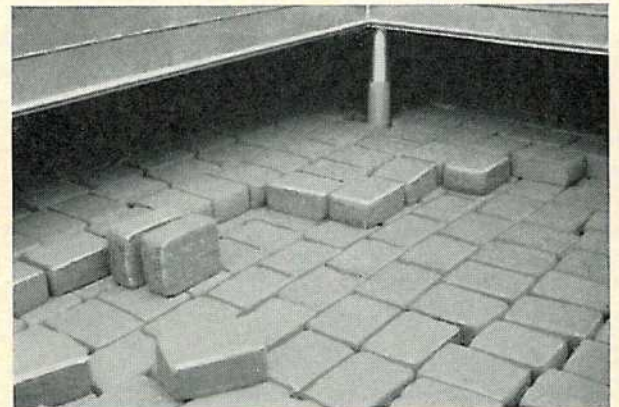


Abbildung 11

Der letzte der 29 788 Ballen (960 tons) griechischen Tabaks war am 6. Februar um 14.30 Uhr verstaubt. Die „Export Courier“ begann ihre Reise nach Newport News, Virginia.

Wetter und See im Atlantik waren wie im Februar üblich. Während etwa eines Drittels der Reise war Sprühtregen an Deck, und Wind sowie See waren mäßig rau. Während der Fahrt nahm die Cargocaire-Anlage innerhalb eines jeden Tabakladeraumes dessen „Klima“ individuell unter Kontrolle. Die folgenden Abbildungen zeigen einzelne Teile dieser Anlage.

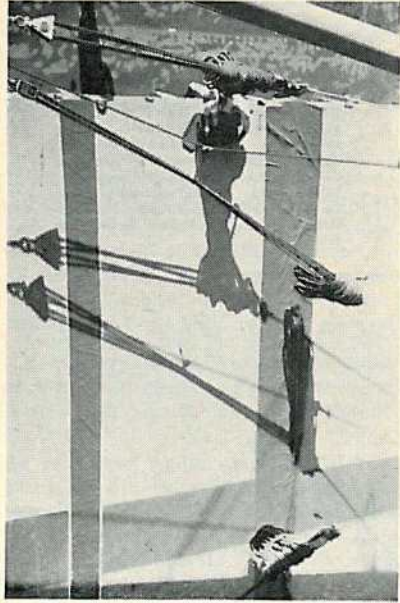


Abbildung 12

Der für die Ladung verantwortliche 1. Offizier des Schiffes sorgte, ohne inventionelle Regeln außer Acht zu lassen, umfangreich vor. So wurden z. B. Segeltuch und Plastikstreifen über den Kanien der Ladelukendeckel angebracht, um etwa durch die Fugen tropfendes Wasser abzuängen. Alle Stahlflächen, die mit dem Tabak in Berührung kommen konnten, wurden zur Unterbindung direkten Kontaktes mit Wellpappe bedeckt.

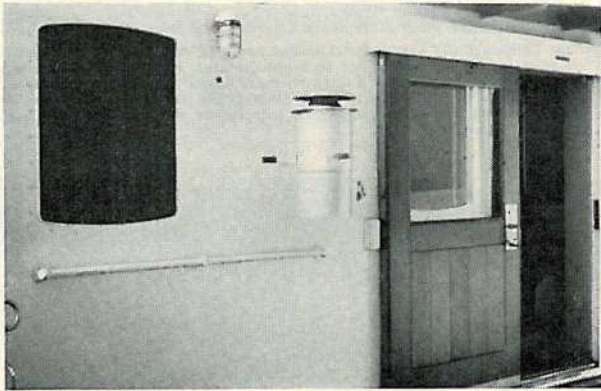


Abbildung 14

Der Wetterimpulsgeber der Cargocaire-Anlage ist auf der Steuerbordseite der Brücke angebracht. Er hat die Aufgabe, die Temperatur der Atmosphäre und die Taupunkttemperatur der Atmosphäre fortlaufend selbsttätig zu überwachen.

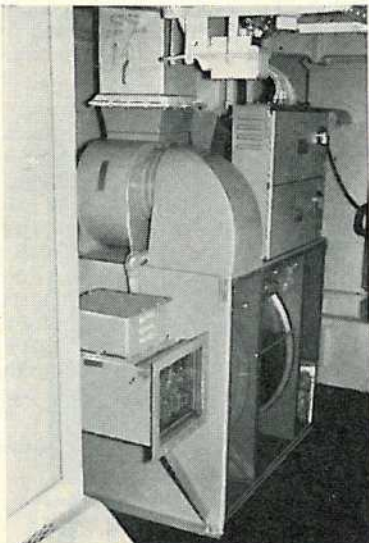


Abbildung 16

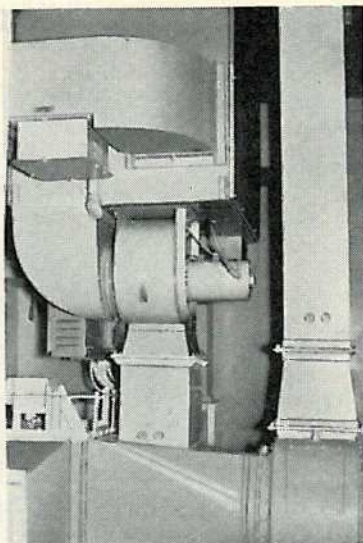


Abbildung 17

Diese Abbildungen zeigen den Munters-Trockner der Cargocaire-Anlage (in den USA auch HoneyComb dehumidifier genannt), wie er in den Deckshäusern des Schiffes installiert wurde. Je Luke wurde ein Trockner installiert.

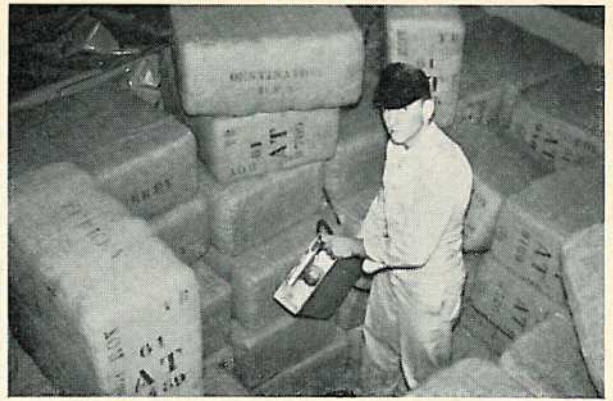


Abbildung 13

Die Ladungstemperaturfühler der Cargocaire-Anlage waren zwischen die Ballen gelegt worden, um die während der Reise sich verändernde Temperatur des Tabaks zu messen. Die mittlere Temperatur beim Beladen betrug $+14^{\circ}\text{C}$, beim Ausladen war sie $+17^{\circ}\text{C}$. Der Decksmann auf dem Foto hält einen solchen Ladungstemperaturfühler in der Hand.



Abbildung 15

Das Temperatur- und Taupunkttemperaturregistriergerät der Cargocaire-Anlage, auf das die Impulse der Temperatur- und Taupunktgeber fortlaufend selbsttätig übertragen werden, vereinigt sämtliche Meßwerte auf einem fortlaufenden Streifen. Das Gerät ist auf der Brücke installiert. Aus der Bewegungsrichtung der farbigen Kurven ist die Änderung der Zustandswerte unmittelbar zu ersehen, und damit ist das Herannahen der Gefahr einer Bildung von Schiffsschweiß oder von Ladungsschweiß voraussehbar.

Dieser Gefährdung der Ladung wird vorgebeugt, indem entweder von einer Durchlüftung mit Außenluft zu einer Umwälzlüftung übergegangen wird oder umgekehrt und indem die Trocknerleistung dem Bedarf entsprechend eingesetzt wird. Ein- und Ausschalten der Lüfter, Umschalten der Lüfterklappen sowie Betrieb des Trockners werden mit Druckknöpfen an einer kleinen, unter dem Registriergerät angeordneten, im Bilde ersichtlichen Schalttafel ausgelöst und gesteuert. (Automatation!)

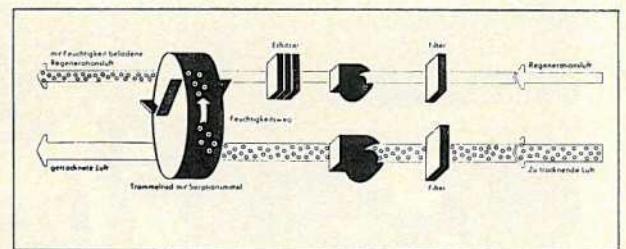


Abbildung 18

Das Bild gibt schematisch die Wirkungsweise der Trockner wieder. Die Trockner arbeiten kontinuierlich als Feuchtigkeitstauscher. In den Austauschern gibt der zu trocknende Luftstrom Feuchtigkeit an ein festes Sorptionsmittel ab. Diese Feuchtigkeit wird dort adsorbiert, um sodann von einem anderen, das Sorptionsmittel durch Erwärmung regenerierenden Luftstrom wieder aufgenommen und abgeführt zu werden. Der Wärmeinhalt der zu trocknenden Luft bleibt annähernd konstant. Die Trockner benutzen als Sorptionsmittel Metallsalzkristalle mit konstantem Sorptionsvermögen. Diese bilden die Oberflächenschicht enger Kanäle, die den Feuchtigkeitstauscher — eine kontinuierlich rotierende Trommel — parallel zur Drehachse durchziehen. Die zu trocknende Luft und die regenerierende Luft sind durch feststehende Dichtungen vor den beiden Trommelstirnflächen voneinander getrennt und durchströmen die Kanäle in dem jeweils dargebotenen Sektor der rotierenden Trommel. Die Drehung der Trommel überführt die im Trocknungssektor adsorbierte und gespeicherte Feuchtigkeit in den Regenerationssektor und führt gleichzeitig das nach Abführung der Feuchtigkeit regenerierte Sorptionsmittel in den Trocknungssektor zurück.

