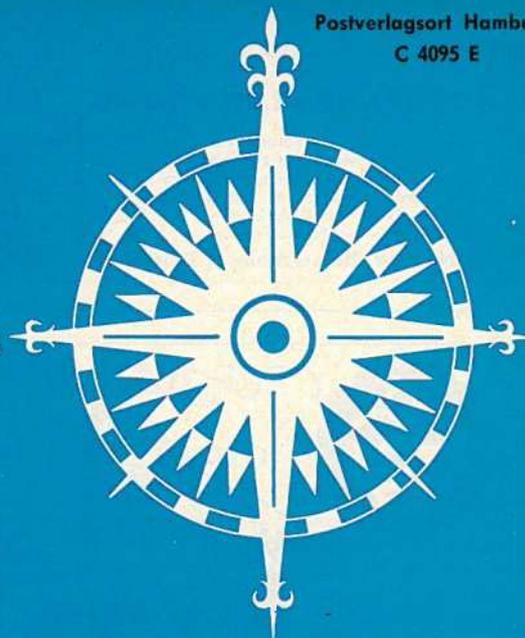


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Wenn in Washington Seeleute säßen
- Der Ostblock wankt
- Die Kosten im Schiffsbetrieb
- Neustiftung der Seewart-Medaille
- Wiederssehen mit Shanghai
- Die ersten Bäderdampfer fahren nach Helgoland
- Die Preisträger von „Knips und gewinne“
- Pfingstreise mit Maria
- Schmunzelauge
- Adam und Eva und die Arbeit
- Ein Seemannsbrief spricht von Sonn- und Feiertagen auf See



1. Preis unseres Fotowettbewerbs „Knips und gewinne“ für Wolfgang Harms

AUTOFAHRER ACHTUNG!

Die neuartige, automatisch rechnende AUTODISTANZKARTE zeigt Ihnen jede Entfernung, von einem Ort zum andern, in genauen Straßenkilometern. Zehntausende Ortsentfernungen! Präzise, dauerhafte Ausführung, handliches Taschenformat! Für die Schweiz, Deutschland und Österreich. Ein herrliches Geschenk für jeden Autofahrer. Preis nur D-Mark 15,—, portofrei, zollfrei, gegen Vorauszahlung oder D-Mark 19,— per Postnachnahme.

KLEIN, Steyr, Hafnerstraße 4, Österreich.

