Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

An Deck einer Dhau

Aus dem Inhalt:

10 Jahre betreuen und fördern
Kennedys Vermächtnis?
Wie wird ein Neubau finanziert?
Flottenumschau
Stadt ohnegleichen — San Francisko
Heuer gibt's jetzt automatisch
Landgang mit 100 Sachen
Unser Heim an Land
Die ersten Dampfer im Elbe-Verkehr
Sind wir Jungen denn total versext?
Schlaue Kiste
Schmunzelauge
Autorität in der weichen Welle
MS „Heidelberg" kämpft gegen Kings Point

Jahrgang 8

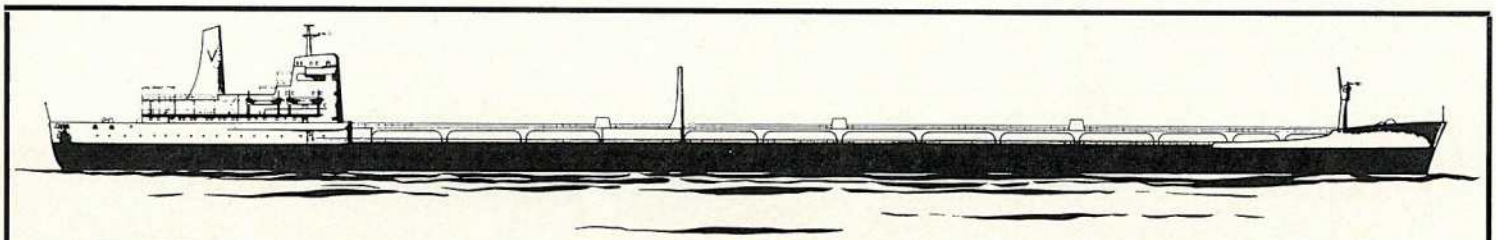
März 1964 Nr. 3

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

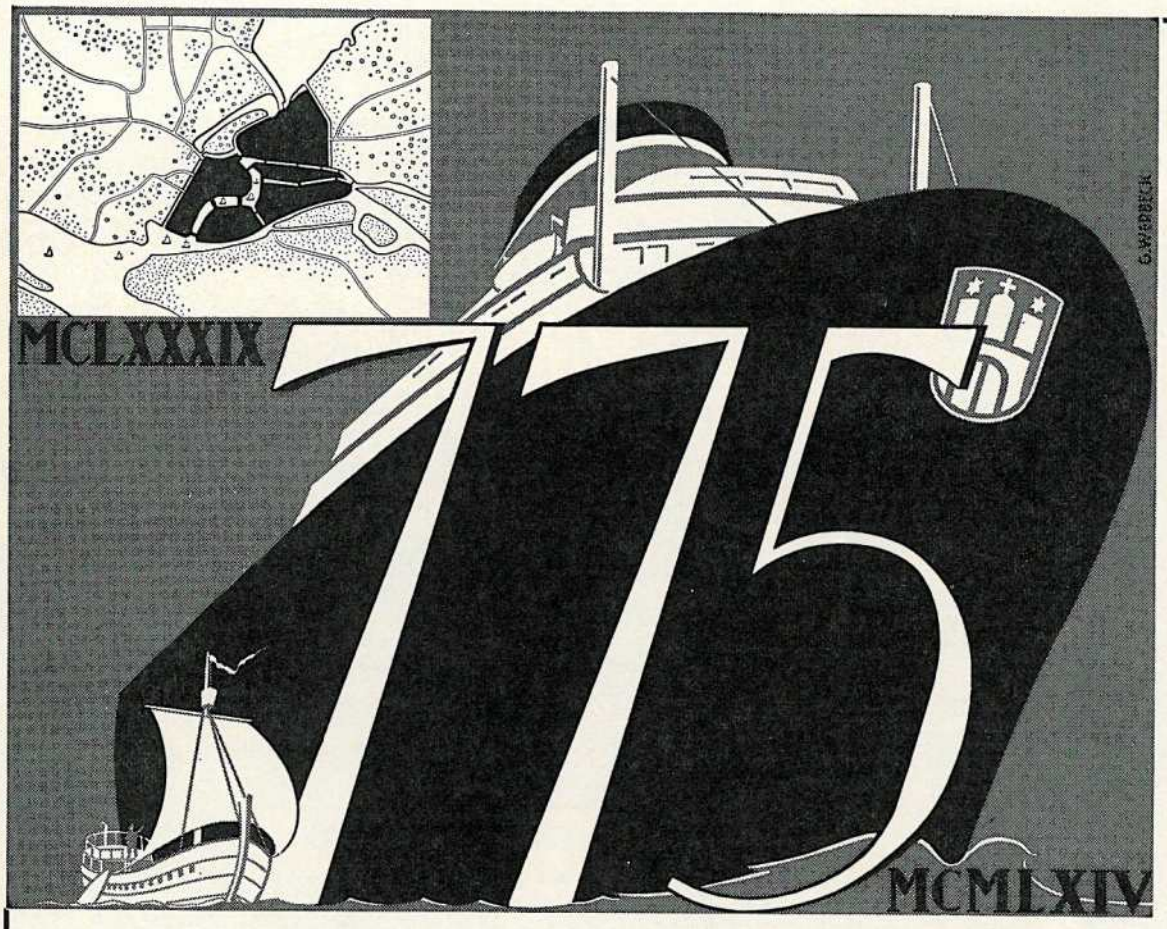


DEUTSCHE WERFT HAMBURG

SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · DOCKBETRIEB

MODERNSTE SCHWIMMENDE TANKREINIGUNGSANLAGE

2 HAMBURG 1 - POSTFACH 889 - FERNRUF 846141 - FERNSCHREIBER 02 14981



Tradition u. Fortschritt

Aus dem etwa 200 m langen und 50 m breiten Alsterhafen des Jahres 1189 entwickelte sich in der Zeit Hamburg zum größten deutschen Seehafen und zu einem der bedeutendsten Knotenpunkte im internationalen Seeverkehr. Heute bedecken die Land- und Wasserflächen des Hafens ein Gebiet von 7507 ha, 57,5 km Kaimauern und 26,4 km Pfahlreihen bieten rund 300 Seeschiffen und einer Vielzahl von Flußfahrzeugen gleichzeitig Abfertigungs- und Liegeplatz. Die Gleise der Hafenbahn haben eine Gesamtlänge von 540 km, das entspricht einer Luftlinie von Hamburg bis Stuttgart.

HAMBURG VERFÜGT ÜBER NEUZEITLICHE UMSCHLAGS- UND LAGEREINRICHTUNGEN FÜR ALLE WAREN DES WELTHANDELS UND BIETET MONATLICH BIS ZU 800 ABFAHRTEN IM REGELMÄSSIGEN LINIENDIENST

775 JAHRE HAFEN HAMBURG

Minikay

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

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang | März 1964 | Nr. 3

Am Peilkompaß

Funkpressedienst

Gibt es jemanden, der jährlich 85 500 DM verschenkt? Vermutlich müßte man eine ganze Menge Leute fragen, ehe man jemanden fände, der mit „ja" antworten könnte. Doch dieses „ja" wäre die richtige Antwort. Es gibt jemand, der diese Summe jährlich verschenkt, wohlgemerkt verschenkt, ohne eine Gegenleistung zu erwarten. Das Hamburger Abendblatt und die deutschen Reeder haben diese Summe am 15. Februar bereits ein Jahrzehntlang jährlich ausgegeben, 45.000 DM das Hamburger Abendblatt und 40 500 DM die Reeder. Die einen bezahlen täglich anfallende Funkgebühren, und die anderen stellen unentgeldlich täglich ihre Redaktion zur Verfügung. Noch ein Dritter gesellt sich zu diesem Bunde. Das ist die Post mit ihren Funkern und Technikern, vor allen in Norddeich-Radio. Auch sie haben keinen Zeitaufwand und keine Mühe gescheut, um gemeinsam mit Reedern und Hamburger Abendblatt das zustande zu bringen, was heute an Bord eine liebgewordene Selbstverständlichkeit geworden ist: Die täglich auf alle Weltmeere gefunkte, stets aktuelle Zeitung für den Seemann, wo auch immer er schwimmt.

Es ist des Betonens wert: Nur weil sich unter Reedern und Verlegern Männer zu einem Team gefunden hatten, die den Seemann verstehen, weil sich dieses Team Gedanken darüber gemacht hat, wie sie ihm seine Isolation auf See erleichtern können, deshalb gibt es heute eine aktuelle deutsche Bordzeitung. Bunt gemixt mit allem, was in der Welt passiert, mit Sport und Politik, gewürzt mit einer kräftigen Brise Humor, ist es die richtige Nachrichtenkost für jedermann an Bord.

Allen Skeptikern und Pessimisten hinter dem Spiegel: Eiskalter Massenmensch wo ist dein Sieg, wenn Menschen für Menschen umsonst Zeitungen machen?

Der Seemann, der täglich seine Nachrichten liest, mit dem Tagesspruch fürs Herz am Anfang, mit etwas fürs Schmunzelauge am Schluß, er freut sich am allermeisten über diesen Sieg der Uneigennützigkeit. In ihrem Zeichen ist der Wunsch unter jeder Ausgabe keine Phrase mehr sondern echt: Gute Reise und glückliche Heimkehr!

Über diese Brücke zur Heimat geht man gern. Der Fahrensmann geht darüber wie ein Bürger, wie alle andern Bürger auch, denn zum Bürger gehört die Zeitung.

Doch mit diesem Blatt hält er mehr in der Hand, als Nachrichten und Informationen. Dieses Blatt ist ein Garantieschein für den Seemann, daß es noch Leute gibt an Land, die ein Herz für ihn haben.

Zehn Jahre betreuen und fördern

Verein zur Förderung ...

In diesem Februar jährt sich eine weitere Gründung zum zehnten Male. Fast möchte man meinen, daß es mit dieser Jubiläumsdublizität etwas besonderes auf sich hat. Handelte es sich beim Funkpressedienst um reine Betreuungsarbeit am Seemann, so ist das andere Unternehmen gar nicht so weit davon entfernt. Gleich im Namen bringt es die Förderung zum Ausdruck. Es handelt sich um den *Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses.*

Dieser Verein hatte sich, die wie jedermann weiß, die sehr problematische Aufgabe gestellt, bei der Regelung und Beaufsichtigung der seemännischen Berufsausbildung maßgeblich, richtungsweisend mitzuwirken. Die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes" ist das erste, sichtbare und sehr ins Gewicht fallende Arbeitsergebnis dieses Vereins.

Nach langen Beratungen war am 18. Februar 1954 in Kiel die Gründung erfolgt und zwar durch die Vertreter der Bundesregierung, durch die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, durch den Verband deutscher Reeder, den Verband deutscher Küstenschiffer, Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sowie durch die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft.

Die Arbeit des Vereins, getragen von Verantwortung für Sicherheit in der Seeschiffahrt, begann zunächst nur zögernd Früchte zu tragen. Vielen ungeduldigen Praktikern auf See, und welcher Seemann ist kein Praktiker, ging es zu zögernd voran. Daß es sich bei dieser Regelung, die sich auch mit der Ausbildung des Matrosen in der Seeschiffahrt befaßte, um weit mehr handelte, als nur um eine der zahllosen administrativen Maßnahmen, das zeigt sich heute, nachdem viele Schwierigkeiten vor allem finanzieller Art überwunden sind. Es tritt heute überzeugend zu tage, daß damit nicht nur Ordnung in das Berufsbild des Decksmannes einzog, vielmehr erhielt dieser Berufsstand durch die Tätigkeit des Vereins auch amtlicherseits die ihm zukommende Bedeutung. Der Beruf des Seemanns in der Deckslaufbahn erfuhr nun endlich eine spürbare Aufwertung. Das zeigt sich nicht zuletzt sehr konkret darin, daß selbst die als hart gesotten verschrieenen Finanzbehörden den Matrosenberuf schließlich als Lehrberuf anerkannt haben. Dem an Deck fahrenden Seemann werden nicht länger elementare steuerliche Vorteile vorenthalten, nur weil er Seemann ist.

Anruf genügt nicht auf See. Es kommt weder Feuerwehr noch Maler noch Takler. Doch der Matrose ist mit seiner Allround-Ausbildung zur Stelle. Er ist mit seinem Beruf das Rückgrat des Decksbetriebes.

Foto: Dicid-ANTHONY

Möglichst straffe Koordinierung und möglichst gute Zusammenarbeit mit Regierungsstellen und allen sich mit der Seefahrt befassenden Betrieben und Institutionen sind gemäß den Vereinssatzungen auf das Ziel gerichtet, eine seefahrtgerechte und möglichst gediegene Ausbildung durchzusetzen. Ausbildung, Beaufsichtigung und Finanzierung sind durch die zähe Zielstrebigkeit des Vereins und seines Geschäftsführers und Vorsitzenden, der sicheren Ordnung und auch dem Ansehen des Berufs beträchtlich näher gerückt. Das dürfte genau das sein, was sich die fahrenden Seeleute wünschen. Jetzt gilt es, sich um die Mangelware Nachwuchs zu kümmern. Es gilt elastisch der abrupten, technischen wie soziologischen Entwicklung zu folgen, und zwar in Hinsicht und zum Wohle der Zukunft unserer Seefahrt, denn unser Nachwuchs ist diese Zukunft.

Der Wachoffizier.

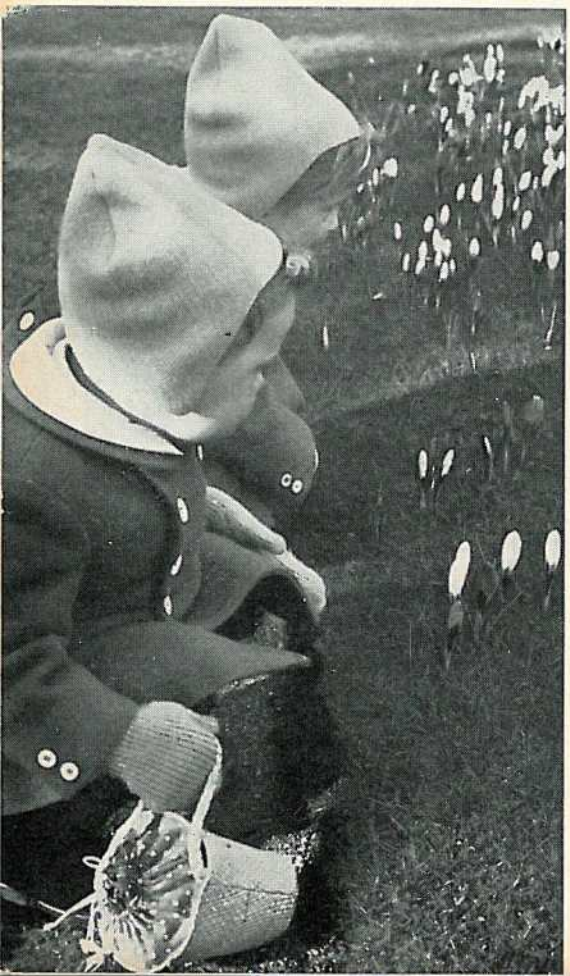
POLITIK UNTER DER LUPE

Kennedys Vermächtnis?

Wer es mit Kennedys Vermächtnis ernst nimmt, konnte am politischen Panorama des Februars wenig Freude haben. Was dieser global denkende Geist hinterließ, ist eine schmerzlich spürbare Lücke. Kennedys Vokabeln, mit der er seine geniale weltpolitische Konzeption umriß, sie sind schon so kurz nach seinem Tode aus dem Wortschatz des politischen Geschehens verschwunden. Wer spricht heute noch glaubhaft von „Menschheit" in der Politik, wer noch davon, daß diese Menschheit nicht verdammt und nicht von Kräften in Bann geschlagen sei, die sie nicht kontrollieren könne. Wer ruft noch auf zur Einigkeit und zur Stärke der westlichen Allianz?

In Genf das alte Lied

Die Genfer Abrüstungskonferenz, die zwar noch im Kennedyschen Geist vorbereitet worden war, ist von dem amerikanischen Chefdeligierten verlassen. Sie tritt auf der Stelle wie eh und je. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß den Russen in Genf einfach der Achtung gebietende Partner im Hintergrund fehlt. So hat man nur wieder Reden aus dem Fenster gehalten. Man überreichte sich Vorschläge, um sie unannehmbar zu finden. Den Amerikanern ging es, aufbauend auf den Atomversuchsstopp, im mühsamen, jedoch realisierbaren Schritt-für-Schritt-Verfahren vor allem um einen Test an der russischen Ernsthaftigkeit in der Abrüstung. Die Russen antworteten mit ihren propagandistisch großartigen, aber utopischen Alles — oder nichts — Theorien. Ausbalanciert abrüsten wollen die Amerikaner, während der Abrüstung Terrain gewinnen die Russen. Wieder das alte Mißtrauen: Wollen sie nur Zeit gewinnen und für was?



Handel und Politik

Mit Kennedys Tod scheint auch die eben von ihm ins Leben gerufene atlantische Generation gestorben zu sein. Wer spricht seit seinem Besuch in der Frankfurter Paulskirche noch davon? Statt dessen: England treibt Handel mit Kuba, das sein atlantischer Bündnispartner boykottiert, von Frankreich ganz zu schweigen. Die USA kündigten England, Frankreich und Jugoslawien die Militärbeihilfe.

Freunde

Nach Erhards- und seiner Minister Besuch in Paris blieb nichts als eine Freundschaft in achtungsvoller Distanz und gegenseitigem Respekt vor der Souveränität und vor den verschiedenen Interessenschwerpunkten in außerpolitischen Fragen.

Bolschewist komm

In Südostasien an den roten Ausfallbastionen tritt Frankreich als Neutralisator auf, dort, wo amerikanische Soldaten kämpfen. Doch in Vietnam, Laos, Korea, Kambodscha, wo durch das Gegeneinander der Schutzmächte ein status quo bisher erhalten blieb, dort heißt Neutralisation von Frankreichs Gnaden, amy go home, das aber heißt dort, Bolschewist komm.

Realitäten

Es ist nicht allein der Verlust des Vaters der atlantischen Generation, der sie in einen vielleicht nicht einmal embryonalen Zustand zurückversetzte, verantwortlich dafür ist auch das Auseinanderbrechen des Ostblocks. Die westliche Allianz wird einfach leichtsinnig, seitdem der Druck des roten gesamtasiatischen Blockes, von ihr genommen scheint.

Um in dieser Situation den Vorteil zu nützen und sie in einen globalen modus vivendi umzumünzen, bedarf es sicherlich umso dringender eines politischen Genies von Kennedys Format. Doch es hat sich noch nicht gefunden. Wir sind in das Stadium der sogenannten Realitäten eingetreten. Realitäten, die das Handeln bestimmen, anstatt Handlungen die Realitäten erzeugen. Rotchina ist eine solche Realität. De Gaulle ist ein Realpolitiker. Vor der Realität des atomar ohnmächtigen französischen 47-Millionen-Volkes zeigt Charles de Gaulle ganz und gar nicht den gleichen Respekt. Sie mißt er mit einem anderen Maßstab. Sie hält er für veränderbar.

Aus stabil wird labil

Die Politik des Februars zeigt, daß das politische Weltbild in Diskrepanz zur militärischen Kräfteverteilung getreten ist. Der Osten ist nicht mehr die Sowjetunion und seine Satelliten und der Westen nicht mehr Amerika und seine atlantischen Verbündeten. Der Osten ist heute Moskau im Gegensatz zu Peking und dazwischen eine ganze Farbskala von Kommunismen in den Satellitenstaaten und in den kommunistischen Parteien. Und der Westen ist Washington im Gegensatz zu Paris, und dazwischen sehr divergierende Auffassungen von militärischem Schutz und wirtschaftlichem Wachstum.

Auf Zypern führt nationale, rassische und religiöse Urfehde zu Blutvergießen unter Nato-Verbündeten. Der Nato-Verbündete Frankreich lehnte seine Feuerwehrhilfe für die brennende unabhängige Republik brüsk ab. Bleibt wieder einmal als Letztes der Weltsicherheitsrat und da nutzt Chruschtschow kräftig den Vorteil seines Mitspracherechts. Er hat es leicht, denn seine Gegner sind uneins.

Die lange Liste der Unruhherde in der übrigen Welt, die sich früher blockfrei nannte, begleitet wie ein dunkles Tremolo die Abbröckelungserscheinungen der beiden großen Blöcke. Von Nord nach Süd, von Ost nach West kocht in Afrika die schwarze Freiheit über. Zu früh, zu unvorbereitet kam sie über die Stämme. Ihre Grenzen stimmen nicht mit den politischen Grenzen der jungen Staaten überein. Die Bevölkerung explodiert, weil die Ärzte früher kamen als die Kaufleute und die Ingenieure. Solch permanente, blutig um sich greifende Unruhe ist der klassische Nährboden für Kommunismus. Die Rotchinesen begriffen als erste, das sich hier mit der Solidarität der Farbigen gut im Trüben fischen ließe.

Bleibt in diesem Konzert der Dissonanzen, wie eine zarte Flöte gegen Pauken und Trompeten, die Stimme Mc Ghee's, des US-Botschafters in Bonn. Er allein sprach noch von Schritten zur Entspannung, von einem geduldigen Suchen nach möglichen Gebieten der Übereinstimmung in den Beziehungen zwischen Ost und West. Dünn ist die Stimme Kennedys geworden. Zum Fehlen eines überragenden westlichen Führers, zum politischen Leichtsinn wegen Nachlassens roten Druckes kommen die bevorstehenden Wahlen in den USA und in England, die unseren westlichen Kurs zur Zeit beeinflussen.

hs

Zuhause bricht der Frühling aus. Ob da wohl schon der Osterhase war?

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

Wie wird ein Neubau finanziert

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

In der Februar-Ausgabe der „Kehrwieder" wurde bereits davon berichtet, daß an mehreren Seefahrts- und Schiffsingenieurschulen gegenwärtig Vorträge über wirtschaftliche Zusammenhänge der Seeschiffahrt gehalten werden. Diese Vorträge sollen den Studierenden einen Einblick in die speziellen wirtschaftlichen Probleme des praktischen Reedereigeschäfts geben. Dank der freundlichen Erlaubnis der Referenten ist es „Kehrwieder" möglich, Auszüge aus diesen Vorträgen zu veröffentlichen und die behandelten Themen einem größeren Kreis von Interessenten zugänglich zu machen. Die Reihe dieser Berichte wird in der vorliegenden Ausgabe eröffnet mit einer kurzen Zusammenfassung der Ausführungen von D. H. H. Killinger (Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg), der sich kürzlich vor den Studierenden der Seefahrtschule Hamburg mit den Problemen der Finanzierung von Schiffsneubauten auseinandersetzte.