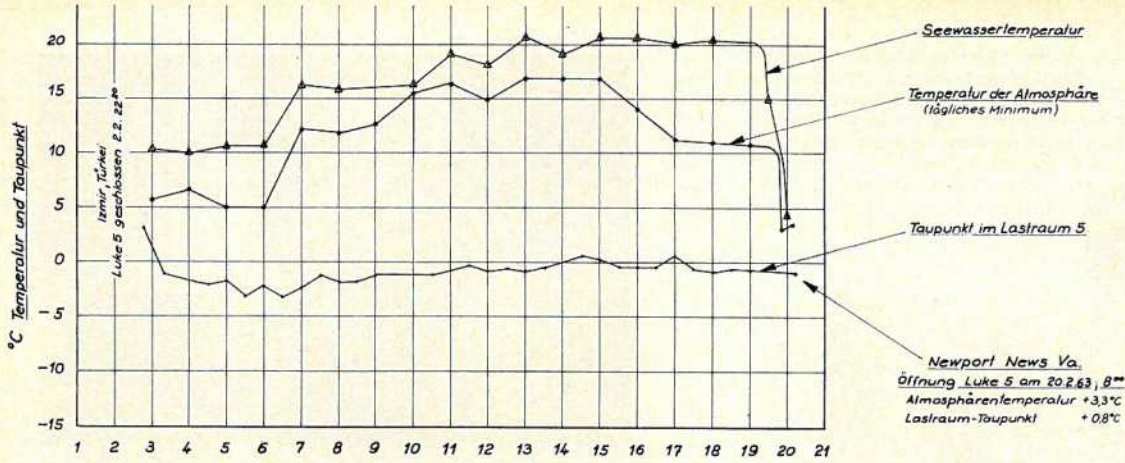
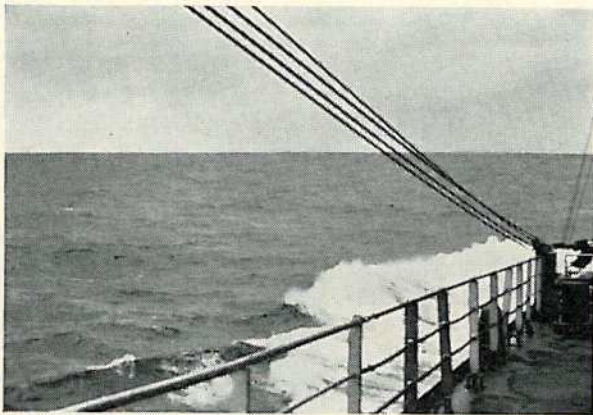


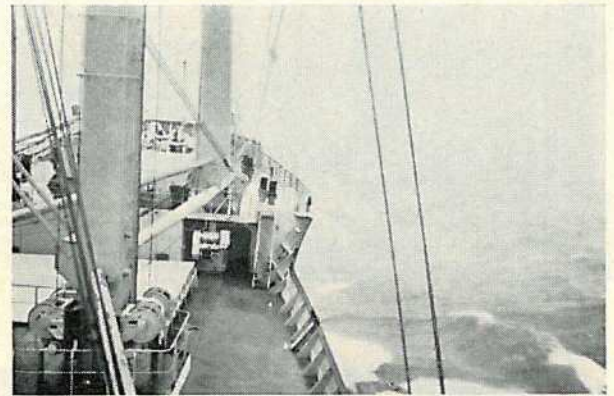
Abbildung 19

Ein Kurvenblatt, das beispielsweise die Wetter- und Seewasser-temperaturen und die Taupunkttemperatur im Laderaum 5 während der Ladungsfahrt nach Westen zeigt. Der „Sicherheitsfaktor“ für die Vermeidung von Schiffschweiß ist der senkrechte Abstand zwischen den aufgezeichneten Temperaturen und der Taupunkttemperatur im Laderaum. Die Munters-Trockner der Cargocaire-Anlage reduzierten den Taupunkt, wie aus den Meßwerten ersichtlich.



Am 19. Februar um 13.00 Uhr wurde dieses Bild aufgenommen. Man stellte fest, daß das Wetter kälter werden würde, als man sich Newport News näherte. Die Außentemperatur betrug + 15° C, die Seewasser-temperatur + 14,5° C. Sieben Stunden später beim Anlegen in Newport News war die Außentemperatur + 4,5° C und die Seewasser-temperatur ebenfalls + 4,5° C.

21



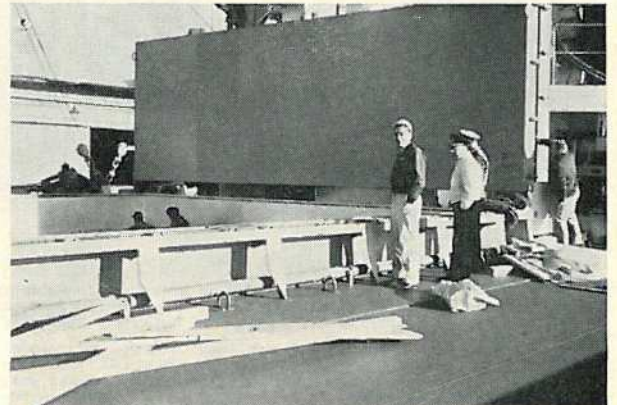
Im Zeitpunkt des krassen Klimawechsels aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt (15.00 Uhr) betrug die Außentemperatur + 10° C und die Seewasser-temperatur + 8° C. Die Taupunkttemperaturen in den Tabakladeräumen variierten von - 2° C (im Laderaum Nr. 6) bis + 2° C (im Laderaum Nr. 4). Der Taupunkt in den Laderäumen war immer niedriger als der Taupunkt in der Atmosphäre.

22



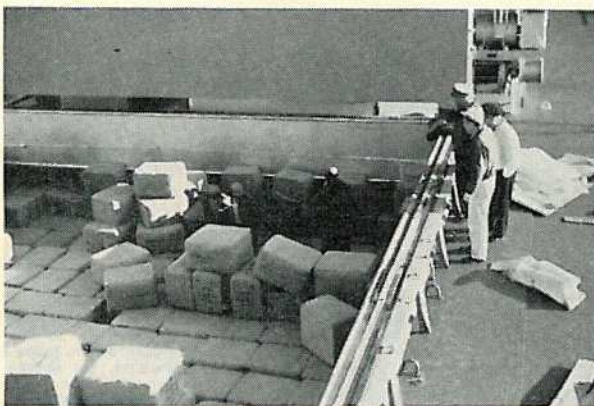
Am nächsten Morgen bei einer Außentemperatur von + 3,5° C wurde die erste Luke geöffnet. Der Zustand des Ladegutes war . . .

23



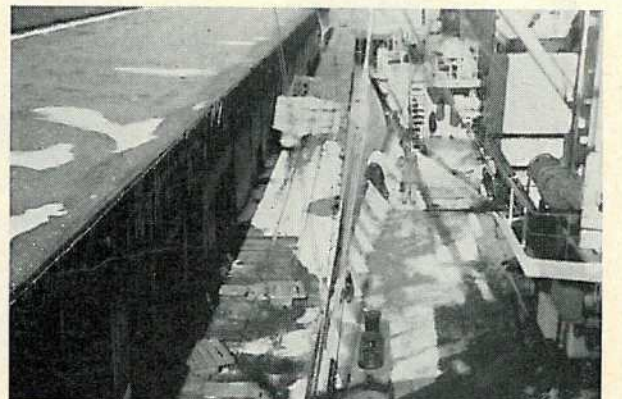
. . . ausgezeichnet. Nicht ein Tropfen Schweiß glitzerte in der Morgensonne. Die Ware für die American Tobacco Company war rein und trocken, wie . . .

24



dieses Bild zeigt. Am Donnerstag, den 21. Februar, fuhr die „Export Courier“ weiter nach Norfolk, um den R. J. Reynold'schen Tabak zu löschen, was . . .

25



. . . diese Aufnahme nach dem Anlegen am Pier zeigt. Mit Schnee und - 9° C Außentemperatur sieht es beinahe so aus wie in Istanbul, als die Reise begann!

26

Die Anlandung der größten geschlossenen Partie Tabak, die je aus dem Mittleren Orient versandt wurde, in so gutem und trockenem Zustand wie bei dieser Jungfernfahrt wirft natürlich die Frage auf, mit welchem Aufwand dieses Resultat erreicht wurde. Die Ladung war immerhin

wertmäßig im Range der heutigen Neubaukosten eines Schnellfrachters dieser Art, während die Mehrkosten einer modernen Cargocaire-Lüftung gegenüber der sonst üblichen mechanischen Lüftung weniger als 1/2 % des Ladungswertes bzw. Neubauwertes des Schiffes ausmachen.

Das Gramusel-Problem

Gutes Bordklima kann nicht allein Sache der jungen Leute sein. Zu ihrer modernen Einstellung gehört es, daß ihnen gutes Bordklima selbstverständlich geboten wird. Die strebsamen Jugendlichen, die sich Seefahrt als Berufsziel erwählt haben, können zwar beitragen zu einem guten Bordklima, doch gestalten können sie es allein nicht. Sie werden vom Bordklima beeinflusst. Das gilt ganz besonders für die labilen Jugendlichen, die dem vorgefundenen Bordklima mehr oder weniger wehrlos preisgegeben sind. Das Bordklima zu gestalten, kann nur Sache der Älteren, Erfahrenen sein, die sich in den Härten des Berufes bewährt haben. Ihr Einfluß ist maßgebend, auf sie sehen die Jugendlichen. Von ihnen hängt es entscheidend ab, welchen realen Eindruck die Jugendlichen von ihrem zukünftigen Beruf gewinnen. Und dieser Eindruck bestimmt sehr wesentlich mit, ob sie diesem Beruf treu bleiben werden oder ihm enttäuscht den Rücken kehren. In dieser Hinsicht gibt es nicht nur das Jugendproblem bei uns an Bord wie überall, sondern auch das Problem der Älteren. Sie setzen einfach zuviel voraus, was ihnen selbstverständlich war, den neu an Bord gekommenen aber völlig fremd ist.

Alt und erfahren zu sein, ist nur dann ein Verdienst, wenn es der Jugend zur menschlichen Reife und zur beruflichen Fortentwicklung verhilft.

Es residieren heute einsame Alte bei uns an Bord, die die Jungen als „Gramusel“ bezeichnen. Wenn diese Alten den Mund auf tun, dann nur um Klagegesänge von ihren Erfahrungen anzustimmen, anstatt sich Mühe zu geben, sie zu vermitteln. Diese Gramusel wehklagen darüber, wie wunderbar es früher war, anstatt auch nur den kleinen Finger zu rühren, damit es heute gut ist.

Da sie spüren, daß die Jungen taub dafür sind, verstummten sie oft vollends. Sie kapseln sich ab, errichten Mauern um sich herum, sie ziehen sich zurück in einsame Bastionen der grollenden Verbitterung. Sie sind dauernd beleidigt und vergrellt aus Beruf. Keiner gelangt an sie heran. Über dem einzigen Zugang zu ihrer Bordfestung steht unsichtbar geschrieben:

Zutritt nur streng dienstlich

Nur wer unbedingt dienstlich mit diesen Gramuseln sprechen muß, nur dem lassen sie ihre Falltür herab. Die Gramusel stellen sich dann in den Eingang und erteilen Befehle, mürrisch und arrogant. Darauf ziehen sie sofort die Falltür wieder hoch, doch nur, um hinter Sehschlitzen mißtrauisch zu belauern, wie ihre Befehle befolgt werden. Und immer finden sie etwas, das nicht ihrem despotischen Willen entspricht. Dann unternehmen sie, falls sie noch nicht zu vertrottelt sind, einen wütenden Ausfall aus ihrer Burg. Sie springen an Deck oder in die Maschine wie ein ausgebrochener alter Zirkuslöwe unter die Zuschauer. Sie brüllen und toben da eine Weile herum, um sich dann wieder hinter ihrer Festung zu verschanzen.

Wir kennen diese Gramusel alle. Als Matrosen, Schmierer oder Kochsmaat sind sie nicht besonders gefährlich. Die Gesetze der Bordgemeinschaft haben ihnen die Giftzähne längst gezogen. Ihr und der Besatzung relatives Glück ist es, daß sie sowieso nicht allzuviel zu sagen haben. Bei ihnen ist es ein Segen, daß sie keine einflußreiche Funktion an Bord ausüben. Sie können also nicht allzuviel Unheil anrichten, obwohl sie mit ihrem Alter, ihrer Erfahrung, ihrem Wissen und Können unter den Kameraden eine natürliche und fruchtbare Autorität ausüben könnten.

