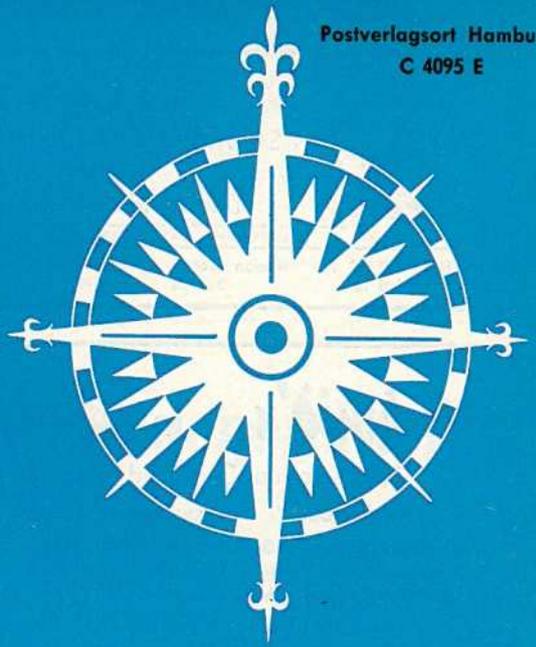


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Nord gegen Süd — Weiß gegen Farbig
- De Gaulle — neuer Wegbereiter der Machtpolitik?
- Betriebswirtschaftliche Aufgaben der Schiffsleitung
- Wiedersehen mit Shanghai
- Schiffsüberwachung vom Schreibtisch aus
- Unser Heim an Land
- Eine Regatta der Neufundlandfischer
- Der Trick mit dem Samstag-Scheck
- Schmuzelauge
- Die Macht und ich
- Sport an Bord



Japanische Zeremonienpuppen



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

2 HAMBURG 11 Telefon 33 68 05 Fernschreiber Telegramm-Adresse
Brooktorkal 16 33 30 58 02 15 149 »Brocktea«



Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

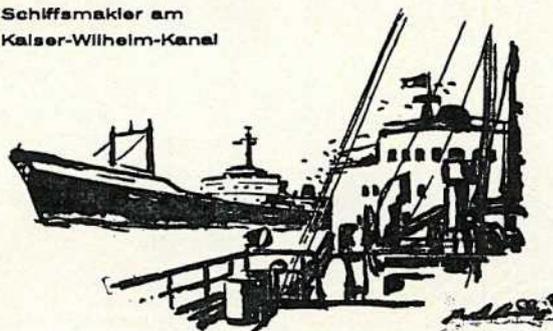
ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Teleg.: JECEEFES

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

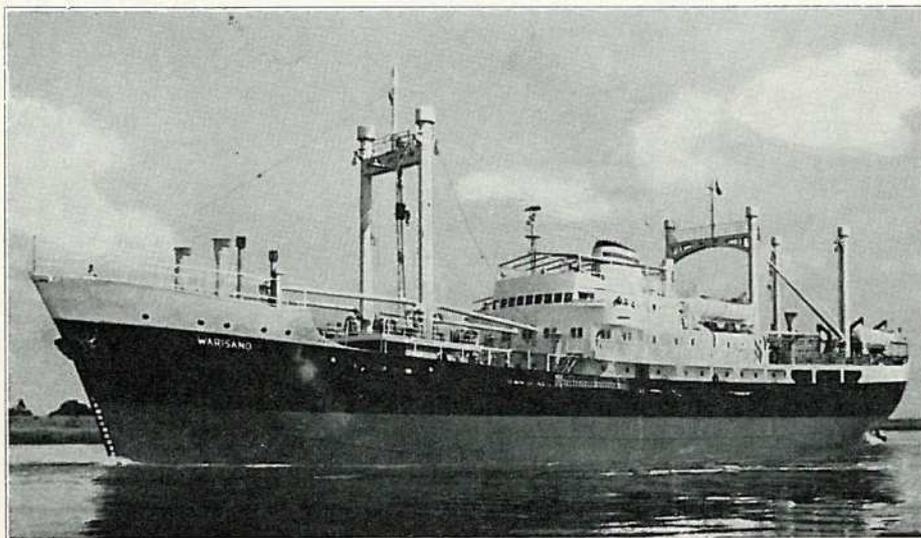
Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



Motor-Fracht- und
Passagierschiff „WARISANO“
erbaut für das Schifffahrtsministerium
in Djakarta (Indonesien)

JOS. L. MEYER

(449) Papenburg/Ems

gegr. 1795

Telefon: 741 : Telex: 027 890 : Telegr. Meyerwerft

Schiffwerft
Maschinenfabrik
Kesselschmiede
Eisengießerei
Kompressorenbau

Dockbetrieb



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang

April 1964

Nr. 4

Am Peilkompaß | Nord gegen Süd - Weiß gegen Farbig

Zur Zeit tagt in Genf eine gigantische Welt-handelskonferenz. 12 Wochen lang werden 1500 Teilnehmer aus 160 Ländern die Wirtschafts-probleme unserer Welt erörtern. U Thant hat nicht weniger als 142 UNO-Beamte mitgebracht.

Der Frieden des Schreckens sowie die Anstren-gung, sich aus seiner Umklammerung zu be-freien, stehen als politische Kulisse hinter den weltweiten Wirtschaftsfragen. Grundsätzlich sind Konferenzen auf demokratischer Grund-lage gut. Und wenn sie auf Weltbasis stattfinden, bedeuten sie zweifellos einen Fortschritt.

Das soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß in Genf Gegensätze von globalem Ausmaß mit Vehemenz aufeinanderprallen. Ihre Bewäl-tigung, die Kapitulation vor ihnen oder der Kompromiß — sie werden irgendwie in das Schicksal der Völker eingreifen.

Man hat diese UNO-Veranstaltung die „Kon-ferenz der Bettler, der Habenichtse“ genannt. Worum geht es? Was steht zur Debatte? Was prallt aufeinander?

In Genf steht freie Weltwirtschaft gegen ge-plante Weltwirtschaft. Ideologisch gesehen, heißt das: Kapitalismus gegen Kommunismus.

Bei uns:

Freie Bahn dem Tüchtigen und freier Wett-bewerb;

Anerkennung der Verschiedenartigkeit der Ar-beitenden;

Ansporn des Gewinns als Preis für alle wirt-schaftlichen Anstrengungen;

die Überzeugung und die Erfahrung, daß diese Grundsätze realistisch und fair sind und daß sie es sind, die zum Wohlstand führen.

Bei den Verhandlungsgegnern:

Eigeninitiative tötende Planung;

Einstampfung der Individualität;

Verteilung des gemeinsamen Produktes ohne Rücksicht auf die verschiedene Qualität der Leistung;

politische Knebelung der Wirtschaftsgesetze.

Auf der einen Seite haben wir also eine Ge-rechtigkeit, die den individuellen Einsatz im Wirtschaftsgeschehen als Kriterium hat, und auf der anderen Seite haben wir die utopische Gerechtigkeit des allmächtigen Plans, haben wir die ungerechte wettbewerbsverzerrende wirtschaftliche Bevorzugung zugunsten poli-tischer Interessen. Ob Plan oder Leistung die Früchte der Arbeit verteilen, ob die Macht hinter dem Plan den Löwenanteil erhält oder ob der Tüchtige den Vorteil haben soll, das steht ungeschrieben zwischen den Zeilen der Genfer Tagesordnung.

Geographisch gesehen steht sich in Genf noch mehr gegenüber. Nämlich Nord gegen Süd. Dar-über hinaus ist das Geben und Nehmen von Rohstoffen und Fertigprodukten in Frage ge-stellt. Dieses System wird in Genf angegriffen.

Um nur ein Beispiel herauszugreifen: Die Ent-wicklungsländer wollen an die Industrieländer Manila, Sisal und Hanf verkaufen. Wenn die Industrieländer das nicht abnehmen, weil sie Perlon haben, dann verlangen die Entwicklun-gsländer, daß die Industriestaaten trotzdem die Naturfaser kaufen, und zwar zu erhöhten Prei-sen. Außerdem erwarten sie, daß man ihnen hilft, selbst Kunstfasern herzustellen.

Was sich aber neben solchen komplizierten Problemen wie ein roter Faden durch die Genfer Konferenz zieht, ist der Gegensatz zwischen dem freien Spiel der Wirtschaftskräfte und staatlich gelenkter Planung. Nicht nur für Pro-duktion und Handel von Rohstoffen und Fertig-waren gilt dies. Wirtschaftlich liberal oder poli-tisch geplant gilt auch für den Transport die-ser Güter, ganz besonders für den Seetransport. Wenn also auf dieser Konferenz Liberalismus gegen Dirigismus, Kapitalismus gegen Kommunismus, Nord gegen Süd, Industriestaaten ge-gen Entwicklungsländer stehen, so sehen sich rassisch gesehen auch Weiß und Farbig kon-frontiert. Somit wird in diesen Frühjahrswo-chen in Genf auch das alte christliche Abend-land in die Schranken gefordert. Nicht zuletzt auf der materiellen Grundlage von Handel und Wandel hat es dieser Kulturbereich zu Blüte und Wohlstand gebracht. Die Richtigkeit seiner Auffassungen und die Lauterkeit seiner Prak-tiken, auch sie werden in Genf zu verteidigen sein.

Interessant ist, von wem das christliche Abend-land wirtschaftlich herausgefordert wurde. Es sind Rußland und China, Atheisten und Far-bige. Die beiden Mächte, die die Wirtschaft am rücksichtslosesten der Politik unterordnen. Daß Chruschtschow gemeinsam mit seinem südlän-dischen Kompagnon Castro beim Fischen im Trüben Südafrikas, Südasien und Lateinamer-ikas auf die Netze des farbigen Kommunisten-führers Mao stößt, kompliziert die Fronten-stellung in Genf, sicherlich aber nicht zuun-gunsten der alten Handelsherren. Deren Han-delsorganisationen wie GATT, die in einem nie geahnten Ausmaß die Zölle überwindet oder die EWG, müssen jedem kommunistischen Welt-machtstreben ein Dorn im Auge sein. Es ist nicht zu übersehen, daß der rote Imperialismus die Masse der Entwicklungsländer gegen die aufmarschieren läßt, die ihnen helfen. Als An-wälte der Armen der Welt treten die Kommun-isten auf, als Moralisten der Weltwirtschaft.

Aber gegen verführerische Ideologie, gegen op-portunistische Moral, gegen die Übertragung von Klassen- und Rassenhaß auf Weltebene, steht eine einzige Zahl: Es ist die Zahl 30. Seit 1939 gaben die Industriestaaten dreißigmal

mehr Dollars an die unterentwickelten Staaten als der gesamte Ostblock. Es steht also viel Geld und wenig Propaganda gegen wenig Geld und viel Propaganda.

Wir, auch wir Westdeutschen, geben nicht vor, etwa nur aus Moral und Mitleid dieses Geld gegeben zu haben und weitere Hilfe gewähren zu wollen. Aber wir sehen den Vorteil aller Be-teiligten darin, den Entwicklungsländern zu gleichberechtigter, gleich tüchtiger Partner-schaft auf den internationalen Märkten zu ver-helfen. Wir sehen den Vorteil darin, die Ent-wicklungsländer an unserem bewährten System teilhaben zu lassen und sie darin einzubeziehen. An diesem Punkt nun könnten sich auch Inter-essen und Ziele beider Parteien treffen: Trade, not aid, Handel, nicht Hilfe, bzw. Almosen. Es ist aber noch ungeheuer viel zu entwickeln, und zwar mit viel mehr Opfern als nur mit Geld, bis die Habenichtse von heute zu voll-wertigen Partnern von morgen geworden sein werden.

Abschließend sei die Schifffahrtssituation in der Genfer Tagungsordnung noch einmal kurz be-leuchtet. Es muß gesagt werden, daß alle Hilfe vergebens wäre, wenn beispielsweise die UNO-

Entwicklungshilfe heißt auch, den Hunger von zwei Drittel der Menschheit stillen.



Entwicklungshilfe in der Kombüse

Konferenz in Genf beschließen sollte, daß wir den Ast, auf dem unsere Schifffahrt sitzt, abzu-sägen hätten. Damit würde nämlich nur erreicht, daß die Flaggen der Entwicklungsländer ohne volkswirtschaftliche Rentabilität und ohne weltwirtschaftlichen Sinn im Kiel-wasser roten Weltherrschaftsanspruches segeln könnten.

Für gesunde wirtschaftliche Entwicklung ist und bleibt Freiheit in Vernunft und Verant-wortung der einzig gesunde Nährboden. Zwang aber, Dirigismus und Bevorzugung unter poli-tischem Einfluß sind die erklärten Feinde jeg-licher wirtschaftlicher Entwicklung. Davon gilt es in Genf die Welt zu überzeugen.

Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

De Gaulle — neuer Wegbereiter der Machtpolitik?

Er zerstörte als erster den falschen Schein

General de Gaulle muß heute als der Staatsmann bezeichnet werden, der den Anstoß zu einer möglichen Rückkehr zur Machtpolitik, wie sie in den Zeiten vor dem Völkerbund herrschte, gegeben hat. Der Präsident Frankreichs verlieh dem internationalen, politischen Leben jenen dramatischen Charakter, den es beinahe verloren hatte. Er selbst macht aus seiner Verachtung für all die vielen zwischenstaatlichen Organisationen, denen Frankreich schon vor seiner Amtsübernahme angehörte, keinen Hehl. Dank der Verfassung ist er seinem eigenen Parlament gegenüber von allen Rücksichten befreit.

De Gaulles Launen haben eine weiten Spielraum

Seine große Bewegungsfreiheit ermöglicht es ihm, die Hauptrolle im Drama zu spielen, ja, sogar die Handlung je nach Lust und Laune zu verändern. Offenbar zieht der General das Zähneknirschen seiner Freunde und Feinde dem Beifall vor. Durch diese Eigenwilligkeit ist das französische Staatsoberhaupt dazu bestimmt, auf einsamem Posten zu kämpfen, denn er steht mit seiner Politik ziemlich allein.

Es wäre jedoch ungerecht, dem Präsidenten die alleinige Schuld für die immer deutlicher werdende und hervortretende Bewegung zur Machtpolitik — in der ganzen Welt — in die Schuhe zu schieben. Er hat diese Form der Führung weder erfunden noch sie in die internationale Politik eingeführt — er praktiziert sie nur mit Genuß und Genugtuung. Trotzdem ist man versucht, ihn für seine Ehrlichkeit zu loben.

Er ist in so hohem Maße konsequent wie kaum ein anderer Staatsmann. Wo immer man auch hinblickt — überall sieht man Täuschungen und Vorspiegelungen falscher Tatsachen!

Eine allgemeine Bemerkung dazu kann nicht unterdrückt werden: Die heute so beliebte und verbreitete Diplomatie der Herren Politiker von nah und fern nimmt Formen an, bei denen Aufwand und Ertrag im krassen Mißverhältnis stehen. So zappelte doch beispielsweise im Monat Februar Präsident Sukarno wie ein Hampelmann im Fernen Osten hin und her. So bereiste Bundeskanzler Erhardt unseren Erdball kreuz und quer: von London eilte er nach Texas, von Rom in die Niederlande. So spannte der Präsident der italienischen Republik sein diplomatisches Netz bis Washington, sein Außenminister bemühte sich höchstpersönlich nach London. So flog Fidel Castro nach Moskau, um seinen Genossen Chruschtschow an seine Brust zu drücken. Und so ließe sich die Reihe diplomatischer Ausflüge, Empfänge und Essen beliebig weiter aufzählen. Mehr denn je setzt man jedoch hinter all dieses geschäftige Treiben ein großes Fragezeichen. Das Fragezeichen nämlich, dem die Frage vorangeht:

Wofür sind denn eigentlich die Vereinigten Nationen da?

Muß diese komplizierte Art der diplomatischen Beziehungen nicht logischerweise dahin führen, daß sich alle bedeutenden Führer der Welt nacheinander ein Rendezvous geben? Eine Konsequenz allerdings, die eine ungeheuer hohe Zahl von Begegnungen ergäbe.

Die unzähligen Bemühungen, die von den verschiedensten Seiten unternommen wurden und immer noch unermüdlich unternommen werden, genügen offensichtlich nicht, das internationale politische Leben in parlamentarischer Form zu entwickeln. Die bisher geschaffenen Institutionen sind noch nicht fähig, die Funktion einer politischen Willensbildung zu übernehmen. Die Einzelstaaten verharren in einer starren, selbstbezogenen Haltung, und ihre Politik ist nicht auf Zusammenarbeit mit den anderen, sondern auf Macht für sie selbst ausgerichtet.

Das rastlose Kommen und Gehen

Die vielen Verhandlungen, Konferenzen und Gespräche wären sicher nicht nötig, wenn sich alle Staaten an die Satzungen der UN, der NATO und all der anderen hielten, die sie unterzeichnet haben. Die Verhandlungspartner lächeln sich in der Öffentlichkeit an und werfen im Hintergrund Bomben, und die Konferenzsäle hallen von Worten wider, die alles und nichts enthalten, weil man sie jeweils in mehrfachem Sinne auslegen kann. Die „Gespräche“ werden durch die sogenannten Communiqués verschleiert.

Diese fruchtlosen Unterhaltungen müssen stattfinden — um die Absichten des Partners zu ergründen, was manchmal Monate erfordert, und bis dahin hat der Herr Kollege seine Pläne längst schon wieder geändert, wenn er überhaupt irgendwelche hatte.

Anders General de Gaulle. Man mag seine Politik bejahen oder verneinen — eins muß man ihm lassen: Er macht wirkliche Außenpolitik, auf Macht aufgebaut. Auf der Macht Frankreichs selbstverständlich. Aber er ist einer der ganz wenigen Staatsmänner, die mutig genug sind, zu ihren Überzeugungen zu stehen. Und das macht die Größe dieses Mannes aus, dem dieser Mut und diese Entschlossenheit viele erbitterte Feinde geschaffen haben.

Es wird nicht einfach sein, die Weltpolitik wieder auf jenes Geleise zu bringen, das die Menschheit zum Endziel einer wohlorganisierten Gemeinschaft führt. Der Völkerbund, den Leute vom Schlage Wilsons angeregt hatten, leitete diese positive Entwicklung einmal ein. Der Ausbau dieser schönen Idee verzögerte sich jedoch durch das Gewicht der Großmachttraditionen. Während des Waffenstillstandes 1918 bis 1939 konnte bloß ein Schein von Lebensfähigkeit jenes Strebens nach zwischenstaatlichem Zusammenschluß aufrecht erhalten werden, indem andauernd ein dichter, undurchdringlicher Schleier von Worten über die rauhe Wirklichkeit gelegt wurde. Aber schließlich stellte sich doch heraus, daß Tatsachen nicht durch leere Worte allein verdeckt werden können.

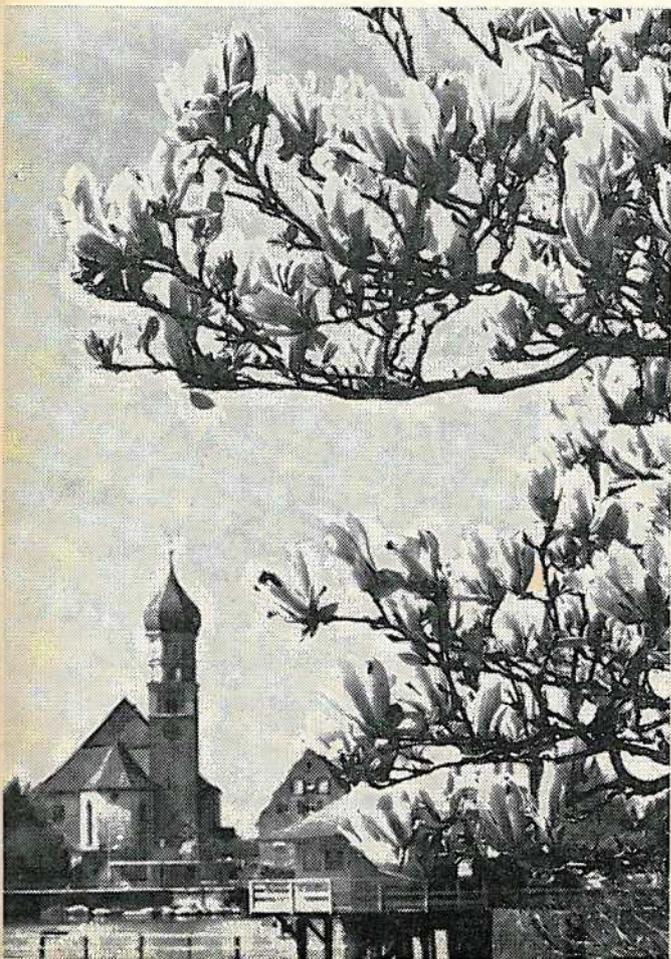
Die Welt muß sich entschließen, auf den Schein zu verzichten

wenn sie zum Frieden kommen will. De Gaulles Politik ist sicherlich keine Friedenspolitik. Sie ist kühn, eigenwillig, rücksichtslos. Aber die Politik seiner Kollegen in aller Welt wird auch nur dann in die Nähe des Friedens führen, wenn sie selbst die eine Tugend erwerben, die de Gaulles Politik auszeichnet: Klarheit. Warum auf so unsicheren, dunklen Pfaden wandeln, wenn es einfachere, hellere Wege gibt?

R. Mayer

Unser
schönes
Deutschland

Magnolien in Wasserburg am Bodensee



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Betriebswirtschaftliche Aufgaben** Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **der Schiffsleitung** a ft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

In den vorhergehenden Ausgaben der „Kehrwieder“ wurde bereits darauf hingewiesen, daß gegenwärtig an mehreren Seefahrt- und Schiffsingenieurschulen Vorträge über wirtschaftliche Zusammenhänge des Reedereigeschäfts gehalten werden. Diese Vorträge dienen dem Ziel, den Studierenden einen Einblick in die speziellen wirtschaftlichen Probleme der Seeschifffahrt zu geben. „Kehrwieder“ hat den Lesern zugesagt, mit freundlicher Erlaubnis der Referenten Auszüge aus diesen Vorträgen zu veröffentlichen. Die Reihe dieser Berichte wird in der vorliegenden Ausgabe fortgesetzt mit einer Zusammenfassung der Ausführungen von Dipl.-Ing. Dietrich Zoepffel zu dem Thema „Die Aufgaben des Kapitäns aus der betriebswirtschaftlichen Sicht“.

Mitarbeiter des Kaufmannes

Dipl.-Ing. Zoepffel stellte an den Anfang seines Referats die These, daß dem Kapitän auf dem Gebiet der wirtschaftlichen Führung des Schiffsbetriebes eine außerordentlich bedeutsame und häufig unterschätzte Funktion zukomme. Neben der Gesamtverantwortung des Kapitäns gegenüber staatlichen Instanzen und Privatpersonen erfordere auch die betriebswirtschaftliche Aufgabe des Kapitäns ein erhebliches Maß an Verantwortung und Verantwortungsbewußtsein. Insbesondere müsse der Kapitän stets bereit sein, seinem Reeder gegenüber Rede und Antwort zu stehen, ob er jederzeit alles in seinen Kräften stehende getan habe, um die Reise des Schiffes zu einem wirtschaftlichen Erfolg werden zu lassen.