Marktgesetze bestimmen die Vorverhandlungen

Dr. Killinger ging davon aus, daß eine Reederei die Absicht habe, einen Bauauftrag für ein Schiff bestimmter Größe, Tragfähigkeit und Geschwindigkeit zu erteilen. Von diesem Ausgangspunkt aus schilderte er die vielfältigen Erwägungen und Verhandlungen, die seitens der Reederei mit der Bauwerft und den Banken zu führen sind, bevor die Finanzierung des Schiffes gesichert ist und der Bauauftrag endgültig erteilt werden kann.

Im Hinblick auf die Verhandlungen mit den Werften hob Dr. Killinger deutlich hervor, daß für die Auftragserteilung neben der Klärung der technischen Einzelheiten vor allem die Höhe und die Zahlungsweise des Baupreises die entscheidende Rolle spielt. Welche Zahlungsraten bei Abschluß des Bauauftrages mit der Werft ausgehandelt werden können, hängt von der jeweiligen Marktsituation ab. Bei hohem Neubaubedarf haben die Werften naturgemäß eine stärkere Position als bei schlechter Auftragslage. Nach den Ausführungen von Dr. Killinger ist es in der gegenwärtigen Schiffbausituation üblich, daß 10 % der Kaufsumme des Schiffsneubaus jeweils bei Abschluß des Vertrages, bei Kiellegung und bei Erreichen des Bauzustandes „Schiff in Spanten" zu zahlen sind, während 20 % bei Stapellauf und die restlichen 50 % des Kaufpreises bei der Ablieferung fällig werden.

Eigenkapital senkt Finanzierungskosten

Bei angenommenen Neubaukosten von 15 Mio DM wird die Reederei bei den vorgenannten Finanzierungsbedingungen danach streben, die ersten drei Bauraten aus dem von ihr vorgesehenen Eigenkapital in Höhe von 5 Mio DM zu bezahlen. Dieses Verfahren bietet für die Reederei folgende Vorteile: die Finanzierungskosten werden gering gehalten, weil die kalkulatorische Verzinsung des Eigenkapitals keine tatsächliche Ausgabe darstellt. Der Reeder vermeidet weiterhin alle Schwierigkeiten, die damit verbunden sind, Sicherheiten für das aufgenommene Fremdkapital zur Verfügung zu stellen, wenn der Schiffsneubau noch gar nicht begonnen wurde. Die Deckung der ersten Bauraten aus dem Eigenkapital ermöglicht es also der Reederei, die Inanspruchnahme von Bankkrediten bis zur Bezahlung der Stapellaufrate aufzuschieben.

Fremdkapital

Schon lange vor der endgültigen Auftragsvergabe des Schiffes haben zwischen der Reederei, den Schiffshypothekenbanken sowie den anderen Bankinstituten, die sich an der Finanzierung von Schiffen beteiligen, Verhandlungen über die Gewährung des Fremdkapitals stattgefunden. In diesen Verhandlungen mit den Banken waren vor allem die Höhe des Zinssatzes, zu dem das Darlehen von den Kreditgebern zur Verfügung gestellt wird, das sogenannte Disagio, die Laufzeit des Kredites und die Bestellung der Sicherheiten zu klären.

2 000 DM Zinsen täglich

Der Zinssatz für das aufzunehmende Fremdkapital wird durch die jeweilige Lage des Kapitalmarktes bestimmt. Nach den Ausführungen von Dr. Killinger werden gegenwärtig für Schiffbaukredite zwischen 6,5 und 7,25 % Zinsen gefordert. Dies bedeutet bei der Inanspruchnahme eines Schiffbaukredites in Höhe von 10 Mio DM, daß ca. 700 000,— DM jährlich oder ca. 2000,— DM täglich als Zinsen an die Banken zu zahlen sind. Die Tageskosten eines Trampschiffes von etwa 12—14 000 BRT erhöhen sich bei dieser Zinsbelastung von ca. 3000,— auf 5000,- DM.

10 Mio sind nicht 10 Mio

Das Disagio ist ein Abzug, den die Bank bei Auszahlung des Darlehens einbehält und dessen Zweck von den Banken meistens mit einer Bearbeitungsgebühr gerechtfertigt wird. Die Höhe des Disagios beläuft sich heute auf durchschnittlich 2 % des Darlehensbetrages. Die Reederei erhält daher nicht 10 Mio DM, sondern nur 9,8 Mio DM von der Bank ausgezahlt. Da das Darlehen trotz eines Disagios der Banken voll zurückzuzahlen ist, ist das Disagio ebenso wie die Zinsen zu den Finanzierungskosten zu rechnen.

Laufzeit und Lebesdauer

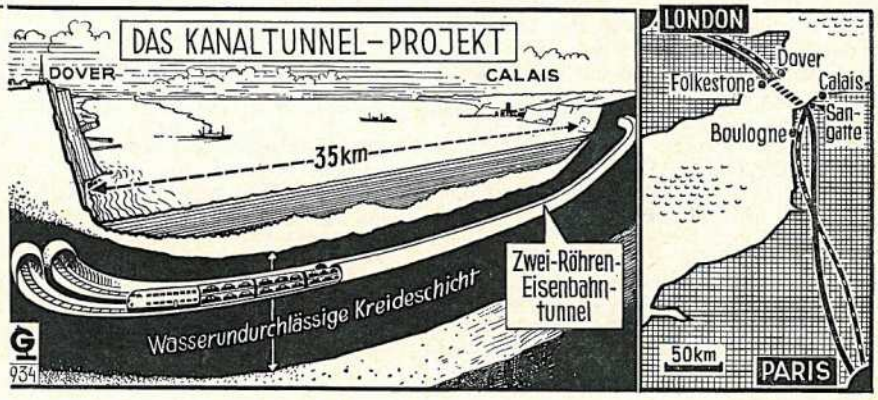
Hinsichtlich der Laufzeit des Darlehens wird das Bestreben der Reederei — so stellte Dr. Killinger weiter fest — vor allem darauf gerichtet sein, diese der steuerlichen Lebensdauer des Schiffes, die heute für Trockenfrachter 14 Jahre beträgt, anzupassen. Die Reederei hat dadurch die Möglichkeit, die Tilgungsbeträge für die Rückzahlung des Darlehens auf die Zeit zu erstrecken, in der sie Abschreibungen auf das Schiff vornehmen kann. Die heute üblichen Laufzeiten für Schiffskredite betragen dementsprechend in der Regel 10 Jahre mit zwei sogenannten Freijahren. Die Freijahre bedeuten, daß in den ersten beiden Jahren nach der Auszahlung des Darlehens keine Tilgungen zu leisten sind.

Das Schiff als Sicherheit

Als Sicherheit für die Gläubiger der Schiffskredite bieten sich entweder das in der Fertigstellung befindliche Schiffbauwerk oder nach der Ablieferung das Schiff selbst an. Nach der Ablieferung des Schiffes an den Reeder wird es in das Seeschiffsregister des Amtsgerichts eingetragen, das für seinen Heimathafen zuständig ist. Das Schiff kann ebenso wie Grundstücke mit Hypotheken belastet werden. Die Grenze, bis zu der eine solche Belastung möglich ist, liegt jedoch bei etwa 60 % des Neubauwertes. Ist diese Grenze erreicht, und will die Reederei das Schiff mit einem größeren Fremdkapitalanteil finanzieren, so muß sie Sicherheiten in anderen Schiffen oder sonstiger Art leisten.

51 Kilometer Tunnel

Frühestens 1972, spätestens 1980 — so lauten die Voraussagen — werden England und der Kontinent durch eine unterirdische und unterseeische Verkehrsschlagader verbunden sein. Nach dem Baubeschluß der britischen und der französischen Regierung ist das Tunnelprojekt seiner Verwirklichung näher gerückt als je in den 150 Jahren, seit diese Idee durch englische und französische Köpfe geistert. Wenn also nicht die höhere Gewalt der Politik oder die „tiefere" der unterirdischen technischen Probleme noch ein Hindernis aufrichten, werden in absehbarer Zeit Personen- und Güterzüge, darunter zweistöckige Autozüge, in 45 Minuten langer Tunnelfahrt den Kanal unterqueren; in dieser Zeit legen sie 51 Kilometer unterirdisch zurück, davon zwei Drittel unter Wasser. Der Preis für diesen größten Verkehrsbau, wenn man von den Kanälen des Weltverkehrs absieht, wird nach heutiger Bewertung auf fast zwei Milliarden Mark beziffert; er liegt also erheblich niedriger als die für einen Brückenbau veranschlagten Kosten von rund dreieinhalb Milliarden Mark.



Flottenumschau

Bundesmarine

Das erste Minenschiff wurde für die Bundesmarine in Dienst gestellt, das zweite soll im März folgen. Die beiden Schiffe, die „Bottrop" heißen, sind frühere Landungsschiffe der amerikanischen Marine. Sie sind etwa 100 m lang, 15 m breit und laufen etwa 11 Knoten. Im Jahre 1961 wurden vier solcher Landungsschiffe in den USA gekauft und über den Nordatlantik gebracht.

Mehrere ältere Fahrzeuge der Bundesmarine wurden außer Dienst gestellt, darunter KFK und Schnellboote. Von den bekannten M-Booten des Typs 35, die mehr als 20 Jahre ununterbrochen gefahren und ein wechselvolles Schicksal hinter sich haben, hat man sich zetzt endgültig getrennt. Die M-Boote 35 fielen durch ihren kantigen Brückenaufbau und die fußballtorartigen Bootsdavits auf. Sie waren 1945—47 beim Deutschen Minenräumdienst, wurden dann an Frankreich abgeliefert und kamen nach neun Jahren zurück, um in der Bundesmarine das 1. Geleit-Geschwader zu bilden.

Die Beratungen über Wege der zukünftigen Modernisierung der Bundesmarine laufen weiter. Es geht darum, daß später die Zerstörer, Korvetten und Schnellboote statt mit herkömmlichen Rohrwaffen auch mit modernen Flugabwehranlagen und Fernlenkwaffen ausgestattet werden. Die Zerstörer der „Hamburg"-Klasse sind noch mit konventionellen 10-cm-Geschützen versehen. Bei den dann folgenden Zerstörertypen strebt man die moderne Raketenbewaffnung an, wie sie in etwa 10 Marinen eingeführt ist. Hierbei denkt man an den amerikanischen Zerstörertyp „Charles F. Adams", Fahrzeuge von 3370 ts Wasserverdrängung mit Tatar-Raketen, vollautomatischen Geschützen und Ubootsabwehrwaffen. Es wird erörtert, ob alle drei Schiffe dieses Typs in den USA gekauft werden sollen, oder ob nur ein Schiff erworben wird und die beiden anderen in Lizenz auf deutschen Werften gebaut werden können.

Außerdem ist der Bau von Luftabwehr-Korvetten von 1640 ts auf eigenen Werften geplant. Ferner denkt man daran, die weiteren geplanten 10 Schnellboote mit britischen Seacat-Raketen oder ähnlichen Luftabwehrwaffen für kürzere Entfernungen auszustatten.

Ein erheblicher Teil der Kosten dieser modernen Fahrzeuge würde auf den Erwerb und Einbau der Waffen und Ortungsgeräte entfallen. Ein US-Zerstörer würde etwa 200 Mill. DM kosten, eine auf eigener Werft gebaute Korvette etwa 100 Mill. DM. Daher wird eingehend geprüft, welche Wege später eingeschlagen werden sollen.

Ausbildung

Eine Anzahl von Schiffen der Bundesmarine ist im Februar/März zu Übungen und Ausbildungsreisen ausgelaufen. Drei Zerstörer und die Troßschiffe „Frankenland" und „Angeln" waren in Madeira, die Schulfregatte „Scheer" lief Lissabon an. Tender „Saar" und Schulschiff „Deutschland" steuern Ende Februar/Anfang März westafrikanische Häfen und Gibraltar an. Die Schulfregatten „Hipper" und „Graf Spee" sollen Mitte April in Bangkok sein.

Fremde Marinen

Das zweite Uboot für die norwegische Marine lief in Emden vom Stapel und wurde auf den Namen „Kya" getauft. Insgesamt liefert die Werft 15 Boote von dem auf den Kieler Howaldtswerken für die Bundesmarine entwickelten Typ mit 430 ts Wasserverdrängung, konventionellem Antrieb und Schnorchel.

Die belgische Marine ist vor allem auf Minenabwehr und Ubootsortung spezialisiert. Den Hauptteil der Flotte bilden etwa 50 Minensucher. Daneben gibt es 5 Fregatten und einige Wachboote. Zwei Spezialfahrzeuge haben eingehende meereskundliche Untersuchungen durchgeführt und Grundlagen für verbesserten Minenräumdienst und verfeinerte Ubootsortung geschaffen, die für andere kleine Marinen ein Beispiel geben können. Die amerikanische Marine hat das Satelliten-Forschungsschiff „Kingsport", ein ehemaliges Victory-Schiff, in Dienst gestellt. Das Fahrzeug ist mit zahlreichen Antennen gespickt und führt auf dem Achterschiff einen kugelförmigen Plastik-Dom von etwa 16 m Durchmesser, in dem das Ortungsgerät für Satellitenbeobachtung untergebracht ist.

— R —

gehört gesehen festgehalten

Den 13 000sten vermißten Seemann
fand kürzlich das Missing Seamen's Bureau. Augenblicklich spüren die pensionierten Kapitäne dieses Büros, das 1920 von dem New Yorker Kircheninstitut gegründet wurde, dem Schicksal von 1000 vermißten Seeleuten nach.

Nicht immer ist es im Sinne der Gesuchten, doch zuweilen ist es auch mal eine Erbschaft, die ein auf See „Untergetauchter" antreten soll. Finanziert wird diese Seemannssuch-Organisation von Reedern und Gewerkschaften.

Azoren gaben SOS
Durch heftige Vulkanausbrüche wurde am 13. 2. die Insel Sao Jorge stark verwüstet. Auf die ausgesandten SOS-Rufe hin nahmen eine Reihe Schiffe sofort Kurs auf die Insel, um die betroffenen Menschen zu evakuieren. Auch der Massengutfrachter „Clyde Ore" (ca. 20 000 tdw), der von der Transerz Reedereikontor, Hamburg, bereedert wird, nahm an dieser durch schlechtes Wetter erschwerten Rettungsaktion teil. Mit 105 Geretteten lief Clyde Ore Terciera an.

Atomschiff Savannah
soll nach letzten Berichten, jedoch wieder nur voraussichtlich, am 17. 6. Bremerhaven und am 23. 6. Hamburg anlaufen.

Ohne Schlepper in Rekordzeit
nämlich in 25 Minuten, legte die „Bremen" in New York an. Das sind 15 Minuten weniger als die schnellste Anlegezeit mit Schleppern.

72 500 Passagen
durch den Nordostseekanal unter 40 Flaggen wurden im Jahre 1963 registriert. Das sind 10 000 weniger als 1962. Dieser Rückgang geht auf Konto der starken Vereisung in den ersten drei Monaten des Jahres.

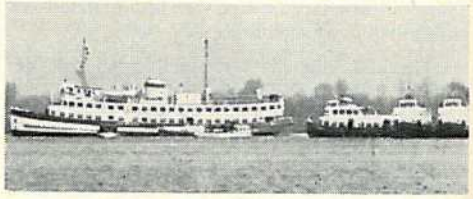
Erstes Schiff im neuen Weserhafen
am linken Weserufer in Bremen war MS „Riederstein" (10 092 BRT). Das war die symbolische Eröffnung des neuen Hafens, der 1500 m lang und 300 m breit werden soll.

Elbe 2 und Elbe 3
sollen durch Leuchttürme ersetzt werden. So plant es das Wasser- und Schiffahrtsamt Cuxhaven wegen verstärkten Schiffsverkehrs, wegen größeren Tiefgängen und höheren Geschwindigkeiten sowie auch hinsichtlich der Hafenbauprojekte.

Riesenschmuggel in allen Häfen Chiles
wurde kürzlich von den chilenischen Behörden aufgedeckt. Offenbar wurde schon seit langem vornehmlich mit falschen Inhaltsdeklarationen von Kisten ganzer Partien geschmuggelt. Angestellte einer chilenischen Importfirma wurden verhaftet und die Interpol eingeschaltet.

Hafenkapitäne tagen
vom 26.—29. Mai in Hamburg. 27 Hafenkapitäne nordwesteuropäischer Häfen werden Erfahrungen, Sorgen und Nöte austauschen.

6000 t Kohle pro Stunde
soll die im Bau befindliche zweite Ladebrücke in Norfolk (Hampton Roads in den USA) schaffen. Das bedeutet für einen 30 000-Tonner nur 10 Stunden Ladezeit. Zu den Nie-an-Land-Kommern der Tankerbesatzungen gesellen sich mehr und mehr die der Super-Bulkcarrier.



Hoch und trocken auf dem Stack saß am 9. Februar bei Bützfleth die „Jan Molsen". Bei einem Manöver, bei dem ein Überholer den Warnsektor des Bützflethfeuers verdeckte, ging das Aufsetzen so sachte vor sich, daß es die fröhlichen Karnevalspassagiere erst merkten, als sie morgens gegen 3 Uhr ausgebootet werden mußten. Erst Magnus, der größte Schwimmkran der Welt, schaffte es, die „Jan Molsen" vom Stack zu lüften.

Eines der sieben Weltwunder
nämlich der Koloß von Rhodos, soll aus Aluminium wiedererrichtet werden. Er soll die neuentdeckte Ferieninsel attraktiver machen.

Nicht mehr ziellos durch die Stadt
sollen die Seeleute laufen. Ein Bremer Stadtführer für Seeleute, aktuell mit den jeweiligen Programmen, soll den Seeleuten helfen, wie Oberseefahrtsschuldirektor i. R. Martin Berger kürzlich auf der Jahreshauptversammlung des Nautischen Vereins ankündigte.

Älteste „Seefrau" Deutschlands
feierte am 13. Februar ihren 90. Geburtstag. Ludwina Mertling aus Hamburg fuhr 30 Jahre als Stewardeß zur See und spricht heute noch Englisch, Französisch, Spanisch, Deutsch und Platt.

Bierschaum oder nicht
das war die Frage, die kürzlich Gegenstand einer Gerichtsverhandlung mit Expertenstreit in Bristol war. Die Experten streiten sich um tausendstel Zentimeter. Mit den Augen trinken oder mit der Kehle, das ist die Frage, die im Hintergrund steht. Ob mit oder ohne Schaum, zischen muß es, meinen wir, die wir auch Experten sind.

Um Bier und Tausende von Kilometern
ging es bei Sudkesseln von 4,50 m Durchmesser, die von München nach Bari befördert werden sollten. Der Weg führte schließlich über Hamburg nach Bremen und dann rund um Europa durch den Kanal und Gibraltar, und zwar auf MS „Levante". Das sind zwar 7000 km mehr, aber weder Alpen noch Tunnel standen im Wege. Nicht immer ist der kürzeste Weg der beste.

Stadt ohnegleichen

sagen die Einwohner von

San Franzisko

Selten ist eine Stadt gleichermaßen in Zuschnitt und Charakter so kosmopolitisch wie San Franzisco; verschlafener Hafenort am Sacramento, bis der Goldrausch ihn zur Metropole des „Goldenen Westens" erhob! Bevor 1869 transkontinentale Eisenbahnlinien fertiggestellt, war die Stadt vom übrigen Amerika durch Gebirge und Ödland fast abgeschnitten. Sie mußte sich selbständig und unabhängig entwickeln. Dabei ging die Orientierung gen Westen, woher Schiffe kamen, die Filipinos, Hindus, Moslems, Malaien, Japaner, Russen und viele Chinesen als Einwanderer mitbrachten. Noch heute liegt der Duft des Orients über der Stadt am Goldenen Tor.

Das Chinesenviertel. Während Franzosen, Italiener, Spanier und Portugiesen das Lateinische Viertel am Telegraph Hill bevorzugen (von wo einst Schiffsankünfte signalisiert wurden und heute die Feuerwacht thront) mit Straßen voller Restaurants, die jedem Gaumen gerecht werden, ist Chinatown mit 30 000 Chinesen die größte Kolonie von Gelben außerhalb Asiens. (Neuheut: Kabarett mit Revue-Girls.) Hier gibt es eine Telefonzentrale, wo chinesisch gesprochen wird. Und zum asiatischen Neujahr bewegt sich die Drachenprozession durch die Straßen mit Pagoden und zierlichen Tempeln.

San Franziscos Stolz sind freie Sitten, buntes Völkergemisch, internationale Mannigfaltigkeit der Küche, der Getränke und der weiblichen Schönheit. — Und doch sind die meisten Einwohner Amerikaner. Auf der Jagd nach Gold wurden sie seßhaft. Und der „Amerikanisierungsprozeß" fand Vollendung, als die Stadt im zweiten Weltkrieg, dank ausgezeichneter Hafeneinrichtung, wichtigster Verladeplatz des gesamten Kriegsmaterials für's pazifische Kampfgebiet wurde. Gewaltige Werftanlagen und Industriewerke entstanden. Die Bevölkerung stieg um 350 000 auf eine Million.

Der Hafen, dessen Kais die Strahlen des Embarcadero, der „Straße der Schiffe", sind, gehört zu den größten natürlichen Häfen der Welt. Hier ist mit umfangreicher Getreide-, Wein-, Orangen- und Metallausfuhr wichtigster Handelsplatz im Westen der USA, der, im Schiffbau wie in der Eisen- und Zuckerindustrie Amerikas, gleichfalls beachtliche Rollen spielt. — Der Embarcadero wurde "aufgeschüttet". Pfähle trieb man in die Bucht und füllte Zwischenräume mit Felsbrocken. So entstand aus Flutland ein mehr als 5 qkm umfassender Teil des Geschäftsviertels. Ähnlich wurde ein Flugplatz angelegt. San Franzisco kann sich nur ins Meer oder in die Höhe ausdehnen. Beide Möglichkeiten werden genutzt.

Die Stadt. Kalifornier behaupten, es gäbe nicht ihresgleichen, sowohl, was Klima (ohne Jahreszeiten) Reichtum, landschaftliche Schönheit anbetrifft, als auch Möglichkeiten, zu Wohlstand zu kommen und der Unterhaltung und dem Vergnügen zu leben. Jedenfalls ist San Franzisco heute eine der schönsten Städte der Welt! Von einem der 29 Hügel, dem alt-vornehmen Viertel Nob-Hill, gibt es Bestätigung durch einen überwältigenden Panoramablick. (Hier erbauten sich Goldgräber Marmorpaläste. Ihre Spottnamen waren „Nabobs". Daher Nob-Hill!) Das Stadtzentrum wird von den Twin Peaks „Zwillingshügeln" überragt. Von ihnen ist die Sicht noch eindrucksvoller. Schnurgerade bis zur Bucht verläuft mitten durch die Stadt die Market Street, breit wie die Champs Elysée in Paris. Geschäftszentrum ohrenbetäubenden Verkehrs! — Über blauem Wasser aber thronen San Franziscos Wahrzeichen: Die Riesenbrücken!

