Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Der siebente Tarif
Zwei Zerstörer und zwei Beiboote
Was kostet ein Arbeitsplatz
Flottenumschau
Greenhorn annodazumal
Automatisierter Schweröl-motor
Landgang mit 100 Sachen
Häuser vom Fließband
Die „Santos" kehrt heim
Wie unser Bootsmann zu einer Gedenktafel kam
Schmunzelauge
Kameradschaft macht Bordklima
Sport an Bord
Was aus den Schulschiffern wurde

Lotsenmanöver

Jahrgang 8
Februar 1964 Nr. 2

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

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

HAMBURG-ALTONA

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen, Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei

Gegründet 1855

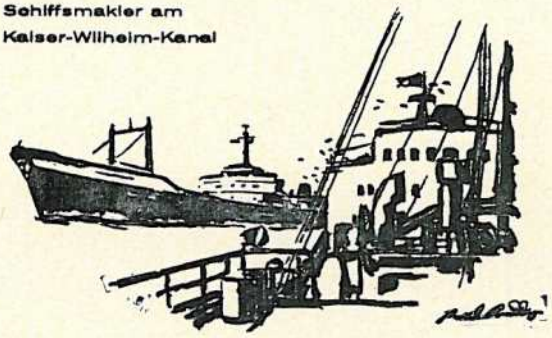
ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Pünktlich zu jedem Monatsbeginn bringt der Geldbriefträger die lebenslängliche

RING-RENTE

Falls Sie aber durch ein unerwartet frühes Ableben nicht in den Genuß der Rente kommen sollten:

Rückzahlung aller eingezahlten Beiträge.

Auf Wunsch hohe Kapitalauszahlung;
Rentensteigerung durch Gewinnbeteiligung!
Verlangen Sie kostenlos unsere
RENTENMAPPE

DR

DEUTSCHER RING
Lebensversicherungs-A. G.
Bezirksdirektion Hamburg
Hamburg 36 Jungfernstieg 51 · Tel. 34 14 41 App. 214/215

Die RING-RENTE ist die meistgekaufte deutsche Altersrente!

NORA

hält was es verspricht

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

Modell BERND
Gr. 26–45
DM 7.75 bis 10.75

Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

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

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

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften: 2190 CUXHAVEN: Walter Glüsing, Helgo. länderstr.7, NR, 2000 HAMBURG: Artur Busch, Johannisbollwerk 14-15, N, 6120 Michelstadt, Schuh-Jöst, Hammerweg 2, NR, 8000 München-Moosach, Gummi-Hahn, Pelkovenstr. 48, NR, 5401 St.Sebastian, Johann Höfer, Rheinstr.71, N, 5401 Urmitz / Rhein, Schiffsproviant Helff, Hauptstr. 89, N.
R = Rep.-Möglichk. N = Nachn.-Vers

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

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM/Bergstraße Nr. 231

HAPAG LLOYD REISEBÜRO

HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken **314944**

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang | Februar 1964 | Nr. 2

Es könnte heute eine Mutter von ihrem Sprößling, der die „Mehrfreiheit" auf dem Meer einem Landjob vorgezogen hatte, sagen: „Mein Junge ist Schiffsjunge auf einem Frachter gewesen. Er hat sage und schreibe viermal die Reederei wechseln müssen. Auf dem ersten Schiff mußte er selber seine Kammer saubermachen und die Matrosenmesse noch dazu. Auf dem zweiten mußte er im Hafen arbeiten, wo er doch mit einem Mädchen am Land verabredet war. Auf dem dritten ist erst der Bootsmann meines Jungen wegen abgemustert, bloß weil mein Junge gesagt hatte, daß es ja doch egal sei ob er schnell oder langsam arbeite, er bekäme deshalb doch keinen Groschen mehr oder weniger Heuer. (Solche und ähnliche Kündigungsgründe sind heute tatsächlich bekannt.) Und auf dem vierten Schiff war ihm der Kapitän zu alt. Er konnte sich auf Wache überhaupt nicht mit meinem Jungen über Twist unterhalten. Nun suche ich dem armen Jungen an Land eine Stellung, wo er seine Jugend genießen kann."

In Florida, Ohio und New Mexico dürfen Maler nur Pinsel gebrauchen, die eine bestimmte Breite haben. Andernfalls müssen Zulagen bezahlt werden. In Texas darf ein Meister seine Maschine nicht allein reparieren. Er muß warten, bis ein Mechaniker kommt, der dann der Reparatur zusieht. In diesem Land sind die Möglichkeiten für einen Jobsucher zur Zeit so unbegrenzt, daß Dieselloks außer dem Lokführer einen Arbeitsplatz für einen Heizer offenhalten müssen, obwohl es gar nichts zu heizen gibt.

Abgesehen von dem Jungen, der gar nicht so aus der Luft gegriffen ist wie es vielleicht den Anschein hat, herrschen im alten Europa noch etwas anders geartete Auffassungen vor.

Die deutschen Reeder beispielsweise fassen heute ihre Reederei und jedes Schiff in der Regel als Leistungsgemeinschaften auf, in denen das menschliche Zusammenspiel aller Beteiligten einen gleich hohen Rang einnehmen soll wie das Einfahren von Frachtgewinn.

In Hinblick auf eine Heuererhöhung dürfte es nicht uninteressant sein, den Reederbeitrag zu dieser Leistungsgemeinschaft einmal kurz zu streifen.

Da müssen zunächst auf dem Markt des Ladungsangebotes unter äußerst scharfen Wettbewerbsbedingungen ausreichende Ladungsaufkommen erkämpft werden. Denn ohne diesen ausreichenden Marktanteil können sie weder ihre noch ihrer Seeleute Existenz sichern.

Der rasante Strukturwandel zwingt sie dazu, neue, schnellere, größere, rationellere und möglichst automatisierte Schiffe zu bauen und zu finanzieren.

Gleichgültig ob alt oder neu, überholt oder rationell: Eine weitere Leistung der Reeder besteht darin, ihre Schiffe mit ausreichendem, gut geschulten, gut bezahlten und somit leistungsfähigem und leistungsfreudigem Personal zu besetzen.

Voraussetzung für die Erfüllung derartiger Leistungen ist heute noch eine ganze Reihe von Aufgaben auf den verschiedenartigsten Gebieten. Eine davon ist, für Verbreitung des Seefahrtsbewußtseins im Binnenland zu sorgen.

Darüber hinaus üben die Reeder teils gemeinsam mit und teils im Interessenwiderstreit gegen ihre Mitarbeiter an Bord eine soziale Funktion aus.

In der Tarifgestaltung tritt diese Reederfunktion am augenfälligsten in Erscheinung, auch im Hinblick darauf, daß sie hierbei gemeinsam mit ihren Tarifpartnern ihren Teil Verantwortung für Preis- und Währungsstabilität zu übernehmen haben.

Die derzeitige Tarifanhebung ist die 7. seit dem Jahre 1952, als der 1. grundlegende Nachkriegstarif geschaffen wurde. Sie beträgt allein 24 Mill. jährlich. Damit muß nun der ohnehin größte Posten der schiffsabhängigen Kosten zusätzlich belastet werden. Für die Laufzeit des ganzen Tarifes sind es 72 Mill. Auch diese Zahlen drücken eine Unternehmerleistung als Beitrag für die Leistungsgemeinschaft Reederei und Schiff aus. Sie hat zum Ziel, den auf dem Schiff arbeitenden Menschen ihren gerechten, der eingefahrenen Fracht möglichst entsprechenden Anteil zu sichern. Daß dabei der Seemann mit seinen ausländischen, sowie an Land beschäftigten Kollegen gleich, womöglich besser gestellt werden soll, wobei gleichzeitig die Relation zum Anstieg des Sozialproduktes gesichert bleiben sollte, dies deuten die riesigen Schwierigkeiten an, denen sich die Tarifgestalter gerade diesmal gegenüber sahen.

Wenn die Mehrheuer um Sicherheit, Schutz und wirtschaftliche Gerechtigkeit und Gleichstellung bemüht ist, sind es doch im Zeichen unserer sozialen Marktwirtschaft nicht diese ethischen und humanen Sinngebungen allein, die solchen Bemühungen zugrunde liegen. In keinem auf Gedeih oder Verderb zum Gewinn, zur Expansion und Progression gezwungenem Unternehmen kann Humanität und Ethik Selbstzweck bleiben. — Wer nicht wächst, stirbt. — Aber als Grundlage für unumgängliche Leistungssteigerung sind sie einzig geeignet.

Diese Überlegungen, zusammen mit der leichten „Weizenbrise" auf dem Frachtenmarkt, führten schließlich dazu, dem unternehmerischen Gebot der Stunde, den Tarif zu senken, mit dem Risiko zu begegnen, ihn anzuheben — dies besonders in Hinblick auf die ernsten Vorstellungen der Reeder und Küstenländer in Bonn.

Der soziale Reederbeitrag in die Leistungsgemeinschaft ist vergrößert. Er muß verdient werden. Er kann nicht auf die Fracht abgewälzt werden. Die Fracht diktiert der internationale Markt, das bedrohliche Dumping der Ostblockländer und der zunehmend wachsende Flaggenwald immer neuer seefahrender Nationen u. a. m. Und für Rationalisierung ist die Kapitaldecke zu dünn.

Ihr vom Regen lädiertes Makeup stört diese standhaften Jungfr in der Bremer Böttcherstraße wenig, denn sie sind aus

Was jetzt also zusätzlich mehr zu leisten ist, dürfte auf keinen Fall mit oben erwähnten Arbeitsstrategen zu schaffen sein. In dieser Situation ist das nur zu schaffen mit Seeleuten, die sich auch ihrerseits ihrer Verpflichtung der Leistungsgemeinschaft gegenüber bewußt sind. Seines Lebens froh kann darin nur werden, wer das Seine nach bestem Können, Wissen und Gewissen dreingibt. Jede Arbeit ist ihres Lohnes wert. Das ist richtig. Doch erst wenn auch jeder Lohn seiner Leistung wert ist, stimmt die Richtung vollständig, erst dann wird das Risiko gerechtfertigt sein. Der Wachoffizier

Für die Zeit vom 1. Februar 1964 bis 31. Dezember 1964 werden die Heuern und sonstigen Bezüge aufgrund des Heuertarifvertrages um 5 % erhöht.
Für die Zeit ab 1. Januar 1965 tritt eine weitere Erhöhung der dann bestehenden Heuern und sonstigen Bezüge um 5 % ein.

Am Peilkompaß

Der siebente Tarif

POLITIK UNTER DER LUPE

Der Weltfriede ist in einer wissenschaftlich technischen Welt notwendig; der Weltfriede ist nicht das goldene Zeitalter und stellt neue große Aufgaben: der Weltfriede fordert von allen eine große moralische Anstrengung. Das sind die berühmten Thesen von Prof. Weizsäcker.

Zwei Zerstörer und zwei Beiboote

Alle zeitgerechte Weltpolitik ist heute Friedenspolitik. Alle Friedenspolitik hat zum Ziel, der atomaren Bedrohung Herr zu werden. Und die herrschende Weltmeinung über diese Bedrohung in aller Welt ist, daß sie den ganzen Planeten, den wir bevölkern, bedroht.

Heiß

Im ersten Weltkrieg ging es um die Niederringung eines zu spät und mit falschen Mitteln zur Weltmacht und zur Weltgeltung strebenden Volkes. Das gelang. Doch der Frieden, den die Sieger den Besiegten diktierten, enthielt bereits den Keim zum zweiten Weltkrieg. Wieder ging es um das gleiche Ziele, wieder aus der gleichen Ursache.

Hatte der erste Weltkrieg die großen Machtgruppierungen im wesentlichen unverändert gelassen, so hinterließ der zweite ein völlig neues politisches Weltbild. Der Siegerpakt war zerfallen. Zwei Teile wuchsen zu Giganten der Waffen, deren Vernichtungskraft den Krieg beendet hatte. Beide hatten sie dieselbe Waffe, sie allein besaßen zunächst das Monopol darauf. Beide liefen keuchend Brust an Brust Amok um die Vervollkommnung und Vervielfältigung dieser Vernichtungskraft. Beide in dem Bestreben, den nächsten heißen Krieg zu gewinnen. Gleichzeitig rannten sie im kalten und ideologischen Krieg wütend gegeneinander an.

Kalt

In diesem kalten Krieg ging es um die Siegesbeute Deutschland. Man rang darüber hinaus erbittert darum, einen möglichst großen Teil der Welt unter seine Einflußsphäre zu bekommen. Ausgetragen wurde dieser Kampf mit Nadelstichen, Vetos, Salamitaktik, Spionage und Gegenspionage einerseits und auf dem diplomatischen Parkett sowie am grünen Tisch internationaler Konferenzen andererseits.

So rücksichtslos und schonungslos die Propagandaschlachten entbrannten, so steril und beiderseits ängstlich lokalisiert blieben die Schlachten, in denen rote und westliche Waffen heiß und scharf aufeinander schossen.

Den ersten Weltkrieg hatte der eine einzige Schuß von Serajewo ausgelöst. Für einen dritten waren weder Schüsse noch Schlachten örtlich begrenzter Kriege (Korea, Vietnam, Indien) ein Anlaß. Weder durch den Ungarnaufstand noch durch die Suezkrise ließen sich die beiden Atomgiganten in ihrem Amoklauf stören. Wettrüsten — ja, die Rüstung anwenden — nein. Sie glichen zwei Schwimmern auf dem Meer der Angst und der Ausweglosigkeit.

Ohnmächtige Macht

Als sie merkten, daß sie die Kräfte verließen, stiegen sie auf Zerstörer. Der eine hieß NATO, der andere Warschauer Pakt. Möglichst starke, möglichst große, möglichst konzentrierte Wirtschaftsmacht brauchten beide als Treibstoff. Jahr um Jahr dampften sie mit voller Kraft nebeneinander her. Sie rammten sich, aber nur mit starken Fendern zur Absicherung. Sie beschossen sich, aber nur mit Platzpatronen.

Doch mit den Waffen, bestimmt zur Vernichtung des Gegners, war etwas Seltsames geschehen, etwas, was noch niemals in der Weltgeschichte mit Waffen geschehen war: Sie verwandelten sich unter ihren Händen zu Ketten, die sie, Bord an Bord, fest zu einer Art Doppelrumpffahrzeug verbanden. Jedes Glied dieser Kette war aus Atombomben gefertigt.

Deshalb waren ernstliche Kollisionskurse unmöglich gewesen, in Deutschland, Korea, im Suezkanal, auf Cypern, überall.

Aber ganz klar erkannten sie die Kettennatur ihrer Waffen, und gleichzeitig die Atomwaffennatur ihrer Verkettung erst, als sie auf die Steilküste Kubas zusteuerten. Seit Kuba wußten sie ganz genau, daß es mit dieser Verkettung nicht nur sinnlos sondern tödlich war, auch nur ein einziges Manöver selbständig zu fahren, weder was den Kurs anbetraf, noch die Geschwindigkeit. So setzten sie gemeinsam einen neuen Kurs ab, der hieß Entspannung.

Zünglein an der Waage

Vollbeschäftigt mit dieser komplizierten, gefährlichen Navigation, für die es kein Beispiel gab, auf der Suche nach dem Nothafen namens Abrüstung, konnten sie es nicht verhindern, daß sich von jedem Zerstörer ein Beiboot abgesetzt hatte. Das eine war klein aber prächtig, das andere groß aber gewissermaßen noch in Ausrüstung und so gut wie unbewaffnet: Frankreich und Rotchina.

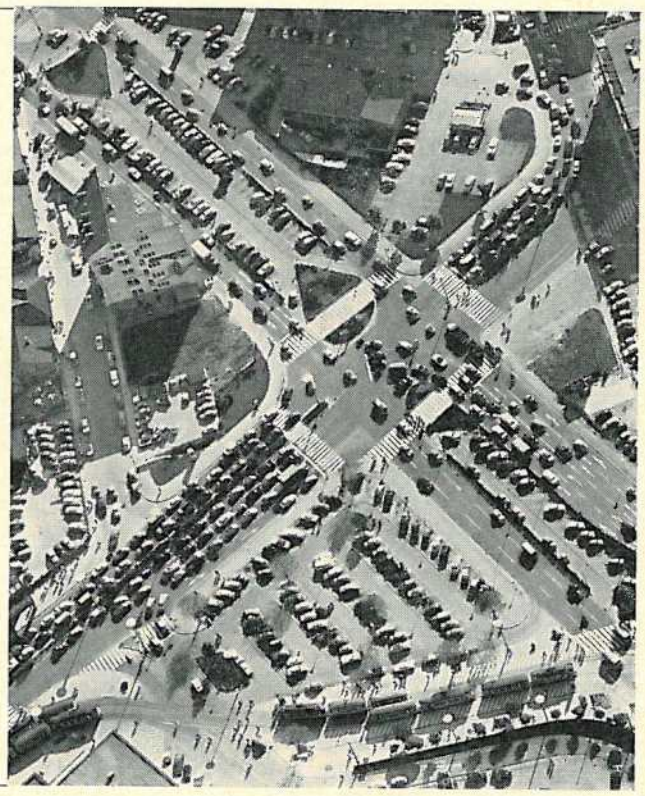
Wie zwei fliegende Holländer kreuzen sie überall die Kurse der beiden großen, aneinandergeketteten Zerstörer. In Süd-Ostasien, in Afrika, in Südamerika. Gemeinsame Schwäche gibt ihnen die gefährliche Illusion der Stärke. Gemeinsames Nachhol- und Zurückgewinnungsstreben für Weltmacht ist ihre Fehlweisung. Doch sie verwirren die Satellitenbesatzung des einen Zerstörers genauso wie die Bündispartner des anderen. Sie wollen in Selbstüberschätzung als dritte Kraft das Zünglein an der Weltwaage sein. Sie benehmen sich wie Jugendliche, die jede, auch die bitterste Erfahrung, selber machen wollen ehe sie reif und weise werden.