Es sei natürlich, so stellte Dipl.-Ing. Zoepffel weiter fest, daß sich die Verantwortung für den Schiffsbetrieb nicht allein auf den Kapitän beschränke. Auch der Zweite oder Dritte Offizier beispielsweise hätte als wachhabender Offizier bereits eine schwere Verantwortung zu tragen. Die Verantwortung dieser Offiziere erstreckte sich jedoch meistens nur auf ein bestimmtes, abgegrenztes Aufgabengebiet. Die Gesamtverantwortlichkeit für Schiff, Menschen und Ladung liege beim Kapitän und stellvertretend für ihn beim ersten Offizier.

Früher sei das Ergebnis einer Reise, so meinte der Vortragende weiter, in weitem Maße von der Gunst oder Ungunst des Wetters abhängig gewesen. Daher habe die Nautik und die handwerkliche Handhabung des Schiffes in seiner Fortbewegung den wesentlichen Teil der Aufgaben des Kapitäns ausgefüllt. Heute dagegen stelle die Nautik nur noch einen kleinen Teil der vielseitig zusammengesetzten Gesamtaufgaben des Kapitäns dar. Bei dem heutigen Stand der Technik sei das Wetter selbst nur noch in geringem Maße mitbestimmend am Erfolg oder Mißerfolg einer Reise. Das Reiseergebnis hänge vielmehr von der günstigen Gestaltung des Zusammenwirkens aller wirtschaftlichen, personellen und technischen Faktoren an Bord der Schiffe ab. Daß aus dieser Tatsache oft sehr schwierige Führungsprobleme entstehen, müsse sich besonders der junge Nautiker immer wieder klarmachen. Gerade er müsse danach streben, den Umfang dieser Gesamtverantwortung richtig zu erkennen.

Wirtschaftsbetrieb „Schiff“

Im Gegensatz zu früheren Zeiten beschränke sich die Verantwortung des Kapitäns bei der Durchführung einer Reise

keineswegs auf die reine Überführung des Schiffes von einem Hafen zum anderen. Der Kapitän sei kein Überseetransportbegleiter oder Schiffsfahrer, sondern ein Betriebschef im modernen betriebstechnischen und betriebswirtschaftlichen Sinne.

Dipl.-Ing. Zoepffel verglich in diesem Zusammenhang den Aufbau einer Reederei mit dem einer industriellen Produktionsunternehmung. Bei beiden Unternehmungsformen stehe die Leitung an der Spitze des Unternehmens. Die Verkaufsabteilung in der Industrie habe etwa die gleichen Aufgaben wie die Frachtabteilung der Reederei. Der Finanzabteilung sei in beiden Fäl-

im Sinne des Unternehmens wirken, wenn er sich ebenfalls allen wirtschaftlichen Dingen seiner Betriebseinheit widmet. Der Reeder erwarte heute vom Kapitän nicht nur ein bloßes Befolgen oder Weitergeben der von ihm an das Schiff gegebenen Anordnungen, sondern echte Mitarbeit und ein echtes, selbstverantwortliches Mitdenken. Der Kapitän müsse seinen Beitrag dazu leisten, daß auf jeder Reise bei geringstmöglichem Aufwand der optimale Nutzen erzielt werde.

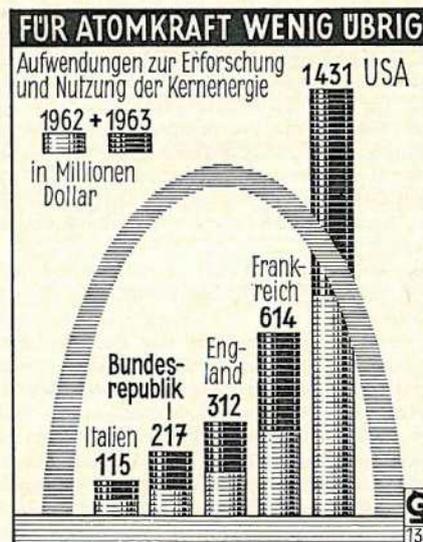
Ohne Information keine Schiffsführung

Dies sei um so wichtiger, als die unaufhaltsamen Kostensteigerungen in den vergangenen Jahren den Reedereien in zunehmendem Ausmaß Sorgen bereiten. Die immer schwerer tragbaren Kostenerhöhungen könnten nur aufgefangen werden durch engste Zusammenarbeit zwischen den Reedereien an Land und den leitenden Herren an Bord der Schiffe, vor allem dem Kapitän. Die Zusammenarbeit zwischen der Reederei und dem Kapitän als einem ihrer leitenden Mitarbeiter sei daher nur möglich, wenn der Kapitän ein von wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteter echter Betriebsführer sei. Sie setze allerdings auch voraus — und hierauf wies Dipl.-Ing. Zoepffel mit aller Deutlichkeit hin —, daß die Reederei den Kapitän ausführlich darüber informiere, was erforderlich sei, wenn wirtschaftlich richtige Entscheidungen getroffen werden sollen. Diese Unterrichtung sei dringend geboten, wenn der Kapitän in die Lage versetzt werden solle, die wirtschaftlichen Notwendigkeiten und Zusammenhänge richtig zu erkennen, zu verstehen und auszuwerten.

Dipl.-Ing. Zoepffel verband seine Ausführungen gleichzeitig mit einer umfangreichen Analyse der Zusammensetzung sowohl der reiseabhängigen als auch der reiseunabhängigen Kosten eines Schiffes. Aus Platzgründen war es leider nicht möglich, hierauf im einzelnen einzugehen. Die Zusammenfassung dieses Teils der außerordentlich interessanten Ausführungen von Dipl.-Ing. Zoepffel wird daher der nächsten Ausgabe der „Kehrwieder“ vorbehalten bleiben.

Zeichen der Zeit

„Die Unverfrorenheit auf die Spitze getrieben hatte jedoch ein 20jähriger Versicherter, der sich als arbeitsunfähig Krankgeschriebener auf einer Karnevalsitzung zum Faschingsprinzen krönen ließ.“
 Aus dem Bericht einer Allgemeinen Ortskrankenkasse.



Industrie braucht Atomtechnik

Die Bundesrepublik ist die zweitgrößte westliche Industriation. Aber was die Erforschung der Kernenergie angeht, so läßt sie sich von kleineren Wirtschaftsmächten weit übertreffen. Gewiß, in USA, England und Frankreich wird Atomwissenschaft auch militärisch genutzt, und das mag die Ausgabewilligkeit fördern. Aber ob nun mit militärischen Nebenabsichten oder nicht — kein führender Industriestaat kann auf die Beherrschung neuer Atomtechniken verzichten.

len die Aufgabe gestellt, die Geschäftsvorgänge aufzuzeichnen, um aus der Auswertung Rückschlüsse auf die Betriebsentwicklung und Folgerungen für die Betriebsführung zu ziehen. Das wichtigste sei jedoch die Erstellung der Leistung im eigentlichen Betrieb. Dies erfolge an Land im Fabrikationsbetrieb und in der Seeschifffahrt an Bord des einzelnen Handelsschiffes. Ebenso wie in der Industrie jeder einzelnen Betriebsabteilung ein Abteilungsleiter vorgesetzt sei, stehe der betrieblichen Einheit „Schiff“ der Kapitän vor. Dieser könne nur



gehört
gesehen
festgehalten



Graf Luckner für „Passat“

Am 3. März appellierte der alte Seeteufel an die Lübecker Bevölkerung, die „Passat“ nicht aus den Händen zu geben, sondern dieses Stück deutscher Tradition der Seefahrt zu erhalten. Wie Senator Dr. Koke erwiderte, wird er alles tun, was in seiner Macht steht, um diesem Wunsch zu entsprechen, wenn die Bevölkerung der Hansestadt die Viermastbark zu behalten wünsche.

Das Schliekerdock Elbe 17

soll Ausrüstungshafen für die Stülckenwerft werden. Auch anderen Werften soll dieses Trockendock zur Verfügung stehen.



Bundesmarine

Zum Frühlingsanfang erfolgten für die Bundesmarine einige bemerkenswerte Indienststellungen. In Kiel wurde der erste Uboots-Tender, die „Lahn“, übernommen. Das Schiff gehört zu der Serie der 13 Tender der „Rhein“-Klasse mit rund 2500 ts Wasserverdrängung. Die etwa 100 m lange „Lahn“ hat mehr als 10 000 PS und läuft 20 Knoten. Sie soll als Wohnschiff für Ubootsbesatzungen dienen und zugleich Depot- und Werkstattschiff sein sowie als Zielschiff fahren.

Außerdem wurde in Kiel „U 7“ in Dienst gestellt, das zu den 12 Einheiten der Küsten-Uboote gehört.

Der erste Zerstörerneubau der Bundesmarine, Z „Hamburg“, wurde am 23. März in Anwesenheit von Bürgermeister Dr. Nevermann und des Flottenchefs Vizeadmiral Gerlach an die Bundesmarine abgeliefert. Vom Stapellauf bis zur Indienststellung sind fast vier Jahre vergangen. Man hat neue waffentechnische Erkenntnisse und schiffbauliche Neuerungen berücksichtigen wollen. Die Bau- und Ausrüstungszeiten größerer Kriegsschiffe werden infolge der heutigen schnellen technischen Entwicklung immer länger, wenn man Schiffe nach dem neuesten Stand herstellen will und verhindern möchte, daß der Neubau bei der Indienststellung bereits veraltet ist. Die „Hamburg“ hat zwar keine Raketenbewaffnung, aber eine moderne vollautomatische radargesteuerte Artillerie. Dazu kommen Torpedorohre und U-Jagd-Werfer. Das Schiff ist auch als Minenleger verwendbar. Der Einfluß der Elektronik auf den Kriegsschiffbau ist auf diesem Fahrzeug deutlich erkennbar. Nach einer Unterbrechung von rund 20 Jahren ist erstmalig wieder auf einer heimischen Werft ein großes und modernes Kriegsschiff entstanden. In den drei großen Marinen der USA, UdSSR und Großbritanniens gibt es jedoch auf diesen Fahrzeugtypen neuartige Waffen und zum Teil auch Kernenergieantrieb.

Ausbildung

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ soll Anfang Mai zu einer längeren Ausbildungsreise auslaufen und hierbei an der Regatta der Sail Training Concourse (Operation Sail) von Lissa-

Das erste Tragflügelboot mit Gasturbine soll im April auf Probefahrt gehen. Diese holländische Erfindung soll 32 kn laufen und 50 Mann befördern. Die Aluminiumkonstruktion ist unter Aufsicht von Lloyd's gebaut und soll den englischen Kanal in 40 Minuten bewältigen.

Durch Selbsthypnose das Rauchen abgewöhnt

hat sich ein Hynotiseur aus Blackpool. Er sprach eine Platte, die ihn in Trance versetzte und ihn vom Rauchen heilte. Diese Platten sind zu kaufen und finden reißenden Absatz.

Aus mit Striptease

ist es seit kurzem in den Nachtclubs und Kabarets von Melbourne. Die Regierung ist dagegen. Ein ganze Menge Mädchen müssen jetzt versuchen, sich in bekleidetem Zustand ihr Brot zu verdienen.

Der Job des Jahrhunderts

Der einzige Amerikaner mit durchgehendem und bezahlten 24-Stunden-Job ist in einer Bettenfirma beschäftigt: Nachts bewacht er die Betriebsräume und tagsüber schläft er Reklame in den Ausstellungsbetten im Schaufenster. Eine Wohnung braucht der Gute nicht.

Gerettet, gesucht und gefunden

Der aus Wien stammende Steward Bernd Auer, des im Atlantik ausgebrannten und gesunkenen griechischen Passagierschiffes „Lakonia“ hat bei der Katastrophe ein 13jähriges englisches Mädchen schwimmend gerettet. Nachher verlor er sie aus den Augen. Verzweifelt suchte er sie. Zeitungsbilder führten die beiden wieder zusammen. Nur heißt das Mädchen nicht Ann, wie er annahm, sondern Valerie Goodman und wohnt in einem vornehmen Londoner Vorort. Und Valeries Retter ist nicht der Steward Peter Dettmann aus Bremerhaven, mit dem sie bisher Briefe tauschte, sondern eben Bernd Auer. Doch nun sind Bernd und Valerie überzeugt, daß sie die „Richtigen“ gefunden haben.

Zum zweiten Mal explodiert

ist der amerikanische Tanker „San Jacinto“ (11 257 BRT). Das erste Mal war es vor 12 Jahren, das zweite Mal Ende März dieses Jahres. 40 m vor der Küste Virginias riß eine Explosion den Tanker in zwei Teile. Der Chief-Steward kam ums Leben, mehrere Seeleute wurden verletzt, 34, darunter der Kapitän, blieben vor ihrer Bergung auf dem Hinterschiff zurück.

Als wahres Unglücksschiff

erwies sich der schwedische 34 000-Tonnen-Tanker „Nanni“ im März. Auf der Untereibe bei Brokdorf lief er auf Grund und verlor dabei einen seiner Buganker mit 45 Faden Kette. Der Schlepper „Bugsier 11“, der den Anker aufgefischt hatte und zurückbringen wollte, kenterte. Der Decksmann Hans John (36) ertrank. Beim Auslaufen lief die „Nanni“ bei Stadersand wieder auf. Bei dem Versuch, das Schiff mit eigener Kraft flott zu bekommen, verlor die „Nanni“ einen weiteren Anker mit 100 Meter Kette.

Er wollte Seemann werden

Ein 20jähriger Mann aus Witten, der zur See fahren wollte, lieb sich einen Wagen, um seine abhanden gekommene Freundin in verschiedenen Lokalen in Geestemünde zu suchen. Den Wagen vergaß er zurückzubringen. Zuhause war er gegen den Willen seiner Eltern mit seinen Ersparnissen ausgerissen. Sein Drang zur See endete nach Verflüssigung all seiner Barmittel auf der Polizeiwache. Der Wagenbesitzer hatte Anzeige erstattet.

Jährlich 80 bis 100 „Blinde“

nämlich Einschleicher, faßt die Bremer Wasserschutzpolizei. Die Abfertigung von Einschleichern gehört geradezu zum täglichen Brot, erklärte der Leiter der Wasserschutzpolizei im Lande Bremen, der Polizeioberart Arthur Wendelken. Einer dieser blinden Passagiere, ein Südamerikaner, ist in den vergangenen Monaten bereits viermal in Bremerhaven aufgetaucht.

Munition geschmuggelt

haben zwei Türken in Hamburg. Als sie in Bremen weitere 173 000 Pistolenpatronen an Bord eines türkischen Frachters bringen wollten, wurden sie gefaßt.

Flottenumschau



Zerstörer „Hamburg“

bon nach den Bermuda teilnehmen. Mitte Juli soll das Schiff in New York sein und dann über Irland nach Hause segeln. Der als Schulschiff eingesetzte Tender „Weser“ soll im Sommer Häfen an der Ostküste der USA und Canadas aufsuchen und voraussichtlich im Herbst eine Mittelmeerreise durchführen.

Flottenbesuche

Die Besuchssaison 1964 in unseren Häfen wurde durch das brasilianische Schulschiff „Custodio de Mello“ eröffnet. Ende April wird in Hamburg ein französischer Flottenbesuch erwartet, der aus dem Hubschraubertäger „La Résolue“ und vier Zerstörern besteht. Auf diesen Fahrzeugen sind rund 2000 Mann eingeschifft. „La Résolue“ ist gerade neu in Dienst gestellt und mit modernen Waffen, darunter zwei Raketenstartern versehen. Dieses interessante Schiff läuft etwa 27 Knoten.

Fremde Marinen

Für die französische Marine ist ein etwa 85 m langes Uboot vom Stapel gelaufen, das den Namen „Gymote“ erhielt. Es soll zur Erprobung von Raketenabschüssen aus der Unterwasserstellung dienen. Für die französische Atomstreitmacht (Force de frappe) wird ein wesentlich größeres Uboot gebaut, dessen atomgetriebener Motor zur Zeit noch in einer französischen Versuchsstelle erprobt wird. Dieses erste kernenergiegetriebene französische Boot wird wohl erst 1970 in Dienst kommen. Die britische Marine hat zur Zeit ein atomgetriebenes aber sonst konventionell bewaffnetes Uboot im Dienst, die „Dreadnought“, und zwei weitere Fahrzeuge dieser Art im Bau. — R. —

Wiedersehen

Wo die unsichtbare Grenze zwischen Ostchinesischem und Gelbem Meer verläuft, zerteilt unser Bug die gelblich grünen Fluten. Schon weit draußen, etwa hundert Seemeilen von der Festlandküste Chinas entfernt, macht sich der mächtige Jang tse kiang durch das Anschwellen von gelber lehmiger Lösserde bemerkbar. — Gelbes Meer, eine zutreffende Bezeichnung für dieses Gewässer.

Eine fast unmerkliche Dünnung läßt unseren Sechzehntausendtonner leicht rollen. Der Himmel ist bedeckt, Monsunwolken ziehen auf.

Doch was ist das? Der suchende Blick des wachhabenden Offiziers entdeckt etwas Ungeohntes am Horizont. Durchs Glas erkennt er eine sich schier endlos hinziehende Kette von Fischereifahrzeugen — Dschunken. Man berät kurz auf der Brücke, welche Ausweichregeln für solche Fälle in Frage kommen und bleibt auf Kurs, denn die Kette der Fischereifahrzeuge zeigt zum Glück einige fehlende Glieder. Nun sehen wir auch, daß die chinesischen Dschunken von einigen kleineren, jedoch gut bewaffneten Patrouillenfahrzeugen eskortiert sind. Wir passieren die ersten Segler dieser riesigen Flotille in geringem Abstand und können die Männer auf den Booten fleißig arbeiten sehen. Immer neue Dschunken mit mehrfach geflickten Segeln gleiten an unserem Schiff vorbei.

Aber die Aufmerksamkeit des Wachhabenden wird auf etwas anderes gelenkt. Ein Patrouillenboot kommt auf uns zu und weist uns den Kurs zum vorläufigen Ankerplatz. — Ganz allmählich sind die braunen Linien des chinesischen Festlands aus dem Grau des diesigen Augustages aufgetaucht. Es scheint hier alles grau und ins Braune übergehend zu sein, das wirkt sich auf die Stimmung aus.

Das Kriegsschiff mit der rotchinesischen Flagge am Heck hat begedreht. Es hat ein Beiboot mit mindestens 10 bis 15 Männern in braunen und blauen Uniformen ausgesetzt. Die Leute klettern, teils freundlich grinsend, teils mit mürrischem Gesichtsausdruck über unsere Jakobsleiter an Bord. Bald zeigt sich jedoch auf ihren Mienen deutlich der Ausdruck regen Interesses.

Die Mannschaft erhält über die Schiffsleitung Befehl, sich auf dem Promenadendeck zu versammeln. Unsere 12 Passagiere werden aufgefordert, sich im Salon einzufinden. Sämtliche Türen, Schränke und Spinde sollen geöffnet bzw. mit aufgestecktem Schlüssel hinterlassen werden. Ich höre einige meiner Kameraden wegen dieser ungewohnten Maßnahmen mißmutig vor sich hinbrummen.

Nun beginnt ein emsiges Treiben der „Kaper“! Inzwischen hatte ein weiteres vollbesetztes Beiboot bei uns festgemacht. Einige der Uniformierten haben sich einen Monteuranzug übergestreift und verschwinden nun mit Taschenlampen und einer Handvoll Werkzeug ausgestattet in den Maschinenräumen, Ladeluken und den Vorratsräumen, um das Schiff gründlich zu untersuchen. Diese Leute machen einen sehr mit der Materie vertrauten Eindruck, und ich bin nicht abgeneigt, sie für versierte Ingenieure zu halten.

Nachdem nun das gesamte Schiff gründlich durchschnüffelt ist, müssen wir der Reihe nach in der Messe antreten, auf daß unsere Personalien aufgenommen werden. Später wird noch die Tür zur Funkstation für die Zeit des Hafenaufenthaltes versiegelt.

„Blaue Ameisen“ in der 5-Mill.-Stadt am Jang tse

Das lag nun alles hinter uns, und unser Schiff fährt mit Lotsenberatung den Jang tse-Trichter nach Shanghai aufwärts, der Stadt mit dem verheißungsvollen Namen.



mit Shanghai

von M. Schander

Ich bin schon etliche Flußmündungen aufwärts gefahren, aber noch nie versuchte ich wie damals mit gleichem, an Begierde grenzendem Interesse, jede Einzelheit der Flußufer aufzunehmen, die sich dem Auge hier bot.

Hat der Fluß mit seinen Ufern einen besonderen Reiz? Ist die Landschaft so faszinierend? Beides trifft nicht zu. Nein. Der „Rote Bambusvorhang“ verspricht sich für uns einen Spalt weit aufzutun! Das versetzt uns in Erregung.

Auch hier herrscht die Farbe des lehmigen Braun vor, doch es haben sich noch einige weitere Farbschattierungen dazugesellt. Da ist das Schwarz der riesigen Kohlenhalden am linken Flußufer. Dazwischen häßliche Schuppenbauten, Telegrafmasten und in Abständen Fabrikschornsteine. Die graublauen Kriegsschiffeinheiten auf der anderen Flußseite wirken gegen den Hintergrund des bräunlichen Lössufers beinahe freundlich. Es sind veraltete amerikanische Landungsboote, Be-

Woanders sind sie anders

Die Einwohner von Venezuela haben die seltsame Angewohnheit, daß sie zur Schokolade alle möglichen Sorten von — Käse essen.

„Berühmt“ sind die Taschendiebe von Neapel. Es gibt dort sogar bestimmte „Dynastien“, die teilweise bis zu zweihundert Jahre auf ein „erfolgreiches Berufsleben“ zurückblicken können. Die Tricks vererben sich vom Vater auf den Sohn, doch ist das bisher gebräuchlichste System, das Aufschneiden einer Tasche mit der Rasierklinge, „unmodern“ geworden. Man gebraucht jetzt eine kleine Schere.

„Holi“ nennt sich das Frühlingsfest der Inder. Es bringt Stunden ausgelassener Fröhlichkeit, die nur den Nachteil haben, daß jeder jeden mit gefärbtem Wasser bespritzen und mit rotem, grünem oder schwarzem Puder bestreuen kann. Während dieses Festes — das drei Tage dauert — tut man besser daran, sein ältestes Gewand anzuziehen.

Auf den Inseln des Malaisischen Archipels ist es Sitte, daß nur reine Wesen — also Jungfrauen oder Kinder — die Reisestückchen einpflanzen dürfen. Wenn die Ernte eingebracht wird, verjagen musizierende oder tanzende Kinder mit ihrem Gelärm die „Geister des Bösen“, damit diese die Felder nicht verunreinigen.

testücke aus dem Kriege, die übermäßig bestückt wurden. Daneben eine kleinere Art von neuen Schnellbooten mit je zwei Torpedorohren, zwei alte U-Boote und ein modernes Geleitboot russischer Herkunft. Solche Anlegestellen mit Kriegsschiffen verschiedener Typen sehen wir in beinahe regelmäßigen Abständen. Es herrschen jedoch hierbei die älteren Typen deutlich vor.