Drahtseile

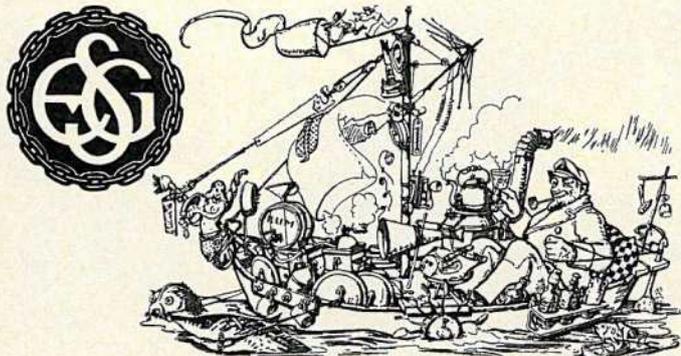
Tauwerk

Segeltuche

Geflochtene Festmacherleinen — Square Lines

Rudolf Seldis

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

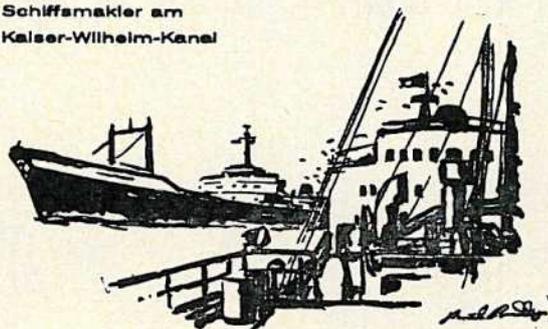


EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

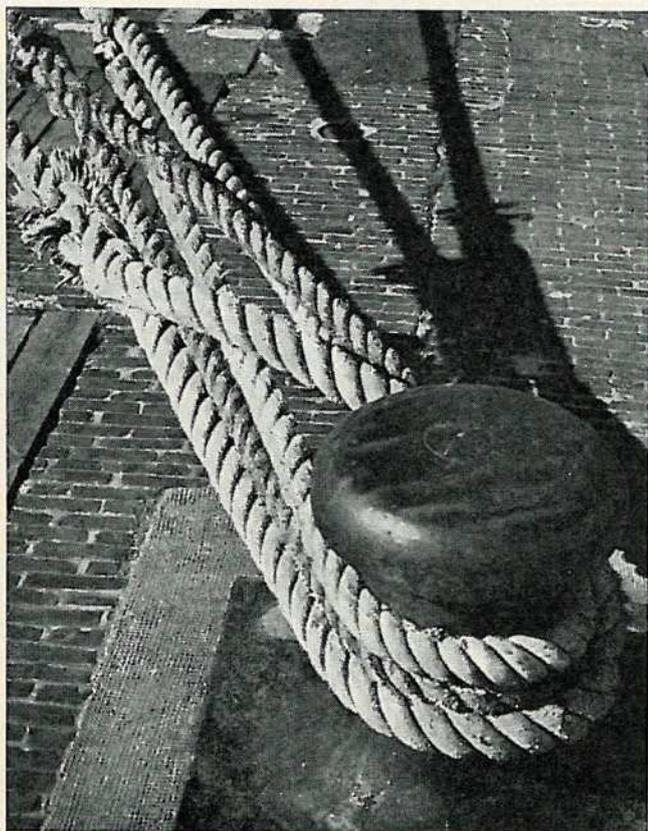
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



Wenn Ihr Schiff in Hamburg, Bremen oder Bremerhaven festmacht

und Sie Rat oder Hilfe in Geldangelegenheiten benötigen,
wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an eine der

SPARKASSEN ODER LANDESBANKEN

Sie dienen Ihnen mit dem Überweisungs- und Scheckverkehr,
ermöglichen die vorteilhafte Anlage von Spargeldern,
besorgen den Umtausch von fremden Geldsorten
und helfen Ihnen mit Krediten und Darlehen.

Besonders zu empfehlen ist das Prämienbegünstigte Sparen
und das Bausparen. Es gibt Ihnen außer einem hohen Ertrag
an Zinsen und Prämien

SICHERHEIT UND RÜCKHALT

**Die Sparkassen, öffentlichen Bausparkassen und die Landesbanken
in den Ländern Hamburg und Bremen**



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang

Mai 1964

Nr. 5

Seit 1916 macht die USA-Schiffahrtsbehörde alle Anstrengungen, die internationalen Schiffahrtskonferenzen zu kontrollieren. Kontrolle heißt Einfluß, heißt Macht. Die Amerikaner halten das für notwendig. Sie wollen verhindern, daß die leistungsfähigen Konferenzreedereien, zu denen z. B. auch eine Reihe deutscher Reedereien gehört, die schwächeren Outsider aus dem Verkehr drängen. Nach zähem, oft erbittertem Ringen mit den Konferenzen hat die US-Schiffahrtsbehörde eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen durchgesetzt, die die Entscheidungsfreiheit der Konferenzreeder empfindlich einengen. 1:0 für den Staat.

Im Ostblock wäre ein derartiges Tauziehen gar nicht möglich. Dort besteht kein Zweifel darüber, daß der Staat alle Wirtschaftsmacht in seiner Faust hält. Was sich bei uns in Sachen Frachtmarkt zwischen US-Behörden und internationaler Seefahrt abspielt, ist typisch für die Freiheit, typisch für das freie Spiel der Kräfte, das es sich nicht leicht macht, einander zuwiderlaufende Interessen auszubalancieren.

Worum geht es?