Wehe aber, wenn solche Gramusel wirklich

etwas zu sagen haben! Wenn sie Bootsmann sind oder Storekeeper oder Chef in Kombüse oder Pantry. Dann gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder kommt es im Umgang mit ihnen dauernd zum Krach oder sie werden isoliert, auf Eis gelegt. Wenn sie im Umgang mit ihren Mitarbeitern zu nichts anderem fähig sind, als Krach zu machen, finden es alle Beteiligten besser, sie zu meiden, wo es nur immer geht. Solche Gramusel finden es dann auch selbst bald bequemer, auf das „Sagen“ zu verzichten. Häufig sehen sie sich dann gezwungen, die Arbeit für die, die sie dazu anleiten sollten, selber zu tun, ein Umstand, der sie dazu bringt, ungeheure Mengen von Wut stumm in sich hinein zu fressen. Ihre Funktion als Vorgesetzte, wofür sie bezahlt werden, erfüllen sie auf diese Weise natürlich nicht. Sie betrügen Reeder, und die, denen sie Lehrer und Geber sein sollten, gleichermaßen. Die von ihnen lernen könnten und sollten, haben außer völlig überflüssigen Geschimpfes nichts von ihnen, Geschimpfe über die neumodischen Zeiten und ihre jungen Leute, die sie nicht verstehen, nicht verstehen wollen, und die, das ist ihr unverrückbares Vorurteil, alle zusammen nichts taugen.

Am schlimmsten ist es, wenn die Gramusel Kolbenringe tragen. Und zwar um so schlimmer, je mehr sie tragen. Dann verpesten sie das Bordklima, machen das Zusammenleben zur Hölle und verleiden den Jungen die Seefahrt. Das ist das Schlimmste. Denn sie jagen durch ihr Verhalten den mühsam und kostspielig erworbenen und so bitter nötigen Nachwuchs entweder von Bord oder verderben ihn von vornherein. Und zwar die Besten, die Aufgeschlossensten, Gutwilligsten und Intelligentesten zuerst. Und man kann es ihnen nicht verdenken. Keinem jungen Menschen darf es zugemutet werden, sich primitiven Steinzeitmenschen anzuliefern.

Es lassen sich natürlich eine ganze Reihe Ursachen für das Gramuseltum aufführen. Die Gramusel selbst haben alle einen ganzen Katalog solcher Entschuldigungen und Erklärungen für ihre Unerträglichkeit auf Lager. Sie hüten diesen Katalog der Erklärungen für ihr Versagen wie eine Bibel. Darauf steht in goldenen Lettern:

Hebht wi freuer ook nich hatt.

Es mag auch wirklich Erklärungen geben. Die bequemste ist die des Generationsgegensatzes. Den hat es aber immer schon gegeben, aber auch Alte, die Persönlichkeit genug waren, um

damit fertig zu werden. Der Generationsunterschied kann das Versagen der Gramusel bestenfalls erklären, niemals aber rechtfertigen.

Denn wenn es wahr ist, daß unsere Seefahrt nicht allein mit Kaufleuten, nicht allein mit leistungsfähigen und komfortablen Schiffen, nicht allein mit Technik betrieben werden kann, sondern in erster Linie der seefahrenden Menschen bedarf, dann ist es auch wahr, daß solche Gramusel gefährliche Schifffahrtshindernisse in der Entwicklung der modernen Seefahrt darstellen.

Denn die Zukunft der Seefahrt, der Geist und die Abwicklung jedes einzelnen Bordbetriebes, ja das Gelingen jeder einzelnen Reise, und zwar nicht nur menschlich, sondern auch ökonomisch, hängen davon ab, ob die alten Erfahrenen, die selbst in der Seefahrt von der Pike auf gelernt haben, und in ihr groß geworden sind, — auch groß im Verdienen — auf ihren Erfahrungen, ihrem Wissen und Können wie die ängstlichen Geizhalse sitzen oder ob sie sich dazu durchringen, das alles den Jungen weiterzugeben.

Es besteht überhaupt kein Zweifel darüber, daß es ihre berufliche und moralische Pflicht dem Reeder und ihren Mitarbeitern an Bord gegenüber ist, weiterzugeben und zu vermitteln, was sie selbst gelernt und erfahren haben und worin sie gereift sind. Kein Reeder und keine Besatzung kann es sich heute leisten, daß die zur Weitergabe Verpflichteten nur dem Steward Einlaß in ihre Bordfestung gewähren. Nichts kann die Alten, und am allerwenigsten die leitenden Herren an Bord, aus ihrer Pflicht entlassen, nicht nur ihre beruflichen Erfahrungen und Kniffe, sondern auch jene spezifischen Tugenden an die Jungen weiterzugeben, die ganz speziell zu den seemännischen gehören. Ein Gramusel, der diese seine vornehmste menschliche und berufliche Pflicht versäumt, sei es in „splendid isolation“, die die gesamte Besatzung zu seinem persönlichen Hofstaat degradiert, sei es in mürrischer Kälte, die jeden abstößt, ein solcher Gramusel zerstört, was Jahrhunderte an seemännischer Tradition aufgebaut haben, zerstört, worauf gerade diese Gramusel vorgeben, besonders stolz zu sein.

Von einem, der sein Geld auch als Menschenführer verdient, muß unbedingt verlangt werden, daß er seine Pflicht in Distanz und Nähe erfüllt. Die Betonung liegt hier weder auf Nähe noch auf Distanz, sondern auf dem „Und“. Es muß von ihm erwartet werden können, daß er unseren Nachwuchs durch sein steinzeitliches Verhalten nicht abstößt und in die Flucht jagt, sondern daß er den Nachwuchs fördert, anleitet und ihm ein erstrebenswertes Vorbild einer Persönlichkeit des Seemannsberufes unter zeitgerechten Aspekten vorlebt.

Einer, der seine Uniform wie einen Panzer, sein Mützenschild wie ein heruntergeklapptes Visier trägt, einer, der seine komfortable Kammer an Bord zur Festung erklärt, der darf sich nicht wundern, wenn er eines Tages nicht nur von den um ihren Lehrmeister betrogenen Jungen abgelehnt wird.

Denn auf nichts reagieren andererseits die Jungen in all ihrer Problematik positiver, als auf eine genauso gütige wie strenge und gerechte Persönlichkeit, — wenn diese sich nur bemüht, sie zu verstehen, bevor sie das Schott dichtknallt. Menschen, insbesondere junge Menschen für unsere Seefahrt, sind schließlich das Wertvollste, was man den Erfahrenen zu treuen Händen an Bord geben kann. — H. P. —



ANSCHÜTZ

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



ANSCHÜTZ



Die Freiwache

30 Stunden im Pazifik

Von Ludwig Dinklage

Vor wenigen Wochen ist der III. Ingenieur Franz Stycharcyk von MS „Freiburg“ über Bord gefallen. Er trieb 13 Stunden auf dem Atlantik, bis er endlich von dem Kutter „Absecon“ der US Coast Guard aufgenommen und zu seinem Schiff zurückgebracht wurde.

Dieser Vorfall erinnert an das Abenteuer, das vor zwölf Jahren ein Sportssegler aus den USA zu bestehen hatte, der noch nach 30 Stunden glücklich gerettet werden konnte.

Es war im Jahre 1951. Vor Los Angeles an der kalifornischen Küste hatte man die 17. Transpazifik-Regatta gestartet, die von Kalifornien nach Honolulu führt. 27 Yachten hatten sich auf die Reise gemacht, von dem 27,5 m langen ehemaligen Lotsenschoner „Gracie S“ bis hinunter zum kaum 11 m langen Schoner „Sea Witch“. Drei dieser Yachten wurden von Damen geführt, so die kleine „Coaster“ von Frau Stephen Royce, die etwas größere „Jada“ von Frau Isabelle Belyea und endlich die Yacht „L'Apache“ von Frau Phyllis B. Brunson. Dieses Schiff brachte den ganzen Aufruhr in die Geschichte der Honolulu-Regatten.

schrieben sind, sonst wäre schon jetzt der Mast heidi. Schlimmer aber ist, daß der Takelblock der Großschot allmählich aufbiegt. Hier muß schnell etwas geschehen, soll sich das gewaltige Segel nicht selbständig machen und alles kurz und klein schlagen. Vorsichtig wird die Yacht in den Wind gedreht und die Schot dichtgeholt, bis der Baum nahezu mittschiffs steht. Ted Sierks, ein Fotograf aus Avalon auf der Insel Santa Catalina, und Lauri Suikki versuchen, den Takelblock der Großschot mit einem Schäkel zu sichern. Sierks, der größere der beiden, kann eben und eben die Baumnock erreichen und den Schäkel durchstecken. Um



Misses Brunson steuert einen Rennkutter von 22,25 m Länge. Mit mehr als zehn Knoten Fahrt rauscht er unter seinem größten Spinnaker den Berg abwärts nach Hawaii. Sieben Tage nach dem Start, am 11. Juli, war morgens um 6 Uhr die Wache abgelöst worden. Die Eignerin sitzt am Funkgerät und nimmt die Wetternachrichten und sonstigen Meldungen entgegen. Der Wettermann zeichnet die Isobaren ein und zeichnet auch die Positionen der übrigen Schiffe, soweit sie erreichbar sind, in die Karte ein. Sie liegen an zweiter Stelle. Nur die „Morning Star“ ist noch voraus um 100 Seemeilen. Aber was sind schon 100 Seemeilen? „Dragoon“, „Skylark“ und „Evening Star“ liegen um die gleiche Strecke achteraus.

Es ist wirklich ein prächtiges Segeln mit dem Schiff und mit der Besatzung. Hohe Seen laufen von achtern auf, doch der Rudergänger paßt auf, daß die Yacht nicht ins Gieren kommt. Er kann es aber doch nicht verhindern, daß die Großbaumnock in eine etwas höhere See stippt und dadurch das Schiff eine Kleinigkeit nach Lee aus dem Ruder läuft. Im gleichen Augenblick bricht die Talje des Achterstags. Ein Glück, daß laufende Backstagen vorge-

aber den Bolzen einzuschrauben, braucht er beide Hände. Anstatt sich nun eine Munkleine um den Gürtel zu legen, lehnt er sich nur gegen den Stahldraht der Seereling und arbeitet mit beiden Händen. „Wenn die Reling bricht, liege ich im Bach“, scherzt er noch. Und da liegt er schon im Bach. Der Draht ist gebrochen. Lauri greift nach ihm, bekommt ihn aber nicht mehr zu fassen. Ted Sierks geht unter, kommt aber achtern im Kielwasser wieder hoch. Eine Leine wird ihm zugeworfen, ebenso eine Rettungsboje. Nur die Logleine bekommt er zu fassen, kann sie aber auf die Dauer nicht halten. Eben vorm Spinner bricht die Leine. Der Rudergänger verliert den Mann aus Sicht.

„All hands! Segel bergen! Motor anwerfen!“ Es dauert seine Zeit, bis alle Segel geborgen und der Motor angeworfen ist. Aber das Schiff macht keine Fahrt voraus, sondern treibt leewärts weg. Die Talje des Achterstags, die sich über Bord empfohlen hatte, hängt im Propeller. Es kostet Mühe, ihn mit dem Bootshaken wieder klar zu bekommen. Darüber gehen 25 kostbare Minuten hin. Erst dann kann die Yacht zurücklaufen und den Mann suchen. Ein paar mal laufen sie die Strecke ab, immer wieder.

Dann beschreiben sie Kreise. Einer ist auf den Mast geentert und steht nun auf der Saling. Sie finden Ted Sierks nicht.

Der Unglücksfall wird in den Äther gefunkt. „Evening Star“ meldet sich: „Wir kommen und helfen euch suchen.“ Dann rufen „Skylark“ und „Dragoon“. Beide drehen bei, laufen in die angegebene Position auf 24° 27' Nord und 143° 10' West. Es ist aber nur der gegißte Schiffsort und daher ungenau. „Evening Star“ kommt zuerst an und geht in Rufweite der „L'Apache“. Sie suchen gemeinsam, immer hin und her, den ganzen Tag. Die Batterien sind bald erschöpft, „L'Apache“ kann nicht mehr funken. „Evening Star“ übernimmt für sie die Funkwache, ruft die Marinestation in Hawaii an. Pearl Harbour antwortet. Es soll sofort ein Flugzeug vom Seenotdienst geschickt werden. Vier, fünf, sechs Yachten suchen, hin und her und immer im Kreis herum. Es steht eine steife Brise aus Ostnordost. Die See ist mäßig bewegt und das Wasser warm. Wie lange kann sich unter solchen Bedingungen ein Mann über Wasser halten? Sachverständige glauben, daß es nicht mehr als acht Stunden sind.