Die einstöckigen Hütten und Häuser auf der rechten Flußseite mehren sich, wir erkennen ungepflasterte Straßen und Wege, die sehr belebt sind. Die Bauten beginnen höher und stabiler zu werden. Hin und wieder überragt der Turm einer im Neo-Romanik-Stil gebauten Kirche die Gebäude der größten Stadt Chinas. Die christlichen Symbole grüßen sogar vergoldet zu uns herüber.

Die linke Seite des Ufers jedoch bietet keine Abwechslung, einstöckige Schuppen, Kohlenhalden, ab und zu Fabrikanlagen und dazwischen weite schilfbewachsene Flächen.

Allmählich beginnt sich an der Steuerbordseite ein immer dichter werdendes Häuser-, besser gesagt, Hüttenmeer auszubreiten: die Außenbezirke Shanghais.

Das Dächergewoge wächst schließlich ins Unübersehbare. Der gelbe Fluß macht einen Bogen, und plötzlich wächst aus dem stetig ansteigenden Wald von Bauten eine eindrucksvolle Hochhaussilhouette, „der Bund“, Shanghais Wahrzeichen und weltberühmte Prachtstraße. Einer Gebirgslandschaft gleich erhebt

sich die Skyline dieser Hochhäuserfront aus der Ebene des Häuserdschungels.

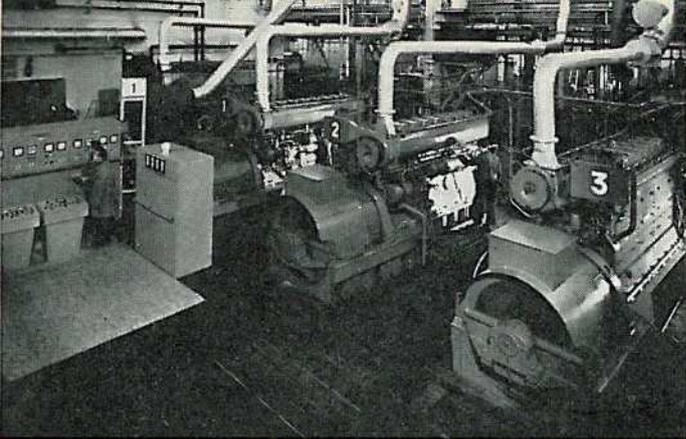
Auf der Uferstraße des „Bundes“ regt sich geschäftiges Leben. Ameisengleich eilen Menschen, Fuhrwerke und Busse die breite Prachtstraße von gestern auf- und abwärts, und einige grüngestrichene Straßenbahnen vervollständigen das Bild.

Wir haben an unserem Liegeplatz festgemacht. An der Kai sind drei schwerbewaffnete Posten aufgezogen, die für unsere „Sicherheit“ zu sorgen haben. Vor und hinter uns liegen ein dänischer Dampfer, zwei Briten, ein Pole und zwei Jugoslawen. Wie ein Schwarm von emsigen Bienen stürzen sich die Hafentarbeiter in ungewöhnlich hoher Zahl auf unsere Ladung, 7000 t Kalisalz. Die Leute sind einheitlich in blaue Anzüge gekleidet und tragen eine Art blaue Ballonmütze auf dem Kopf. Dieser Arbeitsanzug ist zur einheitlichen Volksbekleidung erklärt und sollte uns später im Stadtbild noch auf Schritt und Tritt begegnen. Die Arbeit scheint schon vorher eingeteilt gewesen zu sein, es geht alles reibungslos vonstatten, das ist Chinesenart und auch in Hongkong und Singapur üblich. Man arbeitet verbissen, jedoch ohne Elan und Scherzworte, wie es doch bei Schauerleuten der ganzen Welt üblich ist.

An der Kai nehmen weibliche Kräfte die Ladung in Empfang und karren sie in die Schuppen. Wie sehen diese Frauen aus? Sind das noch Frauen? Es sind sämtliche Altersklassen vom 15jährigen Mädchen bis zur Greisin vertreten. Was hat Mao tse tung aus der liebrenden, schlanken, zartgliedrigen und stolzen Chinesin gemacht? Sie trug doch früher den enganliegenden „Chang song“, das heutige Nationalgewand, bei dem der hochgeschlossene Kragen dem Hals eine vornehme Note gab, dessen Schnitt die klassischen Linien der exotischen Figur nicht verbarg, und dessen hochaufgeschlitzter Rock das schlanke Bein in Anmut zeigte.

Nun steht die Tochter des Reiches der Mitte an der Pier und stapelt Kalisalzsäcke auf eine Karre. Sie hat einen blauen Anzug an, gleich dem ihrer Arbeitskollegen, der schlotterig um ihren abgezehten Körper hängt. Ihr Gesichtsausdruck scheint von Gleichgültigkeit und Ergebenheit in ihr Dasein geprägt, der Liebreiz in diesen Zügen ist nicht zu entdecken. Ihr Haar hat das junge Mädchen wie ihre sechzigjährige Mitarbeiterin in einen Zopf geflochten, ihre Kollegin trägt einen strähnigen Bubenkopf. Inzwischen haben auf der anderen Seite unseres Schiffes, in einer langen Reihe nebeneinanderliegend, Sampanns und Dschunken festgemacht, um ebenfalls Ladung zu übernehmen. Hier bietet sich dem über die Reling blickenden Auge ein gleichsam rührendes Bild. Je ein Sampan wird von einer Sippe bewohnt. Da hilft die Großmutter beim Zurechtrücken der Ladung, indem ihr auf den Rücken geschnalltes Enkelkind jede Bewegung ihres alten gebrechlichen Körpers mitmachen muß und mit großen dunklen Augen dem Treiben zusieht. Die schwangere Mutter füttert zwei Kleinkinder, während die etwa zehnjährige Tochter ihr Schwesterchen in ein Tuch geschlagen auf dem Rücken trägt und dabei noch das kärgliche Reisgericht zubereitet. Der Vater der Familie versucht indessen emsig, sein Soll zu erfüllen, indem er die Kalisäcke im Kahn verstaat.

(Fortsetzung in der nächsten Ausgabe)



Automation im Schiffsbetrieb
Vertretern deutscher und ausländischer Reedereien und Werften wurde in der Zeit vom 11. bis 13. 3. 1964 im Augsburger Werk der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG eine automatische Stromerzeuger-Anlage für Schiffe vorgeführt, die von den Siemens-Schuckertwerken AG in Zusammenarbeit mit der M.A.N. entwickelt worden ist. Die Anlage besteht aus 3 M.A.N./SSW-Diesel-Drehstromgeneratoren mit einer Leistung von 750 PS/625 kVA bei 600 U/min, einschließlich einer kompletten Steuer-Automatik. Sie dient der kontinuierlichen Sicherstellung der Stromversorgung für Schiffsmaschinenanlagen, schafft die Voraussetzung für die Erstellung teil- oder vollautomatisierter Maschinenanlagen und erzielt damit eine bessere Wirtschaftlichkeit der Gesamtanlage und eine größere Betriebssicherheit. Durch Erfassung und Verarbeitung der Belastungs- und Störimpulse von Dieselmotor, Generator und Netz werden die Aggregate selbstständig zu- und abgesetzt. Ein wesentliches Merkmal der nach dem Baukasten-Prinzip konstruierten Steuerung ist es, daß der Grad der Automation je nach Erfordernis stufenweise gewählt werden kann.

Ein Kurs von Elbe I bis zum Kanal

Jahreshauptversammlung des Deutschen Nautischen Vereins

Der Deutsche Nautische Verein hielt im März in Hamburg seine Jahreshauptversammlung unter Vorsitz Konsuls Bohlen ab.

Die Hauptpunkte des Geschäftsberichtes waren:

- Prüfung und positive Beurteilung sowie Bemühungen um die Koppelung von akustischen und optischen Signalen, wie sie auf den Großen Seen und auf dem Rhein bereits Vorschritt sind. Lotsenfahrzeuge sind schon entsprechend ausgerüstet und haben gute Erfahrungen mit diesem praktischen System gemacht. Wegen der damit verbundenen Änderung der Seeschiffsstraßen-Ordnung wurde beschlossen, an das BVM heranzutreten.
- Die Modernisierung des internationalen Signalbuches wurden auf der Basis der Änderungs-vorschläge des D.N.V. vorangetrieben.
- Der Eigenweg-Verkehr im englischen Kanal ist nunmehr auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der IMCO gesetzt. Die Auswertung der an die Kapitäne verschickten 3500 Fragebogen hat die überwältigende Mehrheit von 3303 positiven Stellungnahmen erbracht.
- Die vom BVM angeregte und vom DNV mit konkreten Vorschlägen untermauerte Begradigung der Nordseezgangswege wurde weiter verfolgt. Es handelt sich im einzelnen:
 1. Begradigung bei Borkum-Riff.
 2. Beseitigung der Wracks östlich von Borkum-Riff und Verlegung des Weges nach Norden.
 3. Ein einziger Kurs von Elbe 1 über Terschelling-Bank bis zur Einmündung in die projektierten Einbahnwege des englischen Kanals. (Ostverkehr südlich, Nordverkehr nördlich). Wie verlautet, ist nach Fühlungnahme mit der Bundesmarine die erforderliche Minenräumung durchführbar. Dieses Vorhaben setzt voraus, daß die Holländer ihren Terschelling-Weg um 30 Grad drehen.
 4. Minenfreier Doppelweg von insgesamt 6 sm Breite mit einem „Tabu-Streifen“ in der Mitte.
- Die Bestrebungen, Brillenträger wie z. B. auf US-Schiffen auch auf unseren Brücken zuzulassen, sind in grundsätzlichen Verhandlungen mit dem BVM und der S.B.G. weiter vorangekommen. Die Stellungnahme des BVM, die mit der des DNV vollkommen konform geht: Scharfe Anforderung im Anfang, später toleranter. — h s —

Rationell und speziell

Schiffsüberwachung vom Schreibtisch aus

Jede Abweichung im technischen Betrieb ihrer auf See befindlichen Tanker und deren Ursachen kann die Shell-Zentrale in London jetzt unmittelbar feststellen — gleich wo sich das Schiff befindet.

Durch vervollkommnete Feststellung, Übermittlung und Auswertung der wichtigsten Betriebsdaten ihrer Schiffe hat Shell die Leistungsfähigkeit ihrer Tankerflotte erheblich verstärkt.

Die Leistungsfähigkeit von Schiffen kann durch verminderte Wirkungsgrade von Kesseln oder Maschinen, durch Bewuchs und Korrosion an der Außenhaut oder durch Beschädigung der Schraube beeinträchtigt werden. Bisher bestand die einzige Möglichkeit zur Messung derartiger Abweichungen darin, das betreffende Schiff aus dem Dienst zu ziehen und über die „Testmeile“ zu schicken. Abgesehen vom finanziellen Verlust und dem erheblichen Zeitaufwand gibt es für Supertanker jedoch überhaupt nur zwei brauchbare Meßstrecken: vor der schottischen Küste und nahe Malta.

Um zuverlässige Unterlagen ermitteln zu können, mußten zahlreiche Instrumente zur Registrierung der wichtigsten im Bordbetrieb anfallenden Daten entwickelt und eingebaut werden. Die ermittelten Werte werden direkt in einen Selbstschreiber eingegeben und auf Lochband übertragen. Dieses Band wird in einer besonderen Anlage in Funksignale umgewandelt und über den Schiffssender auf einen neuen Breitbandkanal gesendet. Hierzu bedurfte es einer speziellen Regelung des Funkverkehrs mit der britischen und holländischen Post. Die Funkzeichen wurden in Bearley (England) und Scheveningen (Holland) empfangen und per Draht an das Shell-Centre in London weitergegeben. Dort werden sie automatisch auf Lochkarten übertragen und in eine IBM-Datenverarbeitungsanlage eingespeist.

An der praktischen Erprobung des neuen Verfahrens ist gegenwärtig auch ein deutsches Schiff, der Shell-Tanker „Capulus“, beteiligt. Mit der Einführung des Systems, das auf lange Sicht hin zweifellos für die gesamte Schifffahrt von erheblichem Nutzen sein dürfte, konnte Shell die Leistungsfähigkeit der Tanker und ihre technische Überwachung wesentlich verbessern.

Hovercraft bewältigte Rekordstrecke

Die bisher längste Nonstopfahrt eines Luftkissenfahrzeugs legte ein Hovercraft „SR N 2“ der britischen Firma Westland vor der Südküste Großbritanniens zurück. Das Fahrzeug, das 70 Passagiere befördern kann, legte eine Strecke von insgesamt 321,8 km mit einer

Durchschnittsgeschwindigkeit von 74 km/st zurück und hatte dabei Wellenhöhen bis zu 1,5 m Höhe zu überwinden.

Wie ein Sprecher von Westland dazu erklärte, haben die Hovercrafts der Firma bisher eine Gesamtstrecke zurückgelegt, die dem Erdumfang entspricht, und insgesamt 13 500 Passagiere befördert.

Geräuschmessungen auf Schiffen

Die Geräusche auf Schiffen will die British Ship Research Association einer wissenschaftlichen Untersuchung unterziehen, in deren Verlauf Fachleute bei Probefahrten neuer Schiffe „Stichproben“ von Geräuschen sammeln werden. Tragbare Instrumente sollen entwickelt werden zum Messen der Geräuschpegel durch Erfassen der Frequenzen in der Art, wie man Funkwellen mißt.

Es gibt auf diesem Gebiet noch keine systematisch erfaßten Geräuschwerte. Mit der geplanten Untersuchung hofft man, den Schiffseignern und Schiffbauern Anhaltspunkte dafür geben zu können, wie die in Schiffen auftretenden Störgeräusche so schwach wie möglich gehalten werden können.

Ein großer Teil der auf Schiffen verursachten Geräusche wird in Form von Schwingungen durch den ganzen Schiffsrumpf weitergeleitet, und ein Teil des ärgsten Lärms wird nicht von den Antriebsmotoren, sondern von Hilfsaggregaten wie beispielsweise kleinen Dieselgeneratoren verursacht. Man glaubt, den Lärm mit Gummiauflagern, elastischen Kupplungen und durch Einbau der Aggregate in schallschluckendes Material weitgehend reduzieren zu können. Die Untersuchungen werden sich voraussichtlich über mehrere Jahre hinziehen.

Hamburg feiert seinen 775. Geburtstag

So wurde Hamburg das „Tor zur Welt“

Es geschah in Regensburg . . .

Es war eine historische ereignisreiche Zeit — damals im Jahre 1189. Barbarossa befand sich auf dem Wege ins Heilige Land. Sein großer innenpolitischer Gegner, Heinrich der Löwe, war nach England geflohen und sollte im Herbst des Jahres überraschend zurückkehren. Davon ahnte allerdings noch niemand etwas, als Adolf III. von Schauenburg am 7. Mai 1189 den Kaiser in Neuburg bei Regensburg aufsuchte und um kaiserliche Privilegien für die ihm anvertraute Stadt Hamburg bat, die ihm dann auch in einem Freibrief gewährt wurden. Darin heißt es:

„Frei von Zoll und Ungeldforderung“

- „Wir, Friedrich von Gottes Gnaden, Kaiser der Römer und allezeit Mehrer des Reiches,

thun hiermit Allen, die jetzt oder künftig leben, kund und zu wissen:

1. Daß wir auf Bitten unseres lieben und getreuen Grafen Adolf von Schauenburg seinen Bürgern, die in Hamburg wohnen, gewähren und zugestehen, mit ihren Schiffen, Waaren und Leuten vom Meer bis an besagte Stadt frei von allem Zoll und aller Ungeldforderung hin und zurück zu verkehren.“

Soweit das erste und wichtigste der elf kaiserlichen Privilegien.

Schon sehr früh Fernhandelshafen

Wie sah es damals in Hamburg aus? Die Stadt, die sich aus der um 800 als Fluchtburg angelegten Hammaburg entwickelte und 831 Erzbischofssitz wurde, hatte bis zum 11. Jahr-

Der Hamburger Hafen, der im Mai dieses Jahres seinen 775. Geburtstag feiern kann, hat seit jeher im Schnittpunkt der Märkte und der großen Handelsstraßen gelegen. Das war schon damals so, als Friedrich Barbarossa am 7. Mai 1189 in Neuburg an der Donau einen Freibrief unterzeichnete, mit dem der Kaiser die hamburgischen Handels- und Schiffsprivilegien bestätigte und durch die Gewährung der Zollfreiheit auf dem Elbstrom bis in die See hinaus noch beträchtlich erweiterte. Doch im Jubiläumsjahr denkt Hamburg auch an seine Zukunft: das Hafengelände wird im Laufe der nächsten Jahre um die Hälfte vergrößert.

hundert den Auftrag, den heidnischen Norden und Osten für das Christentum zu gewinnen. Schon in der spätkarolingischen Zeit war dieser Platz Fernhandelshafen. Die Besiedelung der südlichen Ostsee-Randgebiete, die Kolonisierung dieses Raums durch Heinrich den Löwen, gab auch Hamburg eine ganz neue Aufgabe. Bis dahin war Hamburg eine gefährdete Grenzstadt und die Elbe ein Grenzfluß. Jetzt wurde die Elbe ein deutscher Strom, die Elb-Achse ein wichtiger Verkehrsweg.

Bis nach England und Schweden

Der Hafen lag damals mehr an der Alster als an der Elbe. Die Archäologen haben die ältesten Schiffsanlegestellen und Uferbefestigungen an dem inzwischen zugeschütteten Reichenstraßenfleet ausgegraben, wobei der Name Reichenstraße schon an ihre Bewohner erinnert: die Reichen, die sich aus Fernkaufleuten zusammensetzten.

Der Fernhandel erstreckte sich bis nach England, Holland, Dänemark und Schweden. Für den Seeverkehr von England nach den Ostseeländern war Hamburg Transit-hafen.

Hier wurden die Waren gelöscht, auf dem Landweg bis zur Trave befördert und dann wieder vom Schiff mit dem Bestimmungshafen Lübeck übernommen.

Im Jahre 1300: 5000 Einwohner

Der Freibrief war für den Schauenburger Grafen Adolf III. so etwas wie eine Rückenstärkung für alle Projekte, die er mit seiner Stadt vorhatte. Eigentlich waren es zwei Städte, die erzbischöfliche Altstadt mit vorwiegend gewerbetreibender Bevölkerung und die gräfliche Neustadt mit einer Bevölkerung, die hauptsächlich kaufmännischen und schiffahrttreibenden Berufen nachging.

Insgesamt mögen es wohl 1500 Einwohner gewesen sein. Rund 50 Jahre später schlossen sich beide Städte zusammen. Um 1300 zählte Hamburg etwa 5000 Einwohner und gehörte bei 80 Hektar Fläche zu den großen Mittelstädten in der Größenordnung von Hildesheim und Regensburg.

Der Hafenausbau beginnt

Den Freibrief als Rückenstärkung brauchte Adolf III., weil er ein Jahr vorher mit einem

Unternehmer-Konsortium — wie wir es heute nennen würden — unter Führung von Wirad von Boizenburg einen Vertrag geschlossen hatte. Darin war der Ausbau der Neustadt vereinbart worden. Wirad warb neue Siedler, vertiefte den Mündungslauf der Alster, legte Lade- und Löschräume für die Kauffahrtschiffe an. Die verfallene Neue Burg wurde abgerissen und das Marschland durch Deiche hochwasserfest und bewohnbar gemacht.

Das aufgelassene Burggelände wurde parzelliert und ein freier Sektor, der spätere Hopfenmarkt, angelegt. Am Rand dieses Platzes entstand die Kirche des Schifferheiligen St. Nikolaus, das dritte Gotteshaus nach dem Dom und der 1195 zum erstenmal erwähnten, aber sicher schon 150 Jahre älteren Petrikirche.

Der erste Verkehrsweg über die Alster

Hamburg verdankt Wirad und seinen unternehmungslustigen Freunden noch mehr: er schuf die Voraussetzungen für das Alsterbecken.

Durch eine Stauanlage und eine Fahrbrücke wurde der Durchfluß der Alster abgesperrt. Auf einem Knüppeldamm entstand der Straßenzug der Großen Johannisstraße und des Burstah und damit der erste sichere Verkehrsweg über die Alster nach Westen. Oberhalb des Damms bildete sich eine langgestreckte Wasserfläche: der Anfang des Alsterbeckens.

In den folgenden Jahren wurden im Süden der Stadt die Inseln Crémon und Grimm bebaut und aufgeschlossen. Die Stadt erhielt eine lückenlose Befestigung. An der Nahtstelle zwischen Alt- und Neustadt wurde die Wechslerbrücke (später Trostbrücke) errichtet. Hier bauten die Hamburger 1290 auch ihr Rathaus, das vierte zwar, aber das weitaus dauerhafteste.

Pranger neben dem Rathaus

Neben dem neuen Rathaus an der Trostbrücke, das bis zum Hamburger Brand 1842 seine Dienste tat, bildete sich ein Forum mit dem Niedergericht und dem Pranger. Später kamen Börse, Admiralität, Bank und Archiv dazu.

● Damit entstand eine Stätte, an der jahrhundertlang das Herz der wachsenden Stadt schlug, der Stadt, die sich vom Nordseehafen für Lübeck zum deutschen „Tor zur Welt“ entwickelte.

herrn fertig. Wenn ein Dachausbau verlangt wird, etwa 6 Tage später. Es kommen dann im Anschluß daran noch die Heizungsmonteur für 3—4 Arbeitstage. Je nach Größe des Hauses und Umfang der Ausstattung ist das Haus nach 9—18 Arbeitstagen zu beziehen.

In dem Programm der Firma sind 11 Haustypen mit verschiedenen Grundrissen und Größen vorgesehen, und zwar:

Typ	Wohnfläche in qm	Typ	Wohnfläche in qm
92	81,65	130	115,66
103	92,06	143	126,55
117	103,89	156	139,41
117 A	104,52	169	150,46
		182	162,65
nu: als Flachdach			
149	132,94	172	153,82

Der Bauwillige findet also für jeden Raumbedarf etwas. Um die diesbezüglichen Auflagen der Baubehörden zu erfüllen und um auch jedem Geschmack gerecht werden zu können, werden sämtliche Häuser mit 3 verschiedenen Außenhäuten geliefert.

Die Standardausführung ist ein Kunstharzputz, der auf einer Spanplatte aufgelegt worden ist. Wahlweise steht eine Granulitverkleidung und neuerdings auch eine Verklinkerung zur Auswahl. Wenn man bedenkt, daß die Granulitverkleidung in verschiedenen Farben und auch die Verklinkerung drei Möglichkeiten offen läßt, so müßte man mit diesen Möglichkeiten jeden Geschmack treffen können. Außerdem gibt es sechs verschiedene Dachformen. Vom Flachdach, 28 Grad-, 38 Grad- bis 48 Grad-, wobei 38 Grad- und 48 Grad-Dächer sich noch ausbauen lassen. Die 28 Grad- und 38 Grad-Dächer gibt es auch als Walmdächer.