Die Amerikaner möchten ihre Anti-Kartellgesetzgebung auf die Schiffahrt anwenden, also ein nationales Gesetz auf einen Wirtschaftszweig mit internationalen Interessen. Das ist ihnen auch zum Teil gelungen.

Worum geht es bei dem internationalen Konferenzsystem der großen Linienreedereien?

Diese Konferenzen sind ein Zusammenschluß von Linien, die sich verpflichten, allen Abladern für gleiche Partien gleiche Raten zu berechnen. Der Exporteur braucht stabile Frachtraten. Er braucht die Gewißheit, daß sein Konkurrent die gleichen Raten zahlt. Man hört oft, daß solche Preisbindungen monopolistisch sind, aber sie sind nur vernünftig. Die Bundesregierung nimmt in ihrer Anti-Kartellgesetzgebung keinen Anstoß daran. Denn wenn für jedes Schiff verschiedene Frachten berechnet würden, könnte kein Exporteur ein regelmäßiges Geschäft aufziehen. Die amerikanischen Behörden haben schon 1916 gesagt, daß Schiffahrtskonferenzen dem reibungslosen Ablauf des Außenhandels nur dienlich sein können. Gesagt!

● Ihre Gesetze bestimmen aber, daß Schiffahrtskonferenzen keine Frachtraten berechnen dürfen, durch die amerikanische Exporteure gegenüber ihren Kollegen benachteiligt werden könnten.

Im Verkehr mit den USA dürfen die Schiffahrtskonferenzen auch nicht versuchen, Exporteure dadurch an sich zu binden, daß sie ihnen Zeitrabatte gewähren.

Die Schiffahrt hatte diese Beeinflussung hinzunehmen. Die Outsider haben versucht, Ladung zu erhalten, indem sie die Raten der Konferenzen unterboten. Die Konferenzreedereien haben sich ebenfalls um Ladung bemüht. Sie boten den Exporteuren, die versprochen, nur mit Konferenzschiffen zu verladen, eine günstigere Frachtrate als denen, die abwechselnd Outsider- und Konferenzschiffe benutzen (sog. Doppelratensystem).

Die internationalen Schiffahrtskonferenzen sehen ihren Vorteil darin, den Kunden einen schnellen, regelmäßigen und für sie vorteilhaften Dienst anzubieten. Die Konferenzreedereien sind sich der Tatsache bewußt, daß der

Am Peilkompas

Wenn in Washington Seeleute säßen

ständig wachsende Welthandel ein leistungsfähiges Seefahrtssystem voraussetzt. Das heißt nicht zuletzt: Tüchtige Seeleute.

1958 wurden die Angriffe der Outsider gegen das Konferenzsystem härter. Dorn im Auge der Amerikaner war das Doppelratensystem. Nach dramatischem Ringen mit den Untersuchungsausschüssen fiel 1961 die Entscheidung. John F. Kennedy unterzeichnete ein Gesetz, das es den Schiffahrtskonferenzen weiterhin erlaubt, das Doppelratensystem anzubringen. Doch der Pferdefuß: Unter heftigstem Protest aller internationalen Konferenzreedereien wird in diesem Gesetz genau festgelegt, daß die Konferenzen ihre Frachttarife veröffentlichen müssen, daß sie ihre Raten innerhalb einer bestimmten Frist nicht erhöhen dürfen und daß ihre Abmachungen mit den Exporteuren genehmigungspflichtig sind. Außerdem muß jede Konferenz ihr Doppelratensystem den US-Behörden schriftlich erklären. Eine Kopie von jedem Abkommen zwischen Konferenzreeder und Ablader muß der US-Behörde außerdem vorgelegt werden. Ein Verstoß gegen diese Anordnung wird mit einer Strafe von 1000 Dollar pro Tag belegt.