Golden Gate Bridge (1937) bildet ein „Zwischenstück" auf der Autoroute Mexiko—Alaska. Sie weist den größten Hängebogen der Welt mit 1400 Meter Spannweite auf und ist so elastisch gebaut, daß sie in der Mitte über sechs Meter ausschwingen kann. Befahren kostet Zoll! 14 Kontrolleure drücken auf Knöpfe von 14 Registriermaschinen.

Die Bay-Bridge (1936) — 13 km lang — verbindet mit Gemeinden im Osten der Bucht. Sie besteht eigentlich aus drei Brücken, zwei Hängebrücken und einer freitragenden. San Franzisco aber plant den Bau einer dritten Riesenbrücke über die Bucht bei Alameda. (Ca. 200-Millionen-Dollar-Projekt.)

Russian Hill, einst russischer Seemannsfriedhof, heute Bohème, deren Ateliers mit großen Glasfenstern auf den Hafen hinausgehen.

Die Drahtseil-Straßenbahn, Kuriosum der Stadt, bringt wie vor 80 Jahren Bürger in hochgelegene Viertel. Zu Sehenswürdigkeiten zählt auch, im Capitolstil erbaut, die City Hall im Bürgerzentrum. Fünf Meilen weiter ist die Stanford Universität, vom Gouverneur dieses Namens im Gedenken an seinen Sohn erbaut. Nach dem Tod des Gründers ließ die Witwe auf dem Mount Adorns die Stanford-Gedächtniskirche errichten, durch Mosaiken venezianischer Künstler des Ansehens wert. — Kulturell bietet San Franzisco: Opern, Symphoniekonzerte, Museum of Art, de Young Gedächtnis-Museum. Und Golden Gate Park wie auch Steinhart Aquarium sind jährlich Anziehungspunkte für nahezu zwei Millionen Besucher.

In der Fisherman's Wharf gibt's die Meeresleckereien bei „Taratino" mit Blick auf die Lagune; gepflegt japanisch ist's im Tokyo Sukiyaki Restaurant. (Sukiyaka = „Der Freundschafts-Tisch.") Und im Cliff House guckt man schon seit 100 Jahren beim Dinner dem Spiel der Seelöwen zu.

Für weitere Ausflüge lohnen sich:

Sacramento, politische Hauptstadt,

Berkeley mit größter Universität der Welt (23 000 Studenten) mit Campanile nach Venedigs Vorbild,

Yosemite National-Park mit Brautschleierfällen, 620 Fuß hoch,

Sequoia National-Park (Redwood-Road) mit dem Wawona-Baum, durch dessen Stamm eine Straße gesprengt wurde,

Death Valley (Todestal) mit Besuch bei „Scotty aus dem Todestal", der sein Wüstenschloß immer weiter ausbaut.

Das größte Erdbeben Kaliforniens erschütterte am 18. April 1906 San Franzisco. 500 Menschen kamen um. Tausende verloren ihr Heim. Plakate aber kündeten nach dreitägiger Katastrophe: „Sprecht nicht vom Erdbeben — sprecht vom Wiederaufbau!" Und in drei Jahren standen von 30 000 zerstörten wieder 20 000 neue Häuser. Die Lebenskraft dieser Stadt besiegt das Schicksal nach dem Motto: Noblesse oblige! Daher hört der Einwohner auch nicht gern, wenn man seine Stadt „Frisco" nennt. Es ist San Franzisco — under the Golden Gate.

Magdalena Ahlers

Rationell und speziell

Heuer gibt's jetzt automatisch

Heuerabrechnungen haben drei Gesichter: Ein freundliches, wenn die Endsumme stimmt, ein betrübliches, wenn „da nichts bei über" ist, wenn alles schon vor und weggeschossen. Darüberhinaus kennen unsere Heuerabrechnungen noch ein akademisches Gesicht, ein papierkrieg-labyrinthartig-verzerrtes. So sieht die Heuerabrechnung für die aus, die sie herstellen sollen. Heuerabrechner an Bord und an Land wissen ein Lied davon zu singen, von Formularen mit Fehlerfallgruben reihenweise, von Überstundenabrechnungen, die reif sind für Doktorarbeiten etc. etc. Oft genug gibt es dann auch noch lange Gesichter für die Empfänger. Das alles hat jetzt die Züge eines Roboters bekommen: streng, glasklar, unpersönlich, dennoch zuverlässig und vertrauenerweckend.

Die ersten Reedereien sind bereits dazu übergegangen, ihre Heuerabrechnung der Elektronik anzuvertrauen. Das ist zur Zeit der einzige Schritt zur Automation, der von vornherein ohne Investitionen Zeit und Geld spart.

Formulare, Formulare

Es ist noch gar nicht so lange her, als die Heuerabrechnungen an Bord während der Reise zusammengestellt und bei Ende der Reise fix und fertig abgeliefert werden mußten. Nautiker und Funker waren die Unglücksraben, die damit ihren Ärger hatten. Diese Regelung hatte ihren guten Grund darin, daß an Bord alle Unterlagen jederzeit greifbar sind, und daß man den Arbeitsablauf heuertechnisch unmitelbar verfolgen kann. Aber die „Heuerologie" wurde immer komplizierter. Sie wurde so umfangreich, daß das Bordpersonal einfach überfordert war, wenn es aus diesem Paragraphenwald noch brauchbare Abrechnungen herausholzen sollte. Man beschränkte sich daher an Bord auf die Zusammenstellung der verschiedenen Elemente für die Heuerabrechnung. Damit ergoß sich jedoch ein neuer Papierstrom an Bord. — Von der Wiege bis zur Bahre Formulare, Formulare — für Überstunden, freie Tage, Anwesenheit, Verpflegung, Zulagen, für Kantinenverbrauch, für alles ein Spezialformular mit Hunderten von Rubriken. Da „lachte" das Seemannsherz!

Auf der Reederei dann mußte das alles zusammengesetzt werden, mußte daraus durch wiederholtes Übertragen und eine Vielzahl von Rechenvorgängen Heuer, Kontostand, Steuer, Sozialversicherung usw. gemacht werden, — für jeden einzelnen und für die gesamte Besatzung. Das erfordert pro Mann, wenn alles glatt geht, durchschnittlich eine halbe Stunde Büroarbeit. Für eine Normalbesatzung kam also eine Kraft mit einem vollen Arbeitstag gar nicht aus, ganz abgesehen von der Zeit für Kontrolle und Prüfung der Bordangaben.

Elektronisch

An Bord wird nur noch ein einziges Formular gebraucht, für jeden Mann das gleiche. Es dient praktisch nur noch zum Eintragen der anfallenden Tallywerte, für die nackten Grundwerte der Zeiten. Wieviel von jeder Sorte, danach fragt dieses eine einzige Formular. Wieviele Überstunden, A-, B-, sonntags und nachts, wieviel Urlaub, wieviel Vorschuß, Porto, Kantinenwaren, wieviel Bordverpflegung für Angehörige usw. An alles ist gedacht. Nur noch Eintragungen, keine einzige Rechnung.

Auf dem Kontor ergänzt die Reederei dieses Blatt gegebenenfalls um Krankengeldzuschuß, Ziehschein, Barzahlung usw. Nach Prüfung dieser Formulare gehen die Blätter dann an die Elektronik, die braucht dann 4—6 Sekunden pro kompletter buchung- und statistikreife Abrechnung in dreifacher Ausfertigung.

In vier bis fünf Sekunden

Zunächst wird das Formular in Windeseile in Maschinensprache auf eine Lochkarte übersetzt. Eine Lochkarte für Bezüge, eine Lochkarte für Abzüge. Von früheren Abrechnungen noch vorhanden und bereits vorliegend ist schon eine weitere Lochkarte mit Personalangaben, Steuern sowie Sozialversicherungsmerkmalen, eine andere, auf dem die Bezüge der letzten 6 Monate aufgezeichnet sind (für Errechnung des Urlaubsmittels und eventuell Abgeltung freier Tage). Eine fünfte Lochkarte dient nur für steuerliche Zwecke (Freibeträge usw.). Das ist in der internationalen Elektronensprache der input (Einlage).

Für ein Schiff mit dreißig Mann Besatzung legt der Elektroniker also 150 Karten an einem Ende der Maschine ein. Sie zischen ihm förmlich aus der Hand. Im selben Moment beginnt es am anderen Ende der Maschine zu rattern, wie eine mittlere Schnellfeuerpistole. Jeder Schuß ist eine dreifache Zeile. In vier bis fünf Sekunden sind alle 25 Zeilen für die Heuerabrechnung des Besatzungsmitglieds durch und die fertige Abrechnung mit allen individuell bedingten Sonderfällen fällt auf einen Stoß, bis das ganze Schiff durchgejagt ist, — unter absolut sicheren Ausschluß jeden Rechenfehlers.

Was leistet die Maschine noch?

Rechenfehler kennt sie nicht. Aber die Menschen können falsch gelocht haben. An Bord können sie sich beim Ausfüllen des Vordruckes geirrt haben. So etwas kann schon einmal heimtückisch die Kontrollen passieren. Wenn also beispielsweise ein Moses auf diese Art 4 Kinder bekommen hat oder wenn eine Beförderung übersehen wurde, dann gibt eine automatische Schreibmaschine sofort einen Warnzettel heraus. Darauf steht genau, was verkehrt ist. Die Maschine lehnt es dann ab, diesen Mann weiter zu bearbeiten. Der Eelektroniker, ein Perfektionist aus Leidenschaft, geht dann hoch. Er sieht sich gezwungen, Korrekturen vorzunehmen, eventuell ein Löchlein zu ändern und der Mann muß dann noch einmal durch die Maschine.

Auf 80 verschiedene Fehlanzeigen ist der Elektroniker gefaßt. Aber außer einer gewissen Verstimmung über seine Mitarbeiter an Bord und im Kontor, kann ihn keine Fehlanzeige aus der Fassung bringen. Denn er war es ja selbst, der die 80 Fehlermöglichkeiten in das Programm der Maschine eingearbeitet hatte.

Zugaben der Maschine

Aus den einzelnen Abrechnungen mußte die Reederei die Sozialabgaben für die SBG aufstellen, gegliedert nach ihren einzelnen Arten, aufgeteilt auch nach Anteilen für Reeder und Besatzungsmitglieder. Das bedeutet ein Zerpflücken jeder einzelnen Abrechnung und neue Aufstellung und neue Addition. Das alles liefert die Maschine ebenfalls in Sekundenschnelle gleich mit. Im output (Auswurf) sind außerdem enthalten drei der oben erwähnten Lochkarten pro Mann als Unterlagen für die nächste Abrechnung.

Wie bringt die Maschine diese Leistung fertig?

Nichts könnte die Maschine leisten, wenn sie nicht vom Elektroniker, der Programmierer, ein Programm bekommen hätte. Mit seinem Heuerabrechnungsprogramm hat er der Maschine gewissermaßen seinen Geist mittels Magnetband eingehaucht. Ein halben Jahr lang hat er darüber gesessen, aus konservativen Vorlagen unter Entwicklung von Neuentwürfen, alle im Heuer- und Manteltarif vorkommenden Fälle in das Programm hineinzuarbeiten. 12 000 Befehle hat er in langer Kette auf Magnetband gespeichert. Gedruckt sind es dreihundert Seiten.

Die Lochkarten bestimmen dann die jeweils auszuführenden Rechenvorgänge. Was jedes Loch im Einzelnen auslöst, ist dann immer eine Vielzahl sich bedingender, kettenreaktionsartig aufeinanderfolgender Rechenbefehle und deren Ausführung. Das erfolgt mit Lichtgeschwindigkeit (300 000 km pro Sek.). Die Löcher holen die Befehle aus dem Speicher des Magnetbandprogramms. Die Befehle lauten: Sortieren, vergleichen und ausführen von jeder beliebigen Rechnungsart.

Heuerabrechnung vom 01. bis 31. JANUAR 1964

Schiff	Nr.	Dienstantritt	Dienstgrad Nr.	Tage
MS XXXXSX	K 12	16.08.63	415	30

Name und Vorname	Seef.-Buch-Nr.	Steuer-Nr.	Soz.-Vers.-Nr.
SCXXXXXXXXXXXXXXXX	090744	191	J170369

Bezüge / Abzüge	Nr.	Tage / Std.	Steuerpfl. DM	Betrag DM
GRUNDHEUER	03	30 T	19000	19000
SONNAB.-AUSGL.	05	06 T	2280	2280
MEHRARBEITSTD.-GR.-A	35	68 S	4069	8092
MEHRARBEITSTD.-GR.-B	36	37 S	3691	4921
NACHT-/ZUSCHL. %25	38	12 S	214	288
NACHT-/ZUSCHL. %40	38	16 S	454	608
SACHBEZ.-BORDVERPF.	25	30 T	9000	
Brutto-Heuer		T. 1173	40712	35189
Lt. Lohnsteuerkarte jährl. DM (— = frei + = hinzu) verteilt auf		Monate		
Lohnsteuer			3300	
Kirchensteuer			264	
Sozialversicherung			3967.-	7531
Netto-Heuer		T. 922		27658
Bordvorschuß				
Bordkantine			8500	
Bordporto				
Bordtelegramme			570	
Ziehscheine (Überweisungen)			10000	
Barzahlungen der Reederei				
Sonstiges				
				19070
Rest aus dieser Abrechnung				8588
Kontostand aus letzter Abrechng.				30040
Kontostand aus dieser Abrechng.				38628

Fahrtzeiten in der Seeschiffahrt	T Urlaub
JAHRE 05 MON. 14 TGE	T Freie Tage

Elektronisch gerechnete Heuerabrechnung

Das Programm der Maschine weiß: Wenn dieses gefunden ist, muß es mit jenem verglichen werden, wenn der Vergleich zu diesem Resultat führt, muß sie jenes miteinander multiplizieren. Dieses Wissen darüber, was in einer Vielzahl von Fällen an verschiedenen Vorgängen zu geschehen hat, und zwar mit absoluter Sicherheit das jeweils Einzigrichtige, diesem logisch anmutenden Verhalten verdankt die Maschine den Namen Elektronenhirn. In Wirklichkeit hat ihr der Programmierer nur einen winzigen Teil seiner Hirnleistung leihweise zur Verfügung gestellt. Der Programmierer geht zwar zum Glück dieser seiner Hirnleistung nicht verlustig. Aber die Maschine kann nun für alle Ewigkeit damit arbeiten, und zwar im Gegensatz zum Hirn mit Lichtgeschwindigkeit. —

— hs —

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht

Heute:

Opel Kadett

Selten waren über dem Stapellauf eines neuen Modells der deutschen Automobilbranche so viele Gerüchte und Vermutungen im Umlauf wie gerade um den neuen Opel Kadett. Zwar hatte die Adam Opel AG schon längere Zeit davor eindeutig erklärt, daß sie eine völlig neue Konstruktion des vor dem Kriege bereits mit über 107 000 Stück gebauten Typs gleichen Namens herausbringen werde; schließlich aber hatten es die Rüsselsheimer dann doch mit Erfolg verstanden, bis zum Tage X (Internationale Automobilausstellung 1963) über die vielen Einzelheiten des neuen Typs den dichten Schleier des Werkgeheimnisses zu breiten.

Nach fünfjähriger Konstruktions- und Entwicklungsarbeit präsentierte sich dann der neue Opel Kadett als ein in der Größenordnung unter den Fahrzeugen der heutigen sogenannten Mittelklasse liegender Wagen, der im Rahmen der zum Preis gebotenen Möglichkeiten erstaunlich viel Raum bietet. Ohne Übertreibung läßt sich sagen, daß er unter dem Zeichen eines vorteilhaften Anschaffungspreises steht, mit verhältnismäßig gering gehaltenen Ausgaben für Fahrtbetrieb und Instandhaltung und — last not least — für die stets offene Hand des Fiskus.

Auch beim Kadett wurde die weitverbreitete Grundkonzeption mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie und Kurzhubmotor beibehalten. Bei der Wahl des Antriebs entschied sich Opel für die klassische Lösung des vorn liegenden Motors mit angetriebenen Hinterrädern, die dem Kadett ein dem massierten Verkehr angepaßtes Beschleunigungsvermögen und reichlich bemessene Höchstgeschwindigkeit verleiht.

Aus der Statistik geht hervor, daß 75 % aller Automobile, die heute auf dem Weltmarkt im Wettbewerb stehen, nach diesem Prinzip gebaut werden. Opel-Chefingenieur Hans Mersheimer erklärte dazu, daß diese Ausführung zwar die teuerste aller Antriebsarten ist, aber die bestmögliche Gewichtsverteilung zur Folge habe und außerdem eine vorteilhafte Ausnutzung der Karosserie für Passagier- und Kofferraum gestattet.

Schon vom Äußeren her wirkt der zweitürige Kadett als echter Viersitzer, dessen gestreckte Form durch eine über die ganze Seitenlinie laufende Zierleiste wirksam unterstrichen wird. Die Motorhaube fällt leicht nach vorn ab, Gleiches gilt für die vorderen Kotflügel, die in den Scheinwerfern auslaufen. Die beiden Panoramascheiben gestatten mit den großen seitlichen Glasflächen gute Rundumsicht. Auch die Sicht nach oben ist ausgezeichnet, so daß das grüne Ampellicht ohne Bandscheibenschaden erwartet werden kann. Der Kofferraum im Heck birgt links das Reserverad und rechts den 33 Liter fassenden Treibstofftank.

Als serienmäßig eingebaute Extras bietet der Kadett ein kombiniertes Lenk-Zünd-Anlaßschloß, eine Frischluftheizungs- und Belüftungsanlage sowie einen Scheibenwascher. Die Türschlösser sind aufsprungsicher, die Armaturentafel ist gepolstert und die Vordersitze sind gegen unbeabsichtigtes Umklappen gesichert. Eine Anbringungsmöglichkeit für Sicherheitsgurte ist ebenfalls fabrikseitig vorgesehen. Eine völlige Neukonstruktion ist der vierzylindrige Motor des Kadett. Mit nur 993 ccm Hubraum leistet er 40 PS und hält damit die Spitze der Wagen, die in seiner Klasse in nennenswerten Stückzahlen auf dem Markt sind.

Aber auf dem Markt erscheinen und auf dem Markt bleiben ist bekanntlich zweierlei. Das letzte Wort wird hier der Kunde Kraftfahrer zu sprechen haben. Damit sein Urteil aber zu Opel's Gunsten ausfällt, wurde der Kadett auf dem Rüsselsheimer Prüffeld über immerhin mehr als 1,5 Millionen Fahrkilometer auf das Härteste erprobt, ehe die Serienproduktion begann, die in Zukunft 1000 Wagen pro Tag betragen soll.

Technische Daten und Kosten
Motor: Viertakt-Kurzhub-Reihenmotor, wassergekühlt
Gesamthubraum: 993 ccm (Hub 61 mm)
Höchste Leistung: 40 PS bei 5000 U/Min
Verbrauch: 7,0 Liter auf 100 km
Spitze: 120 km/h
Länge: 3990 mm
Breite: 1470 mm
Höhe: 1397 mm
Wendekreis: ca. 10,4 m
Preis ab Werk: 5075,— DM / Aufpreis für Stahlschiebedach: 295,— DM
Jahressteuer: 144,— DM
Jahresversicherung: 264,— DM.

UNSER HEIM AN LAND

Eine der vielen feststehenden, falschen Meinungen an Land über die Seeleute besagt, daß der Seemann als so eine Art Salzwasserzigeuner meistens doch keinen festen Wohnsitz habe oder zumindest keinen besonders großen Wert auf sein eigenes Heim lege. Wir wissen jedoch, daß gerade das Gegenteil der Fall ist. Der Seemann hängt sogar mit größerer Liebe an seinem eigenen Heim, wie die an Land. Denen ist es alltäglich, dem Seemann bleibt es kostbar. „My home is my castle" gilt ganz besonders für den, der sich nicht täglich daran erfreuen kann. Irgendwie ist der Seemann immer festlich gestimmt, wenn er in seinen eigenen vier Wänden den Kontrast zu seinem Leben auf See bewußt genießt.

Deshalb setzt „Kehrwieder" mit diesem Artikel eine Serie fort, die ihre Leser auf See über das Bau- und Wohnungswesen informieren soll.

Haus Königstein 95

Fix und fertig geliefert, trotzdem massiv

Unter den 48 Fertighäusern, die auf der internationalen Ausstellung in Quickborn bei Hamburg gezeigt wurden, findet der Typ Königstein 95 der Deutschen Fertighaus-Gesellschaft nicht allein seines ansprechenden Äußeren wegen großes Interesse, sondern im besonderen auch wegen der gut durchdachten und zweckmäßigen Raumaufteilung.

Der Besucher war zunächst einmal überrascht, daß sich ein Fertighaus schon äußerlich nicht von einem Haus in herkömmlicher Bauweise unterscheidet und eine eingehende Besichtigung hat ihm sehr rasch das Gefühl vermittelt, zu einem vernünftigen Preis behaglich in einem richtigen Haus zu wohnen, von Baracke oder Bungalow keine Spur.

Wissenschaftler von der Technischen Universität Berlin wirkten vor 6 Jahren bei der Entwicklung des Hauses mit. Das Resultat ist ein Stahlskelettbau mit Isolierfaserplatten, Rippenstreckmetall, Betonschalen und Verputz mit 14 cm starker Wand, was einer 1,30 m dicken Ziegelwand entspricht. Das außerordentlich massive Wandsystem gewährleistet gute Wärme- und Schallisolierung.

Bei einem Test wurde eine jährlich wiederkehrende beträchtliche Heizkostenersparnis ermittelt, die je nach Größe eines Einfamilienhauses zwischen 1000 und 1300 Liter Heizöl liegen soll. Die Häuser der „Deutsche Fertighaus-Gesellschaft mbH" — bisher wurden 6 Haustypen von 50 bis 140 qm entwickelt — haben Ölwarmluftheizung. Sie ist garantiert staubfrei, leitet weder Schall noch Geruch und ist besonders wirtschaftlich in der Anlage und in der Unterhaltung.