Die Firma ist in der Lage, Kundenwünsche und Vorschriften der Bauämter des ganzen Bundesgebietes in ihrem neuen Programm zu koordinieren.

Die Kosten eines solchen Fertighauses sind nach Vorliegen des gewünschten Lieferumfanges unbedingt festzulegen. Der Bauherr muß das Fundament und den Schornstein selbst erstellen und gesondert finanzieren. Dasselbe gilt für die Versorgungsleitungen bis Oberkante Fundament. Alles andere wird vom Werk geliefert.



In dem Preis inbegriffen sind:

Eine komplette Einbauküche mit Elektro-Herd, Kühlschrank und Dunstabzugshaube, ein voll eingerichtetes Bad mit Warmwasserzubereitung sowie eine Ölheizung. Tapeten, die bis zu einer bestimmten Preisgrenze im Preis enthalten sind sowie die Farbe der Kachelplatten und der Kunststofffußböden kann der Bauherr auswählen. In allen Wohn- und Schlafräumen ist grundsätzlich Mosaik-Parkett vorgesehen. Dieser ist wie auch die Verbundverglasung (Thermopane) für sämtliche Fenster und die Edelholztüren im Preis enthalten. Zu zahlen sind nur außer der im Kaufpreis enthaltenen Summe die Frachtkosten für das Haus, die An- und Abfahrt des Baukrans und Baukolonne sowie Unterbringung der Montagegruppe. Diese Kosten können vorher genau ermittelt werden.

Später sollen sie in den Fixpreis übernommen werden. Die Werke liegen geographisch so, daß in absehbarer Zeit die Entfernung zu jeder Baustelle nicht mehr als 250 km beträgt. Das ist wichtig wegen der zusätzlichen Frachtkosten.

UNSER HEIM AN LAND

Im Gegensatz zu vielen als solche bezeichneten Häuser ist das hier vorgestellte Okal-Haus ein echtes Fertighaus, d. h., das Maximale an Vorfertigung wird erreicht und damit eine extrem kurze Aufbauzeit.

Sämtliche Innen- und Außenwände werden bereits im Werk mit fix und fertig lackierten und verglasten Fenstern und als ganze Wandscheiben bis zu einer Länge von 11 m hergestellt, mit einem Spezialfahrzeug angeliefert und mit Hilfe eines Autokranes aufgestellt.

Die Leistung der Firma Okal beginnt ab Oberkante Fundament. Dieses müssen die Bauherren selbst erstellen lassen. Der Aufbau eines Okal-Hauses geht denkbar schnell vor sich. Man

kann tatsächlich zusehen, wie ein solches Haus gebaut wird. Morgens um 7.00 Uhr ist der Kran aufgebaut und der Lastzug mit dem verladenen Haus steht an der Baustelle. Die Montage-Kolonne, sie besteht aus 5 Mann, beginnt mit dem Aufbau. In der Regel stehen gegen 10.00 Uhr die Wände, bis Mittag ist die Decke aufgelegt, am Nachmittag wird gerichtet, um 2.00 Uhr rollen die Dachdecker an und am Abend des 1. Aufbautages ist das Haus auf jeden Fall dachdicht. Am 2. Aufbautag kommt ein zweiter Lkw mit der gesamten Innenausstattung wie Einbaumöbel, Kühlschränke, Elektro-Herde, Fußböden usw. Je nach Größe ist das Haus in 5—10 Arbeitstagen zur Übergabe an den Bau-

Preisliste Nr. 2 vom 20. 12. 1963

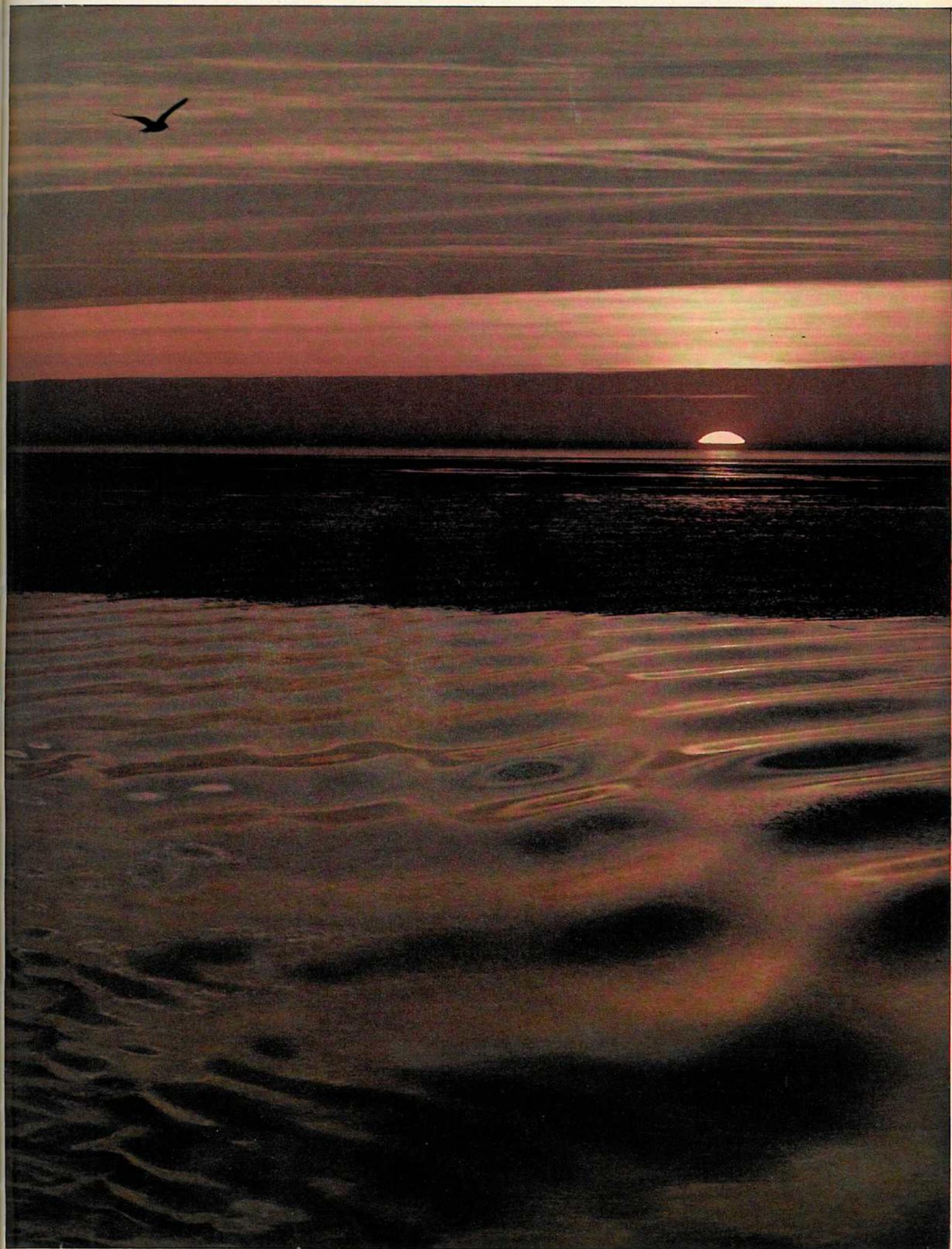
	Sattel- und Walmdach 28°		Sattel- und Walmdach 38° (Foto)		Satteldach 48°		Preise einschl. Dachausbau bei Kunstharzputz	
	Flachdach Kunstharzputz DM	Kunstharzputz DM	Flachdach Kunstharzputz DM	Kunstharzputz DM	Flachdach Kunstharzputz DM	Satteldach 38° DM	Satteldach 48° DM	
Grundpreis:	33 700,—	35 500,—	38 000,—	39 700,—	39 700,—	50 000,—	53 355,—	
Heiz. d. Ver-tragsfirma	6 250,—	6 250,—	6 250,—	6 250,—	6 250,—	7 700,—	7 845,—	
Insgesamt	39 950,—	41 750,—	44 250,—	45 950,—	45 950,—	57 700,—	61 200,—	

Zwischen Natur und Technik, zwischen Hafen und See zeigt die Seefahrt tausend Gesichter. Um einen Hafen zu bauen und zu betreiben, müssen Tausende von Händen am Werk sein. Das Produkt ist aus Stahl und Erde und Kohle. Es ist zweckbestimmt, es ist durchdacht. Sein Bild wirkt trotzdem verwirrend und kompliziert. Was dagegen die Natur auf See wie ein grandioses Nonstop-Schauspiel zaubert, dazu braucht sie nur Licht und Wasser.



FOTO LODEN

FOTO RECHTS BITTERLING





Die Freiwache

Regatta der Neufundlandfischer

Von Ludwig Dinklage

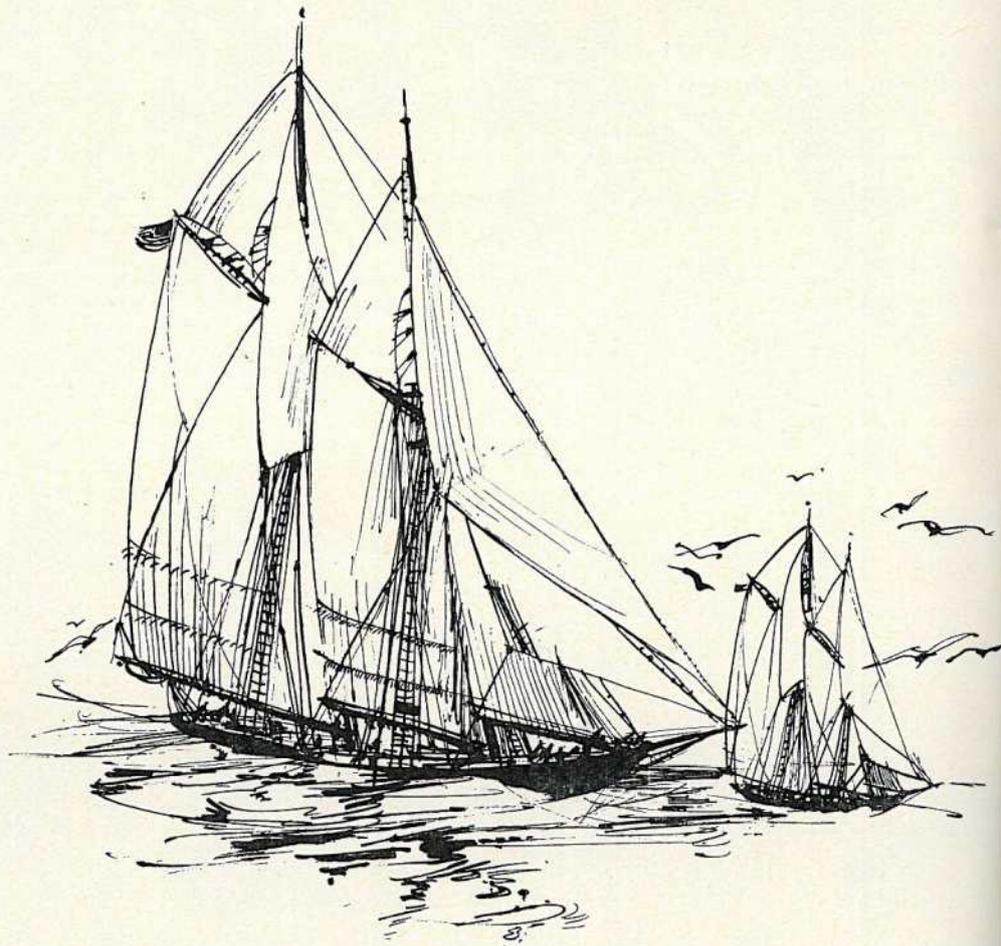
Es wird nicht mehr so viel gesegelt hier auf Erden. Nur die Sportsegler und einige wenige Berufss Seeleute haben dem Wind und der schimmernden Leinwand noch nicht die Treue gebrochen. Zu diesen letzteren gehören auch ein paar Fischer, die auf den Großen Bänken vor Neufundland ihrem harten Gewerbe nachgehen. Neufundlandfischer! Was liegt alles in diesem einen Wort? Neufundlandfischer sein, das heißt Kämpfer sein gegen Eis und Nebel und Sturm. Neufundlandfischer sind Seekönige. Vom alten Europa kommen sie herüber, diese Seekönige, in ihren Schonern, ihren Barkentinen und ihren Barken. Von der Bretagne, von Irland und von der Cornwall-Küste kommen sie. Und vor allen Dingen von Portugal. Die Portugiesen, die aber auch schon ihre Mannschaften auf den Azoren auffüllen mußten, waren die letzten.

Die schönsten und die schnellsten Schiffe sind in der Neuen Welt zu Haus. Sie segelten in ihren Zweimastschonern, die fast wie Rennjachten anmuteten mit ihren schlanken Linien, von der Neuengland-Küste, von Maine, New Hampshire und Massachusetts, segelten von den Häfen Neuschottlands und Neubraunschweigs nach den Großen Salzbänken. Die Amerikaner waren die Herren in diesen Nebelgewässern. An zweiter Stelle standen die Bretonen, bis sie beide von den Portugiesen abgelöst wurden. Große Flotten waren es noch in den 20er und 30er Jahren, die Winter und Sommer da draußen begedreht trieben. Sie haben ihre Dories, jene kleinen flachbodigen Ruderboote, teilweise auch mit einem einfachen Luggerssegel versehen, die an Deck der Schoner zu mehreren ineinandergestellt nur wenig Raum beanspruchen, ausgesetzt. Ein oder zwei Mann sitzen in diesen Dories, rudern oder segeln weit hinweg von ihrem Schoner, bis sie schließlich einen Platz gefunden haben, wo es nach Kabeljau und Heilbutt riecht. Hier werfen sie ihre Angeln aus. Neufundlandfischerei ist Angelfischerei. So machen es jedenfalls die Amerikaner und die Portugiesen, die von den Dories aus mit Langleinen angeln, während sich die Bretonen an das Schanzkleid ihres Schoners setzen und von dort aus die Angel auswerfen. Hei, wie das manchmal hinhaut! Kaum die Angel heraus, mit kleinen Stückchen von Weißfischen beködert, da beißt schon ein armlanger Kabeljau an.

Aber auch hier hat sich die Technik eingefressen wie die Motte in den Winterpelz. Segeln? Hah, rasche Reisen, vom Heimathafen zum Fangplatz gejagt, mit vollem Schiff in größerer Hetze vom Fangplatz zum Fischmarkt! Sich lange mit spitzen Winden abzappeln, mit Nebel und dummerhaften Gezeitenströmungen, dafür hat man keine Zeit mehr. Noch dazu, wo der Kabeljau immer weiter nach Norden wandert, in die Davis-Straße hinein zwischen Grönland und der Baffin-Insel, bis hinauf zur Disko-Insel, die auf etwa 70° Nord liegt.

Da haben als erste die Yankees Motoren eingebaut in ihre Schiffe. Was kurz vor dem Kriege noch in die Schiffsliste der Neufundland-Flotte eingetragen wurde, waren reine Maschinenschiffe. Wenn es hoch kam, hatten

sie einen kleinen Flicken am Besanmast, um besser begedreht liegen zu können. Die Kanadier konnten sich das Segeln noch eher leisten. Sie hatten nicht die weiten Anmarschwege. Sie fischten auch nicht für ihr dünn bevölkertes Neuschottland, sie fischten für das gewaltige „British Empire“. Da kam es auf einen Tag nicht an. Sie waren die wahren Könige der Großen Bänke. Ja, ihr Königreich ging über Kap Race, dem sturmtobten östlichsten Zipfel Nordamerikas, hinaus bis an die eisigen Küsten Labradors. Nichts Seltenes, daß die dänische Seepolizei sie aus den verbotenen Gewässern Grönlands hinauspüßerte.



Einmal jedoch im Jahr, da wurde nicht gefischt, da war Fischermanns-Feiertag. Meistens war dieser im Herbst. Yankeeland und Kanada trafen sich im Wettkampf, die Seekönige im königlichen Wettstreit auf blauem Ozean unter dem Preß der schimmernden Leinwand. Eine Regatta segelten sie dann um hohen Gewinn. Nicht die 2000 Dollars allein waren es, die lockten, auch nicht der von Mister W. Dennis in Halifax im Jahre 1923 gestiftete Wanderpokal, die „North Atlantic Fishermen Trophy“. Es war vielmehr ein Kampf der Staaten, der America Cup der Seefischer. Führte Kanada den blauen Wimpel oder die USA?

In den Vereinigten Staaten waren die reinen Segelfischer inzwischen knapp geworden. Nur in Gloucester waren noch ein paar zu Haus.

War da nicht auch die „Mayflower“, der schnellste Schoner, der von Gloucester aus fischte? Nein, die „Mayflower“ war vor ein paar Jahren verkauft worden. Als Handelschoner segelte sie jetzt in Westindien. Oder die „Columbia“? Die war vielleicht noch schneller. Aber die „Columbia“ ist auch nicht mehr.

Vor einigen Jahren lief sie im Nebel bei Sable Island südlich von Nova Scotia auf Grund. Und für den, der auf Sable Island, der Insel der verlorenen Schiffe strandet, gibt es so gut wie keine Rettung. Diese beiden Schiffe waren von den Kanadiern noch nicht geschlagen worden. Wohl aber die „Elsie“. Diese wurde Siegerin im Jahre 1921 und im Jahr darauf die „Henry Ford“. Schließlich aber war die „Gertrude L. Thebaud“ noch da. Diese hatte den Kanadier in drei strammen Regatten vor Gloucester abgedelert, daß es nur so rauchte. Kapitän Ben Pine mußte seine „Gertrude L. Thebaud“ für den Wettkampf rüsten.

Die Kanadier waren also das letzte Mal Zweitbeste geworden. Die Regatta mußte daher vor ihrer Haustür gesegelt werden. Lunenburg heißt der kleine Fischerhafen an der Küste Neuschottlands. Hier war die „Bluenose“ zu Haus. „Blue Nose“, die Blaunasen, waren eine

Kartoffelsorte, die auf Neuschottland besonders gut gediehen, und danach bekamen die Nova Scotian Schiffe unter den Seeleuten den Spitznamen „Blue Nose Ship“.

Der Schoner „Bluenose“ hatte zwar das letzte Mal von den Yankees eins aufs Dach bekommen, aber das war eine „Blue Nose“, die unter dem Schiffsboden einen Bart hatte wie Rübezahl und an deren Kiel Muscheln saßen wie Fliegen auf dem Honigtopf. Ihr Takelwerk schlenkerte um ihre Masten wie ein zu weites Hemd, und die Segelsäckebeutelten sich wie Bettsäcke zwischen den Rundhölzern. Nein, diesmal würde

eine andere „Bluenose“ in den Kampf gehen. Gegen Yankees segeln ist schließlich mehr als Karussellfahren.

John Matheson, der Erste Steuermann der „Gertrude L. Thebaud“, hatte eine herrliche Schmiere erfunden — streng geheim natürlich —, mit der er den Boden seines Schiffes einreiben ließ. Damit würde der Kahn schon flimsen, daß es nur eine Art hatte. Dann hatte man die Segel verkleinert, damit sie den Vermessungsvorschriften entsprachen. Jawohl, Wettfahrtregeln und Vermessungsbestimmungen gab es und wurden genau so scharf gehandhabt, als ginge es um den Amerika-Pokal. War die „Gertrude L. Thebaud“ im letzten Jahr nicht reichlich rank, mußte sie nicht schon anfangen, die Segel zu verkleinern, als die „Bluenose“ noch wie ein feuriges Ross über die Wellen tobte? Also Ballast in den Kielraum hinein! Alles, was es in Gloucester an Picken gab, wurde in der Bilge fest verstaubt. So bekam sie einen ganzen Meter Wasserlinienlänge mehr. Anstatt 30 waren es jetzt 31 Meter. Ja, ja, der Nordatlantik ist im Oktober kein Dorfteich mehr.

Bei einem frischen Nordwind ging es auf die Reise von Gloucester nach Halifax. Alle Lappen hatten sie stehen. Das Schiff rauschte dahin, daß man seine helle Freude daran hatte. Zuversichtlich blickte die Mannschaft der Wettfahrt entgegen. Nachts wurde es härter. Bis auf die drei Untersegel mußten alle Gardinen verschwinden. Nach 31 Tagen härtesten Segelns ankerte die „Gertrude L. Thebaud“ vor Halifax. Auf dieser Reise hatte sie 16 Stunden hindurch eine Durchschnittsfahrt von 13,3 Knoten geloggt. Manchmal hatte sie sogar 15 Seemeilen gemacht, eine außerordentlich hohe Geschwindigkeit für ein Segelschiff. Die Jungen aus Gloucester sagten natürlich, das wäre noch gar nichts, sie könnten es noch viel besser, wenn sie ihre „Trudel“ nur einmal ordentlich rankriegten. Im Golf von Maine war bei dieser Schippererei aber auch mehr Wasser über als unterm Schiff gewesen, meinten sie. Die Lunenburger haben ob dieser Leistung erstmal einen Kloß in den Hals bekommen, und die Wetten in Neuschottland und Maine stiegen sehr zu Gunsten der Yankees.

Selbstverständlich war ob dieser Botschaft auch der kleine Angus Walters, der Skipper der „Bluenose“, recht gnaderig. Als es aber am Abend vor der Regatta anging, gehörig aus Osten zu blasen, und aus diesem Blasius ein regelrechter Sturm herausbriet, da rieb sich Angus vergnügt die Hände und meinte, daß wäre die richtige Tanzmusik für seinen dicken Pott. Die zarte Yankee-Trudel hätte bei diesem Konzertmeister nichts mehr zu bestellen, und wenn sie alles Picken von ganz Maine spazieren segelte.

Die „Lady Laurier“, ein kanadischer Regierungs-dampfer, hatte alles an Bord verladen, was dienstlich mit dieser Wettfahrt zu tun hatte oder sie sich als Schlachtenbummler aus der Nähe besehen wollte. Als sie zum Start hinauslief, hatte sich der Sturm bereits ausge-tobt, und was von der ganzen Herrlichkeit nachgeblieben war, war eine recht unange-nehme Dünung. Was die Richter in ihre Bücher schrieben, war nur ein leichter Südost.

Die Lunenburgerin ging zuerst an den Start. Der Gloucestermann schien noch etwas Zeit zu

haben. Als die beiden dann außerhalb der schützenden Hafentore waren und sie den richtigen Atlantik unter sich fühlten, wollte die mit Ballast überladene „Gertrude L. Thebaud“ doch nicht recht auf die Beine kommen. Sie war zu schwer und torkelte etwas unbeholfen in der Dünung umher. Ja, ja, man kann des Guten auch zuviel tun. Der dicke Salzbanker dagegen hüpfte leichtfüßig wie eine Gazelle von See zu See und machte sich bald aus dem Staub. Wenn nicht irgendein Wunder des Himmels geschah oder die „Bluenose“ auf der Stelle unterging, dann konnte der Yankee für heute getrost einpacken. Doch es geschah kein Wunder. Die „Bluenose“ war sogar richtig in ihrem Fett. 39 Seemeilen war die Bahn lang, und dieser Tampen sollte in längstens sechs Stunden abgesegelt sein. Aber nicht einmal der Kanadier konnte diese Zeit innehalten. Und so galt diese Regatta nicht. Das war ein schwacher Trost für die „Gertrude“, die noch erheblich später ein-kam. Ganz schlimm sah es allerdings auf der „Lady Laurier“ aus. Soviel „Grünnasen“ als Decksfracht hatte der kleine Dampfer wohl noch nie gehabt.