Diese Kandarre für ausländische und amerikanische Schiffahrtsgesellschaften entfachte den Zorn der traditionellen Schiffahrtsländer. Sie stellten bereits Vergleiche mit der östlichen Wirtschaftslehre an, die natürlich die Fracht-schiffahrtskonferenzen als monopolkapitalistische Einrichtung bekämpft. Die Verkehrsminister der traditionellen europäischen Schiffahrtsnationen einschließlich Japan haben sich eindeutig hinter die Interessen ihrer Reeder gestellt. 1962 erklärten sie in London:

„Auf Grund ihrer Gesetzesbestimmungen übt die Regierung der USA eine einseitige Kontrolle über die Schiffahrt aus. Die Konferenz stimmt überein, daß ein einseitiges Handeln einer Regierung in einer Frage, die im wesentlichen internationalen Charakter hat, nicht zu praktischen und annehmbaren Ergebnissen führen kann. Die Konferenzteilnehmer können nicht hinnehmen, daß irgendein Land einseitig die internationale Schiffahrt kontrolliert.“

Der rote Faden, der sich durch die amerikanische Schiffahrtspolitik zieht, liegt klar zu Tage: Die Anwendung internationaler Anti-Kartellbestimmungen auf internationale Schiffahrtsvereinbarungen. Neuerdings legt sich dieser rote Faden auch noch als Schlinge um die Frachtraten selbst. Die US-Behörden nehmen einfach an, daß die Konferenzen überhöhte Frachtraten berechnen. Deshalb fordern sie alle mit den USA tätigen Reedereien auf, sämtliche Kalkulationsunterlagen vorzulegen. Da war einigen Abgeordneten aufgefallen, daß Frachtraten für den Transport nach Europa manchmal höher liegen als die Raten für die umgekehrte Richtung.

● Diese Ratenunterschiede (Disparitäten) bezeichnen sie als gegen die Interessen der US-Export-Wirtschaft gerichtet.

Dabei übersahen sie vollkommen, daß die Schiffe nicht in beiden Richtungen gleich ausgelastet sind. Ein Reeder muß jedoch die gesamte Rundreise kalkulieren. Er kann gar nicht anders, als die Raten nach den Kosten zu berechnen.

Nach diesem sehr gerafften Frontbericht von der beinahe 50jährigen Seeschlacht der Raten kann festgestellt werden, daß die allerletzten Meldungen etwas versöhnlicher klingen. Es scheint nicht zur letzten Kraftprobe zu kommen. Die europäische Regierung stand geschlossen hinter ihren Konferenzreedern. Schließlich sind amerikanische Linien selbst Konferenzmitglieder.

Die westliche Völkerfamilie muß ihre Seeschiffahrt nach den Spielregeln von 1964 betreiben, nicht nach denen von 1916. Seit 1916 hat sich einiges in der Welt verändert. Davon erhalten deutsche wie auch alle europäischen und amerikanischen Seeleute tagtäglich Anschauungsunterricht. Auch sie leben alle von den Frachten, die nicht zuletzt für ihre Leistungen bezahlt werden. Sie verlassen sich auf ihre Reeder und ihre vernünftige Kalkulation. Seeleute jedenfalls haben nichts gegen die Leistungsfähigkeit ihrer Reeder. Im Gegenteil. Aber Seeleute sitzen leider nicht in Washington. Der Wachoffizier



Neptun vor der Bremer Seefahrtsschule

Der Ostblock wankt

Der Kern der Auseinandersetzung, die den Ostblock ächzen läßt, ist ein klassischer Zusammenprall zweier Großmächte und im Grunde ideologischer Natur. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den zwei Zentralen des kommunistischen Lagers werden immer erbitterter. Qualvoll sind die Differenzen, die sich innerhalb des Weltkommunismus abspielen. Die Chinesen wie die Russen veröffentlichen Haßkataloge am laufenden Band, deren Inhalt aus Vorwürfen, Schmähreden und üblen Beschimpfungen besteht. Wo es um die Ideologie geht, erhält das Zerwürfnis einen untergründig fanatischen Zug.