Kuba hat für sie nicht stattgefunden, aber in Washington und Moskau hat Kuba stattgefunden. Atomwaffen sind für de Gaulle-Frankreich und Rotchina immer noch die Garanten für den Erfolg nationaler Politik. Sie wissen noch nicht, daß diese Waffen den Weltfrieden erzwingen. Aber sie haben auch die entsetzliche Erstarrung der ideologischen Fronten durchbrochen. Alles ist in Aufruhr, am meisten Afrika, alles ist in Bewegung, am meisten die UNO. Frankreich und Rotchina demonstrieren so, daß der Weltfrieden alles andere als das goldene Zeitalter ist, sie demonstrieren Weizsäcker: der Weltfrieden erfordert von allen eine große moralische Anstrengung — seit diesem Januar 1964 auch die Anstrengung, die vereinigten Alleingänger aus ihrer anachronistisch nationalen Autosuggestion zu befreien. -hs.-

Unser schönes Deutschland

So geordnet wie diese Kreuzung in der Stuttgarter City müßte die Politik sein

Freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg, Nr. II/1829 — Luftbild: Albrecht Brugger, Stg.



Was kostet ein Arbeitsplatz

Bessere Maschinen — bessere Ergebnisse

Der technische Fortschritt und der gesteigerte Wettbewerb in der gesamten Wirtschaft zwingen alle Unternehmen dazu, heute ein wesentlich höheres Kapital für die Erfordernisse ihres Produktionsprozesses einzusetzen als je zuvor. Will sich eine Unternehmung auf dem Markt behaupten, muß sie bestrebt sein, die von ihr angebotenen Güter so kostengünstig wie möglich zu produzieren. Das Unternehmen selbst muß also stets den neuesten Stand der Technik kennen, neue technische Verfahren suchen und den Betrieb stets mit den modernsten Produktionseinrichtungen ausrüsten.

Die in der deutschen Industrie verwandten Produktionsanlagen haben heute eine wesentlich höhere Produktivität als die Maschinen, die beispielsweise in der Vorkriegszeit benutzt wurden. Die Verbesserung der Produktivität hat daher zu einer erheblichen Steigerung der Leistungsfähigkeit und des Arbeitsergebnisses des einzelnen Beschäftigten geführt. So ist beispielsweise das Produktionsergebnis je Arbeiterstunde, das üblicherweise in einer Meßziffer ausgedrückt wird, in der gesamten deutschen Industrie von 158 im Jahre 1958 auf 208 im Jahre 1962 gestiegen. Der Gesamtanstieg beträgt also 50 Punkte.

30 000 DM pro Arbeitsplatz

Mit der steigenden Kapitalintensität unserer Wirtschaft war es zwangsläufig verbunden, daß sich die Kosten, die für die Einrichtung eines einzelnen Arbeitsplatzes aufgewendet werden müssen, in einem ständigen Anstieg befinden. Die Arbeitsplätze werden immer teurer. Kürzliche Berechnungen des Deutschen Industrieinstituts, auf denen die folgenden Angaben basieren, haben ergeben, daß gegenwärtig im Durchschnitt aller deutschen Industriezweige ein Kapitaleinsatz von etwa DM 30 000,— erforderlich ist, um einen Arbeitsplatz den Erfordernissen entsprechend auszurüsten. Diese Durchschnittsziffer hat allerdings nur eine beschränkte Aussagekraft. Bei ihrer Berechnung sind nämlich die besonders kostenintensiven und die weniger teuren Arbeitsplätze gleichrangig berücksichtigt. Daher gibt sie nicht zu erkennen, daß in dieser Hinsicht zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen ganz erhebliche Unterschiede bestehen.

300 000 DM pro Arbeitsplatz

Auf dem Sektor der internen Bürotätigkeit ist der für einen einzigen Arbeitsplatz erforderliche Aufwand noch am geringsten. Die Ausstattungskosten für einen technischen Zeichner sind auf etwa DM 1800,—, die für eine Stenotypistin auf etwa DM 2100,— zu veranschlagen. Für einen Maschinenbuchhalter dagegen müssen bereits DM 14 000,— aufgewendet werden, ehe dieser seine Tätigkeit beginnen kann. Diese Aufwendungen sind um so größer, je höher der Grad der Kapitalintensität des jeweiligen Wirtschaftszweiges ist. Die Mechanisierung des Steinkohlenbergbaus, die in den letzten drei Jahren eine jährliche Investition von 1 Mrd. DM erforderte, hat sich dahingehend ausgewirkt, daß die Kosten für einen Arbeitsplatz in diesem Industriezweig heute doppelt so hoch sind wie 1950. Der Kapitaleinsatz pro Arbeitsplatz beläuft sich gegenwärtig im Bergbau auf fast DM 32 000,—.

Heute würde er Europa sagen

„Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde. Unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun. Vor allem aber sei es eins in Liebe zueinander.
Es sei eins, daß der deutsche Thaler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Wert habe, eins, daß mein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungeöffnet passieren könne.
Es sei eins, daß der städtische Reisepaß eines weimarischen Bürgers von Grenzbeamten eines großen Nachbarstaates nicht für unzulänglicher gehalten werde als der Paß eines Ausländers.
Es sei von In- und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede mehr.
Deutschland sei ferner eins in Maß und Gewicht, in Handel und Wandel und ähnlichen Dingen, die ich nicht alle nennen kann und mag.“

23. Oktober 1828, Johann Wolfgang von Goethe im Gespräch mit Eckermann

---

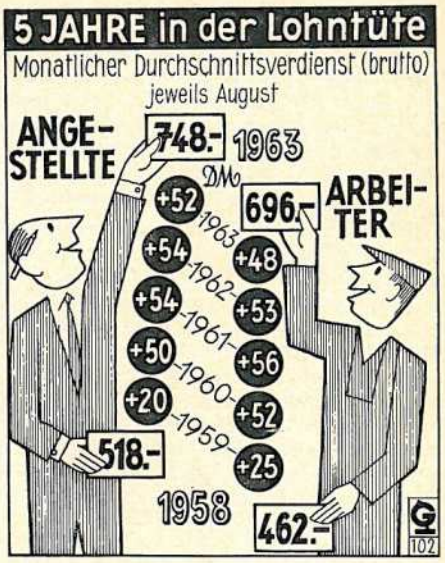
Ein ähnlicher Anstieg dieser Kosten ist im Fahrzeugbau zu verzeichnen. So muß die Automobilindustrie mit einer Investition von DM 15—50 000,— für einen einzigen Arbeitsplatz rechnen. In der Erdölgewinnung ist sogar ein Kapitaleinsatz von rund DM 160 000,— erforderlich, um einen Arbeitsplatz für einen Beschäftigten zu schaffen. Eine ähnliche Höhe besitzen diese Aufwendungen in der Spinnereiindustrie,, wo sie auf ungefähr DM 200 000,— geschätzt werden, und in der Stahlindustrie, bei der der Kapitalaufwand sogar auf bis zu DM 300 000,— zu veranschlagen ist.

450 000 DM pro Arbeitsplatz auf modernen Bulkcarriern

Zu ähnlichen Größenverhältnissen gelangt man, wenn man den Versuch unternimmt, derartige Berechnungen auch im Bereich der Seeschiffahrt anzustellen. Die Seeschiffahrt gehört bekanntlich zu den kapitalintensivsten Wirtschaftszweigen, die es gibt. Hier belaufen sich die Kosten für einen Arbeitsplatz beispielsweise für ein in der Linienfahrt eingesetztes Schiff mit einer Größe von 7000 tdw, einer Besatzung von 35 Mann und Anschaffungskosten von 8 Mill. DM auf DM 230 000,—. Bei einem ebenfalls in der Linienfahrt beschäftigten Schiff von 12 000 tdw und einer Besatzungsstärke von 40 Mann sowie einem Neubaupreis von 14 Mill. DM steigen diese Kosten bereits auf DM 350 000,— an. Es ist klar, daß die heute in der Massengutfahrt eingesetzten Bulkcarrier, die modernen Schiffe der Linienfahrt und die Spezialschiffe hinsichtlich dieser Kosten noch wesentlich höher liegen. Nimmt man an, daß sich die Neubaukosten für einen modernen Bulkcarrier von ca. 35 000 tdw, der mit 45 Mann besetzt ist, auf 20 Mill. DM belaufen, so ergibt sich ein Kapitaleinsatz pro Arbeitsplatz von rund DM 450 000,—.

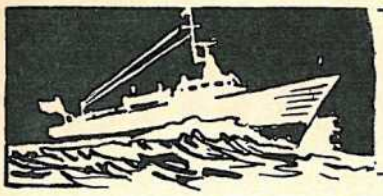
Arbeitsplätze werden noch teurer

Es ist zuzugeben, daß ein Vergleich dieser Aufwendungen in den einzelnen Wirtschaftszweigen einer Reihe von grundlegenden Problemen begegnet. Dennoch erfordern die Ergebnisse dieses Vergleichs eine erhebliche Aufmerksamkeit aller. Dieser Vergleich gibt uns nämlich eine Vorstellung davon, welche Werte den am volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß Beteiligten in die Hand gegeben und anvertraut worden sind. Er weist damit gleichzeitig auf die große Verantwortung und Verpflichtung hin, der sich heute jeder, der am Wirtschaftsprozeß teilnimmt, bewußt sein muß. Dieses Bewußtsein sollte um so ausgeprägter sein als für die Zukunft damit zu rechnen ist, daß die erforderliche Steigerung der Produktivität einen noch stärkeren Kapitaleinsatz der Unternehmungen nach sich ziehen wird. Die USA haben auf diesem Gebiet bereits einen weiten Vorsprung. Auch bei uns werden der verschärfte Wettbewerb und der technische Fortschritt eine ähnliche Entwicklung nach sich ziehen.



Löhne nähern sich Gehältern

Jedes Jahr 50 Mark Zulage zum Monatsverdienst, das ist fast schon „Satz“ für den deutschen Normalverdiener — zumindest seit 1960. Arbeitern geht es da nicht schlechter als Angestellten. Zwar blieb die durchschnittliche Zulage der Arbeiter in den letzten beiden Jahren geringfügig hinter jener der Angestellten zurück. Aber dafür hatten die Arbeiter in den vorangegangenen Jahren deutlich vorn gelegen. Insgesamt hat sich der Abstand innerhalb von fünf Jahren von elf auf sieben Prozent verringert.



Flottenumschau

Ausbildung

Das Segelschulschiff „Gorch Fock" wurde im Februar d. J. bei den Kieler Howaldtswerken gründlich überholt und eingedockt. Die Bark soll an der internationalen Regatta der letzten Segler von Lissabon nach den Bermuda teilnehmen und zur Weltausstellung 1964 im Sommer nach New York segeln. Das 1958 gebaute Schiff, das seit einiger Zeit von Kapitän zur See Hans Engel geführt wird, hat sich gut bewährt. Ende Januar wurde bei Blohm & Voss der Tender „Isar" in Dienst gestellt. Das 100 m lange Fahrzeug soll in Zukunft ein Geschwader schneller Minensuchboote betreuen und als Wohn- und Mutterschiff dienen. Die Tender haben eine Geschwindigkeit von 20 Knoten, ihre Stammbesatzung umfaßt 100 bis 110 Köpfe.

Der Tender „Weser" wurde jedoch vorerst als Schulschiff eingesetzt. Ende Januar war er im Roten Meer. Das neue große Schulschiff der Bundesmarine, die „Deutschland", ist zunächst noch ohne Kadetten auf eine größere Reise gegangen und wird voraussichtlich Häfen in Westafrika anlaufen. Anfang Februar verließen die beiden durch ihre langen Ausbildungsreisen bekannten Schulfregatten „Hipper" und „Graf Spee" mit 130 Kadetten an Bord den Heimathafen. Sie gehen nach Südostasien.

Neubauten

Nachdem die Krögerwerft in Rendsburg acht Küstenwachboote vom Typ „Ariadne" (38 m Länge, 210 ts Wasserverdrängung) gebaut hat, wurden jetzt 10 weitere KW-Boote dieses Typs bei der Werft bestellt. Die mit Dieselmotoren von zusammen 2000 PS ausgestatteten Zweischraubenfahrzeuge laufen 14 Knoten. Sie eignen sich auch zum Minenräumen auf flachem Wasser.

Für die Marineflieger ist jetzt der Bau von zwei Flugsicherungsschiffen geplant, von denen ein Fahrzeug wahrscheinlich in diesem Jahr in Auftrag gegeben wird. Diese Schiffe sollen voraussichtlich dem Typ A der Torpedofangboote angeglichen werden, d. h. es werden dann rund 70 m lange Fahrzeuge, die etwa 23 Knoten laufen können. Bei den Marinefliegern wurden einige Seahawk-Flugzeuge durch den Typ F-104-G Super Starfighter ersetzt. Diese modernen Flugzeuge haben eine Geschwindigkeit von Mach 2,4 und können eine Höhe von 25 000 m erreichen. Die Ujagd-Flugzeuge vom älteren Typ Gannet sollen durch das schnellere Flugzeug Atlantic ersetzt werden.

Modernisierung

Die schnelle Entwicklung der Waffentechnik stellt auch die Bundesmarine vor die Frage der Aufstellung von Modernisierungsplänen. Da in vielen Flotten die Zerstörer und Fregatten statt der herkömmlichen Rohrwaffen jetzt Flugabwehrraketen tragen und einige Marinen bereits Schnellboote mit Raketen ausgerüstet haben, müssen auch für die Bundesmarine Überlegungen zur modernen Bewaffnung einzelner Schiffstypen angestellt werden.

Fremde Marinen

Dänemark hat die Lizenz zum Bau von Ubooten nach dem Muster U 1 der Bundesmarine erhalten. Es sollen zunächst auf dänischen Marinewerften zwei Uboote der 430-ts-Klasse (42 m Länge) hergestellt werden. Norwegen läßt den gleichen Typ in Emden bauen.

Das Luftkissenboot oder Hovercraft, ein Amphibienfahrzeug, das sich völlig aus dem Wasser heraushebt und auch über ebenem Land weiterfahren kann, findet weiterhin in vielen Marinen Interesse. Für militärische Verwendung müßten diese Fahrzeuge aber einige Tonnen Nutzlast mitführen können. Ein britisches Hovercraft, wie ein Schiff gebaut, wird von der Marine geprüft. Das Fahrzeug soll etwa 150 Mann befördern können. Die schwedische Marine erprobt ebenfalls ein Luftkissenfahrzeug, das eine Geschwindigkeit von 75 km/h hat und bereits auf einer Eisfläche gestartet ist.

In den USA lief im November das 25. Atom-Uboot vom Stapel und wurde auf den Namen „Ulysses S Grant" getauft. Es wird mit Polaris-A3-Raketen ausgerüstet. Ende Dezember 1963 wurde das 7500 ts große Atom-Uboot „Woodrow Wilson" in die US-Flotte eingereiht. Die französische Marine baut jetzt ihr erstes atomangetriebenes Uboot, das aber wohl mehr oder weniger als ein Versuchsboot angesehen werden muß. Das Schiff wird erst in einigen Jahren in Dienst kommen und soll weittragende Raketen erhalten. Bis etwa 1970 sollen drei solche Fahrzeuge in die französische Marine eingegliedert werden. Insgesamt sind fünf Atom-Uboote mit Raketenbewaffnung geplant. Damit wird für die nächsten acht bis zehn Jahre ein erheblicher Teil der Geldmittel für diesen Schiffstyp bereitgestellt werden müssen. Die französische Flotte soll aber auch in vielen anderen Schiffstypen modernisiert werden.