In der Nacht kommt das Flugzeug. Es wirft eine Leuchtbombe. Mehr kann die Maschine nicht tun. Taghell ist es über der See, aber der Mann wird trotzdem nicht gefunden. Weitere Yachten, die von dem Unglück hören, brechen die Regatta ab und laufen unter Motor auf die Unglücksstelle zu.

Zufälligerweise ist ein Transport mit Jeeps und einer Eskorte von sieben Zerstörern unterwegs von San Diego nach Pearl Harbour. Der Führer dieses Verbandes hat ebenfalls den Funkspruch aufgefangen und detachiert fünf seiner Zerstörer zum Suchen. Eben vor Dunkelwerden treffen sie bei „L'Apache“ ein. Der Flottenchef instruiert die Yachten dahin, daß bei den Zerstörern der Suchdienst in besseren Händen ist als bei ihnen und stellt es ihnen anheim, die Regatta fortzusetzen. Die Skipper geben das zu. Schweren Herzens setzen sie Segel und gehen wieder in die Wettfahrt.

Zwei Zerstörer suchen die ganze Nacht. Am Mittag des 12. Juli gibt der Kommandant der „Douglas A. Munroe“ den Befehl, noch eine einzige Schleife mit 16 Knoten Fahrt zu laufen und dann wieder zum Geleitzug zu stoßen. Man hat auch hier bereits jegliche Hoffnung aufgegeben. Gerade will die „Douglas A. Munroe“ beidrehen, als zwei Matrosen gleichzeitig einen im Wasser treibenden Gegenstand sehen. Es ist Ted Sierks. Der Zerstörer hält darauf zu, zwei Mann jumpen über Bord, schwimmen auf den Yachtsegler zu, stecken eine Rettungsleine an seine Boje und holen ihn an Deck. Dreißig Stunden hat Ted Sierks im Wasser getrieben, eine unglaubliche Leistung. Wenn er auch müde und erschöpft, hungrig und durstig ist, so befindet er sich doch wohlauf und bedarf keiner ärztlichen Hilfe.

Wie der Fotograf aussagte, hat er zunächst nach der Logleine gegriffen, als er über Bord gefallen war. Es war schwer, sich bei der hohen Fahrt, die die Yacht immer noch lief, daran festzuhalten. Die Leine schnürte ihm in die Hände und die Handgelenke. Er glitt immer weiter daran entlang und hatte schließlich den Logpropeller zu fassen. Die scharfen Kanten schnitten ihm ins Fleisch. Gerade wollte er loslassen, da riß der Spinner ab und die Leine entglitt seinen Händen. Die Rettungsboje war aber noch in seiner Nähe. Auf diese schwamm er zu und streifte sie sich über, so daß er mit den Achselhöhlen darin hing. Seine Gummistiefel und seine Hose hatte er ausgezogen. Er sah, wenn er auf einen Wellenkamm hinaufgehoben wurde, wie seine „L'Apache“ beidrehte und auf ihn zukam, er sah auch einen Mann auf der Saling stehen, doch wurde er von dort nicht gesichtet. Als alter Seemann mit dreißigjähriger Salzwasser-Erfahrung wußte er sehr

wohl, wie schwer es ist, einen Schwimmer im Seegang wiederzufinden. Er sah dann auch noch, wie sich weitere Jachten an der Suche beteiligten, doch keine kam nahe genug heran, sein Rufen zu hören.

Einige Male umkreisten ihn Haie. Das waren besonders unangenehme Augenblicke. In erster Linie schienen sie es aber auf seine Beine abgesehen zu haben. Er zog sie deshalb in die Höhe und versuchte auch ein paarmal, sich längelang auf die Rettungsboje zu legen. Einen Hai, der allzu dicht herankam, konnte er mit seinem Bordmesser verletzen und ihm sogar den Bauch aufschlitzen, so daß die Gedärme heraustraten. Ein andermal besuchte ihn eine Möwe, umkreiste ihn neugierig einige Male, um dann auf Nimmerwiedersehen zu verschwinden. Abends hatte er bereits alle Hoffnungen aufgegeben, jemals wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen. Die Nacht senkte sich schnell herab. Es wurde dunkel und einsam auf der See. Ted Sierks machte sich Vorwürfe, daß er so leichtsinnig gewesen war, sich keine Affenleine umgelegt zu haben. Er sah in der Ferne, wenn er auf dem Kamm einer Woge war, die Lichter der Jachten. Sie suchten ihn immer noch, und das ganze Rennen war für

sie ruiniert. Und wie leicht hätte „L'Apache“ bestes Schiff werden können!

Da hörte er das Brummen eines Flugzeuges und er sah, wie die Leuchtbombe geworfen wurde und den Ozean im weiten Umkreis taghell erleuchtete. Überall auf dem Wasser blinkten noch die Lichter auf. Sie huschten hin und her. Das konnten schon keine Jachten mehr sein, dazu waren die Lichter viel zu schnell. Auch mit Scheinwerfern suchten sie das Wasser ab. Nur dorthin, wo er trieb, kamen die Lichtkegel nicht. Erst am frühen Nachmittag des nächsten Tages kam ein Zerstörer ganz in seine Nähe, entdeckte ihn endlich und nahm ihn auf.

*

Die Ätherwellen hatten die Nachricht von der glücklichen Rettung schnell an alle Jachten geleitet. Überall herrschte Freude und Fröhlichkeit. Ein Jachtsegler, ein kleiner unbekannter Fotograf von der Insel Santa Catalina, war dem Leben zurückgegeben worden. Selbst in Honolulu herrschte Jubel, fast noch mehr, als wenn eine Jacht den Rekord von 1949 gebrochen hätte. Ted Sierks kam als erster der Kalifornien-Flotte in Honolulu an und dafür erhielt er

einen Preis. Und es soll Leute gegeben haben, die vor lauter Freude sagten: „Jetzt weiß ich auch, wozu eine Kriegsmarine gut ist. Ich werde von nun an meine Steuern immer pünktlich bezahlen.“ Ein anderer soll hinzugefügt haben: „... und Vater Staat soll meinetwegen auch gern alle Abzüge noch dazu einbehalten.“ Aber das scheint etwas unglaubwürdig.

Doch zurück zur Regatta. „Morning Star“ hatte ihren Rekord von 1949 mit 10 Tagen, 10 Stunden, 13 Minuten und 9,5 Sekunden für die fast 2500 Seemeilen von Kalifornien zum Diamond Head nicht halten können. Sie war um 6 $\frac{1}{2}$ Stunden langsamer als damals. An zehn aufeinanderfolgenden Tagen hatte sie Etmale von über 200 Seemeilen und ihre Durchschnittsgeschwindigkeit lag über 9 Knoten.

Der Wettfahrt-Ausschuß in Honolulu war mit den teilnehmenden Jachten übereingekommen, daß die Stunden, die die Schiffe mit dem Suchen nach Ted Sierks verbracht hatten, nicht in Abzug gebracht werden sollten. Dadurch mag wohl das eine oder andere Schiff benachteiligt worden sein, doch war es eine selbstverständliche Pflicht, dem Kameraden in der Not zu helfen.

Woher kommt das Wort **Talje**?

Jeder Seemann kennt eine Talje. Es ist eines der unentbehrlichsten Werkzeuge an Bord. Die armen Leute an Land sagen Flaschenzug hierzu. Ursprünglich verstand man unter Talje einen Flaschenzug, der oben einen zweischiebigen, einen Violin-Block, wobei die Scheiben übereinander und nicht nebeneinander liegen, und unten einen einschiebigen Block hat. Über diese beiden Blöcke läuft ein Tau, der Taljeläufer. Hängt nun die Talje unbenutzt im Bootsmanns-Hellegat, ist der Läufer ganz durchgeholt und die Blöcke stehen übereinander, so sieht das Ganze aus, als ob es einen Einschnitt hat, eine „Taille“. Und daher kommt auch das Wort. „Taille“ ist eine französische Vokabel, die von „tailler“ = schneiden und „tailleur“ = Schneider herkommt. Ebenso gehen das italienische Wort „taglia“, das spanische „talla“ oder „taja“, das portugiesische „talha“ auf den lateinischen Stamm „talea“ zurück. „Talea“ ist ein abgeschnittenes Stück. Wir finden es auch in „Talon“ und „Detail“.

Wir sehen nun, daß dieser Ausdruck aus dem Mittelmeer kommt. Dort hat man ihn jedoch nicht behalten, sondern man spricht in Spanien einfach von einem „aparejo“, einem Hebezeug, in Italien von einem „caliorna“ oder „palanca“ und im Französischen von einem „palan“. Die Portugiesen haben mit „talha“ allerdings den alten Stamm behalten und ebenso die Holländer mit „talie“ oder die Skandinavier mit „talje“. In England ist daraus endlich eine „tackle“ geworden, die wiederum mit unserer „Takel“ zusammenhängt. Andererseits gibt es dort aber noch das Wort „purchase“, womit man allerdings neben der „Talje“ und der „Takel“ auch den Einkauf oder Erwerb versteht, zwei Dinge, die gar nichts miteinander gemein haben.

Wenden wir uns nun dem deutschen Wort „Takel“ zu, so verstehen wir auch hierunter einen Flaschenzug mit zwei oder mehreren Blöcken. Dieser Ausdruck ist verwandt mit dem Wort „Tau“. Früher war mit „Takel“ die Gesamtheit allen Tauwerks an Bord gemeint. Wir kennen alle den Ausdruck „vor Topp und Takel“. Vor Topp und Takel treibt ein Schiff, wenn sämtliche Segel geborgen sind oder die mechanischen Antriebskräfte ausgefallen sind.

Beim Wort „Takel“ liegt es nahe, an das gotische „tagl“ = Haar zu denken. Das erinnert daran, daß man in alter Vorzeit das Tauwerk aus Pferdehaar herstellte. Die Frauen Syriens haben sogar in schwerer Kriegszeit ihre Haare abgeschnitten, die dann zu Schiffstauwerk verarbeitet wurden.

Oftmals hört man auch den Ausdruck „Takel und Mantel“. Hierunter versteht man ein starkes Tau oder Draht, als Talje geschoren. Dabei ist das eine Ende des Mantels fest an Deck, am Schanzkleid usw. und auf dem andern Tampen sitzt der Mantel. Erst durch Hinzukommen des Mantels wird die Talje zu einer Takel, sonst bleibt sie eben nur eine Talje.

Das Wort hat übrigens nichts mit unserm deutschen Mantel, dem Überzieher oder Paletot, zu tun, sondern ist ebenfalls aus dem Mittelmeer übernommen. Es ist das italienische Wort „amanti“, das spanische „amantillos“ und das portugiesische „amantillos“. Sprachforscher haben vergeblich nach dem Ursprung des Wortes gesucht, bis Böckh in seinen „Urkunden über das Seewesen des attischen Staates“ festgestellt hat, daß es im Mittelalter aus dem griechischen Wort „himantes“ „verderbt“ sei. Heute versteht man in den genannten Ländern unter „amanti“ usw. eine Toppanant. In England sagt man heute „runner“ zum Mantel. wa.