Sollte man auf dem Yankee-Schiff den Ballast wieder über Bord werfen? Nein, das ging nicht, vermessen ist vermessen, sagte Kapitän Angus Walters. So wie man am ersten Tage ins Ren-nen ging, mußte es an allen drei Tagen ge-schehen.

Am zweiten Tag wehte eine frische Landbrise, und die See war glatt wie zu Hause der Küchen-tisch. Das mochte das Sternenbanner-Schiff. Es lag in Führung. Aber da schlich sich schon wieder die dicke Tante aus Neuschottland heran und deckte die kleine Trudel mit all ihren Gardinen ab. Deren Leinwand hing natürlich im Windschatten der Großen schlaff herunter. Sie sackte elend achteraus, und die unter dem Union Jack wußte ihre gute Lage zu behaupten. Eine halbe Stunde vor der Kleinen ging die Lunenburgerin durchs Ziel.

Zeichen und Wunder mußten schon geschehen, wenn am dritten Tage die „Gertrude L. Thebaud“ noch etwas bestellen wollte. Kapitän Ben Pine glaubte nicht mehr an dieses Wunder, stieg aus und übergab das Kommando an John Matheson, seinem Ersten Steuermann. Vielleicht war Ben Pine ja selbst der Jonas, mit dem an Bord das Schiff nicht laufen wollte. Etwas besser wurde der Yankee allerdings. Er lag immer so eben und eben in Führung. Doch als es draußen beim Sambro-Feuerschiff um die Ecke ging, da fuhrwerkten ihnen Angus doch noch vorbei und wies sie nach hinten. Etwas gebessert hatte sich der Yankee aber doch. Nur ein Viertelstündchen hinter dem Kanadier ging er über die Linie.

Man soll nicht schimpfen. Der Zweitbeste soll sich selbst vor den Spiegel stellen und ein paar passende Worte dazu sagen. Was nützte Ben Pine der schöne Trostpreis, den er in Anerkennung seines Sportgeistes — er segelte damals gerade die zehnte Fischermanns-Regatta — von den Lunenburgern erhielt? Den konnte sein Steuermann nach Hause bringen auf diesem alten Holzpantoffel von Neufundlandschoner.

Im nächsten Jahr aber holten sich die Gloucester-Fischer die „Mayflower“ aus der Kar-iben-See zurück, und mit der haben sie dann den Kanadiern gezeigt, was segeln heißt.



Wer ist wer?

JOSEPH CONRAD

Wer über uns, unsere Schiffe, unser Erleben, unsere See schreiben will, der muß selbst die See erlebt haben, nicht nur zwischen Cuxhaven und Helgoland, der muß mit uns die harte Arbeit angepackt haben, bei einem Südwest in der Biskaya, einem Tornado bei den Bahamas, einem Taifun im Gelben Meer. Nur so einer kann mitreden, denn er kennt uns und kennt die See.

Einer, der dieses alles erlebt hat, einer von uns ist, das ist Joseph Conrad. Es gibt wohl kaum einen Schriftsteller der letzten Jahrzehnte, der uns und die See so gut zu schildern verstanden hat, wie dieser Klassiker der Seefahrt.

Th. Joseph Conrad Korzeniowski, wie sein richtiger Name lautet, war am 6. Dezember 1857 in der Ukraine geboren. Mit 17 Jahren wurde er Schiffsjunge. Er bevorzugte englische Schiffe, denn England war damals die Seefahrernation. Hier wurde er auch Kapitän eines britischen Handelsdampfers. Als Seemann war er überall zu Haus, am meisten jedoch in den Gewässern des Fernen Ostens, wo er zwischen Rangun und Wladiwostok fast jeden Hafen kannte. An Bord entstanden seine Seegeschichten. Er schrieb sie in englischer Sprache, zunächst seine farbenprächtigen und abenteuerlichen Südseegeschichten „Allmayer's Folly“, das 1895 als sein erstes Werk erschien. Es folgten „An Outcast of the Islands“ (1896), die Novelle „The Nigger of the Narcissus“ (1897) und — eines seiner stärksten Werke (1900) — sein „Lord Jim“. In der zweiten Epoche von 1900—1904 entstanden die lyrischer gehaltenen Novellen „Youth“ (1902) und „Typhoon“ (1903) und der in Südamerika spielende Roman „No-stromo“ (1904). Psychologische Meisterwerke sind die Nihilistengeschichten „The Secret Agent“ (1907) und „Under Western Eyes“ (1911). Seine ganze Liebe zur See spricht aus dem Buch „The Mirror of the Sea“ (1906). An weiteren bedeutenden Werken sind noch zu nennen „Chance“ (1914), „The Arrow of Gold“ (1919) und ein Teil seiner vielen Kurzgeschichten in „Within the Tides“ (1915). 1912 veröffentlichte er seine Lebenserinnerungen „A personal Record“.

Joseph Conrad starb am 3. August 1924 in Bishopsbourne/Kent. wa.

(Seine Werke sind auch in deutscher Übersetzung zu haben.)

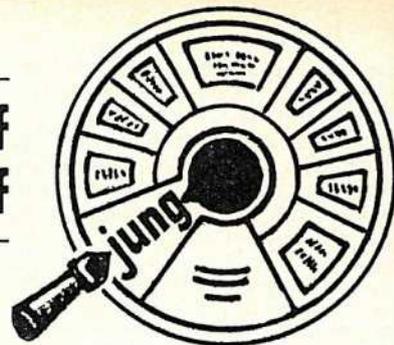
Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE





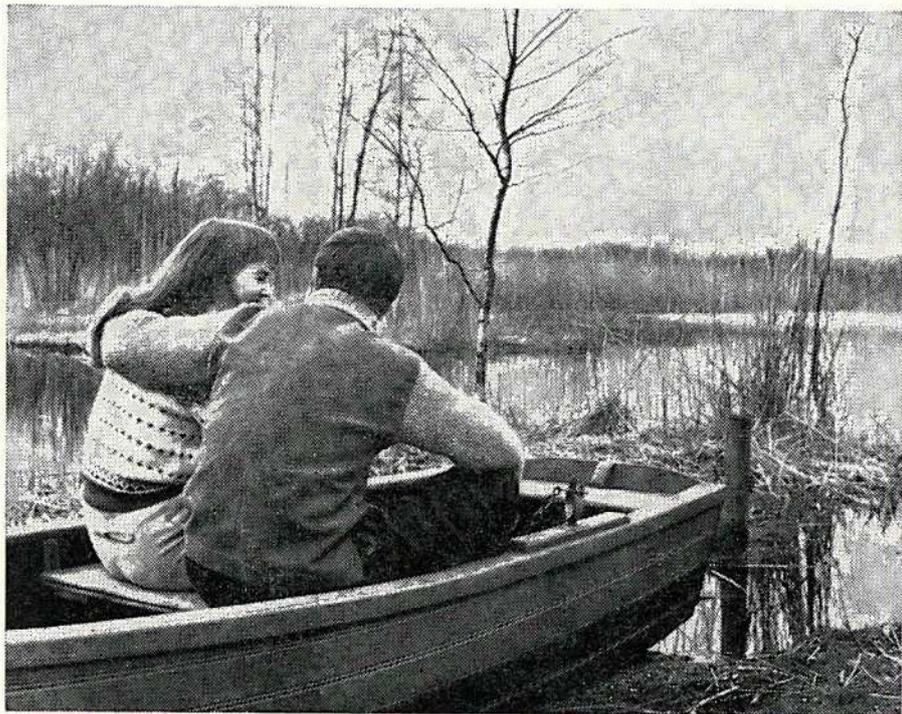
**Telegraf
auf**



... a la Filmsexschülze

Es gibt smoketime, coffeetime, teatime und . . .

Ein britisches Werk hat eine Anlage einbauen lassen, die immer dann rot aufleuchtet, wenn einer der Beschäftigten zulange die Toilette benutzt. Ein Direktor des Werkes soll diese Maßnahme so begründet haben: „So wie bisher ging das nicht weiter! Jetzt herrschen klare Verhältnisse: Drei Minuten sind genug für kurze und acht Minuten für längere Geschäfte“ . . .



... in natura

Wir Jungen im Frühling

Rangliste der Deutschen Schlager
im März 1964

1. I want to hold your hand
(Komm', gib mir deine Hand)

The Beatles on top! Nach so viel Pilzkopf-Rummel konnte es nicht anders kommen. Die Werbetrommel nebst Beatles-Hemden und Perücken brachte auch ihre Schlager mehr zu Gehör. Damit schafften sie es, nun sogar von Nr. 43 über Platz 15 bis an die Spitze vorzurücken. Wir gratulieren den geschäftstüchtigen Schlachtenbumlern, Häuptlingen aller Filzköpfe!

2. Das kannst du mir nicht verbieten

Jetzt ist uns Bernd Spier schon geläufig. Sein kometenhafter Aufstieg hatte ihn im Februar gleich ins grellste Rampenlicht gerückt. Und dem tut auch der kleine Abrutscher vom 1. auf den 2. Platz vorläufig noch keinen Abbruch.

3. A-ME-RI-CA

Auch Trini Lopez hat's erfaßt! Sie ist geschickt genug, für die Neue Welt die Reklametrommel zu rühren, während die großen Vorberei-

tungen zur Eröffnung der New Yorker Weltausstellung am 22. April im Gange sind. Eine Masseninvasion wird dann mit einstimmen in A-ME-RI-CA, A-ME-RI-CA... Trini kam von Platz 4 „einen rauf“.

4. Oh, my Darling Caroline

Auch Ronnys Interpretation ist für einen Rutsch in die englisch-sprechende Welt bestimmt. Tscha, Schlagerfans, die nicht english speeken können, sind schlecht dran. Und so lange es sich noch um eine Caroline handelt, könnte man wohl annehmen, daß sie auch verstehen, was sie singen... Zur Not hilft's gute alte Deutsch wieder weiter!

5. Drina - Marsch

Na, wer sagt's denn! Jörgen Ingmann bringt mal wieder 'nen längst fälligen Marsch auf's Trapez! Er marschierte damit justement von Platz 10 auf Platz 5. Man sollte viel öfter „den Marsch blasen“ (besonders den Hit-Paraden-Machern!) finden Sie nicht auch? Damit soll nichts gegen Schlager gesagt sein!

(Copyright der Schlagerreihenfolge: Der Musikmarkt)

M. Ahlers

„Schwere Arbeit hat noch niemandem geschadet, aber Nichtstun verursacht weniger Unfälle“ . . .

— Ein Ungenanter —



Zillertal

bleibt

Zillertal

Drahtseile

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

Der Trick mit dem Samstag-Scheck

Wie einer einen Krimi zu Bargeld machte

Vor Jahren schrieb der Norweger Henderstedt eine Kriminal-Story, die in viele Sprachen übersetzt wurde.

Der Inhalt: Ein junger Mann kauft an einem Samstagnachmittag einen Schmuck und bezahlt ihn mit einem Scheck. Bereits nach wenigen Minuten kommt dem Juwelier die Sache irgendwie verdächtig vor, zumal sich der Käufer etwas seltsam benommen hat. Sein Verdacht wird zur Gewißheit, als ihn gleich darauf ein Pfandleiher anruft, bei dem der junge Mann den Schmuck beleihen lassen will. Er veranlaßt dessen Festnahme. Der junge Mann protestiert — ohne Erfolg. Am Montagmorgen jedoch muß man ihn wieder freilassen. Der Scheck, mit dem er bezahlt hat, ist voll gedeckt. Nun dreht der junge Mann den Spieß um und verlangt Schadenersatz. Der muß ihm gezahlt werden. Und von diesem Trick lebt er. Sicher nicht schlecht!

Die Geschichte brachte den Osloer Arne Lundberg auf die Idee, es dem jungen Mann aus Henderstedt's Story gleichzutun. Er kaufte zwar keinen Schmuck, sondern ein Auto, bezahlte es aber genauso, an einem Samstag, mit einem Scheck, und verkaufte es sofort wieder weit unter Preis. Durch Zufall erfuhr der Autohändler davon, er bangte um die Erlösung des Schecks, die ja erst

am Montag erfolgen würde, — oder wahrscheinlich nicht — veranlaßte Festnahme usw. Alles andere spielte sich genauso ab wie in der Kriminalgeschichte. Lundberg mußte eine hohe Entschädigung gezahlt werden, weil er nachwies, durch die Inhaftierung um ein größeres Geschäft gekommen zu sein.

Als der Schriftsteller Henderstedt diesen Vorfall in der Presse las, strengte er einen Prozeß gegen Lundberg an. Einen Plagiats-Prozeß. Er behauptete, Lundberg habe ihm seine Idee gestohlen und in die Wirklichkeit umgesetzt. Er wurde abgewiesen. War Lundberg ein Plagiator? Man konnte es ihm jedenfalls nicht nachweisen.

Damit passierte es wahrscheinlich zum ersten Male, daß nicht ein Schriftsteller vom Leben, sondern das Leben vom Schriftsteller abschrieb; ganz zu schweigen von den Schriftstellern, die ihren Kollegen die Ideen stehlen und auf diese Weise „kriminell“ werden.

In welcher „Literaturgeschichte der Kuriositäten“ wird Lundbergs Fall verewigt werden? Wahrscheinlich in keiner; vermutlich nur in den Akten irgendeines Gerichts, verschollen und verstaubt für die Nachwelt, der Geniestreich eines allzu aufmerksamen Kriminalstory-Lesers.

K. R. B.

Aus der englischen Seemanns-sprache

Ready, aye ready! Bereit, ja bereit! von Dieter Wehnert, MJ Augsburg
Ready, aye ready! Bereit, ja bereit! Das ist der Wahlspruch der englischen Marinejugend des Sea Cadet Corps. Jeder Junge dieser Vereinigung versucht nach diesem Grundsatz zu leben. Gewiß macht er sich damit auf den ersten Blick das Leben schwerer, im ganzen betrachtet aber wesentlich einfacher und unkomplizierter.
Ready, aye ready! Für jeden Menschen, besonders aber für den jungen Menschen ein lohnender Grundsatz, nach dem man nicht ganz ohne Opfer leben kann. Für den Seemann aber ist Bereitsein sogar eine Pflicht, die ihm von der See

selbst und von der Umgebung an Bord aufgetragen wird.

Bereit, ja bereit muß der Seemann sein, auf der unbezwungenen See seinen Mann zu stehen!

Bereit, ja bereit muß der Seemann sein, täglich den Kampf gegen allmächtige Naturgewalten zu wagen, denn, gleichgültig wie die Schiffe unserer Zeit aussehen, Seefahrt bedeutet Kampf!

Bereit, ja bereit muß der Seemann sein, seinen Kameraden zu helfen, sich für sie einzusetzen und auch für das Schiff.

Bereit, alle Entbehrungen und Rücksichten, die uns die Gemeinschaft auferlegt, geduldig zu tragen, um dann alle Früchte einer guten Kameradschaft ernten zu können! — **Ready, aye ready! Bereit, ja bereit** — für den Seemannsberuf.

Zum 400. Geburtstag

Die Totenmaske Shakespeares (vermutlich)

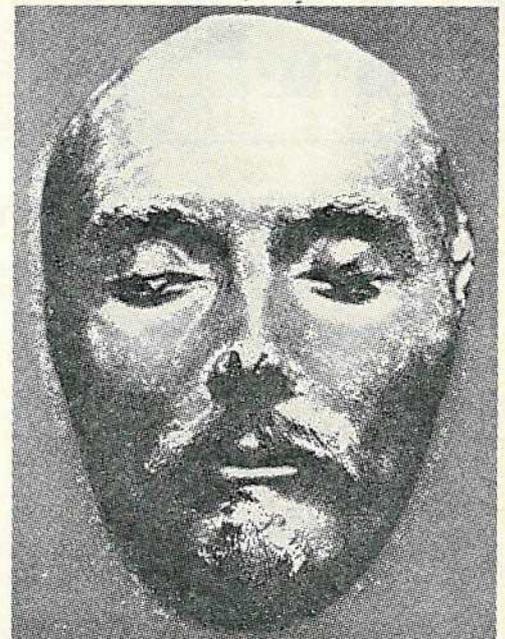


Photo Handke

Der englische Dramatiker verließ um das Jahr 1586 seine Heimatstadt, um in London als Schauspieler, Theaterdichter und Mitbesitzer einiger Theater zu wirken. Shakespeare ist der typische Repräsentant der englischen Renaissance. Sein Lebenswerk gilt als Höhepunkt der abendländischen Dramatik. Unerreicht ist der Dichter in der lebenswahren Menschendarstellung. Er besitzt eine umfassende Einsicht in Welt und Leben, und er beherrscht sprachlich alle Stimmungen und Seelenlagen.

Der ersten Schaffensperiode werden die Geschichtsdramen zugezählt. Die Werke der zweiten Periode spiegeln Shakespeares Wendung zum Pessimismus in großen Tragödien. Im letzten Zeitabschnitt lassen Märchenspiele erkennen, daß der Dichter das seelische Gleichgewicht wiedergefunden hat. Um 1610 kehrte Shakespeare nach Stratford zurück. Schlegel und Tieck besorgten die erste, wirklich dichterische Übertragung der Werke ins Deutsche.

Am Ufer des Sacramento River wurde letzten Herbst der neugeschaffene Seeschiffhafen Sacramento eröffnet und dann der Überseeschiffahrt zur Verfügung gestellt. Der Hafen liegt etwa 127 km von San Francisco entfernt und etwa 144 km von der Pazifikküste landeinwärts.

Wenn auch vor über 100 Jahren dieser Hafenplatz bereits eine weltweite Bedeutung hatte — indem seinerzeit Tausende von Siedlern und Abenteurern als Goldsucher in das Land zogen — nahm die Bedeutung jedoch in späteren Jahren ständig ab, da der Fluß mehr und mehr versandete und daher der Seeschiffahrt verschlossen blieb. Im Jahre 1950 begann man dann mit den Baggerarbeiten an dem 48 km langen Stichkanal, der mehrere Flußwindungen abschneidet und die Strecke San Francisco—Sacramento um 25 km verkürzt.

On the banks of Sacramento . . .



So wird der neue Überseehafen von Sacramento nach Fertigstellung der gegenwärtigen Ausbaustufe aussehen. Vorne fünf Liegeplätze für Überseeschiffe, im Hintergrund rechts ein Bootskanal mit Schleuse zum Sacramento River.

Luftaufnahme des neuen Hafens von Sacramento. Rechts im Bild der künftige Stichkanal zur Suisun Bay, einem Arm der San Francisco Bay. In der Bildmitte das Wendebassin mit den Liegeplätzen und Kais. Unten an der linken Bildseite die Stadt Sacramento (rechts)



Knifflige Sachen

Kreuzwort-Rätsel

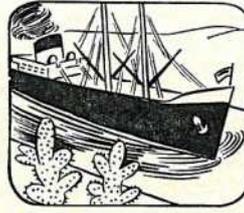
König Fünfzehn von der Tafelrunde

Waagrecht: 1. Vorne herausragender Schiffsmast, 8. die griechische Göttermutter, 9. Singvogel, 11. Oper von Bellini, 12. das Gegenteil von Ebbe, 14. Ausdehnung, Weite, 16. internationale Schriftstellervereinigung, 18. Sammelkartei, 23. Rollkörper, 24. dicker Brei, 26. Hauptstern im Sternbild des Löwen, 30. Höchstwert im Kartenspiel, 32. Kübel, 33. amerikanische Nachrichtenagentur, 34. der bekannte ausgestorbene Riesenstrauß, 36. Gedichtform, 37. Trinker, 40. Abkürzung vor der Unterschrift des Stellvertreters, 42. Schläge, 43. Vorsilbe „zurück“, 44. weißes Priestergewand, 45 Blutbahn, 46. feinste Tonware.

Senkrecht: 1. Werkzeug zum Behauen von Holz, 2. ausgestorbenes Rind, 3. mundartliches Wort für „Versteigerung“, 4. jene vergeblich gesuchte Maschine, die ohne Antrieb läuft, 5. Nebenfluß der Donau, 6. französisch „und“, 7. was man nicht berühren darf, 8. Getreideart, 10. Lärm, Getreibe, 13. Europäer, 15. sagenhafter britischer König, 16. Abk. für Pferdekraft, 17. Abk. für Nummer, 19. Fürwort, 20. Einfall, 21. asiatischer Fluß, 22. Abk. für Vereinigte Staaten, 25. biblischer Ortsname, 27. Bezeichnung für den amerikanischen Soldaten, 28. französischer Artikel, 29. falckenartiger Vogel, 31. römischer Sonnengott, 33. Grußwort, 35. Teil des Bühnenstückes, 36. Nebenfluß der Wolga, 38. Malerfarbe, 39. Wunschbild, 41. Angsttraum, 43. Hirschart.

Die schlaue Kiste

Wußten Sie schon, daß



... Fische den Bau des Panama-Kanals ermöglichten? Der erste Bauversuch scheiterte, weil die Malariafliege die Arbeiter hinraffte. Die dann angesiedelten Zahnkarpfen räumten unter den Larven der Fiebertücke gründlich auf. Dann erst konnte man mit dem Bau des Kanals beginnen.

... der ostafrikanische Hafen Mas-saua am Roten Meer der heißeste Hafen der Welt ist? In diesem heißen, ungesunden Gebiet werden Jahresdurchschnitte an Temperaturen von 30,3 Grad C verzeichnet. Im heißesten Monat des Jahres beträgt die mittlere Tagestemperatur 34,8 Grad C und im kühlnsten Monat 25,6 Grad C. Dagegen liegt die Jahresmittel-Temperatur des wärmsten europäischen Hafen Malaga in Süds Spanien bei nur 18,8 Grad C.

die Wissenschaft heute nicht nur im Universum nach Lichtjahren (300 000 km pro Sekunde) sondern im Mikrokosmos auch nach Kernjahren mißt? Ein Kernjahr ist die Zeit, die ein Nukleon, eines der z. Z. bekannten Atomelementarteilchen, braucht, um einen Umlauf im Atom zu vollführen. Da die Winzigkeit des Atoms unsere Vorstellungskraft genauso übersteigt wie die Dimensionen im Weltall, kann auch die Zahl für dieses Kernjahr, diesen Zeitbegriff nur äußerst unvollständig vermitteln. Ein Kernjahr hat 100 Quadrillionstel oder 10^{-21} Sekunde; 10 Billionstel Sekunde beträgt das Mindestalter der meisten normalen Elementarteilchen. Damit haben sie nach atomarem Maßstab ein ungeheuer langes Leben. Sie werden nämlich immerhin 100 Milliarden Kernjahre alt, wenn ihr Dasein von Geburt zum Tod 10 Billionstel Sekunde dauert.