— R —

Unbrennbare Rettungsboote

Erstmalig soll ein russischer Tanker mit Rettungsbooten ausgerüstet werden, die es der Besatzung ermöglichen, sich vom brennenden Schiff zu retten, auch wenn die Umgebung durch ausgelaufenes Öl in Flammen steht. Ein starker Motor gibt diesen Booten eine hohe Geschwindigkeit, so daß sie sich schnellstens aus dem Gefahrenbereich entfernen können. Innen sind die Boote mit einer Asbestschicht ausgekleidet, und die gesamte Außenhaut kann mittels einer mechanischen Pumpe berieselt werden. Bei der Erprobung in einem Becken mit 3000 Liter brennenden Petroleums überschritt die Innentemperatur nach 2 Minuten nicht 30° C! Zwei Minuten aber genügen schon, um mit Hilfe der starken Maschine ca $1^1/_2$ sm zurückzulegen. Ein Flammenmeer von 27 000 Liter Dieselöl überstand unversehrt eine ähnliche englische Rettungsbootkonstruktion.

Wieder 6000 Grauwale

dürfte es nach den 25 Jahren Fangverbot geben, wie die Zeitschrift „Neptun" berichtet. Ihr Bestand war bis auf 200 Exemplare herabgesunken.

Mit 40 kn über den Sund

Auf der Strecke Malmö—Kopenhagen wurde ein Fährverkehr mit zwei Tragflügelbooten eingerichtet. Diese beiden Schiffe verkehren stündlich in beiden Richtungen zwischen 7 und 19 Uhr und benötigen für die Überfahrt 35 Minuten, während die bisherigen Fähren 2 Stunden auf dieser Strecke unterwegs sind.

Beide Öresundboote sind mit 12-Zyl.-Maybach-Mercedes-Benz-Dieselmotoren mit Turboaufladung ausgerüstet, die 1350 PS entwickeln und dem Fahrzeug 40 kn Geschwindigkeit verleihen. Die aus Spezialstahl hergestellten Fahrzeuge wiegen je ca. 5,5 t und erheben sich bereits nach rd. 20 Sekunden bei 16 kn Geschwindigkeit aus dem Wasser. Sobald der ganze Bootskörper über der Wasseroberfläche liegt, ist dann die volle Geschwindigkeit erreicht. Je Fahrt können etwa 70 Fahrgäste befördert werden.

Unterwasser-Peilbojen

die mit einem echolotartigen Gerät auf eine Entfernung von ca. 20 sm gepeilt werden können, sollen dieses Jahr in amerikanischen Ostküstengewässern als neueste Navigationshilfe durch Froschmänner auf Unterwasserposition (60 m Tiefe) gebracht werden. Die Schallenergie soll in einem Miniaturdampfkessel, einem Würfel von 30 cm Kantenlänge, durch das radioaktive Element Strontium 90 erzeugt werden.

„Italia" wird schwimmendes Hotel

Wie eine amerikanische Schiffahrtsgesellschaft in New York mitteilte, wird das 16 777 BRT große Passagierschiff „Italia" in Freeport auf den Bahama-Inseln in den nächsten Jahren als schwimmendes Hotel dienen. Das Schiff wurde von den Home Lines für ca. $ 1,25 Mill. verkauft und soll in ein Hotelschiff mit 500 Räumen und Einrichtungen für 1400 Gäste umgebaut werden.

Vier Wochen Gefängnis wegen Desertion

erhielt ein Fischdampfermatrose, der in dem schottischen Hafen North Shield heimlich von Bord gegangen war. Er mußte von der Polizei gesucht und gewaltsam auf sein Schiff zurückgebracht werden. Der Matrose hatte gegen § 114 des Seemannsgesetzes verstoßen.

In jeder Hand einen Koffer voll Geld

hatte, so vermutet die Londoner Polizei, einer der Chefs der Millionen-Postraub-Bande, als er in der Themse-Mündung kurz vor dem geheimnisvollen Untergang der Jacht „Christine" ausstieg. Wo der Räuber mit dem Geld geblieben ist, weiß jedoch noch niemand. Nur das Wrack der „Christine" fanden Marinetaucher.

Höllenmaschine an Bord?

Ende letzten Jahres blieb der spanische Frachter „Castello Montjuich" auf der Reise von Boston nach Bilbao überfällig. Mit Mann und Maus, ohne Funkspruch, ohne jede Spur. Der Bostoner Hafenkapitän, der die Verschiffungserlaubnis für die Getreideladung ausgestellt hatte, hat Selbstmord begangen. Hat er eine gefälschte Erlaubnis ausgestellt? Die Untersuchungen sind im Gange.

Wer so verdient ...

Durch seinen Kinderreichtum verdient ein türkischer Gastarbeiter bei der Bundesbahn, wie „Die Zeit" kürzlich berichtete, mehr als ein Bundesbahnrat. Seine drei Frauen gebaren ihm, der sich zur Lehre Mohammeds bekennt, 23 Kinder; für 18 bekommt er Kindergeld.

Die Freiheit hieß für mich New York

GREENHORN ANNO DAZUMAL

Anno dazumal gingen wir jungen Hamburger, wenn das Fernweh uns packte, nach „drüben" oder nach „draußen". Drüben war Amerika, draußen der Osten, besonders der Ferne Osten. Mich trieb's nach drüben, „Gods own country" wollte ich erobern und landete so eines guten Morgens im Jahre 1885 nach 16tägiger Reise mit der „Rhaetia" in Hoboken.

Eine Spielart der unbegrenzten Möglichkeiten dieses Landes sollte ich schon bei der Zollabfertigung kennenlernen. Hierbei warf der Inspektor einen forschenden Blick auf mich, einen oberflächlichen auf den Inhalt meines geöffneten Koffers, hob einige Kleidungsstücke auf und entdeckte natürlich sofort eine Kiste Zirgarren. „Zigarren haben Sie?", fragte er stirnrunzelnd. Eingeschüchtert nickte ich nur. „Sind sie denn gut?" war die nächste Frage. Schon wieder kecker, erwiderte ich: „Sie können's ja mal versuchen!" Das hätte ich nicht tun dürfen; denn zu meinem Schrecken griff er in die Kiste hinein, nahm den größten Teil des Inhalts heraus, steckte ihn in die Tasche, schlug den Deckel des Koffers zu, kreidete sein Visum drauf und entließ mich in die Freiheit mit einem: „Alright, son"

Erster Eindruck Hölle

Die Freiheit hieß für mich New York: New York, das Babel und das Tor zur Neuen Welt, Manhattan mit Fifth Avenue, dem Sitz der Millionäre, dem Broadway und der Wall Street, dem Nabel und dem Herz dieser einzigartigen Stadt: Davon hatte ich natürlich schon gehört. Was war jedoch die Wirklichkeit? Betäubend, unbeschreiblich! Der Broadway schien mir die Hölle auf Erden! Wie ein reißender Fluß durchwälzte der Verkehr diese Straße, die Lastwagenfahrer fluchten, die nach beiden Richtungen unübersehbaren Ketten der Straßenbahnen ließen pausenlos ihr Warnsignal ertönen, schwarze, weiße braune, gelbe Menschen stießen und schubsten sich und wollten anscheinend alle noch die letzte Bahn erreichen. Welch' unerträglicher Lärm, welch' wahnsinniges Getriebe für einen armen kleinen Europäer! Kurzum: ein Vorgeschmack auf die Hölle!

Mein erster Job

Ich hatte an den Inhaber eines größeren Blumengeschäfts an der Bowery, einer Straße, die nicht gerade den allerbesten Ruf genoß, ein Empfehlungsschreiben mit. Ein an einer Ecke stehender Policeman, den ich in meinem besten Schulenglisch nach dem Weg fragte, sah mich an, lächelte und sagte: „Wo wilscht denn hin?" Zeigte dann auf eine in der Nähe haltende Straßenbahn. „Da muscht du die gelbe car nehme, wenn du hurry up machst, kannst du es noch catche!"

Ich machte hurry up und catschte die Bahn, die mich auch ans Ziel brachte. Dort empfing man mich recht freundlich und bot mir sieben Dollars die Woche, das war nicht viel; ich nahm aber an, um erst einmal Fuß zu fassen. Allerdings hieß es jetzt scharf rechnen.

Wie ich satt wurde

In den Bierwirtschaften in der Nähe der 2nd Avenue gab es mittags einen sogenannten „free lunch". Das nahm ich wahr. Man kaufte sich dort an der einen Seite des Saloons ein Glas Bier für 5 cents — man erhielt je nach Wunsch ein kleines, ein mittleres oder großes Glas dafür —, ging dann mit diesem auf die gegenüberliegende Seite des Raums und forderte von dem Lunchman das, worauf man Appetit hatte. Der Mann legte dann Brot, Butter, Käse, Wurst, Rauchfleisch oder was man sonst gewählt hatte, auf einen Teller. Im Stehen wurde dann alles verzehrt. Da ich jung und ewig hungrig war, nutzte ich diese Gelegenheit aus und trank und aß nach Herzenslust. Während einer Woche besuchte ich mittags immer denselben Saloon. Dann kam das dicke Ende in Gestalt des dicken Wirtes. Dieser nette Mann winkte mich zu sich und sagte in einem Mischmasch von Schwäbisch und Englisch:

„Say, young fellow, kalkuliere, Sie sind noch nicht lange in der country, gelle?" Ich gab ihm recht, bemerkte aber, mein Bier immer richtig bezahlt zu haben. „Yes, yes, das ischt allright. Ich habe Ihne schon ein ganz Woch gewatched, Ihne schmeckts wohl bei mir, net wohr?" Freudestrahlend versicherte ich, daß dieses genau zuträfe. „Yes, das hab ich genoticed", antwortete er, „wenn ich auch proud bin, daß Sie mich patronize tun, so hätte ich doch no objection, wenn Sie nächste Woche mal meinen Nachbarn drüben ein trial geben würden, der soll auch ein first class free lunch serviere, sagt man mir. Wenn Sie dort nicht satisfied sind, können Sie's in 'ner Woch oder zwei mal wieder bei mir versuche." Das war ein ziemlich deutlicher Wink, ich lächelte verlegen und verdrückte mich. Jetzt hielt ich es für ratsam, ein Lokal nicht zu lange zu patronize, sondern meine nicht so sehr geschätzte Kundschaft abwechselnd und verschiedenen Wirten zuzuwenden. Das war nicht schwierig, da es in der Gegend zahllose Saloons gab.

Die Heilsarmee und das schlafende Mädchen

Abends ging ich entweder in eine billige Musichall, wo kein Eintrittsgeld erhoben wurde, und wo man bei einem Glas Bier ziemlich lange sitzen konnte, ohne dumm aufzufallen, oder ich besuchte Heilsarmee-Versammlungen, wo man sich, wenn die Sammelbüchse herumgereicht wurde, mit 5 cents seine Aufenthaltsberechtigung erkaufen konnte. Diese Versammlungen besuchte ich hauptsächlich, um mein Englisch zu verbessern. Denn dort sprachen geschulte Redner ein gutes, gemeinverständliches Englisch. Gewohnheitsmäßige Radaubrüder wurden von handfesten Christian Soldiers ohne viel Aufhebens hinaus befördert. Bekehrte dagegen wurden auf ein Podium geführt, um allen kundzutun, was für schlechte oder leichtsinnige Menschen sie bisher gewesen waren. Eines Abends betrat nun eine recht erfreuliche Gestalt diese Tribüne. Es war ein hübsches Mädchen, das am Schluß seines Bekenntnisses ausrief: „Letzte nacht schlief ich in den Armen des Teufels, aber heute nacht werde ich in Jesus Armen schlafen!" Daraufhin hörte man eine etwas rauhe, heisere Stimme aus dem Hintergrund:

„Oh, Schwester, habt Ihr schon eine feste Sache für morgen nacht?" Dieser gottlose Spötter fand sich ohne die begehrte Schwester an der frischen Luft wieder.

Give him the hook

Bisweilen besuchte ich eine Variety Show an der Bowery, wenn sich dort die Amateure tummeln durften. An diesen Tagen stand allen, die sich als Kunstjünger berufen fühlten, die Bühne zur Verfügung. Für Beifall sorgten Verwandte und Freunde. Wenn jedoch das hochwohllöbliche Publikum das Dargebotene ablehnte, ließ es das Wunderkind darüber durch mehr aufrichtige als höfliche Zurufe nicht im Zweifel. Brauchte die Menge ein Opfer, dann erscholl der Schlachtruf: „Give him the hook!" Das war das Signal: Ein langer, wie ein Krummstab geformter Stock schob sich aus den Kulissen, legte sich um den Hals des armen Schluckers, und langsam aber sicher wurde der Unglücksvogel unter Freudengeheul von der Bühne gezogen.

*

Im übrigen lebte ich mich bei meinem Arbeitgeber, dem Blumen-Höker, ziemlich rasch ein. Nur mit meinem Englisch hatte ich allerlei trouble: fortwährend wurde ich ermahnt, meinen „British Accent" zu vergessen und „United States" zu sprechen. Hätte ich darauf nur nicht gehört; denn die dabei gelernten Slangausdrücke waren nicht immer gerade salonfähig. Nachdem ich mich in diesem Laden etwa ein Jahr mit dem Seelenleben der Blumen befaßt hatte, meinte ich, es wäre an der Zeit, sich mit etwas Handfesterem zu beschäftigen. Versuchte mich also in Glas und Porzellan.

Bischöfliches Greenhorn heute

Als ein englischer Bischof nach New York kam, wurde er von einem Reporter gefragt, ob er auch Nachtlokale zu besuchen gedächte. Der Bischof, vor unbequemen Fragen gewarnt, erwiderte: „Gibt es denn Nachtlokale in New York?" — Tags darauf las er in einer großen Zeitung den Abdruck des Interviews mit der Überschrift: „Erste Frage des Bischofs: Gibt es Nachtlokale in New York."

Groß im Verzicht

In dieser für mich neuen Branche mußte ich selbstverständlich wieder von unten anfangen. Das war nicht schlimm; denn die körperliche Arbeit fiel mir nicht weiter schwer, und für meine innere Erwärmung sorgte die Tochter des Hauses, der ich anscheinend nicht ganz gleichgültig war. Vielleicht dachte ich während der Arbeit zuviel und zuoft an diese Jungfer; denn bald sollte es einen großen Knall geben. Eines guten Tages nahm sich nämlich der etwas cholerische Boss persönlich einer Kundin an, der er eine auf Lager befindliche sehr teure Punschbowle andrehen wollte. Ich bekam daher, mit vielen Ermahnungen, recht vorsichtig zu sein, den Auftrag, dieses kostbare Gefäß vom Lager zu holen. Dort nahm ich die Bowle vom Bord, machte zwei Schritte, stolperte über die Lagerkatze, ließ das traumhafte Meisterstück fallen und stand da wie ein Häufchen Unglück. Es war mir natürlich sofort klar, daß mein Brötchengeber mich jetzt ohne viel Federlesens an die Luft setzen würde, um so lieber, als er das erwärmende Spiel zwischen mir und seinem Fräulein Tochter nicht gerade gern sah. Diesem Hinausfeuern kam ich lieber zuvor, nahm daher Hut und Mantel, verzichtete auf meinen Wochenlohn sowie auf das Mädchen und verduftete. Später erfuhr ich dann auch, daß dieser hitzige Chief und tyrannische Vater mir einige recht unfreundliche Bemerkungen nachgeschleudert hätte.

*

Nach meinem heroischen Abgang und männlichen Verzicht fühlte ich mich jedoch nicht mehr gar so grün im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten. Und in der Rückschau war die Greenhornzeit trotz aller „ups and downs" für mich doch „the goot old days!" Hops

AUTOMATISIERTER SCHWERÖLMOTOR

In letzter Zeit hat sich in einigen Ländern mit eigener Schiffbauindustrie auf dem Gebiet der Automatisierung von Schiffsantriebsanlagen eine rege Entwicklungstätigkeit entfaltet. Bei den bisher bekannt gewordenen Anlagen dieser Art beschränkte man sich überwiegend auf die Fernsteuerung oder Fernüberwachung der Motoren, d. h. auf die teilweise Automatisierung, von der jedoch nur begrenzte Vorteile für die von den Reedereien angestrebte Rationalisierung des Schiffsbetriebes erwartet werden kann.

Zu einer automatisierten Schiffsantriebsanlage gehören mindestens die Fernbedienung bzw. Fernsteuerung, die Fernüberwachung, die selbsttägige Registrierung der Betriebswerte und Einrichtungen, die von sich aus regelnd in den Betriebsablauf eingreifen. Nur so ist es möglich, bei einem Höchstmaß von Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes die vorgegebenen Befehle der Kommandobrücke nach einem Programm gesteuert selbsttätig dem Motor zuzuleiten.

Die automatische Steuerungsanlage wurde von der Borsig AG., Berlin-Tegel, für den Motor B 757 S in Zusammenarbeit mit der Fa. Brown, Boveri & Cie. AG., Mannheim, und der Forschungs- und Erprobungsstelle für Schiffsbetriebstechnik, Flensburg, entwickelt und von Brown, Boveri & Cie. AG., Mannheim, gebaut. Der Motor ist für einen Kühlschiffneubau der Union-Partenreederei Scipio & Co., Bremen, bestimmt, der bei der Rickmers Werft in Bremerhaven in Auftrag gegeben ist.