Ernst Rolin wurde 1863 als Sohn eines Gutsbesitzers in Posen geboren. Auf Wunsch seines Vaters sollte er eigentlich Offizier werden, doch schon in jungen Jahren entschied er sich, Seemann zu werden.



Wer ist Wer?

Ernst Rolin

Am 14. Oktober 1963 wurde der 1958 auf der Werft von Jos. Meyer in Papenburg für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg gebaute Lotsenversetzdampfer „Ditmar Koel“ umgetauft auf den Namen „Ernst Rolin“.

Der Grund des Umtaufens ist das Bestreben, den deutschen Lotsendampfern Namen bekannter Handelsschiffskapitäne zu geben, deren Wirken das Ansehen der deutschen Seeschiffahrt in der Welt gehoben haben. Und zu diesen Schiffsführern gehört auch Ernst Rolin.

Ernst Rolin wurde zu einem der erfolgreichsten Kapitäne der Hamburg-Süd. Nachdem er lange Jahre auf kleineren Schiffen dieser Reederei als Offizier und Kapitän gefahren war und sich hier bewährt hatte, übergab man ihm 1927 das Kommando über den Neubau „Cap Arcona“, mit 27 560 BRT das größte Schiff dieser Flotte, unter gleichzeitiger Ernennung zum Kommodore. Manches Jahr führte er die „Cap Arcona“, bis er sich an der Alster zur Ruhe niederließ.

Kommodore Rolin sollte den Untergang seines schönen Schiffes im April 1945 durch englische Fliegerbomben in der Lübecker Bucht vor Neustadt nicht mehr erleben. Er starb bereits 1944 im Alter von 81 Jahren. wa.



Klar bei Schmunzelaugen

Gaans suttje!

Auf dem Kontor: „Sie wollten mich doch zum Chief befördern, wenn Sie mit mir zufrieden sind, Herr Müller.“ „Gewiß doch, aber wie kann ich mit Ihnen zufrieden sein, wenn Sie Chief werden wollen.“

Ausgerechnet am ersten Weihnachtstfeiertag war es, nachts auf Mittelwache, mitten auf See, bei schönstem Wetter. Unten feierten sie mit den Passagieren. Man hörte es schwach. „Oh Tannenbaum, to Californio“. Der Zweite hatte Ausguck und Flötentörn nach unten geschickt. Er war mit dem Rudersmann allein auf der Brücke. Es war still, ganz still. Plötzlich ein Schrei über Deck. Der WO erkannte die Stimme seines Ausgucks. „Mann über Bord!“ Das Schrillen des Telegraphs zerreißt die Nacht, das Ruder wirbelt. Der Zweite wirft den Rettungsring über Bord, fummelte am Scheinwerfer und schreit: „Wo? Wo ist der Mann jetzt, ich kann keinen sehen!“ Da steht eine Gestalt vor ihm. Es ist der Ausguck. Er stammelt: „Verzeihung, es ist kein Mann über Bord, ich habe mich geirrt.“ Es war nicht weihnachtlich, was der Zweite meterlang von sich gab, als er das Schiff wieder auf Kurs brachte. „Wie können Sie Mann über Bord rufen, wenn...!“ „Verzeihung, Herr Brill“, meldete sich



Wenn der Papa zu Weihnachten wieder kommt.

der Leichtmatrose wieder zu Wort, „aber ich habe zu spät bemerkt, daß gar kein Mann über Bord gefallen war, sondern eine Frau.“

In der Matrosenprüfung

„Was tut der Mann am Ruder, wenn er beim Wachwechsel abgelöst wird?“ „Er freut sich.“

Der Inspektor studiert eine Bewerbung

Der junge Mann wollte als III. Ing. bei der Reederei anfangen. Die Bewerbung, Lebenslauf, Zeugnisse, alles war korrekt und o.k. Nur auf der Rückseite des Paßbildes stand: „Meinem besten steilen Zahn!“

Die Erfahrenen

„O Herbert, das war bestimmt nicht dein erster Kuß. Der verrät Routine!“

„So, und woher weißt du denn das?“

Garn oder nicht Garn

Onkel Otto war früher einmal zur See gefahren. Noch heute erzählt er von seinen Abenteuern in Übersee.

„Einmal war ich an Land gegangen. Im Urwald, gleich links, wenn man reinkommt, spürte ich plötzlich den heißen Atem eines Tigers im Genick...!“

„Und was tatest du da?“ fragte die erregte Menge.

„Na, zunächst schlug ich mir mal den Kragen hoch...!“ (ici)

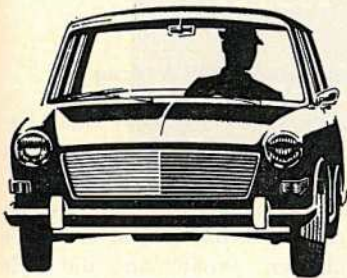
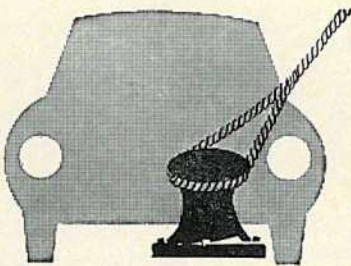


Und der sollte eigentlich unser neues Vergnügungsschiff bekommen.

Runter und wieder rauf

Für ein typisches Seemannsgarn hielten alle seine Bekannten die Geschichte, die ihnen Marine-Offizier Francis Schemp erzählte. Dabei taten sie ihm bitter unrecht. Dem Offizier der amerikanischen Handelsmarine war aber auch etwas Unglaubliches passiert, und zwar mitten im Atlantik: er wurde von einer riesigen Welle über Bord des Frachters „S. S. John Lykes“ gespült und — von der nächsten Welle wieder an Bord transportiert. Seine Kameraden sollen nicht schlecht gestaunt haben, als er plötzlich wieder da war...

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



Bremen, Bahnhofplatz 32
Ruf: 30 11 48/49 • Bremerhaven, Hafenstr. 30, Ruf: 4 35 20 • Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 • Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 • Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44
Kiel, Hamburger Chausee 54-56, Ruf: 82 200 • Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 84 482

-wegen Leihwagen
UNION fragen



**selbstfahrer union
auto europe**



Selbstfahrer Union • Zentrale:

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



**Fleischlieferant
für Schiffsproviant**
Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte

Eigene Fleischwaren-Fabrik
Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurst-
konserven

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

JOH. MÜGGE KG.

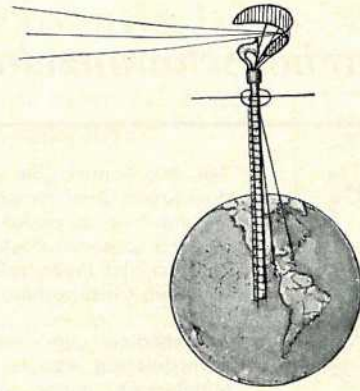
Hamburg-Freihafen
Tel. 78 14 86-89 FS 02-14009
Draht: meatimport





EHRE

GEHÖRT SIE VERGANGENEN EPOCHEN AN?



Ehre scheint heute zu jenen Mauerblümchenbegriffen herabgesunken zu sein, die „nicht mehr gehen“, nicht mehr gefragt, nicht mehr zu verkaufen sind: Ehre, ein Überbleibsel versunkener Epochen, überlebt, unmodern, nicht mehr in unsere Zeit passend.

Unbequemer Appell

Der Inhalt des Wortes Ehre enthält ja unüberhörbar eine Aufforderung, sich ehrenhaft zu verhalten. Und das ist einer jener Appelle ans Gewissen, die satte, träge Bequemlichkeit, stupides Erfolgsstreben und Feigheit geflissentlich überhören. Das Wort Ehre allein schon fordert uns heraus, gegen uns selbst anzugehen, gegen den inneren Schweinehund, gegen das bequeme Faultier in uns. Ehre gebietet uns, tapfer und ritterlich und unbeirrt für das Gute zu kämpfen, wo immer es in Gefahr ist. Gegen den Strom zu schwimmen aber ist gefährlich, gegen den Strom aller und gegen den Strom der eigenen Trägheit. Denn dieser Strom, in dem die breite Masse träge dahintreibt, strömt mit kollektiv mitreißender Gewalt dahin. Ehre allein scheint dem Massentreibgut Mensch auf dem Strom zu schwach, um gegen ihn anzukommen.

Ehre und Natur

Eine solche Schwäche ist in gewissem Sinne menschlich. Solches Verhalten scheint gewissen Naturgesetzen zu entsprechen. Man meint von ihnen, daß auch der Mensch ihnen unterworfen sei, nämlich dem Gesetz der Trägheit, das besagt, daß jeder Körper das Bestreben hat, seine Geschwindigkeit und Richtung beizubehalten — dem Gesetz der Selbsterhaltung, das empfiehlt, Gefahren zu vermeiden.

Jedoch scheint es nur so, daß der Mensch aller Kreatur gleichgestellt ist. Es scheint nur so, daß der Mensch den Naturgesetzen bedingungslos unterworfen ist. Nach unserem Glauben ist es nicht so. Ganz im Gegenteil. Der Mensch hat von aller Kreatur den ehrenvollsten Auftrag bekommen. Die-

ser Auftrag hebt ihn hoch über alle Kreatur hinaus. Denn er lautet, Ebenbild dessen zu sein, der ihn schuf. Dieser Auftrag ruft den Menschen wider alle Naturgewalten, die er in seiner Geschichte ständig überwand, zur Quelle des Stromes hin, aufwärts zur Quelle hin, die auch ihn erschaffen hat, die ihm die Kraft verleiht zum Überwinden des trägen Stromes. Denn der endet in einem tödlichen Katarakt oder im Nichts.

Ehre geht gegenan

Immer ist es ehrenvoll, sich dahin auszurichten, von wo dieses ehrenhafteste Angebot an uns Menschen erging, immer ist es ehrenhaft, gegen den Strom zu schwimmen, immer ist es ehrlos, sich auf ihm treiben zu lassen, ehrlos und gefährlich.

Ehre ist also der Name des Bootes mit dem einzig sicheren, aber nicht gefahrlosen Lebenskurs, der stromauf führt. Die Menschen die in diesem Boot sind, haben sich für Mühe, Opfer und für das Wagnis entschieden. Sie wissen warum, denn ihr Boot heißt Ehre und befindet sich auf dem Kurs, der menschenwürdiges Leben bedeutet schlechthin.

Staub und Gold

Wir haben in Deutschland eine Zeit hinter uns, die sich nicht gescheut hat, auch die Ehre für ihr hohles Pathos zu mißbrauchen. Ein schwerwiegender Teil unserer „unbewältigten Vergangenheit“ besteht in dem Verhängnis, daß in unserem totalen Zusammenbruch der Eindruck entstanden ist, als sei auch die Ehre selbst verdächtig, wertlos, ja gegenstandslos geworden.

Doch die Ehre ist nicht wie Staub, der sich mit gewissen politischen Phrasen und Parolen vergolden läßt, Ehre ist im Gegenteil wie Gold, das ohne Schaden ein wenig verstaubt sein kann.