Der im März 1964 sich ergebende **Festpreis**, schlüsselfertig, ohne Garage, einschließlich Transportkosten, beträgt ca. 76 300 DM. Durch ein eigenes Finanzierungssystem können Interessenten jedes Haus schon mit ca. ⅛ Anzahlung erwerben und den Rest langfristig abzahlen. Und hier die Leistungen, die in dem genannten Festpreis enthalten sind:

Planung — Architektengebühr — Erdaushub — Fundamente — ⅛ Unterkellerung — Lieferung und Montage der (patentamtl. geschützten) Stahlkonstruktion — Maurer- und Betonarbeiten — vollautomatische Ölwarmluftheizung — Zimmermanns-. Dachdecker- und Klempnerarbeiten — Thermopaneverglasung — Elektroinstallation — Badeeinrichtung einschl. aller sanitären Anlagen (Bad, Küche und WC mit keramischen Fliesen gefliest) — Maler- und Tapezierarbeiten — Fußbodenbelag PVC, im Wohnzimmer Parkett.

Und last not least: Die Königsteiner Typenhäuser wurden vom Institut für Bauforschung (Prof. Triebel, Hannover) geprüft und sind in das amtliche Fertighausverzeichnis aufgenommen worden.

Die ersten Dampfer im Elbe-Verkehr

Von Ludwig Dinklage

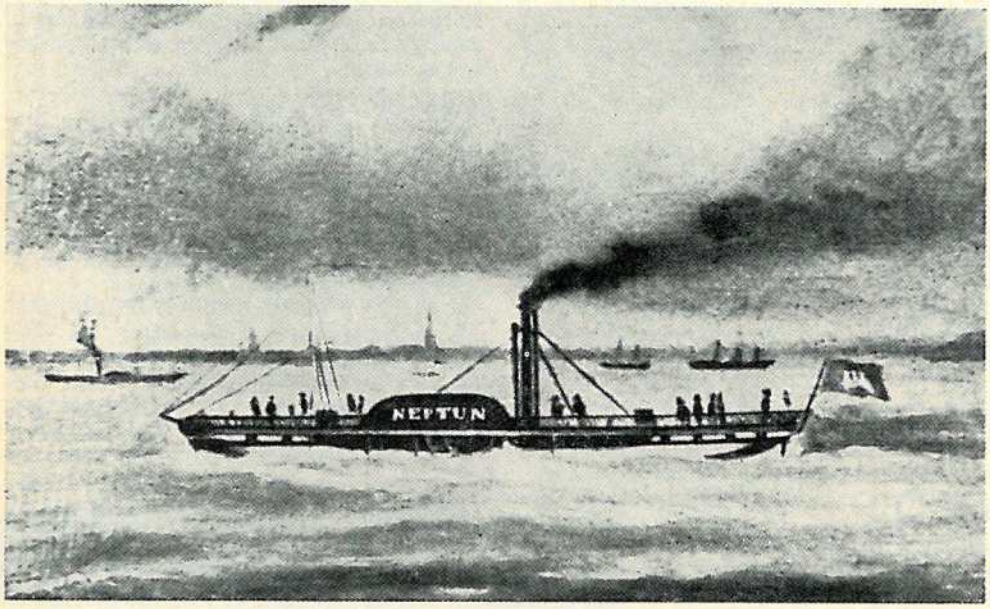
„Von allen Erfindungen der Neuzeit ist die der Dampfmaschine die wichtigste und erfolgreichste gewesen. Sie hat einen mächtigen Einfluß nicht nur auf die Beziehungen der Staaten und Völker der Erde, sondern auch auf die Berufstätigkeit und Verhältnisse der Einzelnen in so umfänglicher Weise geltend gemacht, daß sie neben der Buchdruckerkunst das bedeutendste Mittel des geistigen und materiellen Fortschrittes geworden ist. Verkehr und Handel haben durch die Dampfmaschine eine nie geahnte Ausbreitung, Industrie und Gewerbe eine täglich großartigere Entwicklung erhalten und selbst die Landwirtschaft wurde unmittelbar von dieser Entwicklung berührt und in den Kreis der materiellen Bewegung gezogen..... Erst durch die Dampfmaschine ist es ermöglicht worden, daß ein großer Teil der menschlichen Arbeit den verschiedenartigsten Maschinen übertragen werden konnte, daß also der Mensch nicht mehr an Stelle der Maschinen gebraucht wird, sondern als denkendes Wesen die Kraft und Arbeit derselben leistet. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt sind bedeutsame Hebel der Kultur und der Zivilisation geworden." Diese Sätze setzten vor nunmehr 110 Jahren der Zivilingenieur Dr. C. Schneitler und der Techniker und Lehrer der Mathematik Th. Wolff ihrem 1853 erschienenen Lehrbuch „Die Dampfmaschine" voran.

Es kam recht spät, dieses Buch, denn 46 Jahre vorher, 1807, hatte das erste Dampfschiff, der von Robert Fulton erbaute Raddampfer „Clermont", seine Fahrten auf dem Hudson-River bereits begonnen.

Der ungefügen Kraftmaschine von damals schien man jedoch noch nicht recht zu trauen. Segler bleibt Segler, sagte man sich wohl, denn nach weiteren fünf Jahren wagte man sich in Europa erst an den Bau von Dampfschiffen heran. 1812 lief auf einer Werft in Glasgow der erste Raddampfer Europas, die „Comet", vom Stapel.

Elbe und Weser streiten sich noch heute darum, auf welchen Fluten das erste deutsche Dampfschiff schwamm. Es muß aber wohl die Elbe gewesen sein und Schuld daran trug ein neu eröffnetes Seebad.

Im Jahre 1816, als die Franzosen aus Norddeutschland abgezogen waren, wurde in Cuxhaven ein Seebad eröffnet. Man rechnete selbstverständlich mit einem zahlreichen Besuch der Hamburger. Die Reise nach dort war noch recht beschwerlich. Brücken über die Elbe gab es noch nicht und ebensowenig eine Eisenbahn von Harburg nach Cuxhaven. So blieb den Badegästen eigentlich kein anderer Weg, als mit den Harburger Fährewern über die Elbe zu kommen und in Harburg die Postkutsche zu besteigen. Oder auch man segelte von Hamburg nach Cuxhaven. Das ging je nach Tide und Wind auch nicht schneller.



Der 1829 auf der Werft von Johann Lange in Grohn-Vegesack erbaute Raddampfer „Neptun" war das zweite Fahrschiff, das von 1820 bis 1841 zwischen Hamburg und Harburg verkehrte und damit die „Privilegierte Dampffähre" ablöste. Das Schiff war 33,5 m lang, 9,5 m über die Radkästen und 5,23 m im Rumpf breit und konnte 400 Personen fassen. Die Maschine leistete etwa 34 PS. (Archiv Dinklage, Foto Hugo Klement, Hamburg 39, Mühlenkamp 41.)

Die Eröffnung des Seebades schien für einen Schotten, Peter Kincaid aus Glasgow, der Anlaß gewesen zu sein, dem Hamburger Senat einen Vorschlag zu machen, auf dieser Strecke einen Dampfer einzusetzen.

Auf die vom 6. Dezember 1815 datierte Eingabe ließ der Senat mehrere Gutachten anfordern. Der Techniker Georg Repsold, damals Oberbrandmeister der Freiwilligen Feuerwehr, äußerte sich sehr günstig zu diesem Plan, der Wasserbaudirektor Reinhold Woltmann allerdings war davon nicht so begeistert. Er verlangte, daß die Steamboats bei der Abfahrt nicht eher Feuer unter dem Dampfkessel anzünden dürften, bis sie außerhalb des Hafens auf dem freien Strom waren und bei der Ankunft nicht eher in den Hafen einlaufen sollten, bis das Kesselfeuer gelöscht war.

Am 6. März 1816 erhielt Peter Kincaid die Erlaubnis, zwischen Hamburg und Cuxhaven ein Dampfschiff verkehren zu lassen. Dieses Privileg sollte bis zum 6. März 1820 nur ihm zukommen. Es wurde ihm aber auferlegt, innerhalb eines Jahres das hamburgische Bürgerrecht zu erwerben, das er dann auch am 5. Juni 1916 erhielt.

Im Juni 1816 traf der Dampfer auf der Elbe ein, ankerte noch einmal vor Cuxhaven, um dann die Reise nach Hamburg fortzusetzen. Neugierig säumten die Hamburger das Ufer, um das neue Weltwunder zu bestaunen.

„The Lady of the Lake" hieß das Schiff. Es war 1814 auf der Werft von John Gray in Kincardine, Schottland, vom Stapel gelaufen und dann in die Fahrt auf dem Firth of Forth zwischen Stirling und Leith eingesetzt. Seinen wohlklingenden Namen verdankt das Schiff dem gleichnamigen Gedicht des schottischen Dichters Sir Walter Scott. Der Seitenraddampfer war 19,80 m im Kiel lang bei einer Breite über die Berghölzer von 4,97 m. Nach englischer Vermessung war er 76 Registertons groß. Unter Kapitän John Watson Cook trat „The Lady of the Lake" am 29. Juni 1816 ihre erste Reise von Hamburg nach Cuxhaven an. Für die Fahrt elbab brauchte die junge Dame sieben, für die Rückreise jedoch merkwürdigerweise neun Stunden, hieß es in den damaligen Zeitungsberichten.

Wohl interessierten sich die Hamburger sehr für ihren ersten Dampfer auf der Elbe, doch mitfahren wollten sie nicht recht. Solch eine fauchende Dampfmaschine und eine funkensprühende und qualmende Kesselanlage schienen ihnen nicht allzu vertrauenerweckend. Außerdem soll der Fahrpreis zu hoch gewesen sein. Eine Hamburger Zeitung versuchte die Reisenden zu beruhigen und schrieb:

„Die Gefahr, daß der Dampfbehälter zerspringen kann, wird der Gefahr, daß ein Wagen brechen und die Pferde durchgehen können, so ziemlich die Waage halten."

Aber auch das nützte nichts. Den Hamburgern schienen die Harburger Fährewer doch sicherer und ebenso die Eilpost von Harburg nach Cuxhaven. Das schlechte Geschäft zwang Peter Kincaid dazu, im Herbst 1816 seine „Lady" aufzulegen. 1817 versuchte er noch ein paar Reisen zu machen, als aber auch da die Passagiere ausblieben, verließ der Raddampfer am 24. Juni 1817 die Elbe und ging wieder nach England zurück. So endete der erste Dampfschiffsversuch auf der Elbe recht kläglich.

* * *

Mit dem Fiasko der „Lady of the Lake" waren aber die Dampfschiffspläne an der Elbe noch lange nicht zu Grabe getragen. Ein Peter Kleudgen ging schon seit Fultons „Clermont", den er selbst besichtigt hatte, mit dem Gedanken um, den Harburger Fährewern mit einer Dampffähre Konkurrenz zu machen.

Peter Kleudgen, der vom Rhein an die Elbe gezogen war, war damals als Oberstleutnant zum Chef des Hamburger Bürgermilitärs avanciert. Am 12. Juli 1816 machte er eine Eingabe an den Hamburger Senat zur Einrichtung einer Dampffähre zwischen Hamburg und Harburg. Falls jedoch die Regierung in Hannover, zu der damals noch Harburg gehörte, ihre Zustimmung versagen sollte, wollte er die Fähre nur bis zum hamburgischen Dorf Moorburg laufen lassen.

Wohl hatte der Senat ihm am 2. September 1816 das Privileg erteilt, allerdings nur auf ein

Jahr, doch in Hannover ließ man sich mehr Zeit. Hier hatte der Kurfürst Georg Ludewig von Braunschweig-Lüneburg, der 1714 als König Georg I. auf den Thron Großbritanniens gekommen war, bereits im Jahre 1709 den Harburgern Schiffern bestätigt, daß nur sie berechtigt waren, einen Fährdienst zwischen Harburg und Hamburg, bzw. Altona zu betreiben. Die Fährschiffe waren offene flachbodige Ewer mit einem Pfahlmast und einem Segel. Der Fährdienst war bereits 1616 eingerichtet worden.

Nach langem Hin und Her wurde endlich am 28. Mai 1818 Peter Kleudgen und seinem Teilhaber von hannoverscher Seite die Genehmigung erteilt. Kleudgen hatte sich inzwischen auf der Werft von Gottfried Stammann auf dem Großen Grasbrook in Hamburg einen Fährdampfer bauen lassen. Am 14. Juni 1818 legte dann dieses Schiff, das nur ein Rad in der Mitte besaß und keinen anderen Namen erhalten hatte als „Privilegierte Dampffähre", zur ersten Reise durch den Köhlbrand nach Harburg ab. Es handelte sich dabei um ein etwa 27 m langes Fahrzeug, das mit 8,2 m sehr breit war und einen Tiefgang von etwa 1,2 m hatte. Unter Deck befanden sich zwei Kajüten, sowie ein Restaurant. An Deck konnten noch ein paar Reisewagen und die Pferde stehen. Es war Platz da für 300 bis 400 Fahrgäste. Die in England gebaute Einzylinder-Kolbenmaschine leistete 20 PS, mit der das Schiff nur vier englische Meilen durchs Wasser machte, das sind 6,4 Stundenkilometer.

Auch hier hatte das Wasserbauamt schwere Sorgen. Noch ehe das Schiff in Fahrt gesetzt worden war, warnte Wasserbaudirektor J. T. Reinke im November 1817:

„Wenn auch vorauszusehen ist, daß das Dampfschiff so konstruiert ist, daß durchaus keine Zersprengung des Dampfkessels zu befürchten wäre, so ist das Herausprühen der Feuerfunken aus dem Schlot der Maschine dennoch unvermeidlich. Dieser Umstand läßt dann doch immer die Möglichkeit von Feuersgefahr im Schiffshafen befürchten."

Geführt wurde das Schiff von Kapitän Fischer, dem vier weitere Leute an Deck und in der Maschine unterstanden.

Der Volksmund hatte der Fähre, aus derem langen dünnen Schornstein schwarzer Qualm quoll und die Funken sprühten, den Spottnamen „De Smeuker" gegeben. Kleudgen hatte aus Hannover nur ein beschränktes Privileg erhalten, indem er nur Passagiere von Hamburg nach Harburg befördern durfte. Zurückfahren durfte nur der, der an demselben Tag hingekommen war.

Elf Jahre lang verkehrte die „Privilegierte Dampffähre" zwischen Hamburg und Harburg. Einmal war sie in dieser Zeit, 1823, im Hamburger Hafen gesunken, wobei die Harburger Fährknechte wohl nicht ganz unschuldig gewesen waren. Im November 1829 wurde sie abgelöst von dem auf der Werft von Johann Lange in Grohn bei Vegesack — dem heutigen Bremer Vulkan — erbauten Seitenraddampfer „Neptun".

Im Gegensatz zum „Smeuker" war die „Neptun" ein Jonas. Immer wieder stellten sich neue Fehler ein, die mit viel Mühe und Kosten behoben werden mußten. Dadurch machte sich das Schiff auch kaum bezahlt.

Die „Neptun" hatte eine Länge von Steven zu Steven von 33,5 m bei einer Breite von 5,23 m und über den Radkästen von 9,5 m. Es war für 400 Fahrgäste zugelassen. Unter Deck befanden sich drei Kajüten, eine I. Klasse, eine II. Klasse und eine Staatskajüte für Standespersonen. Die in England gebaute Kolbenmaschine leistete etwa 34 PS und damit war die „Neptun" zu langsam.

Trotz all ihrer Fehler fuhr die „Neptun" noch bis zum September 1841. Da aber hatten sowohl die Hamburger wie auch die Harburger schon wieder neue Pläne.

WER IST WER?

Samuel Finley Breeze Morse

Wir alle kennen das Wort „morsen", wir alle haben es gelernt, mit der Klappbuchs oder der Morselampe über dem Peildeck kurze und lange Blinke, Punkte und Striche zu geben. Morsen ist das tägliche Brot unseres Sparks, unseres Funkers.

Alle zusammen wollen drei heilige Eide darauf leisten, daß der Herr Morse, wenn nicht der Erfinder des elektrischen Telegrafen überhaupt, so doch bestimmt des Funk-ABCs, eben des Morse-Alphabets ist.

Aber zunächst einmal, wer war dieser Herr Morse? Samuel Finly Breeze Morse wurde im Jahre 1791 in Charleston in Amerika geboren. Er wurde Kunstmaler und ging als solcher nach England, weil er glaubte, er könnte seine Bilder besser bei den kunstverständigeren Europäern absetzen als bei den nüchternen Amerikanern. Es schien aber doch nicht recht zu klappen und so kehrte er 1829 mit ziemlich leeren Taschen wieder nach Amerika zurück.
Unter den Passagieren seines Schiffes befand sich auch ein Mann, der den Fahrgästen einen Apparat vorführte, mit dem er durch einen Druck auf einen Knopf eine entfernt stehende Spule aus Kupferdraht elektrisch machen konnte. Der schlaue Kunstmaler Morse dachte weiter: Mit solch einem Apparat müßte man doch Nachrichten über weite Entfernungen übermitteln können.
In Amerika angekommen, ging Morse sofort an die Ausführung seiner Pläne. Es klappte aber nicht so, wie er es sich gedacht hatte. Morse war schließlich nur Kunstmaler, aber kein Techniker. Er kam nämlich nicht auf den einfachen Gedanken, die schwachen Spulen durch einige weitere Windungen zu verstärken. So weit, so gut. Nun aber sollte an dem Haus in London, in dem vor 150 Jahren der junge

Kunstmaler Morse gewohnt hatte, eine Gedenktafel angebracht werden. Da aber zerstörte der Direktor des Londoner Museums of Sciences die schöne Geschichte. Dieser Direktor Garrett wies nämlich nach, daß Morse gar nicht der Erfinder dieses Apparates war und ebensowenig des nach ihm benannten Alphabets.

Zunächst kam Morse mit einem Techniker, Joseph Henry zusammen, den er vor seinen Wagen spannte. Henry galt damals als der beste Fachmann für Elektromagnetismus. Dann kam ein junger Mechaniker, Alfred Vail, hinzu, in dessen Werkstatt dann der erste halbwegs brauchbare Telegrafenapparat gebaut wurde.

Es fehlte aber noch das Schriftsystem. Es sollte möglichst einfach sein. So kam man auf Striche und Punkte. Vail tüftelte dieses Alphabet aus, das bis auf den heutigen Tag besteht. Man müßte eigentlich von einem „Vail-Alphabet" und einem „Vail-Apparat" sprechen. Warum tut man es nicht? Warum ließ sich der junge Vail in seiner Bescheidenheit so von dem geltungsbedürftigen Morse an die Wand drücken?

Vail gibt selbst die Erklärung dazu, die Direktor Garrett seinem Bericht beigefügt hat. Darin heißt es:

„Ich habe niemals in der Öffentlichkeit auf meinem Recht als erster und alleiniger Erfinder bestanden, weil ich die Einheit der Erfindung nicht zu gefährden wünschte und weil ich, infolge meines Gesellschaftsvertrages mit Morse doch kein Patent hätte bekommen können."

Ohne Hemmungen heimste Morse die Lorbeeren ein. Er stritt auch die Verdienste von Joseph Henry und des jungen Vail rundweg ab. Er setzte es auch durch, daß er den Auftrag auf den Bau der ersten Telegrafenlinie von Washington nach Baltimore bekam.
Samuel Morse wurde hoch geehrt, bekam Orden und Medaillen von vielen Fürsten und Potentaten. Er starb 1872 im hohen Alter von 81 Jahren. Sein Name aber lebt weiter und wird auch weiterleben. Die Namen Joseph Henrys und Alfred Vails sind aber längst vergessen.

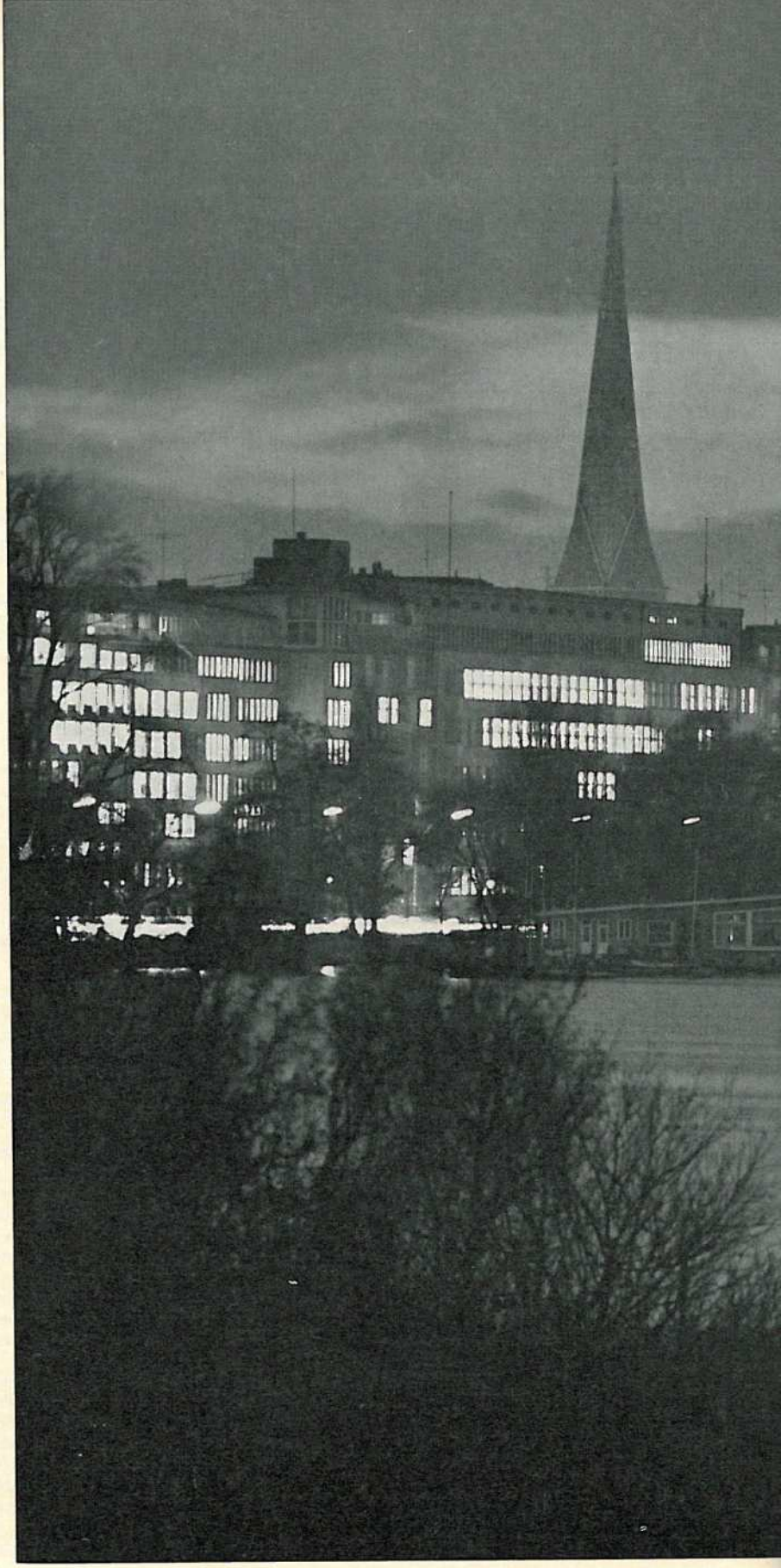
wa.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

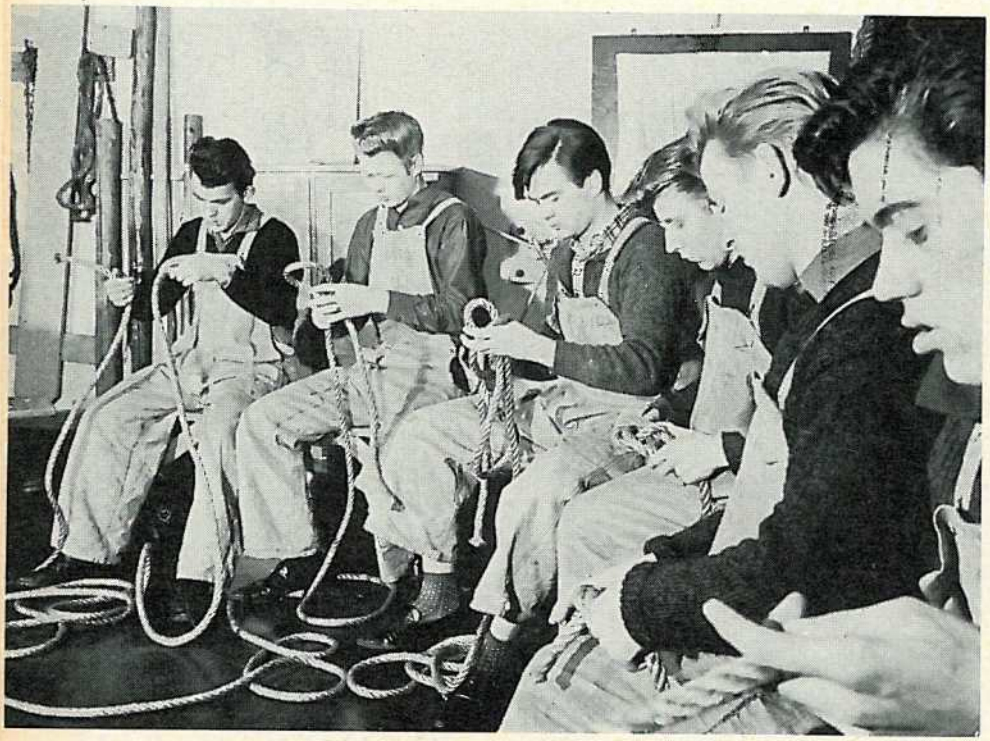
ESSO

ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE

Hamburg bei Nacht



Telegraf auf



Diese Moseskollegen sind ausnahmsweise einmal keine „zukünftigen Kapitäne". Der Nachwuchs, den wir hier so ernsthaft mit seemännischen Arbeiten beschäftigt sehen, will im Hafen bleiben. Als Schiffbauer, Bootsbauer, Segelmacher, Takler, Quartiersleute, Kornumstecher oder Tallyleute beabsichtigen sie der Seefahrt im Hafen zu dienen. Ausgebildet werden sie auf der „Gewerbeschule Werft und Hafen" in Hamburg St. Pauli.