Was ist automatisiert?

Der unter Beibehaltung der konventionellen Einrichtungen für die Bedienung und Überwachung des Motors neu geschaffenen elektronischen Steuerung sind folgende Funktionen zugeordnet:

- die Fernsteuerung des Motors von der Kommandobrücke aus,
- der programmierte Eingriff in den Dieselbetrieb zur Verhütung von Schäden an der Maschine bei Eintreten von Betriebsstörungen,
- die Datenerfassung zur automatischen Registrierung aller wichtigen Betriebsdaten, die bisher an den Instrumenten abgelesen und in das Maschinenjournal geschrieben werden mußten und schließlich,
- die Überwachungseinrichtung oder Störwertmeldung, die eine Vielzahl von Meßstellen zyklisch abfragt und auf Über- oder Unterschreitung der Toleranz überprüft.

Die Einstellung der Füllung bzw. Fahrstufen besorgt ein elektronisch gesteuertes Elektromotor-Getriebe.

Anpassung des Motors an die Automation

Der auf dem Prüfstand im Betrieb vorgeführte Motor ist ein aufgeladener 7-Zylinder-Zweitakt-Motor mit einer Leistung von 9800 PSe bei 135 UpM. Die Reederei beabsichtigt, diesen Motor vom Pier weg bis zum Festmachen im Zielhafen nur mit Schweröl zu fahren. Auf die bisher meist noch übliche Benutzung von Dieselöl zum Anfahren, Manövrieren bei Revierfahrten und Langsamfahrten wird bewußt verzichtet. Der Betrieb mit Dieselöl gilt bei dieser Anlage als Notbetrieb. In diesem Falle wird der Motor in der konventionellen Weise von Hand gefahren.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Automatisierung eines Schiffsantriebes ist die besondere Eignung des Motors für die automatische Betriebsweise. Hervorzuheben ist besonders der Anlaßvorgang, das Manövrieren mit dem Drehrichtungswechsel, die schwierige Prozedur des sogenannten Notmanövers von „Voll voraus" auf „Voll zurück" und nicht zuletzt auch die „Langsam"- und „Ganz-Langsam"-Fahrt mit niedrigsten Drehzahlen.

Nicht unwichtig ist auch das Bremsen des Motors. Hierzu wird lediglich der Manövrierhebel kurzzeitig in seine Anlaßstellung für die entgegengesetzte Motor-Drehrichtung und gleichzeitig das Handrad für die Brennstoffregulierung auf Anlaßfüllung gebracht. Obwohl der Motor sich in der alten Richtung noch weiterdreht, wird Anlaßluft in die Zylinder geleitet, die den Motor in entgegengesetzter Richtung drehen will. Auf diese Weise wird der Motor stark gebremst. Während dieser Zeit gelangt jedoch kein Brennstoff in die Zylinder, weil die sogenannte Wechselkupplung noch nicht ihre Stellung für die neue Drehrichtung eingenommen hat. Sobald dies erreicht ist, erfolgt automatisch die Einspritzung und der Motor springt in der neuen Drehrichtung an.

Bei der automatischen Betriebsweise eines Motors ist auch der regelmäßigen Funktion der Zylinderschmierpumpen, ihrer Überwachung und Anpassung der Fördermenge an die verschiedenen Betriebszustände Beachtung zu schenken. Über Kontaktverzögerungsschalter und Öldruckschalter erfolgt der Programmeingriff sowohl bei Störungen des Pulsatorantriebes als auch bei Ausfall eines einzigen Zylinderölers.

Da die konventionellen Bedienungsorgane am Motor erhalten bleiben, bedarf es keiner Umgewöhnung des Maschinenpersonals.

Befehlsübertragung

Für die Übertragung der vom Maschinentelegrafen gegebenen Kommandos sind am Fahrstand des Dieselmotors ein sog. Malteserkreuz-Getriebe mit angeflanschtem Elektromotor zur Bewegung des Manövrierhebels in seine Stellungen „Stopp" — „Anlassen vorwärts" — „Betrieb vorwärts" bzw. „Anlassen rückwärts" und „Betrieb rückwärts" angebaut worden, außerdem noch ein weiteres Elektromotor - Getriebe - Aggregat zum Antrieb der Welle für das Handrad zur Einstellung der Füllung oder der Fahrstufen.

- Die Motoren beider Getriebe werden elektronisch gesteuert.
- Die Getriebe können durch einfaches Betätigen eines elektrischen Schalters von den Bedienungsorganen des Dieselmotors abgekuppelt werden, so daß im Notfall sofort mit Handschaltung weitergefahren werden kann.

Die Verstellgeschwindigkeit des Getriebes für die Füllungsregulierung ist veränderlich. Sie wird elektronisch abhängig von den Betriebszuständen des Motors (kalte Maschine — warme Maschine) gesteuert und ist größer bei Drehzahlverminderung als im Falle der Drehzahlsteigerung. Innerhalb der einzelnen Fahrstufen sind Drehzahlkorrekturen mittels eines vom wachhabenden Ingenieur zu betätigenden Potentiometers möglich.

Überwachung

Zur Messung und Überwachung der Temperaturen und Drücke sind am Motor rund 80 Meßstellen angebracht worden. Dazu kommen noch 14 Durchfluß-Überwachungseinrichtungen. Die Geberwerte und Impulse dieser vielen Geräte werden in die sog. Datenerfassungsanlage und im Falle der Grenzwert-Über- oder -Unterschreitung in den Störwertmelder eingespeist oder für den programmierten Eingriff in den Motorenbetrieb herangezogen.

So wird z. B.

- nach Erreichen der für jede Fahrstufe festgelegten Abgashöchsttemperatur,
- bei Überschreitung der zulässigen Temperatur für das Zylinderkühlwasser und Kolbenkühlöl
- bei Absinken des Schmieröldrucks unter einen vorgegebenen Wert und Ansteigen der Schwerölviskosität über 3° E

die Drehzahl der Fahrstufen „Voll", „Halb" und „Langsam" automatisch auf diejenige der nächst niedrigen Fahrstufe reduziert. Gestoppt wird die Maschine, wenn der Öldruck unter 2 atü gesunken, oder an einem der 7 Zylinder die Kolbenkühlung oder Zylinderschmierung ausgefallen ist.

Das Anfahren des Motors ist nicht möglich, wenn Anlaßluftdruck, Kühlwasser-, Schmieröl- und Kraftstoffdruck sowie die Schwerölltemperatur nicht die vorgeschriebenen Werte haben. Man nennt diesen Vorgang „Betriebsklarkontrolle". Springt der Motor beim ersten Anlaßversuch nicht sofort an, wird der Anlaßvorgang nach einer Pause von 2 sec. automatisch wiederholt. Nach 3 Fehlmanövern geht die Fernsteuerung auf „Stopp". Ein Leuchtschild „Anlaßstörung — auf Handsteuerung schalten" zeigt an, was zu tun ist.

Treten Störungen am Motor auf, leuchtet ein rotes Schriftfeld auf und fordert zur sofortigen Reduzierung der Motordrehzahl auf, die automatisch erfolgt.

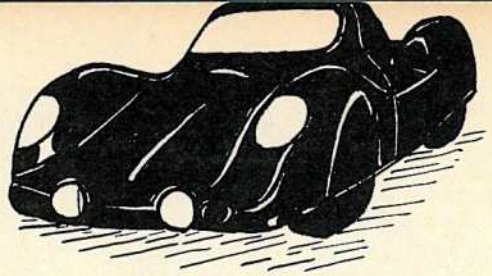
Die auf diese Weise reduzierte Drehzahl wird durch ein gelbes Leuchtfeld mit der Aufschrift „Reduzierte Drehzahl" angezeigt als Hinweis, daß diese Drehzahl bis zur Beseitigung der Störung nicht erhöht werden darf. Ein weiteres grünes Leuchtfeld meldet die Maschine „Klar zur Fernsteuerung", wenn das Maschinenpersonal die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme des Motors abgeschlossen hat und ein weißes Leuchtfeld schaltet sich ein, wenn auf „Handsteuerung" umgeschaltet worden ist. Auf diese Weise erhält das Personal auf der Kommandobrücke und an der Maschine eine zuverlässige Information über die Vorgänge am Motor.

Notmanöver

Notmanöver werden mittels eines besonderen Schalters von der Brücke aus eingeleitet. Die Betätigung dieses Schalters hebt jeden Programm-Eingriff auf, so z. B. auch den Stoppbefehl bei fehlendem Schmieröldruck.

Das „Voll voraus"- auf „Voll zurück"-Manöver erfolgt auch unabhängig davon, ob die zulässige Drehzahl durch das Korrektur-Potentiometer begrenzt wurde oder ob auf Grund einer Störung eine Drehzahlreduzierung befohlen wurde.

Landgang mit 100 Sachen



Kehrwieder-Autobericht **Heute: Blick in die Zukunft**

Macht die Gasturbine das Rennen?

Unsere Welt ändert sich ständig. Schneller als früher. Auch die Autos müssen sich ständig ändern, um mit der Entwicklung Schritt halten zu können.
Darum stellen wir Ihnen heute einen Fahrzeugtyp von morgen vor: den Gasturbinenwagen.

Noch ist keine der zahlreichen Entwicklungen, die vor allem in England und in den USA vorangetrieben werden, in Serienproduktion gegangen, so daß selbst gutverdienende „Normalverbraucher" sich auch in näherer Zukunft nur theoretisch mit ihnen beschäftigen können. Trotzdem stehen wir zweifellos an der Schwelle eines neuen Kapitels im Bau von Antriebsmaschinen für Automobile.
Gasturbine, Rotationskolben und elektrischer Antrieb — alle drei haben eine Chance, unseren heutigen Kolbenmotor zu verdrängen.

Bereits auf dem Pariser Automobilsalon im Herbst 1961 erregte der amerikanische Chrysler-Konzern mit einem Turbinenwagen Aufsehen.
Gleich darauf machte man sich bei Chrysler an die Arbeit, um die praktische Brauchbarkeit des neu entwickelten Triebwerks in einer eindrucksvollen „Show" auch in der harten Praxis öffentlich zu beweisen: Zwei normale amerikanische Serienmodelle, ein Dodge „Dart" und ein Plymouth „Fury", wurden mit einer Gasturbine vom Typ CR2A ausgerüstet und auf eine 5000 km lange Demonstrationsreise durch die USA geschickt. Während der Rundreise wurden die Turbinen mit den verschiedensten Kraftstoffen „gefüttert", so u. a. mit Benzin, mit Kraftstoff, der vorzugsweise für die Strahltriebwerke von Flugzeugen verwendet wird und schließlich mit Dieselöl.

Interessanterweise wurden die besten Fahrleistungen gerade mit Dieselöl erzielt. Sie lagen um 6 bis 8 Prozent über dem mit anderen Kraftstoffen Erreichten. Der Verbrauch des „Turbo-Dart" wurde im Mittel mit 13,8 l/100 km gemessen — ein Wert, der jedenfalls nicht schlechter ist als für den gleichen Wagen mit Kolbenmotor.

Während der Versuchsfahrt wurden auch Bergpässe überquert und die Wagen in wenigen Tagen Temperaturunterschieden zwischen — 8° und + 23°C ausgesetzt. Angeblich hat sich keinerlei Störung eingestellt. So hat diese Fahrt zwei Dinge klar gezeigt: Die Zuverlässigkeit der Gasturbine als Antriebsmittel für Automobile und ihren ausgesprochenen Vorteil, mit den verschiedenartigsten und z. T. relativ billigen Kraftstoffen betrieben werden zu können. In diesem Zusammenhang sollte nicht unerwähnt bleiben, daß Gasturbinen (nach Ansicht ihrer Schöpfer) von den zukünftigen Besitzern auch mit Whisky gespeist werden können — wenn sie nichts Besseres mit dem edlen Stoff anzufangen wissen.

Schrittmacher der Gasturbinen-Entwicklung für Automobile in Europa ist die Firma Rover in England. Deren erster Gasturbinenwagen — ein Rennmodell — erhielt seine „Feuertaufe" im Juni 1963 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Hier lief die 150 PS entwickelnde Rover-Gasturbine 24 Stunden lang mit einem Schnitt (!) von 172,8 km/h (Spitze über 200 km/h). Auch dieser Wagen läuft mit jeder Sorte Sprit. Schalten und Kuppeln ist relativ einfach, denn der Turbo-Rover hat nur einen Vorwärts-, einen Leerlauf- und einen Rückwärtsgang. Weiterer Pluspunkt: spärliche Wartung — nur alle 50 000 km (sagen die Hersteller). Die Turbine ist kompakt und nimmt nur ein Drittel des Raumes ein, den ein Kolbenmotor gleicher Leistung benötigt.

Viel mehr wird nicht „verraten", technische Einzelheiten bleiben weiterhin Betriebsgeheimnis und über Preise wird (noch) nicht gesprochen. Kein Geheimnis dagegen ist, daß vor einem richtigen „Durchbruch" auf den internationalen Automobilmarkt noch eine negative Eigenschaft der Gasturbine beseitigt werden muß: ihr lahmes Ansprechen auf den „Gashebel". — ge —

UNSER HEIM AN LAND

Häuser vom Fließband

Wer als Seemann eine Familie gründet, wird sich an Land nach Wohnung umsehen müssen. Mit der Heirat wird auch der Seemann seßhaft. Er bekommt einen „festen" Wohnsitz, wie es im Amtsdeutsch so schön heißt. Ein fester Wohnsitz, den er um so höher schätzt, je länger und je weiter er davon entfernt ist, bedeutet für ihn Angelpunkt seiner liebenden und umsorgenden Gedanken. Ein fester Wohnsitz ist die Oase seines Privatlebens in der Wasserwüste seines Berufslebens. Dazu eignet sich nun kein „Möbliertes" mehr.
Dem Elternhaus ist auch der Seemann spätestens mit der Heirat endgültig entwachsen. Frau und Kind sollen und müssen eine eigene Wohnung haben, eingerichtet mit eigenen Möbeln nach eigenem Geschmack. Das alte englische Wort „my home, my castle" trifft ganz besonders auf den deutschen Seemann und seine Familie zu. Genau wie zu Frau und Kind muß er auch zu seinem Nest, zu ihrem Dach über dem Kopf und allem was dazu gehört „Du" sagen können. Er selbst will mit dem Schutz und der Behaglichkeit seines Heimes den Seinen immer gegenwärtig sein, auch und gerade, wenn er auf See ist. Die Lieben zu Hause geborgen zu wissen, das gibt seinem beruflichen Streben auf See den rechten Sinn. Diesen Ankerplatz nach jeder Reise wieder anzusteuern, das sind die wahren Feste im Seemannsleben.
Haben wir in unserer letzten Ausgabe das liebe Geld behandelt, das zum Eigenheim aufgebracht werden muß, haben wir die Finanzierung durch Bausparkassen erläutert, so wollen wir uns heute mit dem modernsten Gegenstand aller Baufinanzierungen befassen, mit der Fertighausbauweise.
Sie soll in dieser Ausgabe ganz allgemein und grundsätzlich behandelt werden. In der Folge dann will Kehrwieder ihren Lesern einige Prototypen von Fertighäusern vorstellen, so wie sie heute in zunehmendem Maße den Wohnungsmarkt erobern.

Mit einem eigenen Heim, mit 4 Wänden als dauerhaften Besitz und sicherer Kapitalanlage schlägt man ja zwei Fliegen mit einer Klappe: Die Erfüllung des Wunsches nach eigenen vier Wänden und die Befriedigung des Bedürfnisses nach finanzieller Wertschaffung und Sicherheit. Der vorherrschende Wohnungsbautrend führt heute eindeutig zurück zur Natur. Das ehemals harmonische Ganze einer Stadt hat sich in seine beiden Bestandteile, Wohnraum und Arbeitsplatz, zergliedert. Keiner will mehr inmitten des hektisch lärmenden Getriebes eines Steinhaufens unter einer Dunstglocke leben und wohnen. Ruhe, Erholung, Entspannung, das Erlebnis der Tages- und Jahreszeiten, danach geht heute der Sinn der Wohnungssuchenden. Und erst recht ein Seemann, gewohnt an freien Rundblick bis zum Horizont, wird sich wenig für graue, triste Häuserfronten vor seinen Fenstern begeistern können. Die Städte, besonders die Großstädte, befinden sich in einer permanenten Explosion, konzentrisch weg vom Asphalt, strahlenförmig hin zu Garten, Wald und Wiese.

Eine Stadtwohnung und zusätzlich ein Bungalow im Grünen, können sich jedoch nur wenige leisten. So hat man den Bungalow vergrößert und vervollkommnet, hat ihn solide und dauerhaft gestaltet. Man stellt ihn heute, angetrieben durch die riesige Nachfrage, industriell her: das Fertighaus.