Wir können alles verlieren

Ehre ist immer noch, was unser Handeln, unsere Haltung, unser Tun und Lassen am

höchsten, ewig gültigen Maßstab mißt. Tun wir etwas oder unterlassen wir etwas, was sich auf unsere Mitmenschen, auf uns selbst, auf unseren Beruf oder auf die Ordnung, in der wir leben, bezieht, so ist es immer die Ehre, die diesem unseren Tun und Lassen Wert, Würde und Stolz in Bescheidenheit verleiht. Ohne Ehre gelten wir nichts, gilt unser Wort nichts, unser Versprechen und unsere Beteuerungen, wiegt weder unsere Jugend noch unser ergrautes Haupt. Ehre verleiht unserem Beruf erst Berufung. Achten wir nicht auf unsere Ehre im Leben, verteidigen wir nicht in Freiheit und Würde die Ehre, unsere eigene, die unserer Mitmenschen, Kameraden und Frauen, die der Schwachen und aller, die unseres Schutzes bedürfen, dann wird unser Leben in der Ehrlosigkeit genauso sinnlos, wie unser Tod dann nur zu einer Peinlichkeit werden kann, einer Peinlichkeit, bei der das Traurigste ist, daß kein Mensch uns dann mehr die letzte Ehre erweisen kann.

Wir können unsere liebsten Menschen, wir können Geld und Hab und Gut verlieren, auch unseren Beruf und Gesundheit, alle Verluste werden wir überstehen können, wenn wir unsere Ehre bewahrt haben, denn sie ist es vor allem, was uns anderen liebenswert macht. Und erst, wenn wir mit der Ehre unsere Würdigkeit für die Liebe verloren haben, erst dann haben wir alles verloren.

Unser ehrenvoller Auftrag

Keine Zeit, keine Gesellschafts- oder Lebensordnung, mag sie wie die unsere auch als noch so hohl, so leer, so vermaterialisiert verschrien sein, vermag ohne Ehre zu bestehen. Uns selbst und dieser Zeit mit ihren riesenhaften Problemen, die wir schon haben, und die in allen Lebensbereichen auf uns zukommen, wieder mit Ehre zu erfüllen, — ist Ehre, — ist der ehrenvollste Auftrag, den wir Kinder unserer Zeit zu erfüllen haben. — Schp —

Cargocaire

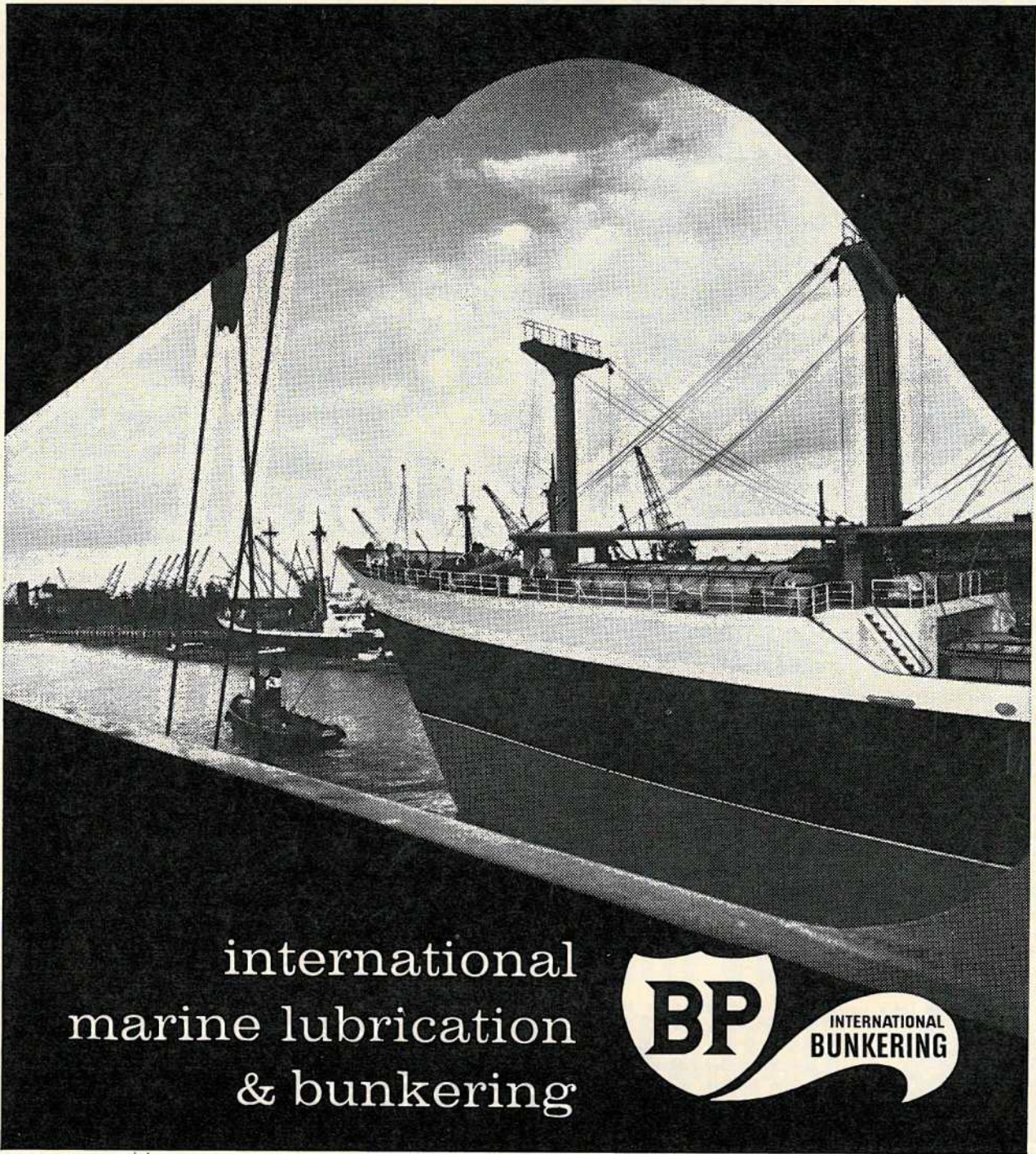
verhindert Schwitzwasser - Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT



CARGOCAIRE G. M. B. H., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon 47 18 27



international
marine lubrication
& bunkering



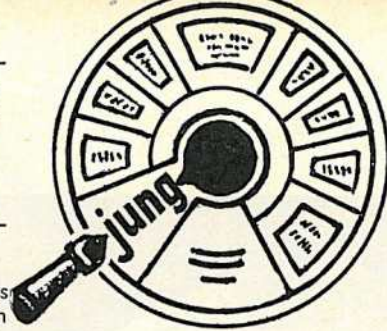

CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING
LIMITED**

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81

Telegraf auf



Es war in der schlechten Zeit des Jahres 1929. In Hamburg lagen in langen Reihen die Schiffe angebunden.

Wir fuhren damals auf dem kleinen Dreimastschoner „Mary“, dessen Reeder, Schiffseigner und Koch unser Käpten war. Wir waren alle aus der großen Fahrt und jeder von uns hatte den guten alten Globus schon einige Male gerundet.

So kam denn auch das Weihnachtsfest heran. Wir kamen von Schweden und gingen mit raumem Wind aus dem Skagerrak in die Nordsee. Tetje, mein alter Schulmacker, stand am Ruder, und wir wollten nun vorne in der Foksel Weihnachten feiern. Wir hatten uns alle einmal wieder gewaschen und uns zur Feier des Tages einen neuen Buscherump angezogen. Den Tannenbaum hatten wir in Schweden gefragt, ob er nicht lieber mit uns zur See fahren wollte, und da hatte er im Winde genickt. Fritz hatte ihn mit seinem Bordmesser abgesäubelt und nun stand er bei uns in der Foksel mit allerlei buntem Papier geschmückt auf der Back.

Wir hatten alle eine Flasche Whisky oder Gin zum Feiern. Die hatte unser alter Bootsmann Alli von der letzten Englandreise für uns in Verwahrung genommen. An bunten Tellern, die uns von zu Hause geschickt waren, fehlte es auch nicht. So war bei dem ruhigen Wetter alles für ein schönes Weihnachtsfest bereit. Wir hatten gerade festgestellt, daß der Gold Label very nice schmeckt, und Alli war schon wieder bei seiner Weihnachtsreise mit einem P-Liner bei Cap Horn, da schob sich die Kappe von unserem Fokselniedergang beiseite und Tetje kam mit einem Satz von Deck und rief „Fix de Buddels weg, de Ol kummt!“

Alli fragte, wer denn am Ruder stehe, da sagte Tetje, „de Ol hett uns nien Stürmann ant Roar stellt un hett to em segt, he sall god uppsassen un sull dat Schipp nich utn Wind lopen loten, wenn de Sails anfangt to flappen, denn dann kunn dat licht angohn, dat dat bi em ok flappen dee. Jo, un denn hett de Ol en Book ünner Arm, de will mit uns Wihnachten fiern“.

Nun war Gefahr im Anzug für unseren guten Whisky und der verschwand schnell unter der Decke in unseren Kojen.

Und dann dauerte es gar nicht lange, da kam unser Alter bei uns an. Wir machten alle ernste Gesichter und taten möglichst unschuldig. „Fröhliche Weihnachten“, sagte unser Alter, und das war schon gefährlich. Denn wenn unser Alter hochdeutsch sprach, dann war irgend etwas nicht auf ebenem Kiel. Unser Alter konnte perfekt Englisch, Schwedisch und Spanisch rückwärts und vorwärts sprechen, aber mit

fürchtigen Seemann, du sollst man de Gebode Gottes lernen.“

„Nä“, sagte Fritz, „en gottesfürchtigen Seemann will ick ok nich warn, ick will Lots up de Weser warn, un watt hebt de Plumm un Klüten mit Gottes Gebote zu tun?“

„In Gottes Geboten heißt es, Du sollst nicht falsch Zeugnis reden wider deinen Nächsten!“ sagte unser Alter. „Du hast aber falsch Zeugnis gesprochen, wenn du sagst, daß de Plumm achtern geblieben sünd.“

„Jä“, sagte Fritz, „dat is nu ganz gut un schön Kaptein, aber dann dürfen Sie auch nicht gegen die Gebote Gottes verstoßen.“

„Wieso“, sagte der Alte, „wieso hab ich gegen die Gebote Gottes verstoßen?“

„Jä“, sagte Fritz, „gegen dat teinte Gebot.“

„Teinte Gebot, teinte Gebot“, sagte

die Weihnachtsgeschichte zu verlesen, un dat will ick nu don.“

Damit schlug er sein dickes Buch auf und hatte sich da ein schönes Lesezeichen hingelegt, wo die Geschichte stand.

Das Lesezeichen legte er neben das Buch auf den Tisch und ich konnte den Spruch lesen, der darauf gestickt war. Da stand: Es ist so schön zu sorgen, für Menschen die man liebt.

Ich konnte mir das Lachen nicht verbeißen und grünte unsern Alten an. „Du ohl Schopskopp“, sagte unser Alter, nahm das Lesezeichen und drehte es um. Aber da mußte ich erst richtig lachen, denn auf der anderen Seite stand: Nur wer die Sehnsucht kennt, weiß was ich leide. Deine Amanda.

Da nahm der Alte das Lesezeichen und steckte es in seine Hosentasche. Da war es bestimmt gut aufgehoben, denn in unseres Alten Hosentaschen war alles drin, was wir nicht im Kabelgatt hatten, die waren unergründlich.

Und dann machten wir uns gottgeben auf die lange Vorlesung der Weihnachtsgeschichte gefaßt.

Tetje wollte durch einen guten Whisky unserm Alten von seiner Vorlesung abbringen. Aber Alli winkte ab, wenn er einen Whisky haben wollte, dann sollte er auch zuerst dafür was tun.

Aber mit dem Lesen im Hochdeutsch ging das man mühsam vorwärts bei unserem Alten, und als er gerade bei der Stelle angekommen war, wo steht, daß Maria gesegneten Leibes war, da sagte unser Alter: „Ach wat, dat lesen is nix, dat verstot ji jo doch nich, ick will jo de Geschicht man verklorn, so as dat west is.“

Und damit fing er an.