Junge Männer normal

Schlafzimmertiger im Film auf Sex getrimmt (Belinda Lee)

Junge Mädchen normal

Sind wir Jungen total versext? Eine Teenagerin äußert sich zu Sexfilmen.

Mit dem Beginn der sogenannten „Neuen Welle" wurden freizügige Filme über Jugendprobleme modern. Seither werden ständig neue Filme als „sensationell, freimütig, ehrlich und aufklärend" propagiert. Verständlich, daß vor allem Teenager dieser Reklame folgen und ins Kino gehen, um zu sehen, wie die „Jugend nun ist".

Wenn man als junges Mädchen nach einem solchen Filmbesuch nach Hause kommt, fragt man sich verwundert, ob man denn tatsächlich zu dieser Generation gehört. So lange man auch über sich und seinen Freundeskreis nachdenkt, eine Ähnlichkeit mit den im Kino gezeigten Jugendlichen kann man meistens nicht feststellen. Warum werden dann diese Streifen immer als „ehrlich und kompromißlos" gelobt? Denn die dargestellten „Probleme„ hat man bei sich kaum bemerken können.

Verstehen Erwachsene unter einer ehrlichen Handlung alles, was sein kann? Dann muß man ihnen recht geben, denn es ist durchaus möglich, daß junge Menschen ausschweifende Parties mitfeiern und sexuelle Dinge auf die leichte Schulter nehmen. Aber in der Wirklichkeit sind solche Teenager eine Ausnahme. Warum also wird es in den Filmen so hingestellt, als seien sie die Regel?

„Kompromißlos" finden die Filmschaffenden einen Streifen, der selbst die intimsten Szenen zeigt — nur vergessen sie dabei, daß die Jugend gar nicht so kompromißlos ist.

Fast alle Filme, die in der letzten Zeit über die Jugend gedreht wurden, waren sexbetont. Dagegen wäre nichts zu sagen, wenn die Verantwortlichen aufrichtig zugeben würden, daß sie lediglich ein Geschäft machen wollen. Aber nein, stattdessen kommen sie mit großen Worten und behaupten, sie täten es nur, um „den Finger auf die Wunden der Zeit zu legen". Dafür danken wir vielmals. Eigentlich müßten wir die Hersteller solcher Filme wegen Verleumdung verklagen. Außerdem könnte man Schadenersatz verlangen für die Unbill, die manche wegen dieser Filme erleiden müssen.

Es gibt nämlich genügend Eltern, die solche Machwerke als Warnung nahmen und ihren Kindern fortan verbieten, Parties zu besuchen und in den Jazzkeller zu gehen, ja überhaupt mit dem anderen „Geschlecht" zusammenzukommen. Man kann es ihnen nicht einmal übel nehmen, denn woher sollen sie wissen, daß es in der Wirklichkeit nicht so ist?

Als ich mit meiner Mutter einmal einen solchen Film ansah, schämte ich mich anschließend so, als würde ich selbst diese Dinge tun. Da ich spürte, wieviel Zweifel meine Mutter bewegten, nahm ich sie zu einer unserer Parties mit. Da wir absichtlich zu spät kamen, platzten wir in den größten Trubel gerade mitten hinein und meine Mutter konnte sich überzeugen, daß es dennoch anständig zuging.

Aber ist es nicht beschämend, daß man so etwas erst beweisen muß? Man sollte endlich aufhören, daß man mit diesen sexbetonten Filmen ein völlig verzerrtes Bild der Jugend zeichnet! Lilo Bang (teen)

Aus der englischen Seemannssprache

FIGHT, AND YOU ARE EVER RIGHT!

(Admiral Nelson)

von Dieter Wehnert, MJ Augsburg

Fight, and you are ever right! Kämpfe, und du gehst stets den rechten Weg! Ein stolzes Wort, wie wir es von jenem großen Seehelden Englands, von Admiral Nelson, erwarten. Admiral Nelson fordert uns auf zu kämpfen. Wie meint er das? Sollen wir ständig in Unfrieden leben? Sollen wir streitsüchtige Draufgänger werden?

Nein, nicht streiten sollen wir; kämpfen gegen uns selbst! Nelson meint den Kampf gegen unsere Fehler und den Kampf für unsere Ideen. In einem zähen und nicht leicht zu nehmenden Ringen sollen wir uns selbst erziehen. Wir sollen kämpfen gegen alle Schwierigkeiten, gegen alle unsere Fehler und Unvollkommenheiten, die wir an uns selbst erkannt haben. Nelson sagt, daß wir hart an uns selbst arbeiten müssen. Wir müssen kämpfen gegen unsere Nachlässigkeit, unsere Pflichtvergessenheit oder unsere Unkorrektheit. Wir müssen kämpfen, unnachgiebig aber seemännisch fair, um unsere Ziele zu erreichen; wir müssen kämpfen für unsere Ideen und Ideale! Voll und ganz müssen wir uns einsetzen, dann, und nur dann gehen wir den rechten Weg! Fight, and you are ever right!

Selbstverständlich, Niederlagen sind möglich, sie wird es immer geben! Aber nur, wenn wir gekämpft haben, wenn wir alles getan haben, um diese zu verhindern, nur dann können wir sie ohne Selbstvorwürfe einstecken, dann sind sie erträglich und wir dürfen sagen: Wir waren überfordert!

Fight, and you are ever right! heißt hart sein können, unnachgiebig hart sein können, und es heißt auch „verlieren" können, „einstecken" können. Und verlieren muß können, wer gewinnen will!

Dieser Satz will also nicht als heroische Phrase verstanden werden, sondern er soll eine Grundeinstellung, eine Lebenshaltung charakterisieren. Und dieser Satz sollte unsere Grundeinstellung sein, und er muß noch gelten nach einem noch so harten Tag, oder nach einem Sturm, oder beim Sport und überhaupt in allen Situationen und Schwierigkeiten auf See!

Fight, and you are ever right! Kämpfe, und du gehst stets den rechten Weg!

Rangliste der Deutschen Schlager
im Februar 1964

1. Das kannst du mir nicht verbieten!
Wir gratulieren Bernd Spier! So wird's geschafft. Ein demokratischer Titel on top! Wo wir wieder vor internen Wahlangelegenheiten stehen, ein ganz zeitgemäßes Thema also. Der Schlager hängt sein Mäntelchen nach dem Wind. Nur so kommt man von Platz 34 über Nr. 6 an die „höchste Stelle". Aber — das Volk hat gewählt.

2. Wenn ich ein Junge wär'
Rita Pavone hat uns nun schon zur Genüge klargemacht, wieviel maskuline Elemente in ihr schlummern. Von Platz 3 kam dieser Wunschtraum vieler „arrivierter" Teenager und „emanzipierter" Weibchen wieder auf Platz Numero zwo!

3. Rote Lippen soll man küssen
(Lucky Lips!)
Aha, heute hat sich Cliff Richard, der sich mit diesem kecken Liedchen so lange on top hielt, schon kleine Einschränkungen gefallen lassen müssen. Rot allein tut's also nicht mehr — nein, auch glücklich sollen die Lippen sein. Glücklich rangiert ja auch vor rot! Oder sagt man: „Ich sehe rot vor Glück?" Wie man's auch dreht — Schlager hin, Schlager her — Küssen ist o.k.

4. A-ME-RI-CA
Trini Lopez, die in New York so viel Erfolg hatte, ist jetzt auch mit A-me-ri-ca in unsere Auslese (über die Plätze 27 und 7) gerückt. Übrigens soll der Film: „Amerika--Amerika" sehenswert sein. (Er wird in den USA und in Deutschland gespielt).

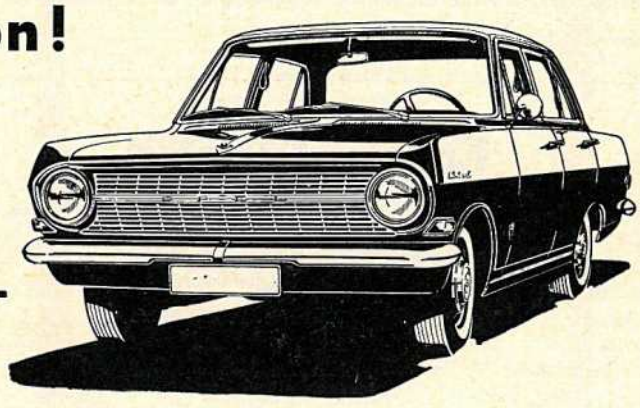
5. Drei Musketiere
Conny rutscht auf Platz 5, hält sich aber dennoch krampfhaft im Sattel, das heißt: im Spitzenteam! Kein Wunder übrigens, gestützt und geschützt von „Drei Musketieren" ... M. A.

(Copyright der Schlagerreihenfolge: Der Musikmarkt)

Von uns: Jede Information!

Ob Sie sich für den KADETT interessieren — 4 Modelle zur Wahl! —, ob es der REKORD — 5 Modelle! — oder sogar der große KAPITÄN werden soll: Wir geben Ihnen gern alle Informationen! Eingeschlossen eine unverbindliche Probefahrt und den Preis für Ihr heutiges Auto. — Einen guten Preis übrigens!

Bitte besuchen Sie uns in unseren Ausstellungsräumen!



Auch sonnabends bis 14.00 Uhr geöffnet.

GUTEN KUNDENDIENST KAUFEN SIE MIT!
OPEL DELLO
ERNST DELLO & CO
GEGENÜBER DER STAATSOPER · 35 10 11

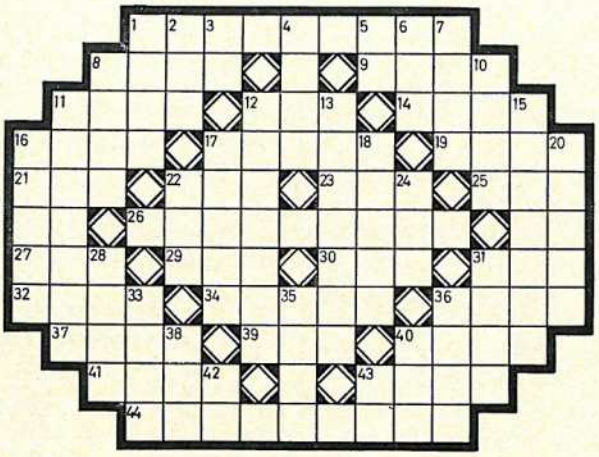
. . . und 8 weitere Ausstellungsräume überall in Hamburg!

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —
bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute seit langem genießt. **Wir vertreten Sie bei den Behörden.** Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. **Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrensleuten zu arbeiten.**
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Knifflige Sachen

Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. spanische Hafenstadt, 8. Verwandte, 9. Fluß im Harz, 11. Ostsee-Enge, 12. nordischer Hirsch, 14. Fechthieb, 16. Haltetau, 17. europäische Hauptstadt, 19. Papiermaß, 21. Passionsort in Tirol, 22. Fragewort, 23. griechische Göttin, 25. Name einer spanischen Königin, 26. Herstellung, 27. griechischer Buchstabe, 29. Brennstoff, 30. Teil eines Bühnenwerks, 31. Tierschlupf, 32. römischer Kaiser, 34. lateinisch: Erde, Land, 36. an diesem Tage, 37. Flugplatz bei München, 39. Jakobs Weib, 40. französischer Adelstitel, 41. Stadt in Holland, 43. Nebenfluß des Rheins, 44. kindlicher Trotz.

Senkrecht: 1. Tanzvergnügen, 2. Baumteil, 3. Skatausdruck, 4. Zuchttier, 5. Strom in Sibirien, 6. Elend, 7. Blutgefäß, 8. Handwerkszeug, 10. Stadt und See in USA, 11. Ratgeber, Vertrauter, 12. Denkaufgabe, 13. berühmter Wasserfall in USA, 15. Fabelwesen der griechischen Sage, 16. Weihe, 17. Seeräuber, 18. Sturzkampfflugzeug, 20. Ehrensalve, 22. schmale Straße, 24. Vorsilbe, 28. Opernlied, 31. Körperteil, 33. trostlose Gegend, 35. sauber, klar, 36. kleiner Wald, 38. Monat, 40. Waldgott, 42. Abkürzung für Milligramm, 43. Note der italienischen Skala.

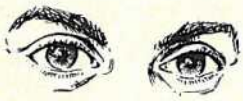
Ergänzungsrätsel

. . . . Ihorn	Gerät zur Signalgebung bei unsichtigem Wetter
Tan . . .	Fahrrad mit zwei Sitzen hintereinander
. . . . . erklavier	Ziehharmonika
Ble . . . ift	Schreibgerät
. . . enberg	Erfinder der Buchdruckkunst
. . . . ein	Haustier
T . . . . dorfer Strand	Ostseebad

Für jeden Punkt ist ein Buchstabe einzusetzen. Bei richtiger Lösung ergeben die zu suchenden Buchstaben, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein Sprichwort.

Die schlaue Kiste

Wie oft zwinkern Sie?



Das blitzschnelle Herabschlagen der Augenlider hat die Aufgabe, die Oberfläche des Augapfels ständig sauber zu halten. Im 20. Lebensjahr zwinkert man unbewußt in einer Minute etwa siebenmal. Mit zunehmendem Alter wird die Zahl geringer. Beim Lesen und bei körperlichen Anstrengungen zwinkert man ebenfalls seltener. Versuchen Sie einmal Ihre Zwinker zu zählen.

Aber bitte nicht absichtlich zwinkern!

Thunfischetmal

(kos). Im Sommer 1961 wurden vor der norwegischen Küste bei Bergen zwei Thunfische gefangen, die im Frühjahr desselben Jahres bei den Bahama-Inseln markiert worden waren.

Wie die Zeitschrift „Kosmos" im Februar berichtet, überraschte es, daß die Markierung erst 4 Monate zurücklag. In dieser Zeit hatten die Tiere eine Entfernung von mindestens 4200 Seemeilen zurückgelegt, was einer Tagesleistung von 35 Seemeilen pro Tag entspricht. Allerdings dürfte die Wanderung durch die nordatlantische Drift und den Golfstrom beeinflußt worden sein.

Wußten Sie schon, daß

. . . Funkstrahlen, die doch als sehr schnell bekannt sind, fünf Minuten brauchen, um die Strecke von der Erde zur Venus und zurück zu durchlaufen? Die einfache Entfernung beträgt je nach Stellung der Planeten, 40 bis 260 Millionen Kilometer.

. . . eine Tonne Kohlen Hampton Roads (USA)—Hamburg an Fracht billiger ist, als eine Tonne Kohlen Ruhrgebiet—Hamburg?

. . . in Boston der Ozean höher steht als in Florida?

(kos.) Wir wissen heute mit Sicherheit, daß die Meresoberfläche nicht überall gleich hoch liegt. Allein im Atlantischen Ozean treten Höhenunterschiede bis zu 1½ Metern auf.

Das stellt Dr. Gertrud Frahm im Januar-Heft der naturkundlichen Monatsschrift „Kosmos" fest.

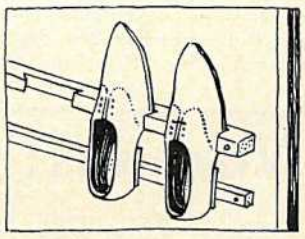
Eine direkte Einmessung des physikalischen Meeresniveaus kann nur an der Küste erfolgen. Solche Untersuchungen sind aber nicht nur kostspielig, sondern auch langwierig.

Das ist der Grund, weshalb die Höhenlage des physikalischen Meeresniveaus nur an ganz wenigen Küsten der Erde bestimmt worden ist.

An der Ostküste der USA zeigte eine Messung ein Ansteigen des Meresspiegels von Süden nach Norden. Zwischen St. Augustine in Florida und Boston in Massachusetts beträgt der Höhenunterschied 30 cm.

Ein Nivellement entlang des Panamakanals ergab, daß die Meeresoberfläche im Pazifischen Ozean um 50 cm höher liegt als in der Karibischen See.

Unser Tip



Der „Tu-es-selber-Mann" kommt eines Tages auf den Gedanken, zur Aufbewahrung der vielen Schuhe die Innenfläche der Schranktüren auszunutzen. In Breite der Türfläche schraubt man zwei Holzleisten so an, daß der Abstand voneinander mit dem Abstand von Sohle und Absatz übereinstimmt. Die obere Leiste erhält Einkerbungen in Breite der Schuhsohle. Eine praktische Sache, besonders bei Schlechtwetter, wenn das Schiff heftig arbeitet.

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20—30 · TELEFON: 361 061

35 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Klar bei Schmunzelauge

Den Wind aus den Segeln genommen!

Sonntagmorgen. Das Schiff lag im Kaiser-Wilhelm-Hafen an den Dalben. Um 07.00 Uhr sollten wir auslaufen, Kurs US-Golfküste. Aber um 07.30 Uhr fehlten noch drei Mann. Der Alte stand am Fallreep und fluchte.

Zwei kamen um 08.00 Uhr. Sie ließen geduldig das wohlverdiente Donnerwetter über sich ergehen, zogen sich um und machten sich an die Arbeit. Einer fehle noch.

Der Alte stand am Fallreep und kochte.

In kurzen Abständen sah er auf die Armbanduhr und quetschte, nur mühsam sich beherrschend, durch die Zähne:

„Noch fünf Minuten, länger warte ich nicht!"

Das Strafgericht, das über den Janmaaten hereinbrechen mußte, würde fürchterlich sein. Fast hofften wir um seinetwillen, er würde den Dampfer verpassen.

Der Alte hatte sich entschlossen: „Klar vorn und . . .!"

Da brauste eine Taxe um die Ecke. Noch bevor der Wagen stand, sprang unser Maat heraus und ruderte wie wild mit den Armen durch die Luft, als wollte er das Schiff beschwören, nun die zwei Minuten auch noch zu warten.

Hein sprang in die Festmacherbarkasse und kam längsseits.

Der Alte stand zornbebend an der Gangway und wurde abwechselnd blaß und rot. Wir hielten den Atem an. Gleich würde er explodieren.

Hein enterte mit elegantem Satz die Gangway, setzte sein gewinnendstes Lächeln auf und als der Alte gerade in die Luft gehen wollte, sagte er fröhlich:

„Guten Morgen, meine Herren! Von mir aus können wir fahren!"

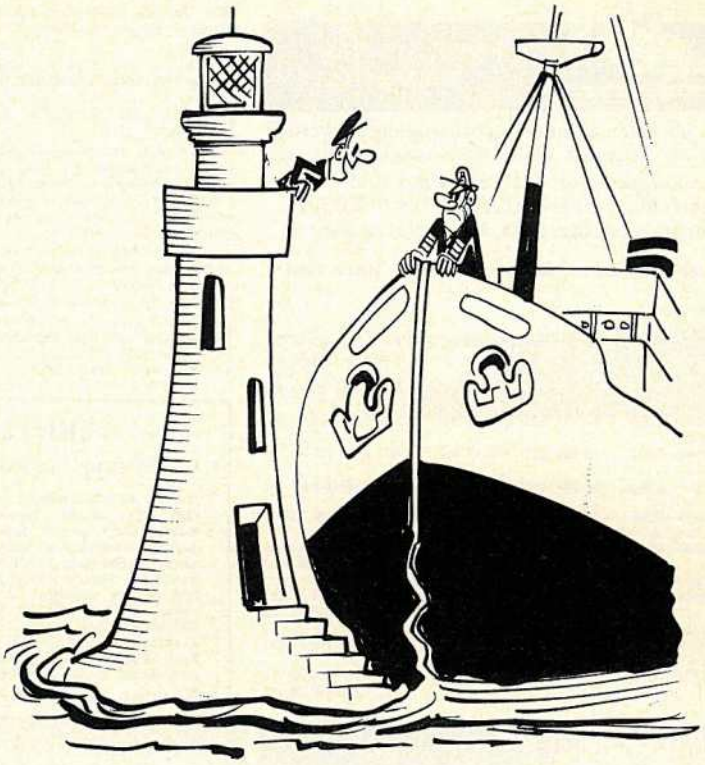
K. W. Keymer

* * *

Der Alte hatte wieder mal einen Sack geben müssen. „Denken Sie denn nicht daran, wie Ihre Familie leiden muß, wenn Sie so maßlos trinken?" „Ich bin nicht verheiratet, Herr Kapitän." „Ein Glück für Ihre Frau."