Nicht mehr Stein auf Stein wächst es aus der Landschaft. Vom Bauentschluß bis zum Einziehen soll es ja schnell gehen. Fertighäuser werden in der Fabrik in ihren Teilen vorgefertigt und am Bauplatz montiert. Die Fertighausbauelemente werden vom Werk in die Landschaft transportiert und dort hingestellt. Täglich fünf Wohnungen zu montieren sind für so eine Baufabrik heute schon eine ganz normale Leistung. Eine ganze Reihe herkömmlicher Bauvorgänge fallen fort. Die Installation z. B. liefern manche Werke gleich mit. Leitung und Anschlüsse für Wasser, Strom und Gas sind in den einzelnen Bauteilen bereits enthalten. Das Wetter beim Bau, besser gesagt, bei der Montage, bringt keine Verzögerungen mehr. Dabei sind die Angebote der Fertigbauindustrie so variabel, daß sich der Bauherr sein Haus nicht von der Stange kaufen muß, sondern trotz der industriealisierten Vorfertigung kann er es gewissermaßen nach Maß bestellen. Tempo beherrscht diese Bauweise, Handwerkskunst wird klein geschrieben, dafür industrielle Rationalität um so größer. Außer der Baugeschwindigkeit, außer allen Vorteilen der Rationalisierung im Fertighausbau, mußten die Konstrukteure den Wunsch nach Solidität, Dauerhaftigkeit und Wetterfestigkeit genauso befriedigen wie den nach Wohnkomfort und Preiswürdigkeit.
Die Fertigbauweise ist zwar aus den Kinderschuhen heraus, doch noch mitten in der Entwicklung zur Vervollkommnung und Vollreife begriffen. Das Ziel ist: Schnell gebaut, technisch komfortabel installiert, möglichst massiv, ansprechend und billig. Noch nicht alle Typen erfüllen alle diese Anforderungen zugleich. Aber weil vieles davon schon erreicht ist, wächst die Zahl der Freunde des Fertigbauwesens sehr rasch. „Kehrwieder"-Leser werden sich in den nächsten Heften selbst überzeugen können, was dran ist an diesen sehr zeitgemäßen Produkten, an diesen Häusern vom Fließband.

Wie aus grauer Vorzeit mutet diese Schute an der Galatabrücke in Istanbul an. Doch es ist ein Wasserfahrzeug aus derselben Zeit, wie der Frachtjager oben rechts. Nur in Geschwindigkeit und PS-Zahl besteht ein gewaltiger Unterschied. Die Schute hat kein PS, nur ein MS (Menschenkraft). Diese treibt die hundert Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 1 Knoten an. 13 000 PS sind es, die den Frachter mit 22 Knoten durch das Wasser rauschen lassen.

Modernes Vorschiff mit Wulstbug in seinem Element

(oben rechts)

Vorschiff auf der Werft liegend. Gerade wird der „Tropfen", der Fahrt vergrößert und Brennstoff spart, am Vorsteven montiert. Es handelt sich um das bei Blohm & Voss gebaute und im vergangenen Herbst vom Stapel gelaufene Kühlschiff „Brunshausen".

100 Jahre

Zeitschrift für deutsches Seewesen.

Im Jahre 1864 nannte sich die „Hansa" im Untertitel Zeitschrift für Deutsches Seewesen. Wenn sie heute, 100 Jahre später, Zentralorgan für Schiffahrt, Schiffbau und Hafen heißt, so drückt sich darin nur ein geringfügiger Wandel aus. Denn diese Zeitschrift ist mit der Zeit gewachsen und immer mehr mit uns Seeleuten, mit der Küste, mit unserer ganzen deutschen Seefahrt verwachsen. Das ist das Bild, das jeder hat, wenn von der „Hansa" die Rede ist.

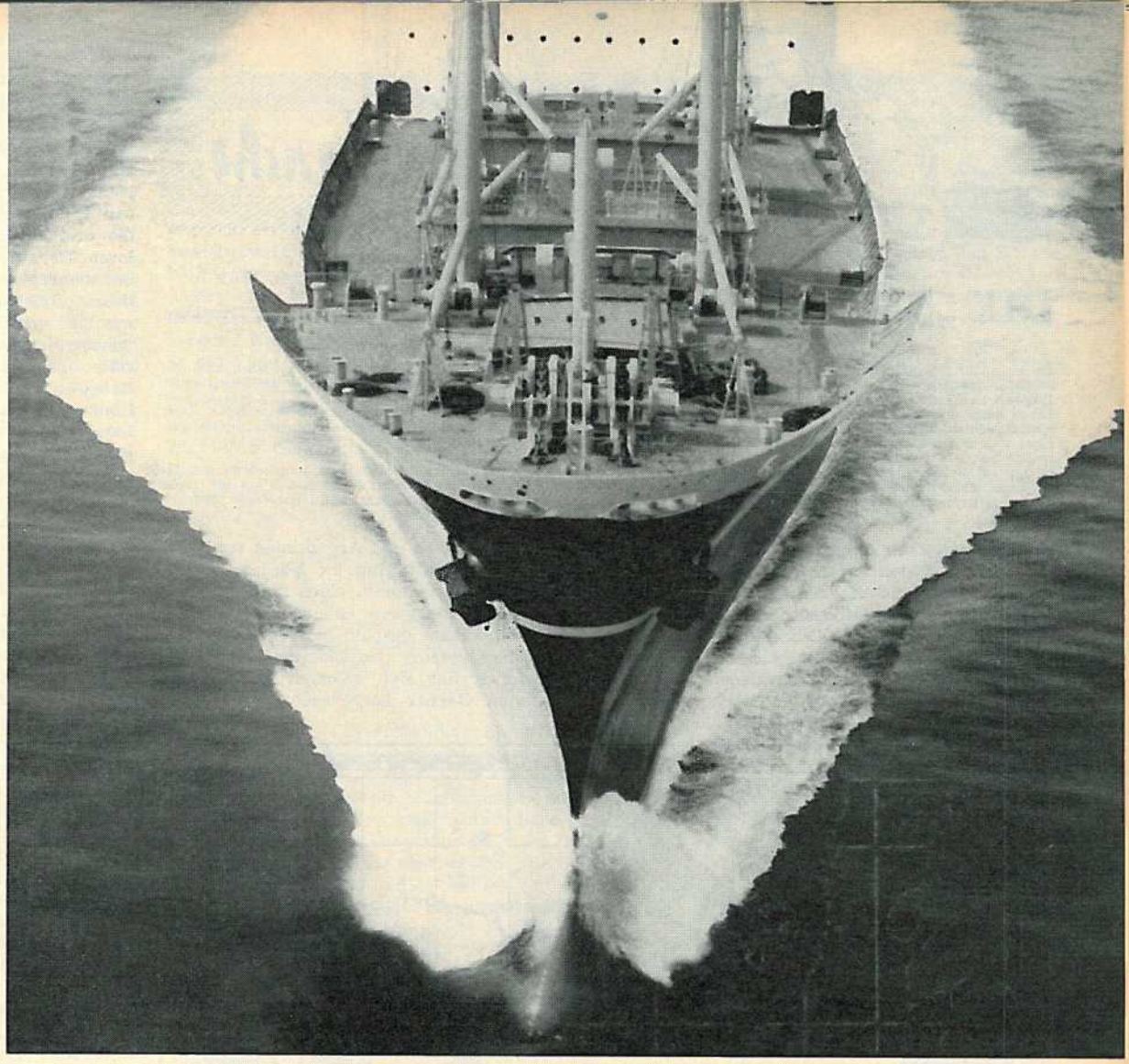
Eine Zeitschrift? Es gibt viele Zeitschriften. Es gibt sogar einen ganzen Blätterwald von Seefahrtszeitschriften. Wir haben aber keine Seefahrtszeitschrift, die das im besten Sinne des Wortes ehrwürdige Alter von hundert Jahren erreicht hat. Keine Seefahrtszeitschrift hat die sich selbst gesetzte Aufgabe so lange, so treu und so erfolgreich bewältigt. Diese Aufgabe hieß und heißt: Im Sinne der alten Hanse ein geistiges Band zwischen den einzelnen Teilen der deutschen Seeschiffahrt knüpfen und alles fördern, was zur Hebung des deutschen Seewesens beitragen kann. So hatten die ersten Herausgeber, Gründer und Verleger, die Vorsteher der 1862 gegründeten Deutschen Seemannsschule, G. Schuirmann und G. Thaulow, das Programm der „Hansa" formuliert. Nach 100 Jahren, nach zwei überwundenen Zusammenbrüchen in der deutschen Seegeschichte, ist dieses Programm aktuell wie am ersten Tag.

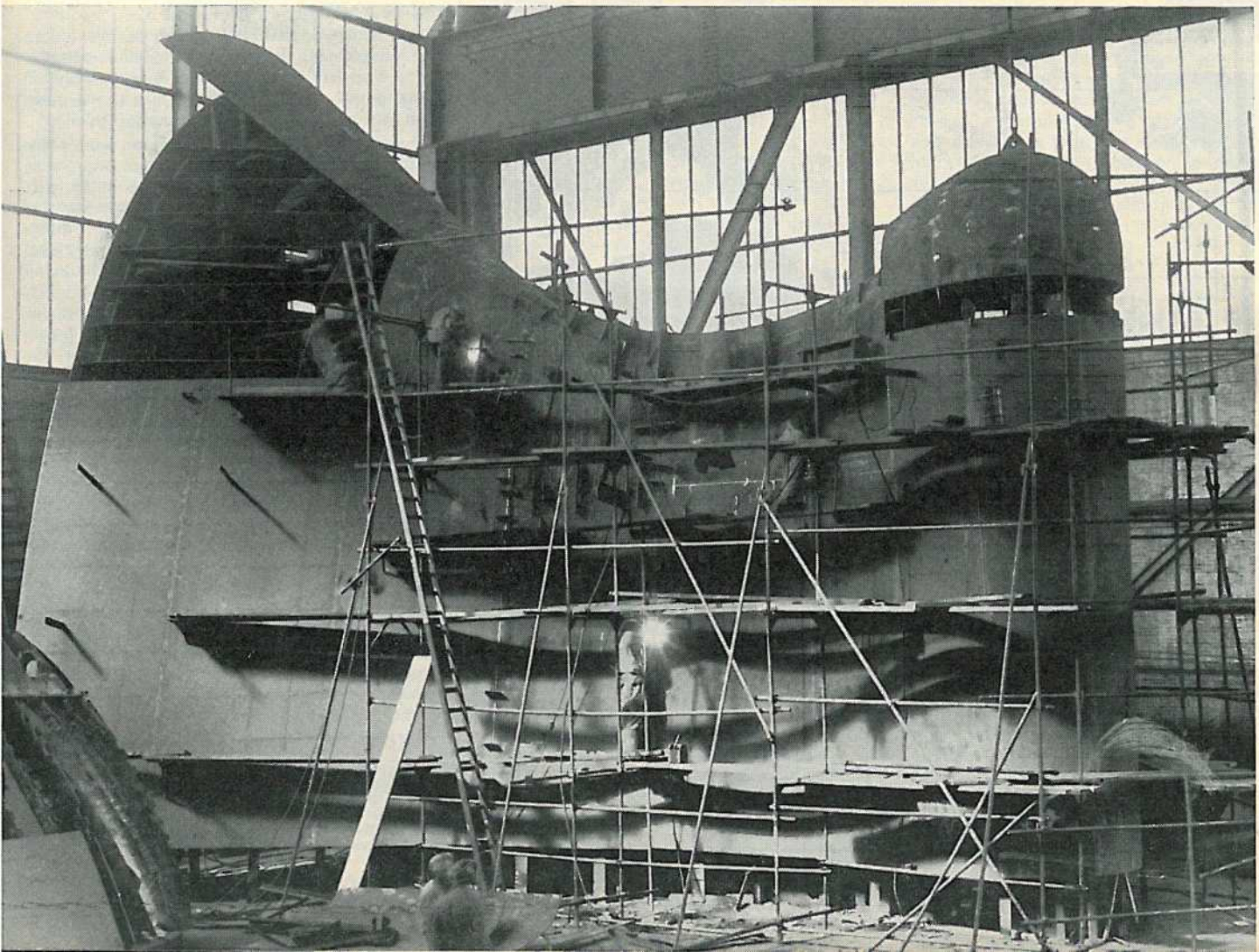
Reeder und Seeleute, Schiffbauer und Hafenleute, sie alle sprechen die Sprache unserer deutschen Küste. Sie wird bei uns an Bord genauso verstanden, wie in den Kontoren der Häfen. Es ist die Sprache der „Hansa", und nicht zuletzt ist es die Erfüllung ihrer selbstgesetzten Aufgabe zu verdanken, daß sich diese Sprache heute auch in Bonn, in London und New York Gehör verschafft hat.

Wie die „Hansa" die deutsche Küste zum Leben braucht, so braucht die deutsche Küste das Sprachrohr der „Hansa" und den Geist der Hanse, den sie weiterträgt.

Stand des Verbandes Deutscher Reeder in der diesjährigen Bootsausstellung International in Hamburg. Hunderttausend Besucher zählte sie.

Wie der Seemann sein Schiff nie sieht





DIE „SANTOS" KEHRT HEIM

Von Ludwig Dinklage

Ein Krieg ist eine verdammt harte Sache. Kein Mensch kann verlangen, daß er mit Handschuhen angefaßt wird. Auch die Seeleute auf den Handelsschiffen nicht. Diese trifft vielleicht sogar ein noch viel härteres Los als die kämpfenden Truppen an Land oder in der Luft oder die Besatzungen der Kriegsschiffe. Diese können und müssen sich wehren und haben dafür ihre Waffen. Der Mann auf dem Handelsschiff hat nichts, aber auch rein gar nichts, sich zu verteidigen. Nicht einmal weglaufen kann er dem Feind, dessen Kriegsschiffe viel schneller sind als ein normales Handelsschiff. Das einzige, was er tun kann, den Feind zu überlisten versuchen durch eine geschickte Tarnung, auf einem Kurs zu laufen, der weitab von den üblichen Schiffahrtswegen liegt.
Im letzten Weltkrieg hatten alle deutschen Handelsschiffe den Befehl, unverzüglich in die Heimat zurückzukehren. Sollten sie dabei einem feindlichen Kriegsschiff begegnen und war ein Entkommen nicht mehr möglich, so hatten sie ihr Schiff durch Inbrandsetzen oder Versenken zu vernichten, denn es durfte unter keinen Umständen in die Hand des Gegners fallen.

In den kritischen Tagen Ende August 1939 lagen in den Häfen an der Ostküste Südamerikas 49 deutsche Schiffe, darunter allein 27 von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Von diesen 49 Schiffen, die fast alle zurückgerufen wurden, erreichten nur 19 die Heimat. Das ist ein wahrhaft niederschmetterndes Ergebnis. Fünf Schiffe wurden drüben an Brasilien und Argentinien verkauft. Ein weiteres Schiff ging im Norden Islands durch Seeunfall verloren, eines mußte wegen einer Maschinenhavarie einen Nothafen anlaufen und konnte deshalb nicht in den deutschen Machtbereich zurückkehren und der Rest endlich hat sich selbst versenkt oder wurde vom Gegner aufgebracht. Sicher hat man sich damals in Berlin andere Vorstellungen von dem Rückruf gemacht, als man die Schiffe in die Heimat beorderte.

Bei den größeren Reedereien gelang es nur der Hamburg-Süd, von den 27 Schiffen 17 in die Heimat zu bringen. Der Norddeutsche Lloyd sah von acht Schiffen nur eines wieder und die drei Hapag-Schiffe gingen sämtlich verloren. Es war also kein Wunder, daß die Reeder immer wieder bei der Seekriegsleitung oder beim Reichsverkehrsministerium vorstellig wurden und forderten, daß die wertvollen Schiffe nicht der Gefahr einer Blockadebrecherreise ausgesetzt werden sollten, sondern bis Kriegsende in überseeischen Häfen neutraler Länder liegen bleiben sollten. Aber welches Land blieb schließlich neutral?

Eines der Hamburg-Süd-Schiffe, die den Durchbruch in die Heimat wagten und diese auch glücklich erreichten, war der 5943 BRT große D. „Santos", ex „Rapot", unter Kapitän J. Probst. Der Dampfer lag bei Kriegsausbruch im Hafen von Santos und mußte hier auf Anweisung der Deutschen Botschaft in Rio de Janeiro einige Zeit warten, bis er endlich vom deutschen Marineattaché, Kapitän zur See Niebuhr, den Befehl erhielt, nach Rio de Janeiro zu gehen, um dort die Ladung zu ergänzen und Brennstoff überzunehmen.