Ein vollständiger Bruch

bis zu dem Punkt totaler Feindseligkeit, bis zum Bündnis der einen oder anderen Gruppe mit Teilen der nicht-kommunistischen Welt erscheint allerdings unwahrscheinlich. Der Riß im Ostblock ist wohl immer tiefer geworden, doch sind sich alle Streitenden darüber klar, daß sie nichts zu gewinnen und alles zu verlieren haben, wenn sie sich gegenseitig in Stücke reißen. Chruschtschow und Mao beherrschen überdies beide außerordentlich geschickt die delikate Kunst der Abstufung von Feindseligkeiten aller Art.

Hinter der Nebelwand

dogmatischer Phrasendrescherei tauchen die Grundstrukturen des Gegensatzes und der Uneinigkeit auf: die Interessen und der Stolz der Völker, die Überheblichkeit der Rassen, Besitzerglück und Besitzneid, Führungsanspruch und Führungsabwehr, fortgeschrittener Kommunismus und Frühkommunismus. In einem Wort: Es geht nicht um einen Schönheitswettbewerb, es geht um Macht. Die Eisdecke, welche die Welt so lange überzogen hatte, bricht auf. Aber es ist noch zu früh, um vorauszusagen, wohin die Schollen treiben werden.

Was China angeht

so bestand von Anfang an eine latente Rivalität zwischen dem sowjetischen und dem chinesischen roten Regime. Sie trat aber erst nach Stalins Tod an die Oberfläche. Und erst 1957 begann sie Formen anzunehmen, welche die Einheit des Ostblocks ernsthaft zu gefährden

drohten. Heute wissen die Sowjets, daß sich die Atombombe nicht an Klassen- und Rassengegensätze hält. Sie vernichtet unterschiedslos alle Menschen. Die Kreml-Kommunisten sind vorsichtige Revolutionäre geworden, während die Chinesen weder Flamme noch Schwert scheuen. Der Sieg der Revolution und die Abschaffung dessen, was sie unter Kapitalismus verstehen, wären ihnen wohl die Vernichtung der halben Menschheit wert. Laut Mao erwächst die Macht aus dem Lauf des Gewehrs... Für Chruschtschow ist die Lage schwieriger geworden und für den Westen auch nicht einfacher. Zu frohlocken und sich als übermütiger Dritter ins Fäustchen zu lachen, wäre Leichtsinns. Die Westmächte müssen wachsam bleiben. Dem sowjetischen Parteichef ist es 1963 nicht mehr gelungen, die Chinesen noch einmal an den Verhandlungstisch zu lotsen. Je mehr er von Mao in die Enge getrieben wird,

desto heftiger greift er nun seinerseits Deutschland an

Er wirft der Bundesrepublik vor, sie verhindere die internationale Entspannung. Bonn bemüht sich diesen Angriffen gegenüber um eine gelassene Haltung, wohl wissend, daß die sowjetischen Attacken die Stellung der Bundesrepublik bei den europäischen wie bei den fern- und mittelöstlichen Ländern unterminieren wollen. Die jungen Staaten werden vom Kreml systematisch und gründlich gegen das westliche Deutschland aufgepeitscht.

Es hieße der Wirklichkeit ausweichen

wollte man nicht erkennen, daß das in Moskau aus Unterstellungen, Gehässigkeiten und Verleumdungen zusammengebraute Gift nicht doch schon da und dort eingesickert ist, eingesickert in die Seele unserer Nachbarvölker im Osten. Deutschland nach dem Abenteuer des Dritten Reiches „noch einmal davongekommen“, ist nicht zur Mittlerrolle berufen. Es hat sich für den Westen und das, was wir die freie Welt nennen, entschieden.

Die blutige Karikatur deutscher Ostpolitik

haben wir erlebt, als es hieß: Gen Osten woll'n wir reiten. Das bedeutet nicht, daß es heute Staaten, England, Frankreich, jedes westliche keine Ostpolitik mehr gibt. Die Vereinigten Staaten, England, Frankreich, jedes westliche Land hat eine Ostpolitik und muß sie haben.