* * *

Über 200 Paviane fielen in einem Ort bei Johannesburg (Südafrika) ein. Wenige Stunden später fand man sie in tiefem Schlummer auf. Sie hatten eine Schnapsbrennerei besucht. „News of the World" Großbritannen



Immer, wenn es mir zu langweilig wird, lösche ich die Lampen. Irgendeiner kreuzt dann immer bei mir auf.

Die Bewohner von Milburn (USA) hörten gegen 23 Uhr einen sehr echten Liebesdialog in ihren Radioempfängern. Fast zu echt. Es stellte sich heraus, daß ein Polizist in seinem Funkwagen eine Freundin mitgenommen und seinen Sender nicht abgestellt hatte „Daily Times" USA

Ihr Wagen wartet bereits am Kai

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 2
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

Fleischlieferant für Schiffsproviant

Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte
Eigene Fleischwaren-Fabrik
Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurstkonserven

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

JOH. MÜGGE KG.

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

GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

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

Seemannssonntag, d. 19. März aus Kiel
Seemannssonntag, d. 16. April aus Frankfurt
Seemannssonntag, d. 14. Mai aus Hamburg.

Achtung, neuer Wellenplan ab 1. März 1964

Ostasien, Australien/ Neuseeland		
0645—0945	15 205 kHz (19,73 m)	11 795 kHz (25,43 m) 9 735 kHz (30,82 m)
Japan		
0945—1245	15 205 kHz (19,73 m)	11 795 kHz (25,43 m)
Südasien		
1250—1550	17 875 kHz (16,79 m)	15 275 kHz (19,64 m)
Nahost		
1600—1900	15 405 kHz (19,47 m)	11 795 kHz (25,43 m)
Afrika		
1715—2015	15 275 kHz (19,64 m)	11 785 kHz (25,46 m)
Westafrika		
1905—2205	11 925 kHz (25,16 m)	9 605 kHz (31,23 m)
Südamerika		
2230—0130	9 735 kHz (30,82 m)	9 575 kHz (31,33 m) 6,145 kHz (48,82 m)
Nordamerika Ost		
0000—0300	9 640 kHz (31,12 m)	6 175 kHz (48,58 m) 6 100 kHz (49,18 m)
Mittelamerika		
0145—0445	9 605 kHz (31,23 m)	6 145 kHz (48,82 m)
Nordamerika West		
0300—0600	9 640 kHz (31,12 m)	6 175 kHz (48,58 m) 6 100 kHz (49,18 m)

DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Bremen

Im Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Wolfgang Bennecke, Götz Bloemen, Udo Fittje, Gustav Geisendorfer, Peter Geisler, Ronald Götz, Friedhelm Habich, Axel Heiden, Hans-Günther Heise, Ewald Horber, Herwart Klocke, Horst Möhring, Uwe Morfeld, Jochen Morgenroth mit Auszeichung, Manfred Müller, Georg Graf von Pfeil, Friedrich Schumacher, Hans-Hubert Seiffert, Wilhelm Stollberg, Johann Ulrichs, Hartmut Wedekind, Hermann Willemsen, Gerd Wunderwald, Wolfgang Wurzer.
Die Befähigungszeugnisse sind den erfolgreichen Prüflingen von Senatsdirektor Dr. Maas als Vertreter des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr ausgehändigt worden.
Die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 1. Klasse** bestanden vor einer Prüfungskommission der Oberpostdirektion die Herren:
Lothar Cipa, Hans Kühl, Volker Schulz, Rudolf Stögermüller.
Am 22. 1. 1964 bestanden vor einer Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:
Gerhard Föcking, Klaus Goritzki, Hans-Georg Kupka, Wolfgang Mehte, Eugen Müller, Herbert Oertel, Jochen Roll, Franz-Albert Schütze, Joachim Strick, Günther Vangermain.

Seefahrtschule Lübeck

Am 1. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Klaus Boehe, Rainer Frase, Holger Funck, Horst Giertz, Enno Gölnitz, Manfred Goese, Lothar Grigulin, Knud-Helmut Grubbe, Hans-Ekkehardt Harder, Franz Kopp, Werner Lüdtke, Gerhard Nagel, Jürgen Nuppenau, Günter Rohde, Dieter Schenck, Jörg Schmelzer, Fritz Schwenn, Rolf Stemmler, Otto Zoeke.

Am 4. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Uwe Buck, Klaus Grope, Peter Laackmann, Wolfgang Ludwig, Werner Maaß, Albrecht Platz, Hans-Jürgen Schiller, Jürgen Steffen, Klaus Thomas, Alfred Witt, Kurd-Albrecht von Ziegner.

Am 22. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Siegfried Borchmann, Peter Both, Rolf Buchholz, Dieter Ehsemann, Hans-Dieter Främbs, Willy Freter, Ingo Gerster, Uwe Gerth, Reimer Groth, Gerhard Kindermann, Ernst Koll, Heinz Lewejohann, Horst Niemeyer, Carsten von Pander, Andreas Petersen, Joachim Pieper, Detlef Prey, Hans-Heinrich Reinhold, Jonny Roggendorf, Dieter Staegemann, Heinz Streich, Rudolf Thäle, Hans Winnesberg, Peter Zander.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 7. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:
Hans-Peter Bayer, Horst Beyer, Klaus Brockmeyer, Uwe Chrestin, Peter Cordes, Peter Finke, Peter Gröschel, Gustav Hagenah, Behrend Hein, Hartmut Krebs, Peter Mayringer, Uwe Messenbrink, Klaus-Dieter Mohr, Klaus Plate, Torsten Sandt, Horst Schmieding, Klausfriedrich Schneider, Heiko Schumacher, Horst Seib, Uwe Springsklee, Johann Steffens, Klaus-Dieter Straßburger, Fritz-Hartmund Tostmann, Peter Wilkens, Rolf Zerressen.

Am 8. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** die Herren:
Wilhelm Brandt, Ernst Düwel, Helmut Hauser, Hans Schmidt.

Die Prüfung zum **Seefunker (Seefunksonderzeugnis)** bestanden die Herren:
Jürgen Böcker, Gerhard Günther, Siegfried Hansen, Manfred Jahnke, Norbert Limbach, Knut Müller, Eva Pentenrieder, Dieter Rings, Wolfgang Bäuerle, Karl-Heinz Spreen.

Am 30. Januar 1964 bestanden die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** die Herren:
Günter Brinkmann, Ewald Dierks, Maximilian Faust, Heinrich Jauczius, Manfred Schütz, Rudolf Stöber, Willi Sunkimat.

Die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** bestanden ebenfalls am 30. Januar 1964 die Herren:
Ulrich Behnke, Manfred Behrensmeyer, Waldemar Blaschczok, Wilhelm Carstens, Erich Dietze, Olaf Gäde, Achim Groth, Willi Krüger, Ekkehard Lenger, Heinrich Müller, Heinz Tants.

Am 21. 1. 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Manfred Beyer, Horst Drees. Hansjörg Gickeleiter, Emil Heissler, Fritz Köhlken, Peter Krieb, Heino Tanski.

Am 14. 1. 1964 bestanden die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei (A 1 bzw. B 1)** die Herren:
Willi Grawe, Karl Nerjes, Arnold Pietsch.

SCHIFFSUNFÄLLE

6 Seeleute fanden den Seemannstod

Am 10. Februar wurde das deutsche Kümo „Dirk" (295 BRT) in der Wesermündung unweit Leuchtturm Hoheweg von dem US Marinefrachter „Blue Jacket" mitschiffs so schwer gerammt, daß es sofort sank. Außer dem Leichtmatrosen Karl-Heinz Weinhold (19) kamen alle Männer der Besatzung ums Leben. Der sofortige Rettungseinsatz der Seenotkreuzer H. H. Meier und Hermann Apelt, des Rettungsbootes Weser, sowie mehrerer Boote der Wasserschutzpolizei und des Zolls, von Schleppern, drei Minensuchbooten und zwei Hubschraubern war vergebens. Es fanden den Seemannstod:

Kapitän Georg Koska (36) aus Nordenham

Steuermann Georg Klott (35) aus Stotel

Ing.-Ass. Dieter Ahrens (31) aus Bremen

Matrose Joquien Farina-Muntz

Leichtmatrose Günter Schukullo (18) aus Bremerhaven.

Am 17. Februar 1964 gegen 9 Uhr ist das Motorschiff „Anna Rehder", das sich mit einer Eisenladung auf der Reise von Moirana nach Amsterdam befand, bei stürmischem Wetter westlich des Skagerak nach Wassereinbruch in den Laderaum von der Besatzung verlassen worden und abends gegen 19.30 Uhr gesunken. Die Besatzung ist durch den norwegischen Seenotrettungskreuzer „Ambassador Bay" geborgen worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Persennige der Luke 2 durch Sturm und Seeschlag weggerissen worden sind und der Laderaum durch die Fugen der eisernen Lukendeckel voll Wasser gelaufen ist.
Die Schiffsführung trifft kein Verschulden.

Es sind auch keine Mängel an der Bauart, Beschaffenheit, Bemannung, Beladung oder den Einrichtungen des Schiffes festzustellen. Das Verlassen des Schiffes war durch die Umstände gerechtfertigt.

Unser Foto zeigt links Kapitän Möller und Gattin und rechts das Strahlen, mit dem alle Schiffbrüchigen wohlbehalten und bereits in Norwegen neu eingekleidet auf dem Hamburger Flughafen von ihren Angehörigen empfangen wurden.

*

Am 31. Januar 1964 gegen 02.10 Uhr ist das Motorschiff „Bari II" nach dem Auslaufen aus dem Köhlbrand auf der Elbe von dem aufkommenden niederländischen Turbinenschiff „Amsteldyk" gerammt worden und hat ein Leck bekommen. Einige Minuten später hat das aufkommende liberianische Turbinenschiff „Pacific Comet" die am Steven der „Amsteldyk" festsitzende „Bari II" am Heck gestreift. Nach dem Unfall ist die „Bari II" zunächst auf den Altonaer Leitdamm geschoben worden, später haben die noch ineinander verkeilten Schiffe mit Schlepperhilfe in den Kohlehafen verholt.

Der erste Zusammenstoß ist darauf zurückzuführen, daß auf „Bari II" die Annäherungsgeschwindigkeit der mit der Flut aufkommenden „Amsteldyk" unterschätzt worden ist. Zu der nachfolgenden Kollision mit „Pacific Comet" ist es im wesentlichen dadurch gekommen, daß die vor Anker schwoienden, ineinander verkeilten Schiffe einen erheblichen Teil des Fahrwassers versperrten.

Der Kapitän und der Hafenlotse der „Bari II" haben sich schuldhaft verhalten, weil sie trotz der beobachteten Annäherung der „Amsteldyk" das Fahrwasser gequert haben. Den übrigen Beteiligten ist kein Verschulden nachzuweisen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Das Seeamt muß das Verhalten der verantwortlichen Nautiker des MS „Bari II" als schuldhaft bezeichnen, weil in fahrlässiger Weise gegen den § 38 der SSchSO verstoßen worden ist. Diese Bestimmung stellt sehr hohe Anforderungen an denjenigen, der ein Fahrwasser queren will. Es ist im übrigen nicht ausgeschlossen, daß auch das Verhalten der „Amsteldyk" an dem Zustandekommen der Kollision mit ursächlich war, aber das Seeamt war der Auffassung, daß der Hafenlotse dieses Schiffes sich darauf verlassen durfte, daß „Bari II" mit dem Queren des Fahrwassers warten und „Amsteldyk" erst passieren lassen würde. Die dann mit dem aufkommenden „Pacific Comet" erfolgte, leichte Kollision entstand durch die unglückliche Lage der erst kollidierten Schiffe im Fahrwasser.

Massenkollision bei Terschelling
Kollision in der Elbemündung
Zwei Schiffe gesunken

Terschelling heißt zerschellen. Am 28. Februar kollidierten bei Terschellingbank: Das schweizer MS **„Carona"** (2351 BRT), MS **„Evangelistra"** (2842 BRT) unter Liberiaflagge, das Bremer MS **„Byblos"** (4449 BRT), der schwedische D **„Tauri"** (2334 BRT), der Spanier MS **„Sierra Umbria"** (686 BRT).

Diese Kollision von fünf Schiffen ereignete sich innerhalb zweier Stunden. Zuerst stießen der Schwede „Tauri" und der Spanier „Sierra Umbria" zusammen. Der spanische Dampfer sank sofort. „Tauri" konnte seine Reise nach Brunsbüttelkoog fortsetzen. Wenig später, bei der Kollision zwischen der „Evangelistra" und „Carona", war es die „Carona", die sank.
Alle Schiffbrüchigen, darunter zwei Frauen, konnten geborgen werden.

Vor Cuxhaven kollidierten am selben Freitag der Iranier **„Persian Xerxes"** (6316 BRT) mit dem deutschen Kümo **„Andrea Lühmann"** (227 BRT), das sofort nach Cuxhaven eingeschleppt werden mußte.

Vermutlich wird die Massenkollision bei Terschelling-Feuerschiff jenen Bestrebungen neuen Auftrieb geben, die den dichten Verkehrsstrom im Kanal und auf den Zwangswegen in der Nordsee nach Einbahnprinzip zu entwirren beabsichtigen. An diskutablen Vorschlägen seitens kompetenter Stellen fehlt es nicht.

Tödliche Unfälle an Bord deutscher Schiffe

Am 26. Dezember 1963 gegen 23.45 Uhr ist der Matrose Holst vom Motorschiff „Kerstin" bei der Rückkehr vom Landurlaub auf das im Kirchenpauer Hafen an einem Ponton liegende Schiff ins Wasser gefallen und ertrunken. Ein Verschulden der Schiffsführung oder dritter Personen ist nicht festzustellen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Am 14. Juli 1963 um 13.05 Uhr ist der Matrose Meyer vom Pontonverlegerät 1 bei Spülarbeiten auf der Seine durch den plötzlich vom Spülgerät abreißenden Rüttler in das Wasser gerissen und so schwer verletzt worden, daß er in der Nacht vom 18. auf den 19. Juli im Krankenhaus St. Germaine verstorben ist.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Rüttler durch eine kurz vorher eingetretene Schlagseite des Fahrzeuges einem erheblichen seitlichen Zug ausgesetzt worden ist.
Den Schiffsführer trifft kein Verschulden. Es ist nicht gegen Sicherheitsvorschriften verstoßen worden. Die zur Versorgung des Verletzten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Am 13. November 1963 gegen 9.55 Uhr ist der Jungmann Koritke vom Motorschiff „Claudia" im Hafen von Gruvön bei Außenbordarbeiten von der Stelling gefallen und ertrunken.

Der Unfall ist von niemand verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Am 18. Dezember 1963 um 07.32 Uhr ist der Matrose Jura an Bord des Motorschiffes „Cap San Nicolas" auf der Ausreise nach Südamerika beim Waschen des Lademastes mit dem Bootsmannsstuhl an Deck gefallen und tödlich verletzt worden. Der Unfall ist dadurch verursacht worden, daß der Knoten, mit dem der Steertblock des Bootsmannsstuhles am Geländer der Sahling befestigt war, sich aus nicht mehr festzustellenden Gründen gelöst hat. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden, es sind auch keine Mängel des für den Bootsmannsstuhl verwendeten Tauwerks festzustellen.

Unfallmeldungen auf neuen Vordrucken

Wie bekannt, muß jeder Arbeitsunfall der See-Berufsgenossenschaft angezeigt werden, durch den der Verunglückte getötet oder so schwer verletzt wird, daß er stirbt oder durch den er für mehr als drei Tage völlig oder teilweise arbeitsunfähig ist. Das gilt bekanntlich nur für Arbeitsunfähigkeit, die länger als drei Tage dauert.

Für diese Anzeigen sind auf Grund der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften der Bundesregierung vom 16. 12. 1963 neue Vordrucke vorgeschrieben. Um zeitraubende Rückfragen und ggf. Gefährdung des Versicherungsanspruches zu vermeiden, weist die See-Berufsgenossenschaft nachdrücklich darauf hin, daß für diese Unfallanzeigen nur noch die neuen Formulare verwendet werden dürfen. Zu beziehen sind sie über die Druckerei Paul Moehlke, Hamburg 11, Gröningerstraße 21.

Neubauten

„Meteor II"
größtes und modernstes deutsches Forschungsschiff

Am 8. Februar wurde in Bremerhaven das von der AG. „Weser", Werk Seebeck, gebaute Forschungsschiff von der Gattin des Bundespräsidenten offiziell auf den Namen „Meteor II" getauft (Werft-Nr. 898). Bei dem Schiff, das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wurde und vom Deutschen Hydrographischen Institut, Hamburg, und der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Bad Godesberg, zusammen bereedert wird, handelt es sich um einen Spezialbau zur Durchführung von Forschungsaufgaben auf dem Gebiete der Ozeanographie, Meeresbiologie, Meeresgeologie, Geophysik, Meereschemie und der Schiffstechnik. Der Neubau ist das erste deutsche Forschungsschiff nach dem Kriege und außerdem sowohl der

größte, als auch modernste Neubau dieser Art unter deutscher Flagge. Hierdurch wird der gesamten westdeutschen Wissenschaft die Möglichkeit gegeben, wieder Forschungsarbeiten auf allen Meeren und in allen Tiefen durchzuführen. Bisher bestand die deutsche Forschungsflotte lediglich aus kleineren Fahrzeugen, sowie aus Schiffen, die in erster Linie für die angewandte Wissenschaft und für Hoheitsaufgaben, wie Seevermessung und Fischereiforschung eingesetzt wurden und erst in zweiter Linie für die sogenannte Grundlagenforschung zur Verfügung standen.

Bei einer Verdrängung von rund 2700 t, einer Länge von 81 m und einer Breite von 13 m wurde der Neubau mit einer Heckaufschleppe zum Arbeiten mit verschiedenen Schleppgeräten unter Ausnutzung der Erfahrung mit modernen Heckfängern versehen. Bei der Konstruktion und Ausrüstung der „Meteor II" standen erstmalig die Wünsche der Wissenschaftler im Vordergrund, während bisher nautische, fischereitechnische und auch militärische Überlegungen bei dem Bau von Forschungsschiffen oft den Vorrang hatten. Die Typungsstelle der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg hat den Grundentwurf für das Schiff aufgestellt und dabei gleichzeitig die Bauaufsicht geführt, während die Planungen von wissenschaftlicher Seite her vom Universitätsinstitut für Meereskunde in Kiel stammen. Dieses absolut unkonventionelle schwimmende Labor ist ein Schiff ohne Schornstein, das einen dieselelektrischen Antrieb erhielt, mit dem besonders bei den Forschungsarbeiten eine feine Geschwindigkeitsabstufung, wie sie bei Probeentnahmen und Meeresgrund-Beobachtungen erforderlich ist, durchgeführt werden kann. Die Brücke dieses Neubaus wurde auf das Vorschiff verlegt, während in der Mittschiffssektion die Laboratorien zum Einbau kamen. Hier befindet sich auf der Steuerbordseite das große freie Arbeitsdeck, von dem aus die Außenbordarbeiten durchgeführt werden. Um diesen Arbeitsplatz wurden im Halbkreis die eigentlichen Laboratorien angeordnet, die auf diese Weise einen gegen Seegang und Wind geschützten optimalen Zugang zum Arbeitsdeck haben. Die Aufbauten sind — erstmalig auf einem Forschungsschiff — völlig unsymmetrisch angeordnet.

Um eine optimale Manövrierfähigkeit zu erreichen, ist außer einem Aktivruder auch ein Bugstrahlruder vorhanden, so daß auch jede seitliche Bewegung des Schiffes in jeder Situation ausgeführt werden kann. Die Geschwindigkeit des Schiffes wird mit 14 kn angegeben. Zur Stammbesatzung gehören etwa 55 Mann einschließlich Kapitän, Arzt und wissenschaftlicher Stammbesatzung. Außerdem sind Unterbringungsmöglichkeiten für etwa 24 Forscher vorhanden.

Zur Unterstützung der wissenschaftlichen Arbeit kamen Vermessungs- und Ortungsgeräte aller Art sowie mehrere Radargeräte und Echolote zum Einbau. Für die Rationalisierung der ozeanologischen Arbeiten sorgen automatische Meß- und Registrierinstrumente, die Temperatur, Salzgehalt und sogar auch den Sauerstoffgehalt des Meerwassers kontrollieren, so daß hierdurch die außerordentlich umständlichen Wasserprobenentnahmen auf den meereskundlichen Stationen größtenteils überflüssig werden. Zu erwähnen ist außerdem die Ausrüstung mit Unterwasser-Fotoeinrichtungen und Unterwasser-Fernsehgeräten für die direkte Beobachtung des Meeresgrundes. Die Entnahme von Bodenproben aus der Tiefsee erfolgt durch einen sogenannten Tiefseebagger, dessen Einrichtung auf dem Achterdeck installiert wurde.

Kühlschiff „Brunsland"

Das zweite bei der Blohm & Voss AG., Hamburg, für die Kühlschiffreederei W. Bruns & Co. im Bau befindliche Kühlschiff, das MS „Brunsland", machte am 22. Februar auf der Unterelbe seine technische Probefahrt und wurde gleichzeitig an den Auftraggeber abgeliefert (Werftnummer 830). Auch die „Brunsland" wird zunächst in der Bananenfahrt Guayaquil—Hamburg beschäftigt, wobei ausgehend Autos nach USA befördert werden. Trotz einer zum Glück glimpflich verlaufenen Kollision des Schiffes während der Probefahrt in der Elbmündung mit dem MS „Aguilan" der Atlas Levante Linie, Bremen, wurde der Neubau so schnell wieder hergerichtet, daß nach der Übernahme von 400 Volkswagen für Charleston die Jungfernreise angetreten werden konnte.