So verließ die „Santos" am 29. Oktober 1939 Santos. Wenn auch innerhalb der Dreimeilengrenze gefahren werden sollte, so bestand doch immer noch die Gefahr, von dem Schweren britischen Kreuzer „Exeter" oder den Leichten Kreuzern „Achilles" und „Ajax" gesichtet und aufgebracht zu werden. Diese und zwei Zerstörer kreuzten ständig vor der Küste von der Amazonas-Mündung bis hinunter zum La Plata. Gewiß, es war eine lange Strecke, die sie zu überwachen hatten, aber sie standen in ständiger Verbindung mit den verschiedenen englischen Konsulaten in Brasilien, Uruguay und Argentinien, deren Agenten ständig die deutschen Schiffe beobachteten und jede Proviantübernahme, jedes Bunkern und jedes Verholen sofort meldeten.

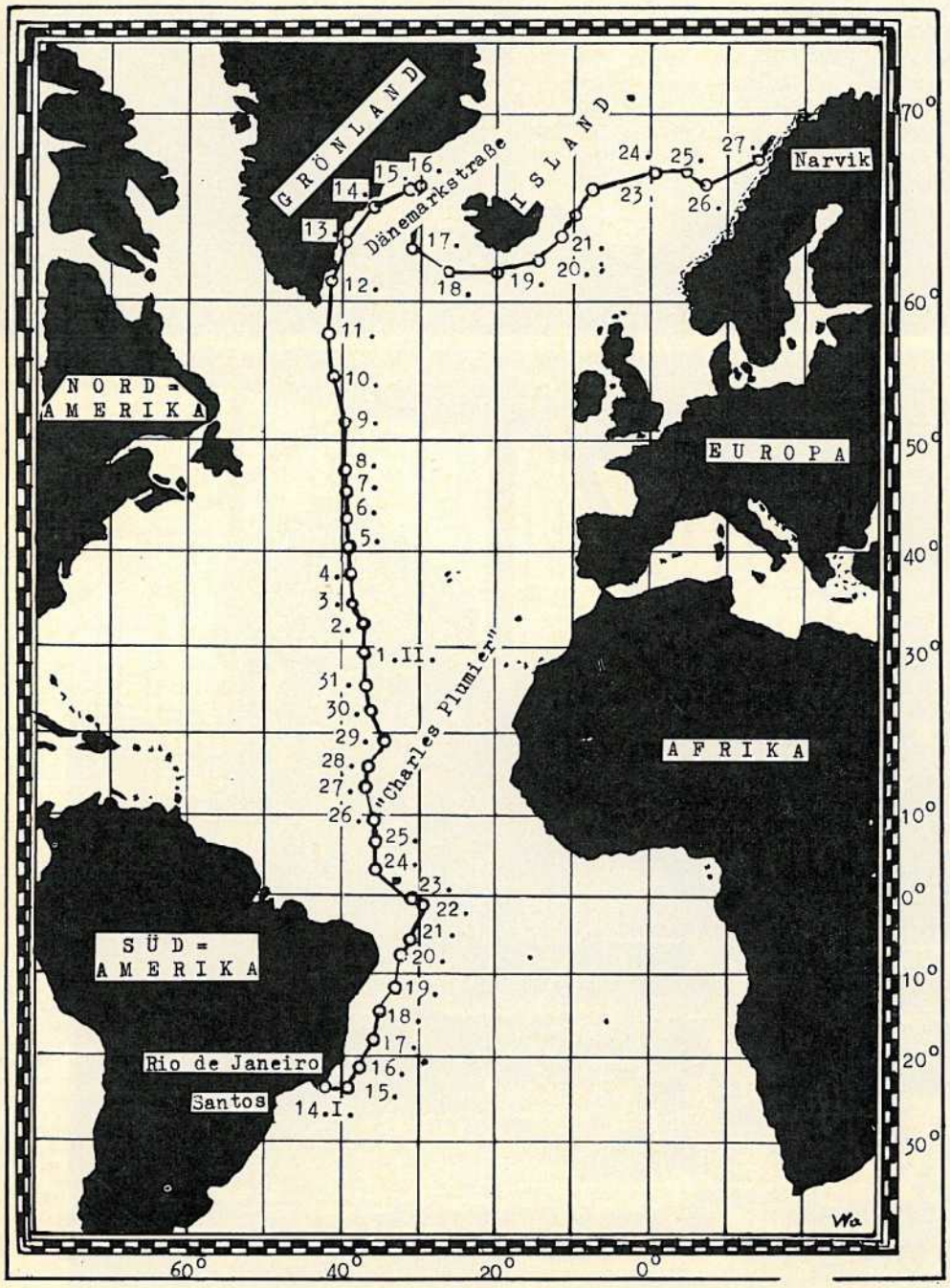
Die „Santos" hatte sich gleich in der ersten Nacht getarnt, doch nur die Steuerbordseite. Hier war der weiße Hamburg-Süd-Schornstein übergemalt, so daß das Schiff aussah wie eines von der brasilianischen Matarazzo-Linie.

Eine strahlend helle Mondnacht und ruhige See empfingen das Schiff draußen. Das Kap Punta da Boi zwischen Santos und Rio stößt weit nach Süden vor. Hier vorbeizukommen, war eine etwas kitzlige Sache. Die Durchfahrt durch die Straße von Sao Sebastiano war durch Nebel behindert. Also mußte die „Santos" außen herum.

Die Positionslampen wurden gelöscht in der Hoffnung, daß man das Schiff mit dem hohen dunklen Berg im Hintergrund von See aus nicht so leicht entdecken würde. Aber da kam in ein paar Seemeilen Entfernung ein großes Fahrzeug mit stark leuchtender Bugwelle direkt von vorn entgegen. Bald waren auch Langrohrgeschütze zu erkennen. Nach der Silhouette zu urteilen, mußte es ein englischer Hilfskreuzer, ehemaliger Castle-Liner, sein.

Bevor jedoch der Ruf heraus war „Das fängt ja gut an", verdunkelte sich irgendwie die Sicht. Mit Backbordruder kam die „Santos" in den Inselschatten, ein schneller Blick nach achtern: totale Mondfinsternis.

Durch den Erdschatten auf dem Mond und durch das dunkle Land gedeckt, lief das Schiff wegen der Bugwelle kleinste Fahrt. Der dicke Brocken entdeckte den Hamburg-Süd-Dampfer nicht. Er schob sich in etwa zwei Seemeilen Abstand an Steuerbord vorbei.



Die Blockadebrecher-Reise des D „Santos" der H.S.D.G., Kapitän J. Probst, von Rio de Janeiro nach Narvik vom 13. Januar bis zum 27. Februar 1940.

Die „Santos", erbaut 1923 in Bremen, ging am 10. August 1944 in Emden durch Bombentreffer verloren.

Alle Buchten wurden nun ausgefahren. Bei Tage sah das Schiff nach Land deutsch, nach See aber brasilianisch aus. Um 10 Uhr wurde dann auf der Reede von Rio de Janeiro geankert in der Nähe der Isla das Cobras. Und hell wie immer leuchteten die Perlenketten Rios, die Praias, schien Christus Redemptor vom Corcovado herab und pendelten die Fährdampfer zwischen Rio und Nictheroy hin und her.

Außer der „Santos" lagen nun hier noch die Kompanieschiffe „La Coruna" und „Bahia Blanca". Kurz zuvor war die „Santa Fé" ausgelaufen. Ein deutscher Woermann-Dampfer, die „Wakama", bildete den Schluß. Alle fünf Schiffe gingen in See, doch nur die „Santos" kam heil durch. Ein brasilianischer Offizier hatte dem Kapitän prophezeit, daß, wenn Santos (die Heiligen) von einem Probst gefahren werden, kann dem Schiff eigentlich gar nichts passieren.

Die Tage in Rio vergingen wie im Fluge. Draußen auf Reede lag immer noch die „Santos" und wartete auf eine gute Gelegenheit, unbemerkt in See gehen zu können. Der Kapitän wußte, daß man ihn und das Schiff bei Tag und Nacht beschattete. Abends um 23 und morgens um 3 Uhr kam regelmäßig eine Barkasse der englischen Kohlenfirma Wilson vorbei, um nachzusehen, ob die „Santos" noch da war. Auch die Streifenfahrten der Hafenpolizei waren nicht gerade gegen England gerichtet. Wie also herauskommen? Das war die große Frage.

Kapitän Probst hatte folgenden Plan: vor allen Dingen erfährt niemand etwas über die Abfahrtszeit. Das Schiff wird ein paar Tage lang in Zweistundenbereitschaft gehalten, so daß es in kurzer Zeit seeklar ist. Die Leichter, die Ladung angebracht haben, bleiben bis zum Augenblick der Abfahrt längsseits. Eine Tarnung des Schiffes findet erst draußen auf See statt.

Als Abfahrtstag war der 13. Januar 1940 vorgesehen. Es war ein Sonnabend und da wird auch in Rio mehr gefeiert als sonst, und demnach war auch die Beobachtung nicht so scharf. Schiffspapiere wurden nicht angefordert. Allein das Abmelden würde in derselben Minute den Engländern bekannt sein.

Weiter sollte sich nach dem Wegschleichen der „Santos" das Kompanieschiff, der D. „La Coruna", an ihren Platz legen, da anzunehmen war, daß die Leute von der Wilson-Barkasse auch irgendwo feiern würden und zufrieden waren, wenn sie an der alten Stelle die Ankerlampen eines Schiffes sahen.

Der Plan gelang vollkommen. Erst drei Tage später hatte man bemerkt, daß da ein anderer Dampfer lag und am vierten Tag endlich stand es in der Zeitung. Aber da war die „Santos" schon über alle Berge.

W. Bahr, der I. Offizier der „Santos", hatte sich die Tarnung ausgedacht. Als Vorbild diente ihm der norwegische D. „Rygja", der ebenfalls in Rio gelegen hatte. Außer der Bemalung mußten die hinteren Ladepfosten abgebrannt werden und ebenso mußten die achteren Bootsdavits mit den Booten verschwinden.

Nachdem die Tarnung beendet war, konnte es an Bord etwas ruhiger zugehen. Viel Schlaf gab es allerdings nicht. Alle Ausguckspposten waren doppelt besetzt. Nach jeder Rauchwolke wurde ausgespäht. Jeden Augenblick mußte man bereit sein auszusteigen, aber vorher das Schiff versenken. Später wurde man etwas dickfelliger an Bord. Bis es anders kam.

Am 26. Januar stand die „Santos" nördlich der St. Paul Rocks. Schönstes Tropenwetter! Der Kapitän stand auf der Brücke.

„An Backbord weißer Gischtstreifen. Scheinbar Bugwelle. Läuft auf uns zu!" meldete der Ausguck in der Vormars.

„Her mit dem langen Kieker!"

Da kam etwas, das wie ein Kriegsschiff aussah. Schnell überlegt: hier geht der Kurs Kapstadt-New York. Langsam drehte die „Santos" auf diesen Kurs ein. Der Gegner mußte dieses Manöver an dem durcheinanderlaufenden Mastenbild erkennen und würde es sicher als ein Zudrehen auf ihn deuten. Das würde nichts schaden. Mit der langsamen Biene konnte man sowieso nicht dem schnellen Schiff auskneifen. Nun waren auch schon Geschütze zu erkennen.

„Alles klar machen zum Versenken! Mannschaften Schwimmwesten umlegen! Unter Deck bleiben. Niemand mehr auf die Brücke oder an Deck wie sonst auch!"

Es klappte, war es doch oft genug exerziert. Die Flagge war noch nicht auszumachen. Jetzt sah man die Trikolore. Am Bug des Schiffes war noch der Name zu erkennen: „Charles Plumier".

„Versenken?" fragte der I. Offizier.

Erstmal noch einen Augenblick abwarten und sehen, was würde. Zum Versenken und Inbrandsetzen blieb immer noch Zeit.

„Zeigen Sie Ihre Nationalflagge?" kam ein Signal von drüben.

Um Zeit zu gewinnen, war die norwegische Flagge nicht gesetzt worden. Dem Flötentörn wurde gepfiffen, und nach einiger Zeit stieg achtern eine völlig verdreckte norwegische Flagge hoch.

„Zeigen Sie Ihr Unterscheidungssignal!"

Auch das war fertig zusammengesteckt, die Flaggen LCDA der „Rygja".

So langsam wurde es ein bißchen ungemütlich. Da sah Kapitän Probst, daß drüben die Leute wieder aus dem Boot stiegen und sich an Deck verteilten. Herüberkommen wollten sie also nicht mehr.

„Woher kommen Sie?" war das nächste Signal.

„Von Kapstadt!"

„Wohin?"

„Nach New York!"

Immer noch fuhr die „Santos" volle Fahrt und der Franzose immer noch um sie herum.

Lange Pause! Da mußte so ein Unglückswurm von Matrose mit umgelegter Schwimmweste in der Tür des Logis stehen und rausgucken. Ein gräßlicher chinesischer Fluch und eine drohende Faust verscheuchte endlich den Burschen.

„Was für Ladung haben Sie?"

„Stückgut!"

Wieder lange Pause.

„Setzen Sie Ihre Reise fort!"

Unten an Deck sah Kapitän Probst den Bäcker stehen, wie er seelenruhig den abdrehenden Kreuzer fotografierte.

Gerade wollte man aufatmen, da drehte der Hilfskreuzer wieder bei und kam mit äußerster Kraft zurückgelaufen. Unwillkürlich fiel der Blick des Kapitäns auf ein kleines Schild am Ruderhaus. „Ruderhaus. Abgezogen für den Suezkanal" stand darauf und dicht daneben „Funkoffizier".

Da hatte man übersehen, es abzunehmen. Ob der Franzose das bemerkt hatte?

Drüben ging ein Zweiflaggensignal hoch. Ein wenig bekam man auf der Brücke das Zittern beim Nachblättern im Signalbuch.

„Dippen Sie Ihre Flagge!" bedeutete das Signal. Der Franzose war also beleidigt. Ganz kurz dippte er wieder.

Mit allen Lichtern stampfte die „Santos" weiter in Richtung New York, bis die „Charles Plumier" aus Sicht kam.

* * *

Die Reise ging weiter nach Norden. Eines Morgens wurden über einer grauen Dunstschicht hohe Gebirgsspitzen gesichtet, die im Sonnenschein weiß aufleuchteten. Es war die Ostküste Grönlands. Das erste Land wieder seit Rio! In der Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland erschienen bald die ersten Eisschollen, denen größere folgten, dann Felder und zuletzt ganze Gebirge. Zwei Tage und Nächte saß die „Santos" im Eis fest. Am dritten Morgen erst konnte das Schiff herausmanövriert werden. Hier war kein Durchkommen. Es mußte der Weg südlich von Island gewählt werden.

Die „Santos" stand bereits südlich der Insel, da polterte Fritz Gruben, der Bootsmann, in die Messe: „Herr Kapitän, da hält einer auf uns zu!" und raus war er schon wieder.

Nahebei ist das Schiff schon, ein Schwesterschiff der „Rygja", auch von der Reederei Mowinckel aus Bergen. Beide begrüßen sich durch Dippen der Flagge, und vorbei ist die Begegnung. Spät abends fängt der Funkoffizier Zuckschwerdt einen Funkspruch auf: „Rygja", Standort melden!"

Am nächsten Abend erst meldete sich die richtige „Rygja". Sie lag im Eis fest vor Kopenhagen.

* * *

Am 27. Februar 1940 fiel endlich der Anker auf der Reede von Narvik, wo der Freiraum noch mit Erz beladen wurde. Innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer ging dann die Reise südwärts und schließlich über die Nordsee zur Elbe. Der gefahrlosere Weg durch die Ostsee war durch Eis versperrt. Am Abend des 16. März machte die „Santos" endlich im Hamburger Hafen fest.

Die gesamte Besatzung erhielt für diese hervorragende Leistung das Blockadebrecher-Abzeichen.

WOHER KOMMT DER AUSDRUCK Kombüse?

Wir alle kennen dieses Wort als die Bezeichnung für die Schiffsküche. Wenn wir auf unsern dicken Dampfern auch nicht mehr von einer Kombüse reden, so war der Ausdruck aber doch auf den alten Segelschiffen und selbst den Kümos von heute noch gang und gäbe.

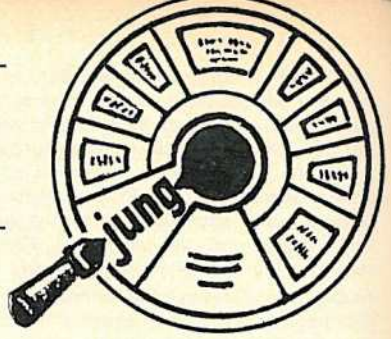
Das Wort Kambüse, wie es eigentlich heißen müßte oder — noch früher — Kabüse, ist nahe verwandt mit dem Wort Kabine. Ursprünglich war die Kabüse ein Haus an Deck, das nicht nur als Küche, sondern auch als Schutz- und Zufluchtsplatz für die Matrosen diente und selbst als Aufbewahrungsraum für Vorräte. Den Platz an Deck hielt man deshalb am geeignetsten, weil die Matrosen der Wache immer schnell bei der Hand sein mußten und man die Küche wegen der Feuersgefahr des Kohlenherdes nicht gern unter Deck haben wollte.