„Da wär mal son Timmermann, de heet Josepf, der lebte mit sin lütt Fro, de Maria heet, in Nazareth. Dor kreg he Bescheet von sien Keunig, dat hee ton tellen komen muß. Dormols wer dat allens anners as hüt, dor gew dat noch nich de groden witten Schiens, up de du all dien Görn und Swien upschreiben muß, nee, son Keunig de wull sien Peoples all sül in de Ogen kieken. Jo, un dor müssen see jo nu henn, aber bi Maria wer dat nich so einfach. Dor wer dat so wiet, dat dor wat Lüttes komen sull.“

„Aber Josepf war en bannig klogen Mann, de nehm einfach sien olen Donky un sett sien lütt Maria dor boben rup, un tockel nu af no sien Keunig na Bethlehem.“

As se nu grad dor wärn, dor wer dat so wiet un Maria kreg en lütten Jung. Den hebt se Jesus nennt. Aber se wern man bannig arm, un kunn

Auf dem Dreimastschoner „Mary“ gab es zu Weihnachten Whisky, den Alten und das zehnte Gebot

Eine Weihnachtsgeschichte von Micros Homo



dem Hochdeutschen stand er auf ewigem Kriegsfuß.

Alli bot ihm denselben Gruß, wie es sich in der Foksel für den Bootsmann gehört, wir dummen grünen Jungs hielten den Schnabel. Als nun keiner mehr etwas sagte, fragte der Alte: „Na, wie hat euch denn heute Abend das Essen geschmeckt?“ Fritz, der immer etwas mit seinem Mundwerk vorweg war, sagte: „O Kaptein, de Plumm un Klüten schmeckten jo ganz delikat, wär jo so richtig watt von dat gode witte Mehl in de Klüten, blos de Plumm sünd wohl all achtern bleben, kunnst rein nix finn von de Dinger.“ „Fritz, Fritz“, sagte unser Alter, „du warst niemols en goden gottes-

der Alte, „weißt du Dömel überhaupt wie das 10. Gebot heißt?“

„Jo, Kaptein, dat wet ick, dat het, du sollst nicht begehren deines nächsten Weib, Knecht, Magd, Vieh oder alles, was sein ist. Ick leg de Betonung up dat letzte Wort, Alles, was sein ist.“

„Wieso“, sagte der Alte, „dat verstoh ick nich?“

„Na Kaptein“, sagte Fritz, „dat is doch einfach. Sie sünd doch nur herkommen, um unsen Whisky mit uttosupen, un der is me in. Sie begehren also alles, was mein ist.“

„Fritz, Fritz“, sagte der Alte, „heute ist das Fest der Liebe, darum will ich dir noch einmal verzeihen. Ich bin zu euch gekommen, um euch

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenleute 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 Fahrenleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

sick keen Hotelzimmer erlauben, sonnern müssen in en Schopstall kampiern. Un as Bett harn se vor den lütten Jesus en Peerkriff. Se harn nich mol en Lurn, nich mol en Winnel for dat lütte Worm. Se harn blos Heu un Stroh."

"Ick meen", sagte unser Alter, "wenn ich auch blos een arm Schipper bün, weil ji Os soveel freten dot un jümmer mehr Hüer verlangt, ober wenn mien Kinner to Welt komen sind, har mien Amanda jümmer allens up Reg. Na dat is jo ek egal", sagte unser Alter, "ober dat scheunste kummt noch. Kum wer de lütt Jesus dor, dor gung dat los. De Sterns fungen an to funkeln, west Bootsmann, dat wer so as wi in vergangen Jahr in Seenot wern as uns de Holtladung verrutscht wer, un as wie dor mit de Raketen schoten hebt."

"Ja, ja, Kaptein", sagte der Bootsmann, "bloß unsere Raketen wollten

nich no sien Mütz, denn de kunn em jo den feinen Job afnehm, un dat woll hee nich. Hee schick eenfach en por Suldoten ut, de sullen all de lütten Kinner dot moken. Un dat deen de Suldoten ok. Ober de ohl Josef dat wer een ganz kloken Mann. De har dat gliiek spitz. Fix sett hee sien Maria un denn lütten Jesus up sien olen Donky un tockelt af in de Wüste. Jo, dor har de Oberkeunig sin lange Näs. De dree wörn futsch un hee har dat Nohkieken. So, un nu holt man de Buddel ünner de Wuldeck rut un lot uns man Wiehnachten fieern."

"Ja, ja", sagte Fritz, "also doch dat teinte Gebot."



Zum neunzehnhundertvierundsechzigsten Geburtstag unserer Zeitrechnung ist es wieder, wie schon vor 1963 Jahren, guter Wind, richtiger Kurs und zwei Fuß Wasser unterm Kiel, was wir uns alle wünschen.

Rangliste der Deutschen Schlager im November 1963

1. Vom Stadtpark die Laternen

Großartig! Wir gratulieren Gitta und Rex Gildo! On top zu kommen, hat mancher geschafft, aber sich oben zu halten ist schon ein Kunststück; zumal der Spitzenplatz einem Luftballon vergleichbar ist, auf dessen Absinken alles wartet, um mit spitzen Nadeln hineinstecken zu können.

2. Rote Lippen soll man küssen

Cliff Richard schaffte es nun auch mit seinem stimmungsvollen Song — der jedem wahrhaft echten „homo sapiens maskulinum“ (und darunter besonders dem Seemann! Oder . . .?) aus der Seele spricht — vom 13. Platz in's Spitzenteam zu avancieren!

3. Die Nacht ist mein

Oho! Hier kommt es noch besser! Angepaßt an die verflücht „sexi“ gewordene Zeit mußte Connie Francis mit diesem Titel unbedingt die 15 Plätze, die vor ihr lagen, siegreich überspringen, um in's Rampenlicht zu kommen. Bei einer so kategorischen Erklärung gibt's ja gar keine Widerrede! „Die Nacht ist mein!“ Und damit Basta!

4. Ich geh' noch zur Schule

Das können wir Manuela gern abnehmen. Welche Schule gemeint ist, wollen wir allerdings lieber dahingestellt sein lassen. Dieser Schlager kam von Platz 7 auf Platz 4.

5. Devil in Disguise (Liebe kälter als Eis)

Elvis Presley und Rex Gildo können noch so heiß werben. Bei einer Gegenliebe „kälter als Eis“ muß der Stärkste erlahmen. Somit sackten sie auch von Platz 2 auf Platz 5 mit ihrem Song.

M. Ahlers

(Copyright der Schlagerrangfolge: MUSIKMARKT)



Ein Leben für den Rum

Von Kind an arbeiten die Männer im pueblo für den Rum. Sie bauen Zuckerrohr. Sie pflegen und ernten es. Sie gewinnen daraus das feurige Herz des edlen Balle. Man spürt schon am Duft, der aus der Flasche steigt, den Zauber der Südsee, das Aroma der Tropen. Genießen Sie edlen Balle Rum — zum Grog, zum Tee, als Basis für Mixgetränke oder pur — in seiner ganzen Fülle!

Balle

Rum voller Herz und Feuer



12 S



DM 8,90

Weihnachtspotpourri an Bord

Ein Lichterbaum. —

Aus rauhen Seemannskehlen erklingt ein Lied.

O du fröhliche

Ein Schwedenpunsch. —

Ein Steward rennt geschäftig

hin und her,

füllt Gläser auf.

O du fröhliche

Zigarrenduft. —

Der Kapitän verliest ein Telegramm:

Die Reederei läßt grüßen.

O du fröhliche

Lichterbaum,

Schwedenpunsch,

Zigarrenduft.

Der Bootsmann singt ein Lied,

die andern fallen ein.

Blue boys blue

O du fröhliche —

Blue, boys, blue —

Fohr mi mal röver —

O du fröhliche

Weihnachtszeit.

Janniczeck

nicht brennen, weil sie zu alt und feucht waren."

Der Alte sah unsern Bootsmann an, als wenn er sagen wollte: Von dir hätte ich etwas mehr Phantasie erwartet.

"Jo un denn", erzählte unser Alter weiter, "fungen de Schop an to blöken un de Schäpers fungen an Halleluja to schreen, dat wer en dullen Specktakel. Un denn up een mol kemen dree Unnerkeunige un brochen Gold un Edelsteen un Weihrauch un Myrthen un all son Krom. Un de dree Unnerkeunige fungen ok an to schreen: „Halleluja uns is een Keunig geborn“, un so wieder."

"Ick meen", sagte unser Alter, "wat de dor den lütten Jesus all schenkt hebbt, wer jo ganz scheun, ober du kannst mol sehn wie dumm düsse feinen Herren sünd, een Hemd un een Winnel wer doch veel beeter west. Ober düsse kloken Lüh hebt jo keen Verstand.

Na, un bie all den Schandol wok jo nu ok de Oberkeunig up.

Ass hee nur hör, dat en neen Keunig geborn wär, dor wer em dat gor-

SPORT AN BORD



MS. „Innstein“ gewann den begehrten Große-Seen-Pokal

Die Saison 1963 brachte für die Besatzung der „Innstein“ nicht nur eine Fülle von Spielen, sondern auch den Gewinn des Große-Seen-Pokals. Von elf Spielen wurden neun gewonnen und zwei endeten unentschieden.

Am 12. 4. 1963 verlor die „Flensburg“ nach hartem Kampf 1:2 (1:1). Beim Rückspiel, am 14. 4. 1963, mußte „Flensburg“ unsere Überlegenheit anerkennen und mit 0:6 (0:3) den Platz verlassen. Am 24. 4. 1963 trennten sich das franz. Motorschiff „Cleveland“ und die „Innstein“ 3:3 (0:3), da unsere Mannschaft durch den 0:3 Vorsprung leichtsinnig geworden war. Die „Mexican Wonders“, eine Landmannschaft aus Chicago, „wunderte“ sich in der Tat, als sie mit 0:5 (0:3) nach Hause geschickt wurde (22. 6. 1963). Sonntag, den 23. 8. 1963 wurden zwei Spiele ausgetragen. Vormittags verlor das franz. Motorschiff „Chicago“ 1:8 und nachmittags mußte sich das holl. Motorschiff „Prins Wilhelm IV“ mit 0:6 geschlagen geben. 4. 9. 1963: Das deutsche Motorschiff „Virgilia“ stand von Beginn des Spiels an auf verlorenem Posten. Ohne voll auszuspielen, gewann die „Innstein“ mit 7:0 Toren. Nach einigen wilden Szenen spanischer Besatzungsmitglieder mußte sich das norw. Motorschiff „Alk“ am 5. 9. 1963 mit 0:5 geschlagen geben. Am 13. 10. 1963 verlor die „Wolfgang Russ“ nach einem schönen Spiel mit 0:5 Toren (0:3). Bei diesem Treffen wurden einige unserer Spieler so verletzt, daß sie am 14. 10. 1963 gegen die „Leapaul“ nicht antreten konnten. Die Mannschaft der „Leapaul“, den Spielern der „Innstein“ körperlich weit überlegen, begann das Spiel sofort mit einem mörderischen Tempo, dem sie in der zweiten Halbzeit erlag. „Leapaul“, die den zweiten Platz hinter der „Innstein“ belegte, und „Innstein“ trennten sich 5:5 (4:2).

Bei dem letzten Spiel der Saison, am 30. 10. 1963, schlugen wir die „Lealott“ mit 4:1 (1:0) Toren. Mit diesem Ergebnis war der Pokal endgültig gewonnen.