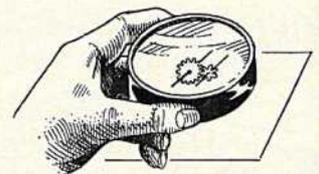
teile bieten. So hat die Franckh'sche Verlagshandlung jetzt einen Ergänzungssatz D „Fernsteuerung und Elektronenröhre“ zu ihrem Experimentierkasten Radio + Elektronik herausgebracht, der es u. a. jedermann erlaubt, sich ohne Werkzeug nicht nur einen Empfänger, sondern auch einen Sender selbst zu bauen und damit Funkfernsteuerungsanlagen mit Reichweiten bis zu mehreren hundert Metern einzurichten.

Mit dem Material können außerdem noch viele andere Modelle gebaut werden. Dazu sind nicht einmal Vorkenntnisse erforderlich — alles notwendige grundlegende wie spezielle Wissen wird bei den Versuchen und dem Bau der Modelle und Anlagen Zug um Zug anhand des zugehörigen Experimentierbuches erworben, in dem mehr als 125 Schaltungen beschrieben sind.

Daher ist der Experimentierkasten Radio + Elektronik nicht nur die ideale Ausrüstung für Bastellustige, sondern auch ein kompletter systematisch aufgebauter Lehrgang für jeden, der sich mit der modernen Elektronik und den vielfältigen Möglichkeiten, die sie bietet, vertraut machen will. Für Versuche mit dem neuen Ergänzungssatz D ist der Besitz des Grundkastens A und für die 20 Senderversuche außerdem das Material des Ergänzungssatzes B erforderlich; dem D-Kasten liegt ein Antragsformular bei, um die Genehmigung zum Betrieb von Funkfernsteuerungsanlagen bei der zuständigen Oberpostdirektion einzuholen.

(Ergänzungssatz D „Funkfernsteuerung und Elektronenröhre“ zum KOSMOS-Experimentierkasten Radio + Elektronik.)

Von kleinsten Maschinen



Beim Bau von Steuergeräten für Raumschiffe muß man Gewicht und Energie sparen. Solche Geräte enthalten Kugellager, von denen 600 Stück nicht mehr als einen Fingerhut füllen. Es gibt Zahnräder, deren Zähne so groß sind wie ein Zuckerkörnchen. Die kleinsten Getriebe wiegen nur ein Gramm. Sie werden mit einer Genauigkeit hergestellt, die nur noch unter dem Mikroskop meßbar ist.

Wie steht's mit Ihrem Wissen?

Zwölfmal will Sie hier der Zeichner zum Narren halten, indem er seinen Bildchen je eine richtige und eine falsche Unterschrift gab. Wir sind aber überzeugt, daß Sie mit dem ersten Blick die richtige Lösung finden werden!

a Ulmer Münster
b Straßburger Münster



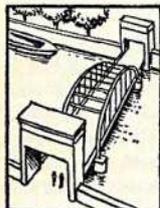
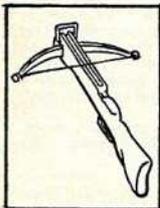
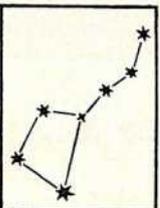
a Harpune
b Schiffsgeschütz



a Matterhorn
b Mont Blanc



a Großer Wagen
b Wassermann



a Hängebrücke
b Bogenbrücke

a Malaiisches Haus
b Japanisches Haus

a Tracht im 16. Jahrh.
b Tracht im 13. Jahrh.

a Moschee
b Pagode

Mitte von links nach rechts:

a Armbrust
b Vorderlader

a Teepflanze
b Tabakpflanze

a Feldmaus
b Chinchilla

a Gerste
b Roggen

Unser Tip

Man muß immer wieder staunen, welche vielfältigen Möglichkeiten die modernen elektronischen Bau-



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

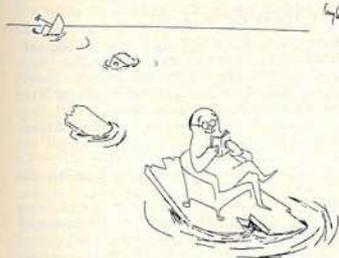
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT





Klar bei Schmunzelaugen



Versunken bis zum Versinken

Schwimmunterricht

Hein fragt Fiedje: „Kannst du mir sagen, wie man einem jungen Mädchen das Schwimmen beibringt?“
 „Das ist nicht schwer!“ erklärt Fiedje. „Du legst deinen linken Arm um die Taille des Mädchens, dann ergreifst du zart ihre Hand und schließlich...“
 „Gut“, unterbricht Hein, „ich werde es so bei meiner Schwester machen!“
 „Ach so, es handelt sich um deine Schwester? In diesem Falle nimmst du sie und wirfst sie einfach ins Wasser — das genügt!“

Frauen und Geld

Von Claus Brandt

In der Messe ging es wieder einmal um ein schier unerschöpfliches Thema, um das liebe Geld nämlich.

Wenn man aber von Geld spricht, dann spricht man auch bald von Frauen. Schließlich verdient jeder Mann sein Geld vorwiegend nur deshalb, damit es ihm von seiner Frau wieder abgenommen wird. In der Messe war man einmütig der Ansicht. „Ich möchte nur wissen“, meinte unser 2. Ing. und blickte tief-sinnig in das schon wieder leere Bierglas, „ich möchte nur wissen, wozu die Frauen überhaupt Geld brauchen. Ich verstehe das einfach nicht.“

„Was verstehen Sie nicht?“ wurde er gefragt.

„Wie ich schon sagte“, erwiderte er, „ich verstehe nicht, wozu die Frauen Geld brauchen. Überlegt euch doch einmal, ob ich nicht Recht habe. Rauchen tun doch die Frauen meistens nicht, für Bier und Schnaps haben sie auch nicht allzuviel übrig und Frauen — Frauen sind sie doch selbst!“

*

Unser schöner Egon hatte sich wiederum mit einem Mädchen verabredet. „Die kommt und holt mich ab“, sagte er. Aber sie kam und kam nicht. „Jetzt warte ich noch 10 Minuten auf sie, wenn sie dann nicht kommt, bleibe ich noch eine halbe Stunde ohne zu warten an Bord.“



Ich glaube, da kommt etwas in Sicht

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Seeschifffahrt

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

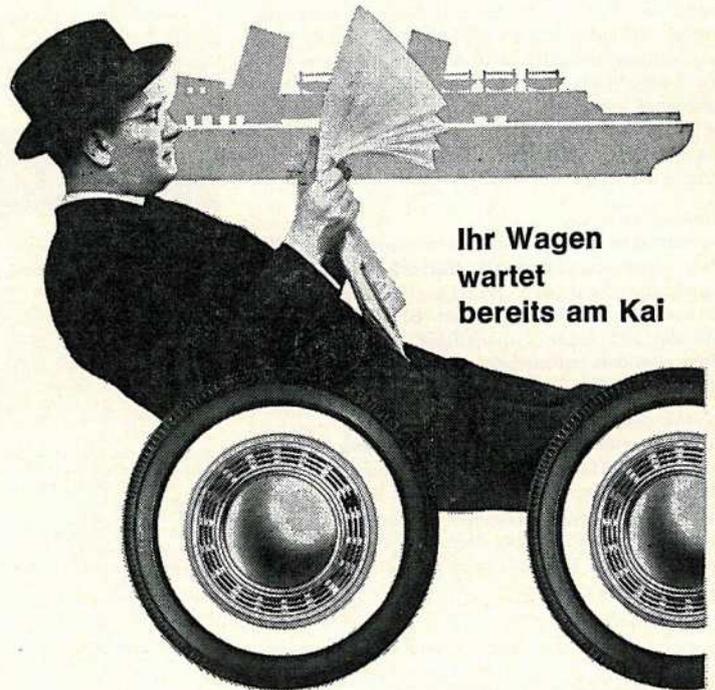
Horst Polthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

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



gesichert sein
versichert sein

Öffentlich-rechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt



Ihr Wagen
wartet
bereits am Kai

Bremen, Bahnhofplatz 32, Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven, Hafenstr. 30, Ruf: 4 95 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44
 Hamburg 36, Große Bleichen 35, Ruf: 34 21 24 · Hamburg 39, Winterhuder Marktplatz 17, Ruf: 47 93 48 · 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 3
 Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

Gesundheitsdienst an Bord

Erste Hilfe bei Blutungen

Starke Blutungen an den Gliedmaßen (offene Wunden)

Ein Abbinden solcher starken Blutungen ist fast immer vermeidbar. Bedrohlich starke Blutungen werden immer mit einem Druckverband bedeckt. Sie werden mit keimfreiem Verbandstoff verbunden. Notfalls ist ein Polster aufzulegen und alles zusammen mit einem Verband zu befestigen.

Nichts kann schlimmer sein, als in der Aufregung zu versuchen, gleich abzubinden, ohne daß sich Erfolg einstellt. Meistens führt ein entsprechender Druckverband auch zum Ziel. Natürlich gibt es Situationen, in denen man durch Abbinden des betroffenen Gliedes lebensrettend helfen kann.

Nasenbluten

Nasenbluten kann ohne jeden äußeren Anlaß, wie auch durch einen Schlag eintreten. Den Blutenden setzt man auf einen Stuhl, beugt seinen Kopf etwas nach hinten und veranlaßt ihn, ganz ruhig zu atmen. Durch eine kalte, feuchte Kompresse in den Nacken und einer zweiten auf die Stirn wird ein Nachlassen der Blutung bewirkt.

Ebenso von Nutzen sein kann kaltes Metall, das man an diese Stellen drückt. Es kommt nur darauf an, diese Kältequellen häufig zu erneuern, da sonst die blutstillende Wirkung nachläßt. Niemals darf ein blutendes Nasenloch mit irgend etwas zugestopft werden. Trifft man auf einen Bewußtlosen, der aus der Nase blutet, so lege man ihn sofort auf die Seite, wobei sein Kopf nach hinten gelagert sein muß, so daß er den tiefsten Punkt des Körpers bildet.

Schädelbasisbruch

Der Schädelbasisbruch entsteht durch erhebliche Gewalteinwirkung auf den Kopf. Hierbei kann es aus Ohr, Mund und Nase gleichzeitig bluten. In solch einem Falle soll man den Verunglückten lediglich auf die Seite lagern und für einen liegenden Transport sorgen. Auch hier darf keineswegs Watte oder etwas anderes in die Körperöffnungen gestopft werden, um die Blutungen zu stillen, die meistens nur gering auftreten.

Bluthusten

Schaumiges Blut kann durch chronischen Husten ausgespien werden. Falls keine Gewalt einwirkung auf den Brustkorb des Kranken vorausging, so ist solch ein Bluthusten stets das Zeichen einer Tuberkulose. Hier sind alle Umstehenden unmittelbar durch Infektionsgefahr bedroht.

Blutbrechen

Zu Blutbrechen kann es bei bestimmten Krankheiten des Magens und des Darms kommen. Man muß wissen, daß erbrochenes Blut niemals rot, sondern braun aussieht. Solchen Patienten dürfen weder Flüssigkeiten noch Nahrung gegeben werden. Sie sind sehr vorsichtig, liegend zu transportieren.

Hämorrhoiden

Hämorrhoiden sind stark erweiterte schmerzhaft Blutgefäße an der Aftergegend. Platzt beim Stuhlgang solch eine Hämorrhoid, dann kann es zu erheblichen Blutungen kommen. Im allgemeinen hört die Blutung auf, sobald der Patient sich erhebt und seine Gesäßbacken zu-

sammenkneift. Bis der Patient in ärztliche Behandlung kommt, ist eine sterile Mullage auf die blutende Stelle zu legen.

Krampfadern

Infolge eines Stoßes oder auch ohne äußeren Anlaß können Krampfadern an den Beinen aufbrechen. Die Blutung erfolgt immer im Strahl. Jede Krampfaderblutung ist durch einen Druckverband genügend zu stillen.

Jünemann



Seefahrtsschule Hamburg

Am 26. März 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Peter Armbrust, Rolf Breiding, Jörg Dahmke, Jürgen Dürrling, Konrad Engelhardt, Manfred Fischer, Jürgen Fritzenwalder, Hans-Udo Hintze, Günter Hohler, Friedrich Kaufmann, Peter Kohlrausch, Walter Koll, Harry Krüger, Herbert Lemke, Günther Mensing, Wilfried Meseberg, Björn Moritz, Wolfgang Mürau, Dieter Müssler, Günther Neuen, Heige Paegel, Uwe Rieckhoff, Dietrich Scherpe, Ingo Schulz, Erwin Tegen, Wolfgang Walter, Jürgen Weiss, Helmut Wenk.

Seefahrtsschule Eilsfleth

Am 14. März 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A6) folgende Herren: H. Arens, H. Bliemeister, U. Borchers, K. Boyksen, P. Ehler, W. Förster, H. M. Freudenberg, D. Görs, K. Gunstmann, J. Hamann, J. Jorg, W. Krämer, F. Langner, P. Lauritzen, D. Logemann, U. Rieder, H. Seidler, P. Sparr, K. Steinbach, H. Szymczak, P. Thronicke, F. Wilbertz, E. Wittje, P. Accola, K. Baumgart, H. P. v. d. Bey, L. Beißel, U. Bloching, W. Bormacher, K. Brandt, H. tom Dieck, R. von der Geest, W. Hatecke, H. Kramer, A. Lenz, A. Löwener, U. Möllenkamp, K. Pitschmann, J. Rahn, S. Raudies, G. Riedel, L. Schimmel, W. Spielmann, A. Straten, G. Tausendfreund, K. Vater, E. Walther, S. Arndt, A. Arnecke, H. Bärmann, H. J. Budelmann, B. Deters, G. Elchlepp, R. Grulich, K. Hinrichs, K. Holzschuh, G. Jablonski, U. Kerut, H. Kreh, W. Palfner, H. Sakrenz, H. Schreeck, F. Schwanke, E. Sonnenschein, L. Späth, W. Spicker, F. Springborn, F. Stahl, C. Stöver, C. Streit, P. Urmersbach.

Am 14. März 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: W. Behrens, P. Dörfler, N. Egts, P. Fischer, J. Heikamp, P. Kaminski, P. G. Kuhlmann, R. Kunze, G. Lampe, H. Müller, A. Popken, K. Qualmann, H. Raschdorf, S. Rook, W. Schleißinger, U. Schmidt, W. Schultz, W. Thomeit, F. Venohr, D. von Wittke. Die Prüfung zum Seefunker 2. Klasse bestanden die Herren: J. Althof, W. Altmann, J. Bischoff, H. H. Blanke, H. de Buhr, K. Dexler, P. Fischer, K. Geiger, F. Giebel, H. Husch, R. Kroh, I. Scharn, W. Schifferdecker, E. Schwarz, H. Stork, W. Temme, H. Timreck.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Am 7. März 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Theodor Arndt, Wolf-Rüdiger Bluhm, Wolfgang Bräuer, Egon Brakhage, Heinz Brüsewitz, Bruno Dietrich, Uwe Ebeling, Heinz Freymark, Günther Gettkowski, Karl Grell, Klaus Griebel, Harry Heitmann, Helmut Hinz, Karl-Heinz Hopstock, Andreas Jacobi, Bruno Marquardt, Herbert Meyer, Götz Magel, Horst Peiser, Artur Perpeet, Peter Perschke, Johann Peters, Hugo Pohlmann, Johann Quedens, Friedrich Rass, Herbert Schneider, Ulrich Schulz, Hans-Joachim Schwarz, Otto Stelling, Uwe Suhr, Günther Thomas, Gerhard Toll, Harry Voss, Johannes Wilkerling.

Am 13. März 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren: Uwe Baak, Detlef Beyer, Dieter Blanke, Klaus Claußen, Winfried Draiz, Rolf-Dieter Ebert, Jürgen Gluschke, Siegfried Gnoyke, Jürgen Grewe, Geerd Günther, Hans-Peter Handke, Horst Hohreis, Hans-Uwe Jessen, Volkert Johns, Ulrich Kirmse, Gerd Krug, Hans Lamping, Adolf Lösch, Peter Manheller, Klaus Nestler, Johann Nommensen, Uwe Pauls, Joachim Poek, Axel Quednau, Detlef Rooffs, Johannes Schepers, Klaus-Detlef Schlewitz, Gerd Schmädig, Willi Schwarze, Jan Sellier, Eugen Steenblock, Jürgen Thadewaldt, Bernd Tietze, Hans-Peter Uhlmann, Enno Valentini, Klaus-Erhard Völker, Paul Wendorf, Werner Wieland, Peter Witt, Karl-Heinz Ziepk.

Am 29. Februar 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischeri (B 5) folgende Herren: Ede Blohm, Wilhelm Grimm, Erwin Hegewald, Karl-Heinz Iähr, Richard Neu, Helmut Osterndorf, Siegfried Perkuhn, Werner Schmelleck, Hans-Jürgen Vergien, Hans-Georg Zwosta.

Am 3. März 1964 bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten (C 3) folgende Herren: Klaus Altenburg, Wolf Bartels, Hermann Baur, Klaus Boettcher, Rolf Breuer, Günther Dangeleit, Julius Flemke, Hans Klöckner, Hermann Köstinger, Ditmar Lammers, Hans-Jürgen Lange, Karl-Heinz Lück, Joachim Mallin, Johannes Mietbauer, Rudolf Neise, Richard Müller, Walter Nowack, Volker Oelrichs, Joachim Peter, Joachim Piotrowski, Gustav Rudolf, Wolfgang Wegele.

Seefahrtsschule Leer

Am 12. März 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Reinhold Börg, Bernhard Brandt, Horst Burmeister, Hans-Joachim Duis, Rüdiger Gerlach, Peter Heuer, Wilhelm Hinrichs, Bernd Raumsauer, Gerhard Thomas, Uwe Tolks, Jörg Trapp, Carl-Werner Vink, Peter Vorsatz, Georg Wilms, Eckart Zuberbier.

Am 10. März 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren: Gerhard Arjes, Hans Bleß, Jürgen Boy, Antonius Burmann, Wolfgang Domke, Karl Ewen, Friedrich Fresemann, Hermann Haak, Arnold Harms, Lübke Hartmann, Arno Jensen, Detlev Klenke, Heinrich von Lengen, Georg Schulze, Anton Seemann, Hermann Sibum, Horst Steckmann, Wolfgang Thomas.



Forschungsschiff „Meteor“ übergeben

Am 24. März ist das 2630 BRT große Forschungsschiff „Meteor“, das, wie berichtet, am 8. Februar in Anwesenheit des Herrn Bundespräsidenten von dessen Gattin getauft wurde, in Dienst gestellt worden. Während einer Fahrt in die Deutsche Bucht hat Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seeböhm das Schiff für die Bundesregierung von der Bremerhavener Bauwerft, dem Werk Seebeck der A.G. „Weser“ Bremen, im Beisein zahlreicher Gäste aus Wissenschaft und Verwaltung übernommen (Werft-Nr. 889) und dem Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts, Dr.-Ing. Zwiabler, übergeben. Regierungsdirektor Dr. Kreter vertrat den Bundesminister für wissenschaftliche Forschung.

Kühlschiff-Neubau „Puna“

Als erstes von insgesamt drei für die Reederei Laeisz bei der Deutschen Werft im Bau befindlichen Kühlmotorschiffen ist am 5. März das MS „Puna“ an die gleichnamige Partenerreederei abgeliefert worden (K.R. F. Laeisz, Werft-Nr. 801). Die Deutsche Werft hat bisher insgesamt 10 Kühlmotorschiffe für die bekannte Hamburger Reederei bzw. für die Afrikanische Frucht-Compagnie zur Ablieferung gebracht, davon 6 nach dem Kriege. Die jetzigen Neubauten sind etwas größer als die bisherigen Kühlfahrer und haben eine Tragfähigkeit von 4000 t als Shelterdecker und 5700 t als Volldecker. Auch ihre Geschwindigkeit — 21 kn — übertrifft die bisher übliche Norm. Das 4-Luken-Schiff ist 142 bzw. 128 m lang, 18 m breit, 9,25 m bis zum ersten Deck bzw. 6,9 m bis zum zweiten Deck hoch und geht als Schutzdecker 6,28 m tief. Die „Puna“ wurde mit 3918,87 BRT (1946,68 NRT) vermessen und verfügt über einen Gesamtaderminhalt von 290 000 bis 300 000 cbf (die genaue Zahl kann erst nach der Probefahrt mitgeteilt werden). Als Ladegeschirr wurden 8 Bäume à 3 bis 5 t getakelt, während der Antrieb durch einen direkt umsteuerbaren, einfach wirkenden 8-Zyl.-MAN-Zweitaktmotor mit Abgas-Turbo-Aufladegeräße erfolgt. Es ist die Type K 8 Z 70/120 D, die Einrichtung für Schwerölbetrieb hat. Bei 135 UpM wird eine Leistung von 9600 Pse erzielt.

Drittes „Laeisz“-Kühlschiff

Das dritte und damit letzte Kühlschiff einer Serie, die die Reederei F. Laeisz, Hamburg, z. Z. bei der Deutschen Werft bauen läßt, lief am 24. März die Nr. 803 vom Stapel und wurde von Frau Antje Lorenz-Meyer auf den Namen „Pisang“ getauft. Das Schiff ist für die gleichnamige Partenerreederei bestimmt, für die die Reederei F. Laeisz Korrespondentendreter ist. Die Deutsche Werft hat bisher insgesamt 12 Kühlmotorschiffe für die Reederei F. Laeisz bzw. die Afrikanische Frucht-Compagnie abgeliefert, davon acht nach dem Kriege. Der heutige Neubau hat bei 142 bzw. 128 m Länge 18 m Breite, 9,25 bzw. 6,9 m Seitenhöhe und 6,28 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von ca. 4000 t als Schutzdecker. (Volldecker 5700 t, Tiefgang 7,28 m). Er erhält 4 Luken und als Ladegeschirr acht Bäume à 3 bis 5 t, der Gesamtaderminhalt liegt bei ca. 301 000 cbf Schüttgut, ca. 295 000 cbf Bananen und ca. 291 000 cbf Stückgut. Im Vorschiff kommen jeweils 4 Räume in jeder Luke und im Hinterschiff je drei Räume zum Einbau. Mit einem direkt umsteuerbaren, einfach wirkenden 8 Zylinder MAN Diesel mit Abgas-Turbo-Aufladegeräße und einer Leistung von 9600 Pse bei 135 UpM soll das Schiff auf Bananentiefgang 21 kn laufen. Bei der Hauptmaschine handelt es sich um die Type K 8 Z 70/120 „D“ mit Einrichtung für Schwerölbetrieb.

Kühlschiff „Brunskoog“ abgeliefert

Am 11. März hat die Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, ihren Kühlschiffneubau „Brunskoog“ von der Lübecker Flenuderwerke A.G. übernommen und das Schiff in der Bananenfahrt zwischen Ecuador und Hamburg eingesetzt. Es ist das erste Schiff dieses Typs von den Flenuderwerken und das vierte Kühlschiff der Serie, die die Reederei mit verschiedenen Werften im Bau hat.