Im Keltischen, eine Sprache, die in verschiedenen Abwandlungen von 2,6 Millionen Menschen gesprochen wird (Gälisch-Irisch, Schottisch-Gälisch, Manx auf der Isle of Man, Kymrisch in Wales und Bretonisch in der Bretagne), heißt es „cab", daraus das französische „cabinet", und bedeutet nichts weiter als einen Bretterverschlag. Die Endsilbe „üse" kommt aus dem Niederdeutschen „huse" für Haus. So hat das Wort also ursprünglich „cabhus" gelautet. Daraus wurde dann das Niederländische „kabuis" und „kombuis" und das deutsche „Kambüse" und „Kombüse".

Ein solch schöner Platz wie die Kombüse auf den alten Segelschiffen forderte geradezu heraus, der Versammlungsort der Unteroffiziere wie Bootsmann, Segelmacher, Zimmermann oder Schmied zu werden. Hier war es warm und gemütlich, es gab auch meistens noch etwas zu „präpeln", und so wurden in dieser Runde manche Themen erörtert. Ein immer wiederkehrendes Thema war das letzte Etmal und das letzte Mittagsbesteck. Natürlich wird dabei oft vorbei gegißt worden sein. Darum nennt der Seemann heute noch jede falsche Vermutung, jede unrichtige Nachricht ein „Kombüsenbesteck". wa.

Wie unser Bootsmann zu einer Gedenktafel kam

Telegraf auf



von **W. Teichmann**

Da sage einer nur, es gäbe im Zeitalter der Atome und Managerkrankheiten keine lustigen Ereignisse mehr. Auch die krisengeschwächte Seefahrt entbehrt sie durchaus nicht. Ein solcher Streich ereignete sich unlängst an der Westküste Südamerikas. Es gab Anlaß zu endlosen Debatten, die Gemüter erhitzten sich. Vergessen waren UNOS und NATOS und Popos für die Ministersessel in Bonn. Diese Vorkommnisse sind weit von uns entfernt, viel wichtiger erscheinen die Seesonnabende und -sonntage und als zweiter Schlager die braunen Schönen im „Pigalle" und „Sesselclub".

Aber nun zu unserer kleinen Story. Wie das so eh und je war und immer noch ist, möchte sich ja auch jeder mal nach einer langen Pazifikreise die Füße an Land vertreten. Während der Reise war dem Bootsmann, einer der wenigen alten Seemänner, so allerhand in die Quere gekommen. Und daß der I. Offizier das Schiff auf See stoppen lassen wollte, um eine Seeschlagklappe zu klarieren, das hatte es in seiner langen Fahrzeit noch nicht gegeben. Die Zeiten ändern sich eben und Ärger solcher Art ist auch mit einigen Flaschen Bier nicht wegzuspülen. Was lag also näher, als mal an Land zu schießen und sich das Leben vom Festland aus anzusehen?! Was nun allerdings den festen Boden betrifft, der ist in diesem bewußten Ort ziemlich wackelig, nachts sogar gefährlich. Es soll schon vorgekommen sein, daß man Landgänger samt Kledage an Bord unter die Brause gehievt hat, denn die Stege sind hier schmal, unbeleuchtet und die windhundähnlichen Schweine, natürlich schwarz wie die Nacht, warten im Schlamm auf die fetten Brocken, die so hier und da bei festlichen Gelagen abfallen!

Also begleiten wir als stille Reporter den Bootsmann. Nachdem man mit entsprechendem Gefolge so etliche Erfrischungsstätten durchgekämmt hatte, — die Uhr zeigte bereits dier ersten Stunden des neuen Tages, der Anhang war kleiner geworden, die Zunge von dem ungewohnten „Spanisch" wesentlich schwerer, beschloß man, noch einen allerletzten Abstecher zu machen. Na, das gab ein Hallo! Die Matrosen kannten ihren landgangscheuen Bootsmann gar nich wieder. Die Jukebox wurde weiter gequält, der Cuba-libre schmeckte noch mal so gut. Was einem aber auch hier noch für leckere „Sachen" angeboten wurden! Der Seemann in blauer Hose und weißem Hemd bezahlt alles!

Doch aller Frohsinn hat ein Ende, so auch hier, achteraussegeln wollte man ja gerade nicht. Nachdem man entsprechenden Abschied genommen hatte, ging es mehr oder weniger schnell und mit Zickzackkursen dem Anleger zu, die ersten halbnackten Gören im Gefolge. Die Dorfkinder waren zuerst scheu dem traurigen Konvoi gefolgt, es wurden aber bald mehr und mehr und vereinzelte Bitten wie: „give me a penny", oder: „give a gum", zeugten von der Weltaufgeschlossenheit der jungen Generation. Dem Bootsman kamen diese Aufforderungen spanisch, ein sonderbares Gefährt bekannt vor. So etwas gab es zu Hause auch, einen Milchwagen! Der sah zwar mit seinem ziegenbockähnlichen Pferd und zerlumpten Fahrer gerade nicht nach besonderer Hygiene aus, aber etliche Milchkannen standen wirklich drauf. Da kam dem Bootsmann durch den Frühnebel seiner Gedanken die Idee seines Lebens: Warum nicht auch mal den Kindern eine Freude machen!?

Ihm hatte die Nacht wirklich gut getan, der Ärger hatte sich verdünnt und das Leben zeigte sich von der besten Seite, wenn auch die Überstunden wieder recht knapp werden würden, — immer diese Sparmaßnahmen!

So wurde denn der Milchwagen gestoppt. Nach langem Palaver, das Gefolge nahm überraschenderweise unheimlich zu, wurde man handelseinig. Der Bootsmann wollte die gesamte Milch für die Kinder kaufen! Dem Milchkutscher war zwar auf seiner morgentlichen Tour schon allerhand passiert und unter die Augen gekommen, aber so etwas noch nicht!

Die Gören flitzten auseinander, um in windeseile mit allen möglichen Gefäßen wieder aufzutauchen. Kinder, war das ein Gedränge! Jahrmarkt konnte nicht turbulenter sein und, wie gesagt, auch hier war bekannt: Der Seemann bezahlt alles! Es waren übrigens genau 13 Dollar! Natürlich erregte diese private Entwicklungshilfe etliches Aufsehen, die Kinderspeisung war sofort, ohne deutsche Welle und Reporter, in aller Munde. Vergessen wir aber nicht den kleinen Burschen, der kein Gefäß aufgetrieben hatte. Der Milchkutscher sah seine Enttäuschung und wußte sich zu helfen. Er zog seinen mehr oder weniger sauberen und heilen Schuh aus, nur das hintere Teil war noch intakt, und goß für den kleinen Mann einen Schluck hinein. Der Dreikäsehoch war entzückt, auch für ihn ließ sich der neue Tag gut an, nicht wieder nur Bananen!!! Jung und Alt gaben dem Bootsmann ein jubelndes Ehrengeleit. Der Milchkutscher hatte ein Bombengeschäft gemacht. Darauf noch einen echten Whisky, allerdings ohne Soda!

Und nun kommt erst der Clou vom Ganzen: der Dorfrat hatte beschlossen, für unseren Bootsmann gleich neben dem Denkmal des Simon Bolivar, ein recht trübes Monument übrigens, am Anleger eine Gedenktafel anbringen zu lassen! Sie glauben das nicht? Na, dann kommen Sie mal mit uns nach diesem sagenhaften Fleckchen Erde in Südamerika. Da können Sie den großartigsten Akt der Kindesliebe in der Dorfgeschichte selbst auf der Gedenktafel verewigt sehen. — Wieder einmal hatte ein Seemann einen überzeugenden Beitrag zur Völkerverständigung geleistet, — denn ein Seemann bezahlt alles.

Aus der englischen Seemannssprache

A SHIP IS KNOWN BY HER BOATS

Vor einiger Zeit entdeckte ich in einem englichen Buch ein uraltes Sprichwort: A ship is known by her boats. — Ein Schiff erkennst du an seinen Booten.

Über den Sinn dieses Sprichwortes habe ich sehr sehr lange nachgedacht, und ich kam zu den verschiedensten Auslegungen, bis mir schließlich die einfachste und sicher richtigste Deutung einfiel.

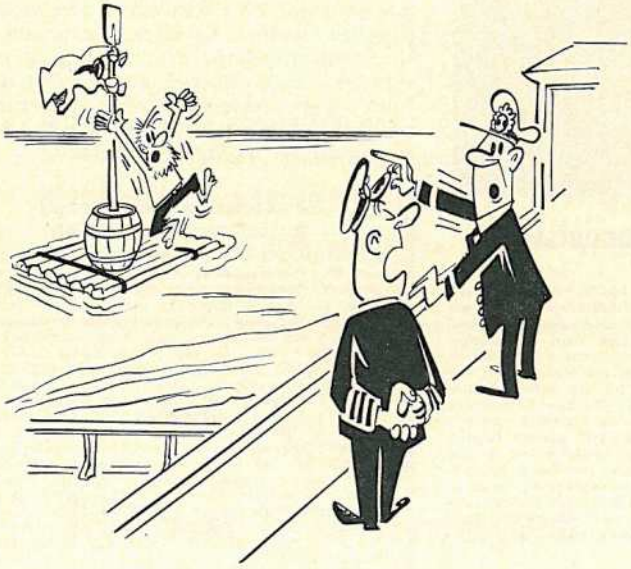
Jedes Schiff hat einige Rettungsboote an Bord, die nur selten zu kurzen Übungen gebraucht werden und sonst immer friedlich und unberührt in ihren Davits hängen. Dennoch müssen diese Boote jederzeit für den Ernstfall klar sein. Ein solches Boot stets in Ordung zu halten, ist aber nicht ohne sorgfältige Arbeit möglich. Das Boot muß für den Ernstfall klar sein, die Bootsbesatzung muß im Umgang mit dem Boot geschult sein, die Aussetzvorrichtung muß in Ordnung sein, usw.

Drahtseile, Persenninge
Tauwerk, Anker, Ketten
Polytex-Feuerlöschpumpen

175 Jahre
HEINR. WOHLSTADT
Hamburg 11 · Johannisbollwerk 20 · Telefon 31 07 01

Notsignale, Leinenschießgeräte
Schlauchboote
Rettungsinseln

Klar bei Schmunzelauge



Wo haben Sie Ihre Gedanken? Tun Sie ihre Pflicht und machen Sie ebenfalls Winkewinke.

Der Gentleman schweigt

Der Chief, Herr Müller, hatte sich einen Wagen angeschafft. Als er wieder auf Reise ging, setzte sich natürlich seine Frau hinein, um das Prachtstück ihren Freundinnen vorzuführen. Als ihr Mann zurückkam, hatte sie es zu Schrott gefahren. Um das Fest der Wiederkehr nicht ganz ins Wasser fallen zu lassen, fand sie immerhin den Mut, ihrem Mann schon per Seefunkgespräch zu erklären, warum sie ihn nicht mit dem Wagen abholen könne. Dem Funker gelang es jedoch nicht, den Chief an die Strippe zu bekommen, der war so kurz vor seinem Heimathafen in seinem „Hammerwerk" unabkömmlich. So bat sie erleichtert den Funker, ihren Mann schonend mit dem Sachverhalt vertraut zu machen. Als sie dann an Bord kam, lief sie vorsichtshalber erst einmal gleich zum Funker, um zu erforschen, wie ihr Mann die Sache aufgenommen hatte. „Was hat er denn gesagt", fragte sie ihn. „Darf ich die unanständigen Worte fortlassen, Frau Müller?" „Ich bitte darum", sagte sie. „Dann hat er eigentlich überhaupt nichts gesagt."

*

De Op!

Vergeten do ick em nie, uns lütten Shiko. Datt wär op Indonesienfohrt. Bi mi in de Komer harr ick den Jung ut de Offiziersmesse mit as Logiegast. In Djakarta frog he mi: „Storkeeper, wenn ick mi en Op keup, kann ick em denn mitbringen, hier in de Komer"?

„Jä min Jung", sä ick, „wenn du em sauber hollst, hol em man her." So snell wär de Bengel noch nie in de Büx komen, bums wär he weg un twee Stünn wieder wär he wedder dor mit son lütten Kerl.

Nu gung datt Teoter los, erst harr he noch Angst ober lang duer datt nich, dor seht he in Waschbecken und lät sich de Säp got smecken. Ick wär bien Brefschrieben, dor sus he och mit den Füller dorch de Bod und schiel mit en Og all no min Füertüg. Nu hewt wi em erst mol infungen, denn kreg he en Rem um Buk mitn Band an und worr fastbunn, watt em gornich passen dä. Lang hewt wi rätselt, wie he immer wedder ut sin Gürtel rut käm, denn wenn wi mol an Deck stunn, duer datt nich lang, denn sät he mi op de Schuller und freu sick, datt he mi wedder harr.

He hett jo veel Schiet mokt, ober wi wärn em nie beus dorum. Nu käm wi jo bi lütten in de kole Zon und wi harrn doch nix vor em tum antrecken, ober Seelüd sind Erfinder: Olln Strump, Lock vorn Kopp wär binn, also noch op jede Sied en rinnpult und de Openpulli wär fertig. Erst hett he jo towt wien Verrückten und wull dor wedder rut, und noher wull he gornich mehr rut, wenn wi em en neen Strump antrecken dän. In Bremen slog jo de Abschiedsstünn, de Jung wull em mit no Osnabrück nehm. Ick sä to den Jung: „Du kannst so nich in de Bundesbohn mit den Op, de mutt ne Büx ankriegen, sonst erregt er öffentliches Ärgernis." Ick hew em nich mit an de Bohn brocht, datt kreg ick nich fertig. Ober se sünd denn mit em in Poppenloden gohn und hewt em Tüch köfft, dor hett he denn ok noch en Vorstellung geben, dat is dor swatt vul Minschen west. Mindestens tein Mann wulln em keupen, ober he käm no den Jung to Hus. „Wenn ich dann nicht zu Hause bin" sägt he, „braucht meine Mutter nur den Affen ansehen, dann denkt sie an mich."

„Dor machst Recht hemm, min Jung", hew ick segt.

Lagermeister Hans Lietz

Rauchen in Schottland

„Das Rauchen macht mir keine Freude mehr," seufzte Patrick Mac Cormick aus Aberdeen. „Der Tabak ist furchtbar teuer geworden und eine Pfeife kann man sich nur leisten, wenn man Millionär ist."

„Wie recht du hast," bestätigte sein Freund und Landsmann, der noch viel sparsamere John Mac Tavish. „Ich beispielsweise kann dir zwei Gründe für diese Behauptung nennen, die niemand wiederlegen kann."

„Welche denn?" wollte Mac Cormick wissen.

„Ich will es dir erzählen," meinte sein Freund. „Siehst du, wenn man seinen eigenen Tabak raucht, dann schmerzt einem das viele Geld, das man dafür bezahlen muß."

„Wem sagst du das?" warf Mac Cormick ein.

„Und raucht man den Tabak von fremden Leuten," so fuhr Mac Tavish traurig fort, „dann hat die Pfeife keinen rechten Zug mehr, weil man sie zu fest gestopft hat . ."

Peter Storm

Auf dem USA-Zerstörer „New Mexiko" stellte sich der Farmer Albert Clark dem Kommandanten als Besitzer des Schiffes vor. Er hatte den Zerstörer zwei Stunden vorher in einer Bar für 300 Dollar als Schrott gekauft. Doch die Quittung mit der Unterschrift: „Bucknall, Finanzsenator", nützte nichts. Sie war natürlich gefälscht! „Monitor" USA

Geh ja nicht zu dem an Land, er hat eine Fischkonservenfabrik.

„Was ist Betrug?" fragt der Direktor während des Examens in Gesetzeskunde einen Kapitänsanwärter.

„Betrug ist — wenn Sie mich durchfallen lassen!"

„Wieso?"

„Weil sich nach dem Strafgesetz derjenige eines Betruges schuldig macht, der die Unwissenheit eines anderen benutzt, um diesen zu schädigen."