Deutschlands Möglichkeiten sind jedoch enger begrenzt, weil ein Teil als sowjetischer Zwangsstaat in den geografischen Bereich seiner Ostblockpolitik hineingepreßt wurde. Über diesen Schatten kann man nicht springen. Es darf nicht Sinn der deutschen Ostpolitik sein, die Teilung zu bestätigen!

Bonn vertraut auf die Verbündeten

vor allem auf Amerika und Frankreich, das sich bisher in der deutschen Frage Moskau gegenüber am unnachgiebigsten zeigte. Wo es jedoch um die Hallstein-Doktrin geht, sind auch die mächtigsten Freunde Deutschlands machtlos. Die Hallstein-Doktrin besagt: Ein Staat, der die sog. DDR durch Aufnahme diplomatischer Beziehungen anerkennt, begeht gegenüber der Bundesrepublik einen unfreundlichen Akt und wird im extremen Fall mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen seitens der Bundesrepublik bestraft. Bis heute ging das noch relativ gut. Doch die schon entstandenen Schwierigkeiten werden sich häufen, weil der „Gehorsam“ auf die Dauer nicht allein mit Entwicklungshilfe erkaufte werden kann, sondern auf einer politischen Überzeugung basieren muß.

Zur sowjetischen Offensive gegen Bonn

gehört auch das Liebeswerben um Frankreich. Erhardt vertraut jedoch dem Wort des Generals, nach dem sich Frankreichs Einstellung zur deutschen Frage (einschließlich Berlin) nicht ändern wird. De Gaulle reizt es aber aus zweierlei Gründen, mit Chruschtschow zu reden: Erstens soll Amerika nicht mehr allein Gespräche führen, von denen europäische Schicksale abhängen. Und zweitens möchte er herausfinden, ob sich in der Sowjetunion gewisse Systemabwandlungen abzeichnen, aus denen sich bessere Verständigungen ergeben könnten.

General de Gaulle steht also wieder einmal mehr im Mittelpunkt. Als gerissener Fußballer weiß er die heutige Situation geschickt für sich auszunutzen und schießt ein französisches Tor nach dem anderen, indem er die streitenden Mächte gegeneinander ausspielt: Zuerst kam die Anerkennung Rotchinas. Dann die Planung engerer Handelsbeziehungen zu Rußland, die bereits auf die Außenpolitik übergesprungen sind. Nun bleibt nur noch die Frage, wann der General den sowjetischen Kreml-Chef aufsuchen wird. — Ein weiteres Tor konnte der französische Mittelstürmer de Gaulle in Mexico für sich buchen. Der Triumph, mit dem die Mexikaner Frankreichs Staatsoberhaupt empfangen, könnte eventuell den Wahlsieg für de Gaulle bedeuten.

Wo steht Frankreich heute?

Irgendwo zwischen den Mächten. Die Welt läßt sich aber nicht teilen. Man muß zusammenleben und zusammenhalten. Die Amerikaner verfolgen denn auch mit sichtlichem Unbehagen die außenpolitische Eigenwilligkeit des Franzosen.

Vergessen wir es nicht: Nicht immer oder nur selten ist die Propaganda der Kreml-Herren auch ihre erklärte Politik. Und nicht alles, was sie sagen, ist nur Propaganda. Sie wissen stets zu variieren, sie können von heute auf morgen den Kurs ändern oder den Ton. Aus dem Spielraum, der sich dabei ergibt, sollte dem Westen mehr bleiben als die immer neue Denksportaufgabe, herauszufinden, wo die Wahrheit liegt, wo die Absicht und wo das Ziel. Ruth Mayer

Unser
schönes
Deutschland
im
Frühling
in den Bergen



In der letzten Ausgabe hat „Kehrwieder“ eine kurze Zusammenfassung der allgemeinen Ausführungen von Dipl.-Ing. D. Zoepffel über die betriebswirtschaftlichen Aufgaben der Schiffsleitungen gebracht. Wie bereits angekündigt, hat Dipl.-Ing. Zoepffel einen großen Teil seines Referates auch der Zusammensetzung und der Bedeutung der einzelnen Kostenarten im Schiffsbetrieb gewidmet, worüber wir heute berichten wollen.