Diese Kühlschiffe haben bekanntlich bei ca. 3300 BRT bzw. 4500 BRT eine Tragfähigkeit von 3500 bzw. 4100 t und weisen einen Gesamtladeraumінhalt von 280 000 cbf für Bananen auf. Die Einrichtung der Ladekühlräume und die Auslegung der Kühlleisten — es können Temperaturen von + 12 bis — 20 Grad C gefahren werden — ist so unterteilt, daß acht verschiedene Ladungsgüter gleichzeitig befördert werden können. Die Belüftung der Laderäume erfolgt nach dem sogenannten vertikalen Lüftungssystem und das Herunterkühlen der Luft in den Luftkühlern mittels indirekter Verdampfung von Ammoniak.

Drei Doppel- und sechs Einzelkabinen kamen für die Unterbringung der 12 Fahrgäste zum Einbau, denen außerdem geräumige und modern eingerichtete Aufenthaltsräume zur Verfügung stehen. Sämtliche Räume, einschließlich die der Besatzung, sind mit Klimaanlage versehen.

Mit einem von der Werft in Lizenz gebauten MAN-Diesel der Type K 8 Z 70/120 D mit einer maximalen Dauerleistung von 9600 PSe bei 135 UpM erreicht der Neubau eine Reisegeschwindigkeit von 21 kn. Die Reise Hamburg—Guayaquil — ohne Zwischenhäfen — dauert 17 Tage.

Schiffsverkäufe

MS **„Kitti Porr"** (785 BRT ex „Erika El. Meentzen") an die Vasco Antilliana S.A. Nassau, Bahama. Neuer Name „Aurora".

MS **„Bari"** (1946 BRT) an die Reederei Johnny Wesch, Hamburg-Neuenfelde.

MS **„Fjorden"** (1578 BRT ex „Fjordmöve)) an eine griechische Reederei. Neuer Name „Assus".

Seebäderschiff **„Wappen von Hamburg"** (3819 BRT) an eine in Gründung befindliche Reederei in Hamburg, die den schwedischen Reeder Steen A. Olsson in Göteborg nahesteht.

MS **„Höegh Schield"** an die Hamburg-Süd-Gruppe Hamburg, neuer Name „Johan Carrel Oetker".

D **„Breitenburg"** (1647 BRT) an panamesische Interessenten. Neuer Name „Maria".

MS **„Alisios"** (6866 BRT) ebenfalls an panamesische Interessenten.

MS **„Steindamm"** (4850 BRT) und MS **„Stubbenhuk"** (2667 BRT) an die Reederei Ernst Russ.

Kühlschiff **„Brunsdeich"** (3227 BRT) an die Sudoimport in Moskau. Neuer Name „Musson".

MS **„Andino"** (3805 BRT) an die Ertel Reederei GmbH., Hamburg.

MS **„Aleppo"** (1851 BRT) an griechische Interessenten. Neuer Name „Nissos Serifos".

Lotsendampfer **„Ludwig Plate"** (539 BRT) und Eisbrecher **„Donar"** (438 BRT) nach Bremerhaven zum Abbruch.

Handbuch der Nordatlantischen Inseln, 1963

Die vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebene dritte Auflage des Handbuchs der Nordatlantischen Inseln, 1963, ersetzt die 2. Auflage dieses Buches aus dem Jahre 1934. Das Handbuch dient in erster Linie als Ratgeber für die Schiffsführung, es umfaßt 316 Seiten mit 130 Ansichten sowie 18 Karten, Plänen und anderen Abbildungen.

Teil A enthält die allgemeinen Schiffahrtsangelegenheiten mit besonderer Berücksichtigung der Schiffahrtsvorschriften und der Verhältnisse in den Gewässern und auf den Inseln; die wichtigsten Angaben geographischer, geschichtlicher, wirtschaftlicher und politischer Art sind im Abschnitt Landeskunde zusammengefaßt. Ferner findet man hier eine Aufstellung der Reparatur- und Bunkermöglichkeiten sowie der deutschen Auslandsvertretungen. Neben einem Verzeichnis englischer, spanischer und portugiesischer Wörter bilden Umrechnungstabellen sowie Angaben über die Radarreichweite wichtiger Küstenpunkte den Schluß des allgemeinen Teils.

Teil B enthält Angaben über Gezeiten und Gezeitenströme sowie über Oberflächenströmungen, Wassertemperatur, Salzgehalt und die Mißweisung.

Teil C, der umfangreichste Teil des Handbuchs, beschreibt in sechs Hauptabschnitten ausführlich die Inselküsten, Buchten und Häfen mit ihren Schiffahrtseinrichtungen und bringt Ratschläge für die Schiffsführung bei der Ansteuerung von Häfen und Ankerplätzen sowie bei der Durchsteuerung enger Fahrwasser.

Das Buch ist in Leinen gebunden und zum Preis von 18,— DM durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.

Seit 1893

Vorsorge + Sicherheit

- Volle Versorgung ohne jede Wartezeit
- Doppelte Auszahlung bei Tod durch Unfall
- Sicherheit für Ihre Angehörigen
- Vorsorge für das eigene Alter
- Bildung eines Kapitals
- Gewinnbeteiligung
- Vorteile durch Steuerermäßigung
- Versicherungsschutz mit Weltgeltung

Unsere Fachberater stehen auf Wunsch mit speziellen Auskünften zur Verfügung

Rheinisch-Westfälische
LEBENSVERSICHERUNG a. G.
Geschäftsstelle „Seefahrt" Bremen
Am Wall 174 · Telefon 32 34 89

Wie finanzieren Sie Ihr Fertighaus?

Sie haben schon viele interessante Fertighäuser gesehen und kennen die Vorteile: Zeitgewinn und Festpreis! Nützen auch Sie beim Bau Ihres Hauses die Leonberger Bausparfinanzierung und die staatlichen Bauhilfen. Einzelheiten über wichtige Finanzierungsfragen, über Steuernachlaß oder Wohnungsbauprämie und über Fertighaustypen verschiedener Hersteller erfahren Sie postwendend. Verlangen Sie mit dem Gutschein unsere ausführlichen Informationen!

Bitte senden Sie mir kostenlos und portofrei: **GUTSCHEIN**

- **„Das Fertighaus ist Trumpf"** Sonderdruck mit zahlreichen Fertighausabbildungen, Beschreibungen und Grundrissen.
- **„Wohlstand durch Wohnbesitz"** Illustrierte Druckschrift über Leonberger Bausparvorteile und über steuer- oder prämienbegünstigte Finanzierung von eigenem Wohnbesitz.

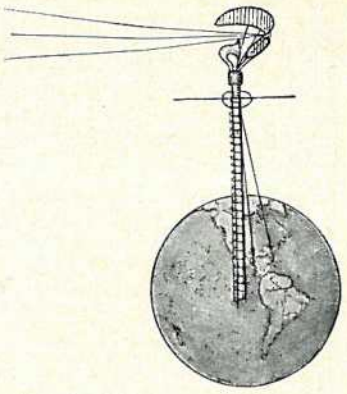
Name:

Wohnort: Straße:

Bitte Gutschein ausfüllen, ausschneiden und heute noch als Drucksache schicken an die

Leonberger
BAUSPARKASSE AG, 725 Leonberg / Württ., Postfach 18

Autorität in der weichen Welle



Wie beurteilen Sie diese wahre Story?

Am 9. Mai 1945, am Tage nach der Kapitulation, verweigerte ein Matrose einem 1. Offizier die Arbeit. „Gehen Sie doch zur Arbeitsfront", forderte er seinen Vorgesetzten zynisch auf. Der 1. Offizier verabreichte dem Matrosen eine Ohrfeige und konterte trocken: „Gehen Sie doch zur Arbeitsfront."

Es gibt heute im Strom der Zeit harte und weiche Wellen. In der Politik, im Erziehungswesen, in der Kunst. In der Nagolder Kaserne donnerten harte und weiche Wellen aufeinander. Es gab ein Seebeben. Überall, wo gelehrt, geführt und ausgebildet wird, in den Familien, den Schulen und auch bei uns an Bord hat die weiche Welle die Autorität und den Respekt angenagt. Und auf dem Wellenkamm von weichen Gesetzen, Verordnungen und Ordnungen hat sie Halbstarke stranden und Väter, Lehrer und Vorgesetzte verzweifeln lassen.

Doch nun besinnen sich die Väter wieder auf die gütige Wohltat ihrer harten Hand, die Lehrer in den Schulen verlangen wieder Züchtigungsrecht und Kapitäne und Vorgesetzte an Bord wünschen sich das Instrument der abgestuften Disziplinarstrafen zum sofortigen Bordgebrauch wieder herbei. Wir stehen geradezu in Kreuzseen von Wellen. Wo bleibt da die Autorität?

Autorität ist verdächtig

Autorität verlangt Respekt, Unterordnung und Disziplin. Es scheint, als ob sie dem Freiheitsbedürfnis des Menschen diamentral entgegensteht. Wo aber kein Respekt ist, da ist auch keine Disziplin, da kann sich auch keine Autorität behaupten.

Wer aber übt die Autorität aus, kraft welchen Rechtes? Ist die Autoritätsperson besser als ich? Solche Fragen provoziert die Autorität. Mit solchen Fragen greift man sie an.

Autorität fordert, sie erhebt Anspruch. Sie fordert unsere Leistung in irgendeiner Form. Sie erhebt Anspruch auf Respekt, auf mehr noch, auf Haltung. Gesinnung und Lebensführung, ja, sie erhebt Anspruch auf unser unveräußerlichstes Gut, auf unsere Freiheit.

Autorität übt Macht aus, Macht über uns, Macht über Menschen. Waruum, wozu, kraft welchen Rechtes? Kraft welcher Ordnung? Wieder diese Fragen.

Autorität ist wider die uneingeschränkte persönliche Freiheit. Autorität ist unbequem, ist durchaus nicht immer leicht zu ertragen. Sie ist es ja, die den Zwang zur Ordnung, Einordnung, Unterordnung bewirkt. Sie erscheint wie eine Zwangsjacke für den freiheitssüchtigen, anarchistischen Rebellen, der in jedem von uns steckt. Autorität geht die Eigenliebe an. Sie schränkt das Geltungsbedürfnis ein. Und die, denen Autorität verliehen wurde, und vor allen die sie sich erdienert, ergaunert und erschlichen, aber ihre Macht mißbraucht haben, sie sind Legion.

Wird Autorität schließlich zu einem Staatssystem und zu einer Gesellschaftsform organisiert, dann ist auch schon das Würdigste und zugleich Liebenswürdigste am Menschen zum Tode verurteilt: Seine freie Persönlichkeitsentfaltung in Eigenverantwortung vor ewig gültigen sittlichen Werten. — Um diese freie Persönlichkeitsentfaltung ungestört zerstören zu können, baute staatlich angemaßte Autorität die Berliner Mauer.

Kein Wunder also, daß Autorität den sich ihrer selbstbewußten Menschen und mehr noch ihrer unbewußten Natur in höchsten Maße verdächtig erscheinen muß. — Schließlich übt ein Gangsterboß ja auch Autorität aus.

Da es zum Wesen der Autorität gehört, in irgendeiner Form überragend zu sein, steht sie im Kreuzfeuer des Neides und der Mißgunst. Es gibt niemanden in führender Position, der nicht ein Lied davon zu singen wüßte.

Autorität ist notwendig

Ob verdächtigt oder nicht, ob murrend ertragen, vernünftig begriffen und freiwillig anerkannt: Autorität ist notwendig, Autorität muß sein. Wer ehrlich gegen sich selbst ist, wird sich eingestehen, wie schwer es ist, Autorität über sich selbst auszuüben und wie bequem dagegen, sich von einer überragenden Autorität leiten und führen zu lassen.

Wir haben es doch mit einem ausgesprochen destruktiven, anarchischen Prinzip in der eigenen Brust zu tun. In uns allen steckt doch auch etwas vom Herdentier, das den Leithammel braucht und erst recht den Hirten. Selbst wer die Herde verachtet und die freie Wildbahn liebt, duldet, ja braucht den Heger. Sei es nun das Herdentier, das Wild- oder Raubtier im Menschen, immer bedarf es irgendeiner Autorität, damit er das Tierische überwinde und zur Höherentwicklung strebe.

Doch diese Höherentwicklung ist ein langwieriger und bei weitem nicht immer voraussetzbarer Reifeprozeß. Die wenigsten sind mit natürlicher Autorität ausgestattet. Noch weniger sind wegen ihres individuellen Freiheitsdranges von vornherein bereit, sich der Autorität zu unterwerfen. Beide brauchen die institutionelle, die verliehene, die erworbene Macht zur Ausübung der Autorität sowie zur Unterwerfung.

- Und diese Machtausstattung der Autorität hat unsere weiche Welle, die zum guten Teil nur eine Antinaziwelle war, zu sehr vernachlässigt. Das zeigt sich eindeutig überall da, wo Führungsprobleme bestehen. Bordverhältnisse auf Grund des Seemannsgesetzes seien nicht ausgenommen.

Eine Familie ohne Autorität wird kaum viel Besseres als eine lebensuntüchtige, weil unerzogene Brut auf die Menschheit loslassen. Wenn die Schule meint, auf Autorität verzichten zu können, würde sie nicht viel mehr als Halbstarkennachwuchs für die Gefängnisse entlassen. Schließlich weiß jeder Seemann nach der ersten Reise schon, daß eine Schiffsbesatzung, die Respekt ablehnt und Autorität verleugnet, früher oder später erkennen müßte, daß sie auf einem Never-come-back-Liner gemustert hat.

Nur wenn wir alle Engel wären, brauchten wir keine Autorität. Aber es ist garnicht sicher, ob wir uns dann nicht doch einen Oberengel wählen würden, der dafür sorgt, daß wir ab und zu frische Hemden bekommen und der von Zeit zu Zeit unsere Flügel auf Vermottung mustert. — Autorität ist eines jener Mittel, die Not unserer Unzulänglichkeit zu wenden. Autorität ist notwendig. Und mit ihr Respekt, Gehorsam, Disziplin. Es gilt, sich dazu zu bekennen und damit ganz bewußt einen Wellenbrecher gegen die weiche Welle zu errichten.

Autorität ist gut

Außer ihrem verdächtigen, Opposition hervorrufenden Gesicht, hat auch die Autorität, wie alles, ein zweites. Das ist weise und gütig. Es ist das Gesicht Florians zum Beispiel. Des Florians, zu dem man, wenn Not am Mann ist, sagen kann: Floran geh du voran.

Und in seinen Augen spiegelt dieses Gesicht getreulich die beiden Naturen, die beiden Seelen in der Menschenbrust wieder: Die rebellische, anarchische, freiheitssüchtige, und die der Vernunft, die Ordnung liebt und der Verantwortung verhaftet ist.

Autorität strahlt Kraft, Ruhe und Sicherheit aus. Was wahre Autorität von andern fordert und fordern muß, dafür ist sie selbst Vorbild. Wahre Autorität reißt mit, spornt an, sie mobilisiert die guten Kräfte. Sie löst einen für alle Teile beglückenden Prozeß von Vertrauen und Gegenvertrauen aus. Darin gedeiht Selbstvertrauen. Da Autorität Ruhe, Kraft und Sicherheit schenkt, sind Respekt, Gehorsam und Disziplin nichts als Gegengeschenke, nichts als Selbstverständlichkeiten.

Autorität erzieht ständig, fördert, erhebt, läßt entfalten. Wozu der einzelne zu schwach oder bequem ist, oder auch nur zu unwissend, um es von sich selbst zu fordern, das soll und darf die Autorität fordern.

Ordnen, Schlichten, Planen, Durchdenken, Entschließen, Wagen, Führen, Verantworten. Beeinflussen, Macht ausüben, das sind schwere Ämter. Ämter für die Autorität. Doch, wenn Autorität sich mit Härte durchsetzen muß, steht immer die Notwendigkeit dahinter, leuchtet imemr die Güte.

Das Wirken der idealen Autorität zielt darauf ab, sie für diejenigen, die ihrer bedürfen, überflüssig zu machen. Denn Autorität bedeutet ihrem ursprünglichen Sinngehalt nach und in wörtlicher Übersetzung nichts als Ansehen und Geltung.

Echte Autorität ist letztlich nur dadurch legitimiert, daß sie niemals Ansehen und Geltung anderer unterdrückt, sondern vielmehr jedermanns Ansehen zu fördern und zu entwickeln trachtet. Autorität ragt immer hervor. Aber nur, wenn sie zu sich hinauf hilft, bleibt sie Autorität.

Es gilt nur zu diesem ursprünglichen Sinn zurückzufinden. Autorität ist nicht Macht an sich, sondern nur die Befugnis, Macht ausüben zu dürfen, und zwar umso sparsamer je größer die Autorität ist. Weil sie für jedes Gemeinwesen notwendig ist und weil sie über der Macht steht, deshalb widersteht sie der weichen Welle. Das bedeutet aber nicht, daß sie auf Machtausstattung verzichten könnte, sonst — siehe Wildweststory oben. — hs —

Fahrensleute *schreiben* für Fahrensleute

Falsch verbunden

Laß mich dein .....Badewasser schmeckt doch! Wer mir das Gegenteil beweisen will, den belehre ich eines Besseren. Ich muß das nämlich wissen, denn ich war dabei, sozusagen an der Quelle.

Unser Schiff lag in H....Es sollte Frischwasser übernommen werden in Tank X. Die Nummer des Tanks spielt keine Rolle, denn es könnte ja sein, daß einer auf den Gedanken kommt, auf seinem Schiff Rückschlüsse zu ziehen. Und das möchte ich doch nicht, sonst wird einem braven Seemann noch nachträglich schlecht. Der Zimmermann hatte alles für den Anschluß klargemacht. Es konnte beginnen.

So ein Tank braucht nun eine gewisse Zeit, bis er voll ist. Wenn man den Hafen kennt, weiß, wieviel Tonnen per Stunde die Kaileitung schafft, dann kann man sich ausrechnen, wann der Tank gefüllt sein müßte. Außerdem kann man ja auch peilen. Und das wurde versäumt. Kann vorkommen, denn so ein Zimmermann hat auch manchmal etwas anderes zu tun. Wie er mir nachträglich erzählte, ist er dann und wann nachsehen gegangen, ob das Wasser schon aus dem Luftrohr kommen würde. Es kam nicht! Der Tank hätte schon längst voll sein müssen.

Und dann kam das Wasser doch, aber nicht aus dem Luftrohr.

Plötzlich ein fürchterliches Gebrüll, der sonst so ruhige Obersteward war völlig aufgelöst, konnte zuerst nur unartikulierte Worte herausbringen. Dann verstand ich etwas von .... Passagierkammern. Ich vermutete zuerst einen Brand oder einen Blinden, was ja immerhin mal möglich sein könnte.

Ich stürmte also hinter meinem Obersteward her. Als ich den Vorplatz erreicht hatte, sah ich die Bescherung: Wasser schoß die Treppen runter. Also Rohrbruch in irgendeiner Passagierkammer. Ich schickte den Obersteward zum Chief mit der Order, das Waschwasser abzustellen. Das wurde auch prompt erledigt. Doch das Wasser lief weiter. Naja, sagte ich mir, der Druck aus den oberen Decks drückt das Wasser noch aus der Bruchstelle.

Ich watete den Gang entland bis zu Kammer Nr. 7, denn aus der Lüfterklappe der Tür schoß das Wasser heraus. Tür auf und rein ins Bad. Die Badewanne lief über, aus dem Abflußrohr sprudelte es munter weiter bis an die Decke. Also nur e i n e Ursache, aber das war doch unmöglich!!! Aber es war möglich! Als wir nämlich an Land den Anschluß der Wasserleitung dichtgedreht hatten, hörte der Springbrunnen in der Badewanne auf.

Da mußte also irgendsoein betrunkener Werftarbeiter das Abflußrohr der Badewanne in den Tank hinein verlegt haben, anstatt ins Abflußspeigatt nach außenbords! Wir hatten uns also eineinhalb Jahre mit einer Badewassermischung gewaschen, bzw. es getrunken. Mischungsverhältnis 1 zu ?? Ich habe es nicht ausgerechnet.

Als ich mir dann noch klarmachte, daß auf der Heimreise in Kammer Nr. 7 eine Dame mit einem Affen, der jeden Abend gebadet wurde, logiert hatte, fiel mir mit Erleichterung ein, daß ich ja gar kein Wasser trinke. Nur Whisky mit Sodawasser aus Flaschen. Alle anderen haben sich das bestimmt auch eingeredet, womit bewiesen wäre, daß Seeleute nichts mit Wasser zu tun haben wollen, — wenigstens nicht innerlich. D. E.

Gesundheitsdienst an Bord

Rauchen — Nikotinmißbrauch

Angesprochen werden sollen hier diejenigen Seeleute, die des Guten zuviel tun und ihren Körper dadurch unbewußt schaden.

Der Rauch darf vor allem nicht zu tief inhaliert werden. Der „Mundraucher", der sich damit begnügt, den Rauch im Mund zu behalten und ihn kurze Zeit später wieder ausstößt, hält weniger als 2 % des in einer Zigarette enthaltenen Nikotins zurück.

Der „inhalierende Raucher" hingegen, der den Rauch tief einatmet und einen Augenblick in den Atmungswegen beläßt, nimmt über 20 % Nikotin auf. In dieser Art geraucht, führt eine einzige Zigarette mehr Nikotin dem Organismus zu als zehn „mundgerauchte" Zigaretten. Außerdem wird durch die unmittelbare Einwirkung auf die Schleimhäute der Atmungswege die Reizaktion des Rauches erhöht und vermehrt die Gefahr für den unangenehmen Raucher-Katarrh. Von Lungenkrebs befallen werden weniger die Zigarren- und Pfeifenraucher, die den Rauch nicht tief inhalieren, als die starken Zigarettenraucher.

Die Zigaretten sollten nicht bis zum Ende geraucht werden, da beim Verbrennungsvorgang die giftigen Substanzen zurückweichen und sich im letzten Drittel der Zigarette anhäufen.

Es scheint, jedoch bisher ohne Nachweis, daß gewisse krebsfördernde Produkte sich nur bei einer verhältnismäßig hohen Temperatur bilden, die sich mit der fortschreitenden Verbrennung der Zigarette entwickelt.

Nicht zu empfehlen ist, nüchtern zu rauchen, da der Rauch eine größere Reizwirkung auf einen leeren Magen hat. Die nach dem Essen gerauchten Zigaretten sind die am wenigsten „gefährlichen", natürlich unter der Voraussetzung, daß man sie nicht mit Alkohol oder starkem Kaffee begleitet, was ihre Einwirkung auf das Nervensystem intensiviert.

Durch das Zurückhalten der schädlichen Substanzen durch Filter sind Zigaretten mit einem Filter von hoher Wirksamkeit zu bevorzugen.