Am 31. 10. 1963, abends, gab Herr Kapt. Hankiewicz einen kleinen Empfang zu Ehren unserer Mannschaft. Mr. Smoke, Mitglied des International Seamen Soccer Komitees und Mr. Pete Janssen, International Soccer Manager, sprachen ein paar Worte über die völkerverbindende Aufgabe dieser Pokalspiele. Anschließend wurde uns der Pokal überreicht. Herr Kapt. Hankiewicz dankte im Namen der Besatzung und der Fußballmannschaft für die Bemühungen des Soccer-Komitees, allen Seeleuten diese sportliche Betätigung zu ermöglichen.

Wir freuen uns, diesen Pokal gewonnen zu haben und sprechen die Hoffnung aus, in der Saison 1964 wieder dabei sein zu dürfen.

K.F.

MS. „Maria Anna Schulte“ neu auf dem grünen Rasen — aber im kommen!

Great Lakes, Juli bis Nov. 1963

MS. „M.A.S.“ — ital. Fregatte „Carlos-Margotini“ 0:0

MS. „M.A.S.“ — gem. Landmannsch.
Hamilton 1:1

MS. „M.A.S.“ — MS. „Tautran“ (norw.) 2:2
MS. „M.A.S.“ — MS „Trans-Amerika“ 3:2
Sind es auch erst wenige Spiele, die wir hinter uns gebracht haben, so soll diese kleine Erfolgsserie uns Ansporn für weitere geben.

(Wegner, 2. Offizier)

Wie wir zu zwei Bällen kamen

Wir haben einen Fußballverein Hanse gegründet. Aus der Sportkasse, die durch Beiträge usw. aufgebracht wurde, konnten wir eine totale neue Ausrüstung incl. Fußballschuhen für die gesamte Mannschaft finanzieren.

Beim Training in Santos nahm uns ein Polizist den neuen Ball mit dem Bemerken weg, es sei hier verboten zu spielen. Wir spannten unseren Supercargo ein, um dagegen zu protestieren. Der Polizist hatte seinem wachhabenden Offizier keine Meldung gemacht und den Ball für sich behalten (vielleicht hat er Jungens zu Hause). Irgendwie erfuhr der Fußballklub Santos diese Geschichte. Am gleichen Nachmittag erschienen fünf Herren des Vereins und überreichten uns einen neuen Ball als Ersatz für den von der Polizei konfiszierten. Am nächsten Morgen brachte der Supercargo unseren eigenen Ball ebenfalls wieder zurück.

Gestern fand unser erstes Spiel gegen eine Mannschaft des Hamburg-Süd-Schiffes „Cap Colorado“ statt. Wir gewannen 3:2.

Achtung: Ozeanografische Bojen!

Von Joachim Joseph

„Kiek mol, doar drifft 'ne Boje“ mag wohl mancher Fahrensman rufen, wenn er mitten in der Nordsee eine einsame Boje antrifft. Erstaunt stellt er beim Näherkommen fest, daß die Boje nicht treibt, sondern verankert ist und sogar in einer Aufschrift bittet:

Nr. xx

D. H. I.

Hamburg

Nicht aufnehmen!

Not to be removed!

Nun, des Rätsels Lösung ist einfach: Es handelt sich um eines der zahlreichen Meßgeräte, die das Deutsche Hydrographische Institut jährlich in den nordeuropäischen Seegebieten, insbesondere in der Nordsee, auslegt, um Strömungen, Gezeiten, Temperaturen und andere hydrographische Faktoren zu messen. Die genaue Kenntnis dieser Größen ist für den Ozeanographen genauso wichtig, wie für den Meteorologen die Beobachtungen von Wind, Luftdruck und Lufttemperatur. Beide brauchen diese Meßwerte, um die Vorgänge in den Wasser- und Luftmeeren besser zu verstehen und um Vorhersagen machen zu können.

Unser Wissen über diese Zusammenhänge ist z. Z. noch gering, aber eben deshalb müssen wir das Meer an möglichst vielen Stellen über einen möglichst langen Zeitraum beobachten.

Dazu dienen einmal Forschungsschiffe, wie die „Anton Dohrn“ des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, und die „Gauss“ des Deutschen Hydrographischen

Institutes, die jährlich in den nordeuropäischen Seegebieten auch ozeanographische Messungen durchführen. Doch reichen diese Messungen bei weitem nicht aus, denn diese Schiffe sind teuer und können sich immer nur kürzere Zeit zu Meßzwecken an einer Stelle aufhalten.

Deshalb sind auslegbare, selbstregistrierende Meßgeräte entwickelt worden, die bis zu 4 Wochen Dauer auf einer Position liegen können und dort z. B. Stromrichtung und -geschwindigkeit oder Temperatur in 5minütigen Abständen aufzeichnen.

So kann ein Forschungsschiff bis zu 20 derartiger Geräte über eine größere Fläche verteilt auslegen und nach einige Wochen wieder aufnehmen. Dadurch wird der Wirkungsgrad eines Forschungsschiffes wesentlich erhöht.

Die Positionen müssen natürlich durch Bojen gekennzeichnet werden, um die ausliegenden Meßgeräte wiederzufinden und aufnehmen zu können. Diese Bojen nur sind es, die das Fahrzeug sieht.

Ogleich die Positionen und die Auslegezeiten rechtzeitig in den „Nachrichten für Seefahrer“ und über Funk bekanntgegeben worden waren, vermutete ein Fischer auf einer Position, an der 3 Bojen lagen, daß es sich um abgerissene, treibende Bojen handelte. Er nahm, wie wir aus seiner eigenen Mitteilung wissen, 2 Bojen auf, d. h. er riß sie von den nicht zu starken Bojenleinen ab, und wurde nur durch schlechtes Wetter daran gehindert, auch noch die dritte Boje abzureißen. Wir haben den Rest eines Tampens später an dieser Boje gefunden. Diese aus Unkenntnis vorgenommene „Bojenbergung“ hat dem Deutschen Hydrographischen Institut erhebliche Verluste an Geräten und wertvollem Beobachtungsmaterial gebracht.

Häufig werden auch Bojen in Gebieten, in denen normalerweise keine Bojen erwartet werden, aus Unachtsamkeit abgefahren.

Die Bojen sind z. Z. in 6 Sektoren abwechselnd rot-gelb gestrichen, wobei die oben angeführte Schrift auf einem gelben Sektor angebracht ist. Auf Grund internationaler Vereinbarungen werden voraussichtlich in Zukunft diese Bojen orange gestrichen werden und einen blauen Ring tragen.

Die Meereskunde ist in rascher Entwicklung begriffen und die Zahl der Bojen, die ausgelegte Geräte kennzeichnen, wird in Zukunft immer größer werden. Die internationalen ozeanographischen Organisationen bemühen sich deshalb in allen Ländern, die Reedereien, Fischereiverbände und vor allem auch die Fischer selbst über den Sinn und Zweck dieser Messungen, die nicht zuletzt auch der Seefahrt und Fischerei wieder zugute kommen, aufzuklären.

Diesem Zweck dient auch dieser Beitrag und unsere Bitte:

Helpt uns bei diesen Messungen, gebt acht auf ozeanografische Bojen!

Zeichnungen und Fotos:

Contipress Titelfoto; Müller-Brube S. 2; Globusmater S. 3; Rhein Stahl-Nordseewerke GmbH S. 6; BMW Werkfoto S. 7; E. de Jong S. 1 u. 8; Archiv Seehafen-Verlag S. 8; Deika Matern S. 9, 18 u. 23; Cargocaire GmbH S. 11, 12, 13, u. 14; H. v. Medvey S. 16 u. 17; D. Smith S. 19; K. Schmische S. 22.

† Kropp

Beerdigungs-Büro • St. Anskar •
Tag- und Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß Hamburg-Süd PL.-: 110

BUGSIER-,

REEDEREI- UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG 11

Johannisbollwerk 10

Telefon 31 12 81

Nachruf 6 44 02 84, 86 06 54

Telegr.: BUGSIER-Hamburg - Telex: 02 11228 und 02 14203

Bergungsstationen

Deutsche Küste

Dover

La Coruna (Spanien)

Las Palmas de Gran Canaria

Schleppassistenz

Hamburg

Brunsbüttelkoog

Kiel-Kanal

Wilhelmshaven

Cuxhaven

Überseeschleppungen



RUDERANLAGEN SEEWASSER-VERDAMPFER
LADEWINDEN UMFORMER
ANKERWINDEN VORWÄRMER
VERHOLSPILLE ENTGASER
SPEZIALWINDEN KAMEWA-VERSTELLPROPELLER
BORDKRANE ECHOLOTE
KOLBENPUMPEN RADARANLAGEN
SCHOTTEN-SCHLIESSANLAGEN KLARSICHTFENSTER

ATLAS-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN

Drahtseile

Tauwerk

Segeltuche

Geflochtene Festmacherleinen — Square Lines

Rudolf Seldis

Hamburg 11, „Seilerhof“ - Fspr. Sa.-Nr.: 36 32 01, Telex: 021 2911

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 343528

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

Handel

von der Aa

Auslands- Umzüge

Heinrich Klingenberg

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

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwicklei

Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Pumpen



für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

Deutsches Seekarten-Berichtigungsinstitut

BADE & HORNIG

2 Hamburg 11 · Stubbenhuk 10 · Tel. 35 32 90

Verkauf und Berichtigung von Seekarten und naut. Büchern

Trotz Vergrößerung des Umfangs und Verbesserung von Papier und Aufmachung konnten wir den Bezugspreis von „Kehrwieder“ seit ihrem erstmaligen Erscheinen vor 7 Jahren bisher unverändert lassen. Auch gelang es uns, die mehrfach gestiegenen Lohn- und Materialkosten im Druckereigewerbe durch innerbetriebliche Maßnahmen aufzufangen.

Eine neue beträchtliche Lohn- und Materialkostensteigerung im graphischen Gewerbe zwingt uns nunmehr, den Einzelpreis von DM 1,20 auf DM 1,40 und den Sammelbezugspreis von DM 1,— auf DM 1,20 zu erhöhen. Diese Änderung tritt am 1. Januar 1964 in Kraft.

Wir bitten um Verständnis für diese Maßnahme.

Seefahrt-Verlag G.m.b.H.



ZUM WEIHNACHTSFEST DEIN GRUSS NACH „DRÜBEN“!

Allen unseren Kunden und Freunden zu Hause
und auf See wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches neues Jahr



CONDOR
Versicherungs-Gesellschaften
AUSSENSTELLE SEEFART
Hamburg 11, Schaartor 1, Ruf 364593

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachtereie
Gegründet 1855

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08
WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG
TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

**HAGENUK-
FUNKGERÄTE**

haben sich in der ganzen Welt,
insbesondere auf Schiffen,
hervorragend bewährt.



Aus dem Programm:
KOMMERZIELLE EMPFANGER
GRENZ-MITTEL-UND
KURZWELLESENDE
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-
GERÄTE

HAGENUK
NEUFELDT & KÜHNKE G.M.B.H.
KIEL



LOUIS TAXT gegründet 1896

Inh. R. Reidock

Technische Bedarfsartikel für Schiffs-, Werft- und Industriebedarf
Hamburg-Altona, Große Elbstraße 1

Sa.-Nr. 31 15 41, Tel.-Adr. TAXIT

Lübeck, Tel. 76053 Cuxhaven, Tel. 2266

BERA-
Zinkanoden

Vertretung in **ROTTERDAM: M. TASELAAR & Zoon NV, Maaskade 52, Tel. 12.99.34**

MAX A. LEWERENZ · Hamburg 1

Telefon 32 49 36 und 33 47 28



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



**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 24 94 47/49

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



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