Cargocaire

verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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

50 Jahre Karl Grammerstorf

Am 1. April feierten die Firmen Karl Grammerstorf Kiel-Kanal G.m.b.H. und Karl Grammerstorf Schiffahrts G.m.b.H. die 50. Wiederkehr des Tages, an dem Herr Karl Grammerstorf sein Unternehmen gründete.

Als das Geschäft am 1. 4. 1914 als Maklerfirma am damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet wurde, begann die Tätigkeit in einem kleinen Bürohaus auf der Nordseite der alten Schleusen.

Die reine Maklertätigkeit wurde bald ergänzt durch Schuten- und Schleppschiffahrt, und 1926 wurde als erstes Seeschiff der spätere Dampfer „Käte Grammerstorf“ von ca. 800 tdw angekauft. Dieses Schiff ging 1928 im Sturm in der Humber-Mündung verloren. Die Besatzung wurde jedoch vollständig gerettet. Es folgten die Dampfer „Heinrich Grammerstorf“ und „Cläre Grammerstorf“, die später wieder verkauft wurden. Bei Ausbruch des 2. Weltkrieges besaß die Reederei die Dampfer „Bruno Grammerstorf“ und „Käte Grammerstorf“ (II) sowie die Dampfer „Hansa“ und „Niecea“, von denen bei Kriegsende nur noch Dampfer „Bruno Grammerstorf“ übriggeblieben war, der mit 1200 tdw zu einem der größten Schiffe der damals Deutschland verbliebenen Einheiten zählte. Auch die Bürohäuser in Kiel-Hollenau und Brunsbüttelkoog hatten unter dem Krieg schwer gelitten. Der Bruder Theodor war an einem der letzten Kriegstage bei einem Bombenangriff ums Leben gekommen. Die Angestellten der Firma waren in alle Winde zerstreut.

Nach Aufhebung des von den Alliierten erlassenen Verbots, das deutschen Firmen untersagte, zu klariieren, wurde die Maklertätigkeit am Nord-Ostsee-Kanal wieder aufgenommen. Hinzu kamen in den Jahren 1950 bis 1955 weitere Schiffe, die in Anlehnung an die Tradition des Hauses die alten Namen „Käte Grammerstorf“, „Cläre Grammerstorf“, „Theodor Grammerstorf“, „Heinrich Grammerstorf“ und „Karl Grammerstorf“ erhielten.

In diese Zeit fällt auch die Schaffung der Karl Grammerstorf Schiffahrts G.m.b.H., unter deren Flagge die jetzt in Fahrt befindlichen Schiffe der Reederei betrieben werden, während für das Maklergeschäft am Kiel-Kanal am 1. 1. 1964 die Karl Grammerstorf Kiel-Kanal G.m.b.H. eröffnet wurde. Beide Firmen führen die Tradition des 1914 gegründeten Unternehmens mit bewährten Mitarbeitern weiter, die zum Teil über 20 und 30 Jahre im Hause tätig sind.

JUBILÄEN

schotte vorhanden, und das Oberdeck wurde durch die Anordnung von Glatlücken durchgehend befahrbar gemacht. Die breiten Lukenbereiche sind durch Pontons abgedeckt, so daß es relativ leicht ist, das Schiff auch für den Transport von Massengut umzurüsten. Die Autokapazität liegt bei ca. 340 Wagen, wobei die Verladung mit Fahrzeugen nach dem Roll-on-roll-off-System über Rampen erfolgt. Die queröffnenden Zwischenluken sind für den Transport von Massengütern besonders geeignet, da sie Selbsttrimmereigenschaften aufweisen. Auch in nautischer Hinsicht wurde die „Schirokko“ nach den modernsten Gesichtspunkten ausgerüstet. So sind unter anderem 2 Radargeräte, Decca-Navigator mit Kursdreher sowie Kreiselkompaß, Echolot usw. vorhanden.

Als Antrieb dient ein 1320 PS leistender Deutz-Diesel der Baureihe RBV 8 M 545, mit dem das Schiff eine Geschwindigkeit auf Schutzdeckertiefgang von 13 kn erreichen soll. Die Besatzungsstärke beträgt 12 Mann. Der Neubau wird im Anschluß an die Probefahrt nach Lübeck gehen, um hier Volkswagen für Södertälje zu laden.

MS „Abbenfleth“ von der Jadewerft

Das bei der Jadewerft Wilhelmshaven GmbH, für Kapitän Erich Köser, Brake, im Bau befindliche Küstenmotorschiff „Abbenfleth“ wurde am 24. März an den Auftraggeber abgeliefert (Wertnummer 93). Es ist ein Küstenfrachter vom Typ „Atlantis“, der als offener Shelterdecker gebaut wurde und bei ca. 53,6 bzw. 48,3 m Länge, 9,3 m Breite, 5,4 bzw. 3,25 m Seitenhöhe und 3,22 m Tiefgang mit etwa 300 BRT vermessen ist, (ca. 182 NRT) und dabei eine Tragfähigkeit von etwa 740 t aufweist. Das Schiff erhielt eine große Luke und als Ladegeschir zwei 2 t Bäume, die an klappbaren Masten getakelt wurden.

Der Gesamtladerrauminhalt beträgt 53 576 bzw. 50 516 cbf. Der Antrieb erfolgt durch einen 410 PS leistenden MWM Diesel, mit dem eine Geschwindigkeit von etwa 9,5 kn erreicht wird. Als Korrespondentmakler für die „Abbenfleth“ ist die Firma Peter Döhle, Hamburg, tätig, die das Schiff in der Nord- und Ostseefahrt beschäftigen wird.

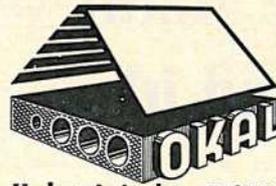


Das Bücherbrett

Für Brücke und Kartenhaus

Unter diesem Titel hat das D.H.I. ein Handbuch herausgegeben, das Regeln und Vorschriften für die Schiffsführung enthält. Zuerst 1955 in Form eines Büchleins erschienen, das den Gebrauch und die Berichtigung der Seekarten und -bücher behandelte, wurde die Druckschrift in der vorliegenden 3. Auflage inhaltlich stark erweitert und umfaßt jetzt 173 Seiten mit 26 Abbildungen und 2 Anlagekarten. Neu aufgenommen wurden in erster Linie die Themen, die bisher im Teil A der Seehandbücher unter dem Stichwort „Schiffahrtsangelegenheiten“ behandelt wurden, aber in einer einzigen Veröffentlichung besser ergänzt und auf dem neuesten Stand gehalten werden können. Aus diesem Grund zählt das Buch zu den Seehandbüchern, die von allen Schiffen gemäß den Unfallverhütungsvorschriften an Bord geführt werden müssen.

Der Inhalt des Buches ist in drei Abschnitte gegliedert. Teil I enthält außer den Richtlinien für Gebrauch und Berichtigung der Seekarten und Seebücher eine ausführliche Beschreibung des internationalen Betonnungssystems und der Grundsätze für die Betonung der deutschen Küstengewässer, verdeutlicht durch zahlreiche farbige Abbildungen. Teil II enthält Auszüge aus internationalen und deutschen Schiffsfahrtsvorschriften, darunter die Kabelschutzbestimmungen, Karten der neuen Verbotszonen für das Ablassen von Öl, die Freibordvorschriften mit einer Karte der Freibordzonen, ferner Auszüge aus den deutschen Zoll-, Lotsen- und Quarantänebestimmungen. Teil III bringt u. a. Ratschläge für die Schiffsführung in der Nähe von Kriegsschiffen und Fischereifahrzeugen sowie für die Schiffsahrt in Eisgebieten, ferner Angaben über Not- und Rettungssignale und Regeln für Rettungsmanöver aller Art. Wenn auch in erster Linie für den Gebrauch an Bord bestimmt, enthält die erweiterte Neuauflage doch manches, was auch die Studierenden der Seefachschulen schon interessieren wird. Der Preis für das in Karton gebundene Handbuch beträgt DM 3,-; es kann von den Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher bezogen werden.



OKAL-HÄUSER

Besichtigung unserer Musterhäuser werktags von 8.00 bis 16.30 Uhr sonn- und feiertags 10 bis 18 Uhr

Holsteinisches OKAL-WERK Otto Kreibaum KG
Wahlstedt bei Bad Segeberg • Ruf 378

Interessieren Sie sich für

OKAL-HÄUSER?

Fordern Sie bitte die unverbindliche Zusendung unseres neuesten Buntprospektes zum Preise von DM 5,- zuzüglich Nachnahmegebühren an.

Handbuch der europäischen Nordküste der Sowjetunion

Das im Deutschen Hydrographischen Institut völlig neu bearbeitete Handbuch erscheint als vierte Auflage des „Handbuch der Nordküste Rußlands, I. Teil“, das zuletzt 1930 herausgegeben wurde und dringend der Erneuerung bedurfte. Mit dieser Neuauflage ist der vor 12 Jahren begonnene Wiederaufbau des deutschen Seehandbuchs im europäischen Raum abgeschlossen. Im Vergleich zu der vorhergehenden Auflage ist das im Handbuch beschriebene Gebiet über das Weiße Meer hinaus ostwärts bis zur Jugor-Straße erweitert worden; damit wurde einem Wunsch der deutschen Schifffahrt entsprochen, die für die immer häufiger werdenden Reisen nach dem Holzdeleplatz Nar'jan Mar am Pecora-Fluß bisher nur unzureichende nautische Unterlagen hatte. Als Quellenmaterial wurden die Berichte unserer Handelsschiffe, ein neues sowjetisches Hafenhandbuch sowie britische und amerikanische Seehandbücher benutzt.

Der Teil A des Handbuchs gibt Auskunft über sowjetische Schiffsfahrtsvorschriften und -einrichtungen allgemeiner Art; u. a. findet man dort einen Auszug aus dem neuen sowjetischen Gesetz über Grenzen und Hoheitsgewässer sowie eine Beschreibung des Betonnungssystems, des Lotsenwesens und des Eisbrecherdienstes. Teil B enthält, wie alle neueren Seehandbücher, einen Abriss der Naturverhältnisse des beschriebenen Seegebietes mit Angaben über Klima, Wetter und Seegang, über Salzgehalt und Temperatur des Seewassers, über die im äußeren Teil des Weißen Meeres sehr starken Gezeitenströme, über die Eisverhältnisse, die für die Schifffahrt im Weißen Meer und östlich davon von entscheidender Bedeutung sind, sowie über die Mißweisung und die Art des Meeresbodens.

Teil C als Kernstück des Buches bringt nach einem einleitenden Abschnitt über die Schiffswege und die navigatorischen Eigenarten dieses Seegebietes die ausführliche Beschreibung der Küste mit ihren Buchten, Häfen und Ladeplätzen sowie Ratschläge für ihre sichere Ansteuerung. 167 Küstenansichten, zum Teil aus neuerer Zeit, erleichtern das Erkennen der Küste und das Ausmachen der Landmarken. Auch die nicht für die internationale Schifffahrt offenen Ladeplätze und Buchten werden beschrieben, damit die Schiffsleitungen einen Anhalt haben, wo sie in Notfällen Schutz oder Hilfe finden können. In graues Leinen gebunden, umfaßt das Buch 438 Seiten mit insgesamt 203 Abbildungen und Übersichtskarten; der Preis beträgt DM 18,-.

„TANKER SHIPPING“ von J. Bes

Aus dem bekannten erstmalig im Jahre 1956 veröffentlichten Buch „Tanker Chartering and Management“ ist die völlig überarbeitete und erweiterte neue Ausgabe: „TANKER SHIPPING“ (J. Bes) hervorgegangen und wurde nunmehr dem Fachbuchhandel vorgestellt. Das Buch von J. Bes erscheint in englischer Sprache und ist bei der Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg 11, Beim Alten Waisenhaus 1, zum Preise von DM 36,- zu beziehen. In diesem Buch sind infolge der Weiterentwicklung und ständig an Bedeutung gewinnenden Ölindustrie sowie des sich immer mehr durchsetzenden Trends zum Supertanker weitere Themen, die in direktem — oder indirektem Zusammenhang mit der Tankfahrt bzw. der Ölindustrie stehen, aufgenommen worden. Darüber hinaus werden einige aktuelle wirtschaftliche Probleme der Tankerfahrt behandelt. „TANKER SHIPPING“ ist in erster Linie ein praktischer Führer für alle diejenigen, die in Verbindung mit der Tankfahrt bzw. Ölindustrie stehen und gibt über diese Themen einen umfassenden Überblick sowohl aus wirtschaftlicher als auch schiffahrtstechnischer Sicht. Daneben enthält das Buch wertvolle statistische Angaben und genaue Aufzeichnungen, an denen namhafte Firmen mitgearbeitet haben.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der deutschen Welle Köln ausgestrahlt am: Seemannssonntag, d. 14. Mai aus Hamburg Seemannssonntag, d. 11. Juni.

50 Jahre Hafentreibvereins in Bremen

Der Hafentreibvereins in Bremen konnte am 30. März 1964 auf sein 50-jähriges Bestehen zurückblicken. Die Gründung dieser Vereinigung vom Arbeitgeber der Bremer Seehafenwirtschaft erfolgte mit dem Ziel, in Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmerorganisationen Ordnung in das uneinheitliche Tarifgefüge im Bremer Hafen zu bringen. Erst die Bildung des Hafentreibvereins machte es möglich, für den gesamten Hafenbetrieb einheitliche Tarifverträge mit den Gewerkschaften zu vereinbaren.

Kühlmotorschiff „Nienburg“

An die Union Partenreederei MS „Nienburg“, Bremen, ist am 26. März der gleichnamige Neubau vom Bremer Vulkan abgeliefert worden (Wertnummer 916). Die Kiellegung des Schiffes erfolgte im Juli 1963 und der Stapellauf Anfang Januar dieses Jahres. Mit 4566 BRT und 6515 tdw ist die „Nienburg“ das zur Zeit größte deutsche Kühlschiff. Es verfügt über einen Gesamtladerrauminhalt von 317 125 cbf für Bananenladung. Der Neubau ist am 26. 3. nach Bremerhaven gegangen, um hier zu docken und am folgenden Wochenende nach Mittelamerika auszuladen. Das 126,7 m lange, 18,09 m breite und 10,97 m hohe Schiff erhielt als Antrieb einen Bremer Vulkan/MAN-Diesel mit einer Leistung von 8080 PSe für etwa 19 kn Geschwindigkeit.

Autotransporter „Lohengrin“

Der bei der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack im Bau befindliche Autotransporter „Lohengrin“ ging am 19. März auf seine Übergabe, um von der Wallenius Bremen GmbH. übernommen zu werden (Wertnummer 13 320). Der Neubau war am 11. Januar dieses Jahres vom Stapel gelaufen und ist ein Schiff der für die Reederei Bruno Bischoff & Co., Bremen, gebauten Serie. Für den künftigen Einsatz als Autotransporter wurde der Neubau für den neuen Besitzer etwas verändert. Bei den gleichen Hauptabmessungen wie die „Bremer Norden“ bzw. „Bremer Westen“ mit 83,2 m bzw. 75 m Länge, 12,8 m Breite beläuft sich die Seitenhöhe bis zum ersten Deck auf 7,30 m und bis zum zweiten Deck auf 3,64 m. Es ist ein Weselschiff, das als Schutzdecker auf 3,60 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von 1059 t erhielt (810 BRT, 379 NRT), während es als Volldecker mit 4,76 m Tiefgang 1927 t laden kann. Die Vermessung liegt dann bei 1725 BRT bzw. 1213 NRT. Am Vorschiff wurden für Autoverladung seitlich Bugklappen angebracht, während der Einbau von Handdecken vorgesehen ist, so daß das Schiff dann rund 400 Bkw transportieren kann. Der Gesamtladerrauminhalt des 2-Luken-Schiffes liegt bei 169 000 bzw. 155 000 cbf. Vier hydraulische Kräne, die bei 14 m Ausladung 3 t Tragfähigkeit haben, sind als Ladegeschir vorhanden.

Der Antrieb erfolgt durch einen 1900 PS Deutz-Diesel der Type RBV 8 M 358, mit dem das Schiff eine Geschwindigkeit von 13,6 kn bei 4,76 m Tiefgang erreicht. Brücken- aufbauten und Wohnräume der 23köpfigen Besatzung sowie Maschinenraum liegen im Hinterschiff. Zur nautischen Ausrüstung gehören unter anderem Radar, Kreiselkompaß, Echolot, Selbststeueranlage und Decca-Navigator.

MS „Schirokko“

Ein bei der Blohm & Voss AG, Hamburg, im Bau befindliches Spezial-Autotransport- und Massengutschiff, das am 20. 2. für die Schulauer Reederei Günther Schulz KG, Hamburg, unter dem Namen „Schirokko“ vom Stapel lief, ist am 26. März auf seine Probefahrt gegangen. Es handelt sich dabei um einen kombinierten Auto- und Massenguttransporter, der bei 74,99 m Länge über Alles, 11 m Breite, 6,1 bzw. 3,7 m Seitenhöhe und 3,67 m (Schutzdecker) Tiefgang mit 499 bzw. 999 BRT vermessen ist und über einen Gesamtladerrauminhalt für Schüttgut von 72 400 cbf verfügt. Es ist ein durchgehender Laderaum ohne Quer-

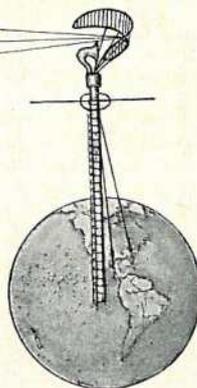
Elektrische Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Pumpen für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240



Die Macht und ich

Wir sind geneigt, die Macht so lange abzulehnen und zu bekämpfen, bis wir sie selbst besitzen.



Da läßt sich eine Möwe auf unserem Flaggenstock nieder. Kommt eine andere geflogen, stoppt, krächzt und siehe, die Möwe, die zuerst auf dem Flaggenknopf saß, überläßt der neuen ihren Platz.

Wer diesen Vorgang im Möwenvolk einmal beobachtet hat, muß sich sagen, daß hier Macht im Spiel ist. Tierpsychologen haben das Verhalten des Hühnervolkes hinsichtlich der Machtverteilung studiert und analysiert. Das Ergebnis ist die sogenannte Hackordnung. In ihr ist genau festgelegt, welches Huhn welches Huhn hacken und vertreiben darf.

Diese beiden Beispiele aus der Zoologie zeigen, daß wir es in Sachen Macht mit einem Urtrieb zu tun haben. Macht gehört zur Kreatur, auch zum Menschen.

Beim Menschen sprechen wir vom Machttrieb, vom Willen zur Macht. In abgewandelter Form von Herrschsucht und Geltungstrieb.

Diese sind übel, denn sie erstreben Macht und Geltung um jeden Preis, in jeder Menge. Sie haben nicht die natürliche Voraussetzung zur Ausübung der Macht. Ihnen fehlt echte Überlegenheit. Solche Herrsch- und Geltungssüchtige sind Störenfriede, ja Zerstörer des Gemeinschaftslebens. Sie fühlen ihre Unterlegenheit und wollen unbedingt darüber hinwegtäuschen.

Dem menschlichen Machttrieb begegnen wir überall. Von frühester Kindheit an haben wir es mit der Macht zu tun: Macht der Eltern, Macht der Lehrer, der Lehrerherren, später der Vorgesetzten und Arbeitgeber. Hinter der Macht der Behörden, die uns etwas auferlegen oder verbieten, die uns zu sich zitieren und meistens etwas von uns wollen, was wir tun müssen — hinter dieser Macht steht die Macht des Staates. Dessen Macht wiederum ist das Produkt der Parteimacht, genauer der Machtkämpfe der Parteien.

Doch wir bleiben nicht unter der Macht stehen. Wir wachsen in sie hinein, werden Besitzer und Träger der Macht. Wir wechseln die Rollen: Vom Kind zu Eltern, vom Untergebenen zum Vorgesetzten, vom Schü-

ler zum Lehrer. Wir wechseln unseren Standort zur Macht. Wir bleiben nicht darunter, wir verfügen auch über sie.

Schon dann, wenn wir nichts als Arbeitskraft sind, rare, kostbare Arbeitskraft, dann schon sind wir Träger von Macht. Wir alle kennen das Machtspiel der Sozialpartner. Es findet seinen Ausdruck in Personalknappheit und Personalüberhang. Im ersten Fall ist die Arbeitnehmerschaft zwangsläufig mächtiger, und der zweite bringt ebenso zwangsläufig einen Machtzuwachs für die Unternehmer mit sich.

Dieses Beispiel berührt uns unmittelbar, unsere persönlichen Interessen, berührt unseren eigenen Existenzkampf. An diesem Beispiel seien daher Voraussetzung und Bedingung für die Macht gezeigt, unter denen allein sie fördernd für das Gemeinwohl zu wirken vermag.

Bei Vollbeschäftigung sind Arbeitnehmer knapp. Wie gesagt, haben sie deshalb Macht. Diese setzt sie in die Lage, ihre sozialen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse zu verbessern. Die Macht setzt sie in den Stand, ihr Schicksal nach ihrem Willen, nach ihren Interessen zu gestalten. Macht ist die Möglichkeit, zu bestimmen und zu gestalten. Macht ist Werkzeug und Waffe für Veränderung, für Formung und Gestaltung — beispielsweise des Tarifes, der Lebensverhältnisse an Bord, des Führungsprinzips oder der Machtstruktur im Bordbetrieb. Oder sogar des Reedereibetriebs. Ungehemmt, zügellos und rechtlos aber würde Macht in letzter Konsequenz dazu führen, daß die Arbeitnehmer die Arbeitgeber vollkommen beherrschen. Sie würden bestimmen, was der Kapitän und der Reeder ausschließlich für ihr Wohl zu tun und zu lassen hätten. Damit würden Kapitän und Reeder aber schließlich ihrer Funktion enthoben, sie wären handlungsunfähig, und die neuen Herrscher hätten diese Funktion übernommen, allerdings ohne Wissen, Können und Erfahrung, ohne Qualifikation für ihre neuen Aufgaben. Auf Bordverhältnisse beschränkt hieße dieser Vorgang schlicht und ergreifend: Meuterei.

Daraus folgt: Jeder, der im Machtkampf den Boden von Ordnung und Recht verläßt, setzt sich zweierlei Gefahren aus, die ihn früher oder später vernichten. Wer ohne Recht und unter Verletzung der bestehenden Ordnung seine Macht mißbraucht, verliert entweder seine Anhänger, also die, für die er zu kämpfen vorgibt, oder er liefert sich der Macht aus, die auch dem Recht und der Ordnung innewohnt. Denn nur das von allen getragene und anerkannte Recht, nur die von allen gewollte und anerkannte Ordnung, legitimieren die Macht.

Dieses Beispiel läßt sich auch umkehren. Ebenso eine einseitig recht- und ordnungslose Machtentfaltung eines Unternehmers würde früher oder später zum Scheitern seines Unternehmens führen.