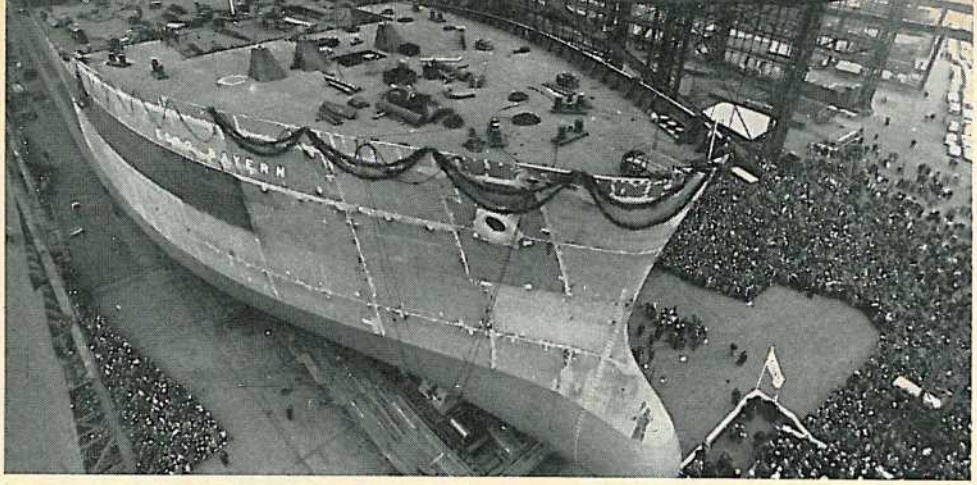
Auf Borneo unterhalten sich zwei eingeborene Feinschmecker. Sagt der eine: „Von den Passagieren schmecken mir am besten die Manager und von den Besatzungen die Ladungsoffiziere, die sind schon so schön durchgedreht."

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 Chaussee 54-56, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82

Autovermietung · rent a car

selbstfahrer union

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf 51 40 71 · Telex 021/3246
Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen KE 1
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro



Turbinentanker „Esso Bayern" — größtes deutsches Handelsschiff

Als zur Zeit größtes Schiff der deutschen Handelsflotte ist am 13. Januar 1964 bei der Howaldtswerke Hamburg AG. ein weiterer Esso-Tanker für die Esso AG., Hamburg, vom Stapel gelaufen, und bereits am 11. Januar durch Frau Elsbeth Wiegel auf den Namen „Esso Bayern" getauft (Werftnummer 950). Außer dem Ministerpräsidenten des Freistaates Bayern, Herrn Alfons Goppel, haben zahlreiche Ehrengäste an den Tauffeierlichkeiten teilgenommen. Zu den Taufrednern gehörten außer dem Vorsitzer des Vorstandes der Howaldtswerke AG., Herrn Theodor Schecker, auch Bürgermeister Dr. Paul Nevermann sowie der Vorsitzer des Vorstandes der Esso AG., Dr. Hans Theel.
Gegenüber der „Esso Deutschland", die im Juli 1963 zur Ablieferung kam, wird die „Esso Bayern" sowohl die Abmessungen als auch die Tragfähigkeit der „Esso Deutschland" noch übertreffen. Bei 262,56 m Länge über Alles, 38,1 m Breite, 19,05 m Seitenhöhe und 14,59 m Tiefgang wird das Schiff ca. 91 500 t laden können und dabei mit ca. 53 500 BRT vermessen sein. Der Schiffskörper wurde mit Ausnahme weniger genieteter Hauptnähte geschweißt und innerhalb des Ladetankbereiches durch zwei Seitenlängsschotte und 14 Querschotte in 14 Seitentanks und 13 Mitteltanks unterteilt. Von diesen 27 Tanks, die einen Inhalt von ca. 110 000 cbm aufweisen, sind 25 für die Aufnahme von Ladung vorgesehen, während die übrigen zwei Seitentanks für Wasserballast benutzt werden. Alle Ladetanks werden mit Inhaltsmeßeinrichtungen versehen und können beheizt werden. Drei Turbopumpen mit einer Leistung von je 2500 cbm pro Stunde, sowie zwei doppelt wirkende Kolben-Nachlenzpumpen mit je 318 cbm Stundenleistung gehören zur Pumpenausrüstung. Die Antriebsanlage besteht aus einer Howaldt-Getriebeturbine mit einer Maximalleistung von 26 870 WPS, mit der eine Geschwindigkeit von 17,5 kn erreicht werden soll.

Kurt Esmarch 70 Jahre

KE 70 + 35 HHK = 1287 × Millionen

Dieser Glückwunschcode für einen der oldest Timer unseres Rundfunks lautet: 70 Jahre alter Kuddel Esmarch (am 1. Februar 1964 feierte er Geburtstag) plus 35 Jahre Hamburger Hafenkonzert — solange macht er das schon — ergeben 1287 Sonntagmorgen-Sendungen, die Millionen Hörer am Klönkasten versammelten, um von Kuddel Esmarch Salzwasser und Brackwasser, döntje- und blasmusikgarniert, vorgesetzt zu bekommen. Es war und ist mit Kurt Esmarch unmöglich, nicht zu lachen und zu weinen, zu hören, zu fühlen, ja zu sehen und zu denken wie an der Waterkant. hs

Seemannsamt und Seeamt in Hamburg umgezogen

Die Musterung von Seeleuten findet bekanntlich vor dem Seemannsamt statt. Dieses befand sich bisher in Hamburg im Hause des Seeamtes, Hamburg 11, Admiralitätstraße, so daß im Sprachgebrauch der Reedereien und Makler in den meisten Fällen das Seeamt als Musterungsbehörde angegeben wurde. Da die beiden Ämter in einem Hause saßen, war eine entsprechende Umleitung innerhalb des Hauses nicht schwierig. Nachdem jedoch nun das **Seeamt** zum **Harvestehuder Weg 23** verzog und das **Seemannsamt** in der **Katharinenstraße 29 III.** untergebracht ist, treten durch ungenaue Adressenangaben immer wieder Schwierigkeiten auf, daß Seeleute zum Seeamt Harvestehuder Weg kommen, um hier zu mustern, was jedoch ausschließlich vor dem Seemannsamt in der Katharinenstraße erfolgt. Handelt es sich in diesen Fällen noch um Ausländer ohne die geringsten deutschen Sprachkenntnisse, ist ein Umdirigieren äußerst schwierig.

Massengutfrachter „Adolf Leonhardt" größter Neubau der FSG

Ihren bisher größten Neubau, den Massengutfrachter „Adolf Leonhardt", lieferte die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft an die Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg, ab, nachdem das Schiff am 18. 1. von Flensburg nach Kiel verholte, um hier für den letzten Bodenanstrich einzudocken (Werft-Nr. 596). Bei diesem Massengutfrachter mit einer Tragfähigkeit von 34 300 t kamen, wie bei Schiffen dieses Typs üblich, sowohl die Brückenaufbauten als auch der Maschinenraum im Hinterschiff zum Einbau. Er verfügt über einen Gesamtladerauminhalt von 1,56 Mill. cbf und ist so stark gebaut, daß in der Erzfahrt nur jeder zweite Laderaum beladen zu werden braucht. Hierdurch wird noch ein gutes Stabilitätsverhältnis des Schiffes erreicht. In der Getreidefahrt brauchen ebenfalls keine Längsschotte aufgestellt zu werden, auch nicht im Falle der teilweisen Beladung eines kurzen Raumes bei Schwergetreide. Auf Ladegeschirr wurde bis auf wenige Bäume zur Übernahme von Ausrüstungs- und Maschinenteilen verzichtet. Die Wasser-Ballast-Kapazität wird mit 16 300 t angegeben. Als Antrieb kam ein MAN-Diesel der Type K 7 Z 78/155 mit einer Leistung von 10 500 PSe bei 115 UpM zum Einbau, mit dem das Schiff eine Geschwindigkeit von 15 kn erreicht.

Die „Adolf Leonhardt" ist das achte Schiff, das die Reederei Leonhardt & Blumberg innerhalb von zehn Jahren bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Auftrag gab.

Argo-Neubau „Greif" von der Seebeckwerft

Unter der Baunummer 904 übergab am 21. Januar die Seebeckwerft in Bremerhaven als ihren ersten Neubau im Jahre 1964 das Frachtmotorschiff „Greif" an die Argo-Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Mit diesem Neubau sowie dem MS „Alhena", das bereits im letzten Jahr geliefert wurde, wird die Neubauserie der Nachkriegsjahre für obige Reederei fortgesetzt.

Als Schutzdecker vermessen (499,38 BRT) ist das Schiff 66,5 m zwischen den Loten lang, 10,7 m breit, 5,8 bzw. 3,65 m hoch und hat eine Tragfähigkeit von 992 t. Es wurde mit achtern angeordnetem Brückenaufbau und Maschinenanlage nach den Vorschriften und unter Aufsicht des GL für die Klasse + 100 A 4 E gebaut, erhielt zwei Oberdeck- und zwei Zwischendeckluken und als Ladegeschirr drei Bordkräne mit einer Tragfähigkeit von 3 bzw. 10 t.

Die nautische Ausrüstung entspricht dem heutigen modernen Standard und umfaßt unter anderem eine Radar- und Echolotanlage. Die Wohn- und Aufenthaltsräume wurden für eine 15-köpfige Besatzung ausgelegt. Mit einem Klöckner-Humboldt-Deutz-Diesel der Type RBV 6 M 358 und einer Leistung von 1500 PSe bei 300 UpM wird eine Geschwindigkeit von 13,5 kn erreicht.

Alter Name, andere Firma

Die von der **Possehl-Gruppe** erworbene Firma **Karl Grammerstorf,** Kiel und Hamburg, setzt seit Beginn dieses Jahres ihre Tätigkeit unter der Firmierung Karl Grammerstorf Schiffahrts GmbH. fort. Zu dem Unternehmen gehören die drei Schiffe „Heinrich Grammerstorf", „Käthe Grammerstorf" und „Karl Grammerstorf", die auch weiterhin diese Namen führen werden.

Seefahrtschule Hamburg

Am 24. 1. 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:
Uwe Fischer, Rolf Heinsen, Roland Kettler, Enno Kramer, Heinrich Lehmann, Fritz Leitner, Rudolf Melboom, Hans-Joachim Mierau, Werner Reinert, Manfred Schmidt, Jürgen Uwe Sörensen, Uwe Staack, Peter Starcke, Dieter Struck, Henner Täuber, Jürgen Wiese, Wilfried Wittke, Hans-Peter Bertram, Eckhard Koppenhagen, Holger Nier, Georg Polke, Klaus Wrede.

Am 17. 1. 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:
Ingo Dahms, Hans Peter Dammann, Helmut Fröhlich, Hartwig Gräpel, Claus Grambow, Niels Held, Dirk Henneberg, Klaus Hill, Eberhard Koch, Folker Krause, Volker Lang, Hartmut Lind, Peter Lunau, Claus Neumann, Hermann Niemann, Lutz Otto, Joachim Pingel, Heinz Ristow, Hans Ruhlandt, Jürgen Schneider, Klaus Schütt, Klaus Webert, Eckhard Wolf, Jörg Wundram, Wilken Schade, Axel Thormann.

Seefahrtschule Bremerhaven

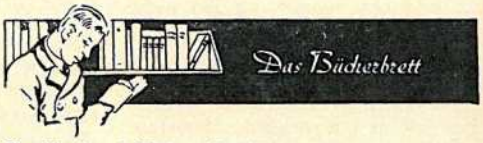
Am 17. 1. 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner (A 2)** folgende Herren:
Horst Binde, Friedrich Drenkhahn, Hans-Georg Fabian, Ulrich Fuhrmann, Franz Gall, Heinz Gallus, Walter Hausmann, Uwe Helms, Herbert Hoyer, Lothar Hübner, Günther Kohlrenken, Dieter Kramer, Hans-Jürgen Lässig, Martin Poetting, Hans-Peter Schäfer, Hans-Peter Schugt, Bernd Stahl, Günter Tischkewitz.

Wirtschaftslehre für nautische und technische Schiffsoffiziere

Die „Flüstertüte", das Organ des Allgemeinen Studienausschusses an der Seefahrtsschule Hamburg, hatte im vergangenen Jahr „geflüstert", daß bezüglich der Kenntnisse der leitenden Herren über wirtschaftliche Zusammenhänge des Reedereigeschäftes eine spürbare Ausbildungslücke besteht. Es könne den zukünftigen Führungskräften an Bord und den Reedern selbst doch nur von erheblichem Nutzen sein, wenn auf den Seefahrts- und Schiffsingenieurschulen auch spezielle Schiffahrts-Wirtschaftslehre geboten würde. Dieses Flüstern wurde im Verband Deutscher Reeder sehr aufmerksam vernommen. Man bat die örtlichen Reedervereine, sich der Realisierung dieser Ausbildungsvorschläge anzunehmen. So wurde mit den Direktionen der Hamburger Seefahrts- und Schiffsingenieurschulen zunächst eine Reihe wirtschaftlicher Themen festgelegt, über die hier Reederei-Experten referieren. Die bisher gehaltenen Vorträge haben gezeigt, daß sich hier die Interessen von Reedereien und Studierenden auf gemeinsamer Ebene treffen. Die auf diesem Wege aus erster Hand gegebenen Informationen scheinen sich für Geber und Nehmer bereits als so wertvoll erwiesen zu haben, daß man ernstlich diskutiert, eine derartige Wirtschaftslehre in den Unterrichtsplan fest einzubauen.

Die zur Zeit behandelten Themen lauten:
Die Finanzierung von Neubauten, Dr. jur. H. H. Killinger, (Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachf.) und Heinz Gast (Reederei H. Schuldt); **Die Tageskosten eines Schiffes,** Dipl.-Ing. Dietrich Zoepffel (Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Ges. Eggert & Amsinck) und Dipl.-Kfm. Heinz von Moellendorff (Fisser & van Doornum); **Hafen- und Umschlagstarife und Kontrolle der Hafenkostenabrechnungen,** Werner Sembach (Hamburg-Amerika Linie); **Die Versicherung eines Schiffes,** Harro Meissner, (Leonhardt & Blumenberg) und Dr. Kurt Wodrich (Hamburg-Amerika Linie); **P & I-Versicherungen,** Dr. Kurt Wodrich (Hamburg-Amerika Linie); **Die Kalkulation in der Befrachtung,** Klaus H. Johns (Fisser & van Doornum); **Instandhaltungs- und Ausrüstungskosten — wie können sie gelenkt werden?,** Kapt. O. Böttcher (Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Ges. Eggert & Amsinck), und Walter Paysen (Reederei Robert Bornhofen).

Die Vortragsreihe hat am 3. Januar begonnen und läuft zunächst bis zum 13. März. „Kehrwieder" wird in den nächsten Ausgaben Auszüge bringen.



Shankland und Hunter: **„Durchbruch nach Malta",** Leinen, 180 Seiten, zahlreiche Fotos, DM 22,—, im J. F. Lehmannsverlag, München.

Wer zur Zeit des Afrika-Feldzuges im zweiten Weltkrieg im Mittelmeer Seemann war, weiß, daß in diesem Seeraum eine fortgesetzte große Seeschlacht tobte. Das deutsche Buch dieser Seeschlacht, die zum überwiegenden Teil mit Handelsschiffen geführt wurde, ist noch nicht geschrieben. Der Gegenseite blieb es vorbehalten, wenigstens ein Modell dieser mörderischen Schlacht zu schildern. Es handelt sich um ein alliiertes Geleitzugunternehmen, bemannt mit Handelsschiffsleuten, genau wie die deutschen und italienischen Geleitzüge nach Afrika, das die fast schon ausgehungerte Insel Malta entsetzen sollte. Ein Tanker und seine Besatzung ist Held der Story, die überdies die kriegsgeschichtliche Lage aus Memoiren von Offizieren beider Seiten getreulich wiedergibt. Die Autoren haben auf Seeheldenpathos verzichtet. Gerade deshalb ist das Buch ein Denkmal für Seeleute auf schwerfälligen ungepanzerten Handelsschiffen, deren Tapferkeit sich nicht im Angriff, sondern nur im Willen zum Überstehen der Reise ausdrücken konnte. — S —

„Alles über ein Schiff" erfahren wir aus dem Buch von Friedrich Böer. Er bringt hier, illustriert von Lothar und Reina Voß, eine kleine Schiffskunde über Bau, Ausrüstung und Betrieb eines modernen Fracht- und Fahrgastschiffes mit allen Einrichtungen und technischen Anlagen, von den Aufgaben der Besatzung, vom Laden, Stauen und Löschen und schließlich auch von den Passagieren. Ein sehr lesenswertes Buch. (Verlag Herder, Freiburg i. Br., Großformat, Ganzleinen, 80 Seiten, DM 9,80.)

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

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

Gegr. 1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

BASTÉ & LANGE

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

ATLANTIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG G. M. B. H.
Schiffsproviant,
Deck- und Maschinenausrüstung

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

2 HAMBURG 11, Brooktorkai 16 · Telefon 33 68 05, 33 30 58 · Fernschreiber 02 15149 · Telegramm-Adresse »Brocktea«

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

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

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) · Tel. 34 35 28
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

Heinrich von der Ahe

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelei

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

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

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

Drahtseile

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

Feuerschutz

-Farben, -Lacke, -Lasuren, Präparate
RUDOLF HENSEL
(2) Hamburg 26, Süderstraße 235

Ladungskontrolle

NORDISCHE KONTROLL GMBH.

HAMBURG Telefon 34 82 41 / 42 · BREMEN Telefon 8 28 24 · EMDEN Telefon 27 94

America's
best cigarettes...
world-famous for
good taste!

FOIL WRAPPED CARTON FRESH FROM THE U.S.A. FOR FULL, FRESH FLAVOR!

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

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