Zu bemerken ist, daß 0,10 g Nikotin in reinem Zustand genügen, um einen Hund zu töten.

Eine Zigarette enthält ungefähr 2 Milligramm Nikotin, der Raucher atmet davon einen gewissen Prozentsatz ein, der dann in den Blutkreislauf übergeht. Der Verbrauch des Organismus an Vitamin C wird durch den Tabak erhöht. Diesen Verlust an Vitamin C können die starken Raucher durch den Genuß von Zitronen, Petersilie und Äpfeln (besonders die säuerlichen, die außerdem den Vorteil haben, die Zähne zu reinigen) ausgleichen.

Einem starken Raucher ist es nicht anzuraten, das Rauchen plötzlich einzustellen, da dann ein gewisser schädlicher psychologischer Schock ausgelöst werden kann. E. Jünemann

— PRIVATKURS —

Wenig oder viel Steuern zahlen, das ist die Frage

Der 30. April ist ein wichtiges Datum für alle, die über Steuern stöhnen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist noch Chance, Anträge auf Lohnsteuerrückerstattungen für 1963 zu stellen. Einzureichen sind diese Anträge bei dem für den Wohnbezirk zuständigen Heimatfinanzamt. Dort sind auch die Vordrucke zu erhalten. Auf den Hamburger Finanzämtern sind sogar Sprechstunden eingerichtet, in denen man sich an Ort und Stelle beraten lassen kann. Auch der Beruf des Steuerberaters bietet sich für steuerliche Beratung und Bearbeitung an. Besonders für Seeleute dürfte sich dieser Weg empfehlen. Man spart kostbare Zeit, mit Laufereien und Papierkrieg und gegebenenfalls beträchtliche Beträge und man weiß alles in fachmännischen Händen.

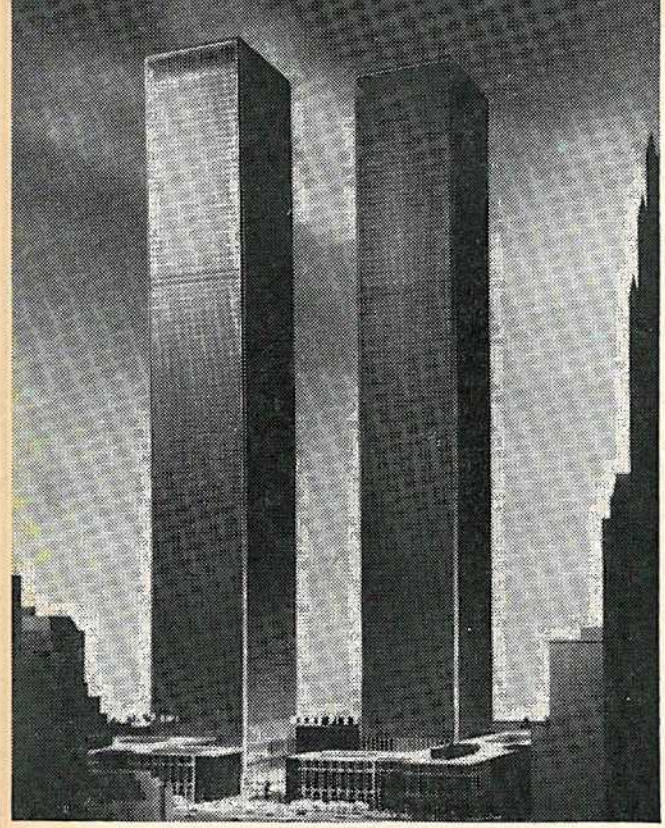
Hier einige Hinweise auf die mannigfaltigen Steuersparmöglichkeiten. -

1. **Werbungskosten:** (Die den Pauschalbetrag von DM 564,— jährlich übersteigen)
   Beiträge zu Berufsverbänden (Verbände der Nautiker und Ingenieure, Gewerkschaft usw.).
   Arbeitskleidung, Werkzeuge, Ausgaben für berufliche Weiterbildung.
   Aufwendungen für einen Umzug in die Nähe der Arbeitsstätte oder zum Zwecke einer Berufsverbesserung.
   Ausgaben bei Arbeitssuche (Fahrgelder, Anzeigengebühren usw.).
2. **Erhöhte Sonderausgaben:** (Die den Pauschalbetrag von DM 636,— übersteigen)
   Pflichtbeiträge zur gesetzlichen Sozialversicherung (Arbeitnehmeranteile).
   Freiwillige Beiträge zur Sozialversicherung (Kranken- und Rentenversicherung).
   Prämien zur Unfallversicherung, Haftpflicht- (auch Kfz.), Lebens-, Aussteuer- und Ausbildungsversicherung; Beiträge zu Witwen-, Waisen-, Sterbe-, Versorgungs- und Pensionskassen.
   Beiträge an Bausparkassen und für prämienbegünstigstes Sparen (besondere Bestimmungen!).
   Zinsen für Schulden aus Ankauf von Möbeln, Kfz.
   Kirchensteuer.
   Ausgaben für mildtätige, gemeinnützige und wissenschaftliche Zwecke.
3. **Außergewöhnliche Belastungen:** (Die den zumutbaren Eigenbelastungs-%-Satz übersteigen).
   Ausgaben zur Unterstützung bedürftiger Personen, auch in der SBZ Lebender (z. B. Paketsendungen an Verwandte).
   Ausgaben für auswärtige Unterbringung der Kinder zum Zwecke der Berufsausbildung.
   Ausgaben für eine Hausgehilfin (besondere Bestimmungen).
   Ausgaben infolge Krankheit, Tod, Geburt usw. eines Familienangehörigen (soweit nicht durch Kassen oder andere Beihilfen ersetzt).
   Aufwendungen für die Ausstattung (Aussteuer) der Tochter.
   Wiederbeschaffung von Hausrat und Kleidung.

Deutsches Seekarten-Berichtigungsinstitut
BADE & HORNIG
2 Hamburg 11 · Stubbenhuk 10 · Tel. 35 32 90
Verkauf und Berichtigung von Seekarten und naut. Büchern

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

***Dezenta** - die Eheanbahnung für Sie!*
Mehrfach in der Presse lobend erwähnt, bietet auch Ihnen die Möglichkeit der Erfüllung Ihres Herzenswunsches. Individuelle, erfolgreiche und persönliche Betreuung.
BREMEN Friedrich-Ebert-Str. 130 Telefon: 35 03 97
HBG -LOKSTEDT 1 Wiben-Peter-Straße 16a Telefon: 47 09 04



Das neue Handelszentrum in New York

Die Port of New York Authority wird eine Welthandelszentrale bauen, deren Zwillings-Turmbauten aus Metall mit 110 Stockwerken (412 Meter) die höchsten Bauwerke der Welt darstellen. Es wird auf einer nahezu 2 Hektar großen Grundfläche am Südwestufer von New York City errichtet.

Die umfangreiche Handelszentrale soll im Welthandelshafen New York dem Einfuhr- und Ausfuhrgeschäft Amerikas als konzentrierte Niederlassung dienen und eine Abwicklungsstelle für die Durchführung, Entwicklung und Ausdehnung dieses Geschäfts darstellen. Der Baubeginn ist für den Anfang des Jahres 1965 geplant. Die erste Baustufe soll im Jahre 1968 fertiggestellt werden, und das Projekt wird dann stufenweise während der Jahre 1969 und 1970 vollendet.

Die Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt gibt bekannt:

Wir weisen erneut darauf hin, daß die Matrosenprüfungen an folgenden Tagen abgelegt werden können:

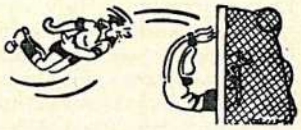
Am Montag	in Travemünde
am Dienstag	in Bremen
am Mittwoch	in Hamburg
am Donnerstag	in Bremen
am Freitag	in Hamburg

Es ist somit sichergestellt, daß die Leichtmatrosen an jedem Wochentag — außer sonnabends — die Möglichkeit haben, ihre Matrosenprüfung an einer Matrosenprüfungsstelle abzulegen.

Die Anmeldungen zu den Prüfungen müssen rechtzeitig, mindestens eine Woche vorher, bei der Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt, Bremen, Kohlhökerstraße 37, eingereicht werden. Spätere Anmeldungen können nur in besonders gelagerten Einzelfällen berücksichtigt werden.

Vollert
(Geschäftsführer)

Sport an Bord



Wer fuhr vom Januar bis Mai 1945 in der Ostsee?

Wer kann einem Autor helfen, der ein Buch über die großartigen Leistungen der Handels- und Kriegsmarine bei der Räumung des deutschen Ostens zu verfassen beabsichtigt? Ein solches Werk würde ein Dokument sein und zugleich ein Denkmal setzen.

2 022 000 Menschen sind bei dieser wohl dramatischsten Rettungsaktion aller Zeiten, die sich auf See abspielte, dem Zugriff der Roten Armee entzogen worden. Es soll und darf nicht in Vergessenheit geraten, wie sich in diesem Endfurioso des Krieges Seemänner bewährten.

Amtliche Unterlagen fehlen aber vollkommen. Deshalb wird hier jeder aufgerufen und gebeten, der in irgendeiner Weise an dieser Aktion in der Ostsee beteiligt war, das ihm Bekannte mitzuteilen und zur Verfügung zu stellen, damit daraus ein Gesamtbild gezeichnet werden kann. Wichtig bei solchen Angaben sind:

1. Schiffsname, Reederei, Name des Kapitäns und evtl. weiterer Angehöriger der Besatzung,
2. Start- und Zielhäfen,
3. Transportleistung,
4. Angabe von besonderen Vorkommnissen, wie z. B. Beobachtungen über Kriegs- oder Feindlage, Vorgänge an Land, in Auslauf- und Bestimmungshäfen, Angaben über Unterbringung, Versorgung der Flüchtlinge und der Verwundeten,
5. Angaben über die Anzahl der Reisen,
6. Angaben über den weiteren Verbleib des Schiffes,
7. Angaben über Gefangenentransporte.

Hier dürfte ein Gemeinschaftswerk entstehen, das bei Mithilfe derer, die dabei waren, aus Mosaiksteinchen etwas schaffen könnte, das würdig ist, die Zeiten zu überdauern.

Zuschriften sind zu richten an:

Peter Lehmann
Eckernförde Admiral-Scheer-Straße 20

MS „Heidelberg" als sportlicher Gast bei der berühmten amerikanischen Kadettenanstalt Kings Point

Am Montag, den 23. September, 18,30 Uhr, an New York. Dienstag morgen ließ die Schiffsleitung uns wissen, daß am Mittwoch ein großes Spiel gegen Kings Point angesetzt ist. Kings Point ist die amerikanische Kadettenschule für Kriegs- und Handelsmarine.

Mittwoch morgens, 9.30 Uhr, ging es los. Zunächst mit der U-Bahn, dann umsteigen auf die Eisenbahn. New York ist, wer es kennt, unter der Erde ein ziemliches Wirrwarr. Wir haben uns nicht verlaufen, sondern sind im Kreise marschiert, dabei haben wir natürlich einen Zug verpaßt.

Endlich hatten wir den richtigen Zug. Auf in den letzten Wagen! Ein Zuruf bewahrte uns vor einer langen Warterei, denn wären wir in den letzten Wagen eingestiegen, ständen wir vielleicht noch heute auf dem Bahnsteig. Offensichtlich ist der Amerikaner vorsichtig und hängt den letzten Wagen ab, da im selbigen die meisten Unfälle passieren. Nach einer halbstündigen Fahrt stiegen wir aus, nicht ohne dem netten Mädchen aus unserem Abteil nochmals zuzuwinken. Der Bus wartete schon auf uns.

In Kings Point fiel uns zunächst sofort auf, daß die Kadetten auf den Wegen immer rechts und um die Ecken immer rechtwinklig und zackig gingen. Ordnung muß sein, wir würden auch gerne so gehen, nur hat unsere liebe „Heidelberg" zu viele Ecken und Kanten.

Mittlerweile war es Mittagszeit geworden und so durften wir die Parade zum Mittag abnehmen. Keine Mängel festzustellen. Anschließend gingen wir in den Speisesaal. Selbstredend, daß unsere Gastgeber standen. Es sei dahingestellt, ob sie sich immer gemeinsam setzen oder ob es unseretwegen geschah. Jedenfalls hatte wohl ein jeder ein stolzes Gefühl in der Brust, einen krummen Buckel gab es nicht. Während des Essens wurden wir noch über Lautsprecher begrüßt.

Anschließend die große Besichtigung. Die Reichhaltigkeit und die Vielseitigkeit an Ausbildungsgeräten ließen das Herz des Seemannes höher schlagen. Bei aller Lernbegierde kommt der Sport, Theater und Tanz auch nicht zu kurz. Es ist eben an alles gedacht.

Der Rundgang dauerte ca. 3 Stunden. Böse Zungen behaupten, man wollte uns, die Fußballer, schon vorher ruinieren. Wir faßten es als Konditionstraining auf.

Unsere elf Man plus einen Ersatzspieler und die 66 Mann unseres Gegners waren um 16.00 Uhr zur Stelle. Auf eine höfliche Anfrage, wie man sich den Verlauf des Spieles vorstelle, bekamen wir die Antwort, daß 4 Halbzeiten à 30 Minuten gespielt wird, und daß die Spieler von Kings Point laufend ausgewechselt werden. Nun denn, ein Seemannsherz kennt keinen Schmerz.

Unsere Devise hieß Kampf, aber schon bevor wir zu kämpfen begannen, hieß es 1:0 für die Athleten, dann im Gegenzug allerdings 1:1. 10 Minuten später schlug es wieder bei uns ein. 2:1. Dann plötzlich ein Pfiff, alle elf Spieler stürmten vom Platz, um elf neue einzulassen. Was blieb uns übrig, als gute Mine zum bösen Spiel zu machen? Nach der ersten Halbzeit machten sich die ersten Konditionsschwächen

Zeichnungen und Fotos:

Titelbild K. Fr. Rausch; S. 2 E. de Jong; S. 3 Globus Mater, Archiv Seefahrt-Verlag GmbH.; S. 4 Contipress; S. 5 und 6 Archiv Seefahrt-Verlag GmbH.; S. 7 Opel-Photograph PW 925/62 und Deutsche Fertighaus GmbH.; S. 9 H. v. Medvey; S. 10/11 G. Germin; S. 12 Fides/Musa/Prisma, M. Thrän, K. Bitterling; S. 14 Deike Matern; S. 15 D. Smith; S. 16 Contipress; S. 20 B. Korab.

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

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN
Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß Hamburg-Süd PL-: 110

bemerkbar. Die Blasen an den Füßen taten das ihrige. Die Nägel in unseren Fußballschuhen und die abgelaufenen Stollen können uns in der normalen Spielzeit nichts anhaben, hier waren sie aber doch widerstandsfähiger als unsere Zehen. Dennoch hieß der Spielendstand nur 5:3. Eine Leistung für unsere Mannschaft. Um 19.00 Uhr ging es wieder heimwärts. Alles klappte, nur brauchten wir diesmal eine halbe Stunde länger. Es streiten sich die Gelehrten, ob die Geleise verlegt wurden oder ob wir nicht doch lieber eine andere Linie der U-Bahn benutzt hätten. Das letzte Ende marschierten wir vom Bahnhof zum Schiff. Der Ruf „Hipp, hopp, oho aha", den wir von den Kings Pointianern gelernt hatten, drang weit durch die Straßen Brooklyns.

An Bord war unser Chef sofort dabei, uns Würstchen warm zu machen. Im Vertrauen: Bier wurde kalt gelassen.

Am nächsten Morgen spürten wir erst richtig den Muskelkater und es war auch für einen Nichteingeweihten nicht schwierig, die Fußballer aus der gesamten Besatzung herauszufinden.

Wie sagt man doch so schön, „die Rache folgt auf dem Fuße ..."

In Baltimore mußten sich die Vertragsspieler von den *Baltimorer Kickers* mit 2:1 geschlagen geben.

Ein weiteres Spiel gegen eine englische Schiffsmannschaft gewannen wir mit 4:0 in Philadelphia und gegen die *„Breitenstein"* siegten wir mit 3:0.

Es sei an dieser Stelle der Schiffsleitung nochmals für ihre tatkräftige Unterstützung gedankt. Weiteren Dank auch den Jungens, die zusammenhalten wie Pech und Schwefel und die zu kämpfen verstehen. Nicht ein einzelner bringt den Erfolg, sondern die Geschlossenheit der Mannschaft.

Auf der Jubiläumsreise, der 50. Reise, war, schon durch die frühe Dunkelheit bedingt, nicht viel zu machen. Und gerade auf dieser Reise wollten wir es wissen, hatte doch die Reederei für die Mannschaft neue Fußballschuhe gestiftet. Die elf Kameraden möchten dafür ihren herzlichsten Dank sagen.

In New York kam nur ein Spiel gegen die *„Neckarstein"* zustande. Nach der Halbzeit brach die Dunkelheit herein und so mußten wir das Spiel vorzeitig beenden. Der Spielstand war 1:1.

Auf der Heimreise traten wir mit einer Verlegenheitsmannschaft gegen die *„Scheersberg"* an und verloren mit 2:0. Die Kadetten konnten wegen zu viel Arbeit nicht beurlaubt werden.

Auf der 51. Reise traten wir bis auf den Torwart, ein Neuling in unserer Mannschaft, mit der alten „Starbesatzung" gegen die *„Neckarstein"* an. Wenngleich der Schnee auch 20 bis 30 cm hoch lag, so konnte uns diese Tatsache nicht davon abhalten, dem Leder nachzujagen. Der Senior und gleichzeitig der Kleinste unserer Mannschaft spielte zeitweilig unter dem Schnee und narrte dadurch seinen Gegenspieler nicht unerheblich. Nach etwa einer Viertelstunde schoß unser Halbrechter schon die 1:0-Führung heraus. Bis zur Halbzeit hieß es dann 2:0 durch unseren Linksaußen. Es hätten bei normalen Boden bei den herausgespielten Chancen noch mehr Tore fallen müssen. Leider ist es bei den Schiffsmannschaften so, daß fast jede Reise Leute gehen und neue eingeführt werden müssen. Von dem einstigen Glanz der Neckarstein ist nicht mehr viel nachgeblieben. Trotzdem, Sportfreunde aus Bremen, gebt euch nicht geschlagen, kämpft weiter!

Nach der Halbzeit war unser Sturm nicht mehr zu bremsen und in der Hintermannschaft war die letzte Station der Mittelläufer, so daß unser neuer Torwart nur einmal eine Gelegenheit fand, sich auszuzeichnen. Schluß 6:0.

Auf der Heimreise in New York lag die „Scheersberg" neben uns. Wir mußten das verlorengegangene Spiel von der 50. Reise wettmachen. Leider war diesmal die „Scheersberg" nicht mit ihrer ersten Garnitur erschienen und mußte sich mit 7:0 geschlagen geben.

Am nächsten Tag forderten die Sportkameraden von nebenan Revanche. Hier fing der Reigen mit einem Prachtschuß unseres Mittelstürmers an. Die beiden Flügel spielten ausgezeichnet. Sie zogen das Spiel in die Breite und wechselten den Ball von einer Seite zur anderen. So wurde die Deckung des Gegners aufgerissen und die Löcher zum 5:0 mit sicherem Torinstinkt gefunden. Ein Glanztor ging dabei auf Kosten unseres kleinen Seniors, der aus dem Hinterhalt einen unhaltbaren Schuß ins rechte obere Toreck setzte.

Unsere Mannschaft

Horstmann

Bartneck Oelrrich

Smolinnski Bahlke Meyer

Mit sportlichem Gruß
E. Bahlke, III. Ing.

Auflösung von Seite 14

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 1. Barcelona, 8. Base, 9. Bode, 11. Belt, 12. Ren, 14. Terz, 16. Seil, 17. Paris, 19. Ries, 21. Erl, 22. wie, 23. Ate, 25. Ena, 26. Fertigung, 27. Eta, 29. Gas, 30. Akt, 31. Bau, 32. Nero, 34. Terra, 36. heut, 37. Riem, 39. Lea, 40. Pair, 41. Edam, 43. Main, 44. Eigensinn.

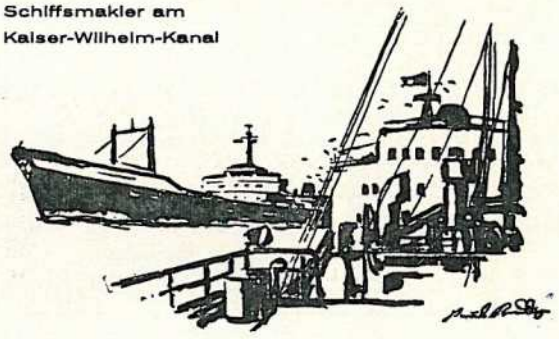
Senkrecht: 1. Ball, 2. Ast, 3. Re, 4. Eber, 5. Ob, 6. Not, 7. Ader, 8. Beil, 10. Erie, 11. Berater, 12. Raetsel, 13. Niagara, 15. Zentaur, 16. Segen, 17. Pirat, 18. Stuka, 20. Salut, 22. Weg, 24. ent, 28. Arie, 31. Bein, 33. Oede, 35. rein, 36. Hain, 38. Mai, 40. Pan, 42. mg, 43. Mi.

Ergänzungsrätsel

Nebelhorn — Tandem — Schifferklavier — Bleistift — Gutenberg — Schwein — Timmendorfer Strand = Neben dem Schiff ist gut schwimmen.

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

BEISSER GEBRÜDER

SEIT 50 JAHREN

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff

Sicherheit für das Personal der Seeschiffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversorgung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversorgung · Es beraten Sie unsere erfahrenen Mitarbeiter:

Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40, Telefon: 27 85 46

Wilhelm Klein, Bremerhaven-G, Georgstraße 42a, Telefon: 22 374

Horst Potthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34

gesichert sein
versichert sein

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG
Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

GEGR. 1881
GEORG P. Möller
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen
HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 363031 Tag und Nacht

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

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

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

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

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

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

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: 2850 BREMERHAVEN 2, Heinrich Varoga, Bürgermeister-Smidt-Str. 137, N, 2190 CUXHAVEN, Walter Glüsing, Schuhw., Helgoländer Str. 7, NR, 2000 HAMBURG 11, Walter Gg. Schleicher, Schuhw., Ditmar-Koel-Str. 12, NR, 2000 HAMBURG, Arthur Busch, Schuhw. Johannisbollwerk 14-15, N, 2300 KIEL-SEEGARTEN, Heinrich Gotthard, Wall 65, N, 2400 LÜBECK, Otto Höpfner, Schuhw., Untertrave 70, NR
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

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

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

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

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

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

Ihr Vorteil:
Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

„Kehrwieder", Zeitschrift 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.