Macht, Gestaltung, Recht und Ordnung sind also aufs engste miteinander verwoben. Sie sind wechselseitig abhängig voneinander. Sie bilden ein System von Beziehungen zueinander.

So kann man also beliebig vor- und rückwärts, kreuz und quer formulieren: Es gibt keine Macht ohne Recht. Es gibt aber auch kein Recht ohne Macht. Auch Gestaltung ist unmöglich ohne Macht. Und auch Macht ohne Gestaltung ist widersinnig. Keine Macht kann konstruktiv, positiv, aufbauend, entwicklungsfördernd wirken, ohne die Bändigung durch Ordnung und Recht. Aber auch keine Ordnung läßt sich aufrechterhalten ohne Macht.

Zum Schluß noch ein Wort zu unserer persönlichen Beziehung zur Macht. Macht über uns erfüllt uns mit Mißtrauen wegen der ständigen Drohung des Machtmißbrauchs.

Andererseits fasziniert sie uns auf geradezu mystische Weise. Wir spüren in ihr eine Elementarkraft, gegen die es zu schützen genauso gilt, wie wir von Verlangen nach ihr erfüllt sind. Uргewalten werden in der Macht wirksam. Das ist es wohl, was uns an ihr erschreckt und fasziniert zugleich.

Deshalb reicht auch die rein verstandesmäßige Erkenntnis vom Wesen der Macht, die Kenntnis von ihren Voraussetzungen und Bedingungen, das Wissen um ihre Wechselbeziehungen zu Gestaltung, Recht und Ordnung nicht aus. Ob wir von der Macht beherrscht sind, ob wir sie ausüben, oder ob wir, was meistens der Fall sein wird, Beherrschte und Herrschende zugleich sind — wir können die Macht nicht trennen von der Güte, der Liebe. Über allen Machtformen, die wir kennen, politische und gesellschaftliche Macht, Macht des Geldes oder des Wissens, um nur einige anzudeuten — über allem steht die Macht der Persönlichkeit. Ihr Prüfstein ist immer ihr Gehalt an Güte und Liebe, die sie ausstrahlt. — Wäre denn Allmacht von der Liebe zu trennen? —hs—

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

Fahrensleute schreiben für Fahrensleute

Flucht in die Freiheit

Am 20. 10. 1963 verließen wir den letzten westindischen Hafen — Puerto Cortes — in Honduras, um droben im fernen Kanada eine Ladung Holz für Lübeck zu übernehmen. Wir waren noch vollauf damit beschäftigt, das Schiff und unsere Herzen von dem Unrat der verlassenen Häfen zu säubern, einige Erlebnisse und Episoden durchzuhecheln und uns innerlich auf den nächsten Hafen vorzubereiten, als ich am 22. Oktober nachmittags um 14.20 Uhr den Maschinentelegraf rasseln hörte. Unmittelbar darauf erstarb auch das altvertraute rhythmische Klopfen der Maschine. Wir befanden uns auf hoher See, etwa 60 sm nördlich von Cuba. Hals über Kopf stürzte ich an Deck. Fieberhaft suchte ich das leicht bewegte Meer ab, konnte aber nichts ausmachen, bis mich der Kajütsjunge grinsend auf einen Gegenstand aufmerksam machte, der in knapp 300 m Entfernung heftig von der Dünung hin und her geworfen wurde. Nach längerem Anstarren erkannte ich ein Nußschälchen von Motorboot, in dem 7 Personen eng zusammengepfercht saßen und sich durch lautes Geschrei und Schwenken verschiedener, stark lädiertes Textilerzeugnisse bemerkbar machten. Unterdessen hat irgendwer durchs Glas schauend festgestellt, daß sich unter diesen Unglücksraben auch eine Frau befand. Sofort wurden unter den Kameraden, die zusammen mit mir an Deck standen, die wildesten Vermutungen ausgetauscht.

Indem ich mich krampfhaft, aber erfolglos darauf konzentrierte, eine eigene Meinung auf die Beine zu stellen, war die Verbindung mittels einer Wurffleine zwischen uns und den Insassen des Motorflitzers schon hergestellt.

Ich glaube, unser Bootsmann war es, der als erster von kubanischen Flüchtlingen sprach. Er sollte recht behalten. Sofort ging jeder zu jedem und erzählte die Neuigkeit in einem Ton, als ob er selber auf diesen Trichter gekommen wäre.

Eine Lotsentreppe wurde zu Wasser gelassen und die Bootsbesatzung zu uns an Deck geholt. Der Älteste von ihnen mußte sofort zum Kapitän auf die Brücke, um einige wichtige Fragen zu beantworten. In der Zwischenzeit wurde das kleine Boot unter Anleitung des I. Offiziers an Deck geholt und die Unglücklichen in der zufällig leerstehenden Kochskammer untergebracht. Nach dem reichhaltigen Abendessen (Bauernfrühstück) ging alles, was frei hatte, an Deck zum Klönschnack. Ein paar hoffnungsvolle Sailors, die sehr stolz darauf waren, Worte wie „Dankeschön, Morgen, ja und guten Tag“ fließend ins Spanische übersetzen zu können, unterhielten sich mit Händen und Füßen angeregt mit den geflüchteten Amigos der roten Zuckerinsel. Dadurch erfuhren wir folgendes:

Die Flucht ist, wie es von uns nicht anders erwartet wurde, von langer Hand vorbereitet worden. Das Boot, das einen japanischen Namen am Heck führte, hatten sie gemeinsam vor 3 Tagen in einem Hafen in der Nähe von Havanna im Schutze der Dunkelheit bei Nacht und Nebel gestohlen. Proviant, Trinkwasser und Benzin wurden heimlich verstaut, und abging. Das heißt, zuerst mußten sie die Radar-

sperrung der im Hafen und auf See liegenden kubanischen Kriegsschiffe durchbrechen. Als sie das glücklich geschafft hatten, warfen sie den Motor an und flitzten, mit Sonne im Herzen und kubanischen Volksliedern auf den Lippen, in Richtung Florida hurtig übers blaue Meer. Nach 30 Stunden etwa hatte der immer durstige Motor den letzten kostbaren Tropfen Sprit verschluckt. Jetzt hieß es, das heiß ersehnte Ziel mit der Kraft ihrer Muskeln zu erreichen. Leider war das ein hoffnungsloses Unterfangen. Als ihre Gesichter am 3. Tag vor Verzweiflung immer länger und länger wurden, sich die Furcht vor dem Entdecktwerden seitens kubanischer Kriegsschiffe in ihre dumpf pochende Herzen fraß, tauchte über der Kimm der rettende Engel in Gestalt unseres Schiffes auf. Mit „rasender“ Geschwindigkeit (12,5 kn) Schaumfontänen vor sich hertreibend, Gischt umweht kam es sehr schnell näher. Nachdem

sich die Hilfsbedürftigen hinreichend vergewissert hatten, kein kubanisches, russisches oder sonstiges Ostblockschiff vor sich zu haben, brachen sie in tierische Schreie aus und schwenkten die schon erwähnten malerischen Wäscheutensilien.

Während sie uns diese Geschichte erzählten, versicherten sie uns immer wieder, wie dankbar sie uns für die Rettung aus höchster Not wären. Sicherlich wären sie ein paar Tage später entweder elendig verdurstet oder von Kubanern aufgefischt und in der Heimat erschossen worden. Jedenfalls, Florida hätten sie mit eigener Kraft niemals erreicht.

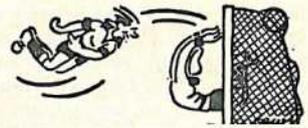
Noch am selben Abend ließ unser Kapitän ein Telegramm an die Coast Guard in Florida schicken, die sich bereit erklärte, die Flüchtlinge am nächsten Tag zu übernehmen. Durch mildtätige Hände bei uns an Bord fast neu eingekleidet, standen sie tags darauf an Deck des amerikanischen Schnellbootes und winkten solange zu uns herüber, bis wir sie kaum noch ausmachen konnten.

Hoffentlich hat sich die lebensgefährliche Flucht für diese armen Teufel gelohnt.

Diethelm Kurscheid
I. Steward



Sport an Bord



MS „Hasselburg“ schlägt wieder zu!

Auf dem MS „Hasselburg“ hat es einigen Wechsel gegeben, und somit mußte auch die Fußballmannschaft neu aufgestellt werden. Inzwischen ist es uns dann gelungen, eine recht gute Mannschaft zusammen zu bekommen.

Unser erstes Spiel wurde gegen die Schiffsmannschaft des holländischen MS „Delf“ ausgetragen.

Unsere Mannschaft begann sehr ruhig und spielte gleich recht gut zusammen. Schon kurz nach dem Anpfiff hatten wir einige recht gute Tormöglichkeiten, die aber nichts brachten. Erst nachdem wir etwa 20 Minuten gespielt hatten, gelang uns der erste Treffer, und damit begann dann auch der Torreigen. Es dauerte nicht lange, und es stand 2:0 für uns. Bis zur Pause konnten wir dann noch auf 3:0 erhöhen.

Nach der Halbzeit versuchte die Mannschaft der „Delf“ unbedingt einen Treffer zu erreichen, aber alle die Angriffe wurden von unserer guten Hintermannschaft abgeschlagen. Unser Sturm kam dann auch wieder auf Touren und konnte in recht kurzer Zeit drei weitere Treffer erzielen. Da wir uns mit dem Ergebnis von 6:0 zufrieden gaben, wurde der Rest für uns reines Trainingsspiel, und es fielen keine weiteren Tore.

Zwei Tage später startete dann das nächste Treffen. Die Besatzung des italienischen MS „Liane“ kam zu uns an Bord und wollte gegen uns antreten.

Die Italiener hatten Platzwahl und wir Anstoß. Das Spiel begann sehr schnell, und die Lianemannschaft versuchte so schnell wie möglich, Tore zu schießen. Es machte sich auch sofort eine Überlegenheit der Italiener bemerkbar, und unsere Hintermannschaft hatte allerhand zu tun. Aber unsere Abwehr stand, und was sie nicht besorgen konnte, schaffte unser Schluß-

mann. Aber trotzdem gingen sie in Führung, und zwar durch ein Eigentor von uns. Es war ein recht großer Schock für uns. Anschließend wurde daher auch in unseren Reihen sehr nervös gespielt. Die Italiener wurden immer überlegener. Wir mußten hinten abriegeln, hatten auch Erfolg damit, so daß keine weiteren Treffer fielen. Inzwischen hatten wir uns ein wenig erholt und konnten selber wieder zum Angriff übergehen und hatten das Glück, bis zur Pause noch 1:1 ausgleichen zu können.

Nach der Pause wurde mit derselben Mannschaft weitergespielt, und große Umstellungen gab es auch nicht. Und dann lief das Spiel. Schon nach kurzer Zeit stand es 3:1 für uns, und es schien so, als wenn wir leicht gewinnen könnten. Aber dann kam wieder ein Schock — denn es fiel das „zweite“ Selbsttor bei uns. Damit hatte nun keiner gerechnet, und unser Vorsprung war wieder recht klein geworden. Aber wir waren ja immer noch am Zug — schließlich hatten wir bisher alle Tore selber geschossen, nur scheinbar konnten die Schützen nicht immer das richtige Tor finden. Aber unser Sturm wollte auch noch einiges zeigen, und so schossen dann unsere vorderen Leute noch drei Tore ins richtige Netz, so daß es am Ende des Spiels 6:2 für uns stand. Mit dem Ergebnis konnten wir durchaus zufrieden sein.

Ein wenig zurück liegen zwei weitere Spiele, die im Dezember von der „Hasselburg“ ausgetragen wurden.

In Jacksonville, Fla., wurde ein Spiel gegen die Universität ausgetragen, welches mit 3:0 von uns gewonnen wurde.

Das andere Spiel fand in Tampa, Fla., gegen den „St. Petersburg Soccer Club“ statt, und wir gewannen es mit 5:1.

Norbert Strehlau

Drahtseile, Persenninge
Tauwerk, Anker, Ketten
Polytex-Feuerlöschpumpen

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

Notsignale, Leinenschießgeräte
Schlauchboote
Rettungsinseln

VOLKSAKTIE: Was soll man eigentlich mit den sogenannten Volksaktien machen? Erst macht uns die Regierung Appetit auf Aktien und dann läßt sie uns im Stich: Die Kurse fallen! Soll man nun verkaufen oder besser nicht?

Tja — so ist das nun einmal in der freien Wirtschaft. Wer Gewinne erzielen will, muß auch ein Risiko in Kauf nehmen. Dafür ist der Aktienmarkt ein typisches Beispiel. Sie glauben, der Gefahr einer laufenden Geldentwertung dadurch entgegen zu können, daß Sie Ihr Geld in guten Unternehmungen arbeiten ließen, wo es mehr einbringt als die üblichen Zinsen bei einem Sparkonto. Gut gedacht — aber Sie hatten das Risiko vergessen. Die Aktie ist nämlich ein „Risikopapier“: Großen Gewinnchancen stehen auch entsprechende Verlustrisiken gegenüber.

Im Augenblick sitzen Sie am kürzeren Ende. Was Sie jetzt brauchen, sind die Tugenden des Unternehmers: Mut, Durchhaltevermögen und einen kühlen Kopf. Nichts weist darauf hin, daß auf die Dauer die wirtschaftliche Entwicklung in Europa sich grundlegend verschlechtert. Im Gegenteil. Der großräumige Wirtschaftsraum, der im Entstehen ist, verheißt auch große Chancen. Das gilt allerdings sehr langfristig — und so lange können Sie vielleicht nicht warten.

Dennoch sollten Sie nicht unruhig werden. Es ist zwar kaum damit zu rechnen, daß die Kurse noch einmal in solche Höhen klettern wie vor drei Jahren. Aber alles sieht danach aus, als wenn die Aktienkurse sich langsam erholen — wobei die Betonung auf dem Wort „langsam“ liegt. Eine Garantie dafür kann Ihnen aber keiner geben, das Risiko tragen Sie selbst, dafür sind Sie „Mitunternehmer“. Genau so gut — so meinen die Pessimisten — könnten bevorstehende neue Lohnrunden auch bremsend auf die Kurse wirken. Ein Barometer, das gültige Vorhersagen der Kursentwicklung gibt, hat noch keiner erfunden. .. Übrigens: Die Regierung ist an der Kursentwicklung bestimmt unschuldig. Im Gegenteil: In Bonn würde man schon aus wahlpolitischen Erwägungen gerne einen positiven Ausgang des Volksaktien-Experiments sehen. Also: In Ruhe abwarten — und beim Teetrinken den Börsenteil in der Zeitung lesen. ..

RATENKAUF: Ich möchte mir eine Fernsehtruhe kaufen, die rund 1400 Mark kosten soll. Ich will aber nicht warten, bis ich das Geld gespart habe, sondern möchte in Raten bezahlen. Nun machen die Banken ja große Reklame mit dem „Persönlichen Kleinkredit“. Ist der günstiger als Ratenkauf?

Die Banken rechnen im allgemeinen für einen 12-Monats-Kleinkredit pro Monat 0,4 Prozent Zinsen vom Kreditbetrag und eine einmalige Bearbeitungsgebühr von 2 Prozent. Die Händler nehmen unterschiedlich hohe Zinsen für Ratenzahlungsbeträge. Das müssen Sie mal selbst vergleichen.

Beim Vergleichen müssen Sie aber darauf achten: Nicht alle Banken setzen bei der jeweiligen

Zinszahlung bereits gezahlte Tilgungsbeträge vom Gesamtbetrag ab. Obwohl Sie also immer brav abzahlen, rechnet dann die Bank so, als hätte sie Ihnen den vollen Betrag über die ganze Laufzeit zur Verfügung gestellt. Wenn eine Bank so rechnet, ergibt ein Monatszins von $0,4 \times 12 = 4,8$ Prozent, sondern mehr, nämlich über 8,5 Prozent.

Trotzdem ist der „Persönliche Kleinkredit“ eines ordentlichen Kreditinstituts meist im Endeffekt billiger als Ratenverträge mit dem Händler. Es kommt nämlich noch etwas wesentliches hinzu: Sie treten beim Kauf als Barkäufer auf — daraufhin können Sie mit einem Skontoabschlag rechnen. Der kann zehn und mehr Prozent der Kaufsumme ausmachen. Das bringt was ...



Da faßte der Kapitän persönlich zu

als es galt, den 50 000. VW seit 1956 auf seinen norwegischen 16 000-BRT-Autotransporter „Jarosa“ für Nordamerika zu übernehmen. Auf dieser 66. Reise waren es wieder 1748 VW, die am Hamburger Burchardkai in 12 Stunden geladen wurden. 1,5 Millionen VW laufen bereits in Nordamerika.

Die Lumpen vom Finanzamt

Wir würden die Geschichte für gut erfunden halten, wenn uns der Bundesfinanzminister Dahlgrün den Briefwechsel nicht als Schmunzellektüre zugänglich gemacht hätte. Eine alte Frau aus Bad Aibling, die etwas von der Vielfalt des Menschenbildes in Bayern deutlich machte, schrieb einen Brief an den Weltenlenker: „Lieber Herrgott im Himmel, ich bin so alt, habe viel Hunger und kein Geld. Bitte schicke mit 100 Mark.“ Den Umschlag, feinsinnigerweise frankiert mit Auslandsporto, warf sie in den Briefkasten, und Richard Stücklens Bundespost, immer forsch im Ermitteln von Adressaten, gab ihn unter die Finanzpost. Der Finanzvorsteher von Bad Aibling bekam ihn persönlich, und er kam zu dem Resultat, für die alte Frau etwas tun zu müssen. Ein Sammler durch ihn ergab 70 DM, die er der Frau überwies. Zwei Tage danach hatte der Finanzvorsteher einen Brief in der Hand: „Lieber Herrgott, ich danke Dir recht herzlich für die übersandten 70 DM. Wenn Du mir aber wieder Geld schicken solltest, dann bitte nicht über das Finanzamt, denn die Lumpen haben mir von den 100 DM gleich 30 DM abgezogen.“

ZU UNSEREM TITELFOTO

Japan ist das Land der Zeremonien, die Tradition in hoher Blüte stehender Kultur wird hochgehalten. Was in anderen Kulturen alltägliche Handlungen sind, wie Spielen (unser Titelfoto) oder Schmücken des Heims mit Blumen, das wird in Japan in feierliche Riten gekleidet, wird mit symbolischem Sinngehalt erfüllt und zelebriert.

Ein Beispiel ist das Teezeremoniell.

Im Jahre 1205 wird das Zelebrieren von grünem Tee am Hofe eines kaiserlichen Feldherrn zum ersten Mal in Japan erwähnt. Im 16. Jahrhundert erlebt die Teezeremonie ihre höchste Blüte und erhält die Form, die sie mit geringfügigen Abweichungen auch heute noch hat. Jeder Griff, jede einzelne Bewegung und auch die Geräte zum Teekult werden von Generation zu Generation vererbt. Unerlässlich aber sind dabei Wa — die Harmonie, Kei — die Ehrfurcht, Sei — die Reinheit und Jaku — die Einsamkeit und Klarheit des Denkens. Die Teezeremonie heißt: „tscha-no-yu“.

Beim „tscha-no-yu“ wird der Tee in einem besonderen Raum kredenzt, unter dessen niedriger Tür man sich beim Eintreten bücken muß. Dann lauscht man in der Atmosphäre der Harmonie dem singenden Teewasser. Der Tee wird nach den herkömmlichen Riten zubereitet und gereicht. Mit großer Sorgfalt werden dabei die kostbaren, schönen Schalen, die Teebehälter, die erlesenen Löffel geordnet.

Man verwendet beim stimmungsvollen Teekult einen grünen Tee in Pulverform. Man gibt ihn in die Trinkschale, gießt das kochende Wasser darauf und schlägt ihn mit einem kleinen Bambusbesen schaumig. Mit blumenreichen Komplementen an die Dame des Hauses wird die Zeremonie, die etwa vier Stunden gedauert hat, beendet.

Auch der letzte Krieg und der Zusammenbruch haben nichts an dieser Zeremonie geändert. Jede Japanerin, selbst die kleinste Arbeiterin, erlernt „tscha-no-yu“. Auch die modernsten Japaner halten mit ihren Angehörigen und Gästen diese Zeremonie ab, deren tiefem Sinn sich niemand entziehen kann. M. A.

Auflösung von Seite 14

„König Artus von der Tafelrunde“:

Waagerecht: 1. Bugsprit, 8. Hera, 9. Star, 11. Norma, 12. Fiat, 14. Raum, 16. PEN, 18. Registratur, 23. Rad, 24. Mus, 26. Regulus, 30. As, 32. Eimer, 33. AP, 34. Moa, 36. Ode, 37. Alkoholiker, 40. i. A., 42. Keile, 43. re, 44. Albe, 45. Adler, 46. Porzellan.

Senkrecht: 1. Beil, 2. Ur, 3. Gant, 4. Perpetuum mobile, 5. Isar, 6. et, 7. Tabu, 8. Hafer, 10. Rumor, 13. Ungar, 15. Artus, 16. PS, 17. Nr., 19. er, 20. Idee, 21. Amur, 22. US, 25. Samaria, 27. Gl, 28. le, 29. Sperber, 31. Sol, 33. Ade, 35. Akt, 36. Oka, 38. Ocker, 39. Ideal, 41. Aln, 43. Ren.

„Wie steht's mit Ihrem Wissen“:

1b, 2a, 3a, 4a, 5a, 6b, 7b, 8a, 9b, 10a, 11a, 12b.

Zeichnungen und Fotos: W. Schmidt, S. 1; Lauterwasser, S. 2; Globusmater, S. 3; Contipress, S. 4; M. Schander, S. 5; Archiv Seehafenverlag, S. 6; Industrie-Photo, Schild, S. 7; Schmidske, S. 10; v. Medvey, S. 11; Pallas-Film, Deike Mater, S. 12; Handke, S. 13; Deike Matern, S. 14; Smith, G. Canzler, S. 15; Contipress, S. 20.

† Kropp

Beerdigungs-Büro • St. Anshar •
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



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!



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
 Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
 Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
 KAJOTAUSRÜSTUNGEN
 EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME
 LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN
HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08
 WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23
 TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG



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 Gläsing, Schuhw., Helgoländer Str. 7, NR., 2000 HAMBURG 11, Walter Gg. Schleicher, Schuhw., Ditmar-Koel-Str. 12, NR., 2000 HAMBURG, Arthur Busch, Schuhw., Johannissbollwerk 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



GEGR.
 1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 343528
 BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
 UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Neinisch
von der Aa

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

**Alles
 für den Seemann**

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



BILL BUNTON—
Underwater Research
Specialist...expert
SCUBA diver
...Camel smoker!

CAMEL

EVERY INCH A REAL SMOKE!

The exclusive Camel blend of costly tobaccos has never been equaled for full, rich taste... easygoing mildness... real smoking enjoyment. Get the clean-cut taste of rich tobaccos. Get with Camel. Every inch a real smoke... comfortably smooth, too!

**The best tobacco makes
the best smoke!**



© 1963 R. J. REYNOLDS TOBACCO COMPANY, WINSTON-SALEM, N. C.