15 000 DM Tageskosten

Bei der Inbetriebhaltung eines Schiffes unterscheidet man nach den Ausführungen von Dipl.-Ing. Zoepffel zwischen den schiffsabhängigen, den reiseabhängigen und den fixen Kosten.

Die schiffsabhängigen Kosten setzen sich aus den Heuern und den Aufwendungen für Proviant, Schmieröl, Ausrüstung, Instandhaltung, Versicherung sowie den Mieten und Gebühren für die Funkanlagen zusammen.

Als reiseabhängige Kosten bezeichnet man dagegen alle Kostenarten, die unmittelbar mit der jeweiligen Reise des Schiffes im Zusammenhang stehen, also die Brennstoff-, die Hafensowie die Lade- und Löschkosten.

Die fixen Kosten dagegen bestehen aus den Abschreibungen, den Zinsen und den Verwaltungskosten.

Nach den Feststellungen von Dipl.-Ing. Zoepffel kann man in der Linienfahrt davon ausgehen, daß die schiffsabhängigen Kosten etwa mit 23 %, die reiseabhängigen Kosten etwa mit 45 % und die fixen Kosten mit ca. 32 % an den Gesamtkosten beteiligt sind. Obgleich diese Prozentzahlen naturgemäß nur einen relativen Aussagewert besitzen, wird hierdurch jedoch die Kostensituation in ihrer Gesamtheit sehr gut beleuchtet. Man kann hieraus unmittelbar erkennen, zu welchen Änderungen eine Erhöhung der Kosten um nur wenige Prozentsätze führen muß. Dipl.-Ing. Zoepffel rechnet damit, daß ein Schiff von ca. 10 000 t d w, das in der Linienfahrt eingesetzt ist, einer Reederei tägliche Kosten in Höhe von rund DM 15 000,— verursacht. Auch wenn dieses Schiff nicht in Fahrt befindlich ist, jedoch voll ausgerüstet und voll besetzt im Heimathafen liegt, beträgt der tägliche Kostenaufwand immer noch ca. DM 8900,—.

Sind die Kosten schiffsseitig beeinflussbar?

Zum besseren Verständnis der Zusammenhänge und der Bedeutung der einzelnen Kostenarten und insbesondere zur Beurteilung der Möglichkeit der Beeinflussung der Kosten durch die Schiffsleitungen hat Dipl.-Ing. Zoepffel seinen Ausführungen eine sehr eingehende Analyse der einzelnen Kostenarten angefügt. Obgleich sich die genannten Ziffern auf das Jahr 1961 beziehen, sind sie auch heute noch, da die Kosten eher gestiegen als gesunken sind, von erheblichem Interesse.

Nach den angestellten Berechnungen sind die Personal- und Verpflegungskosten für ein normales Frachtschiff von ca. 8000 t d w auf etwa DM 1800,— pro Tag zu veranschlagen. Hierin eingeschlossen sind ausschließlich die reinen Heuerkosten, während die sonstigen Sozialleistungen nicht berücksichtigt sind. Über diese Kosten hinaus, die — abgesehen von den Verpflegungskosten — kaum vom Kapitän beeinflusst werden können, müssen von der Reederei für dieses Schiff Versicherungskosten in Höhe von DM 430,— pro Tag aufgebracht werden. Hinsichtlich dieser Kostenart wies Dipl.-Ing. Zoepffel mit aller Deutlichkeit darauf hin, daß die für die Versicherung des Schiffes zu zahlenden Prämien auch von dem Verlauf der

Schadensfälle abhängig sind. Insofern sei es nicht immer richtig, jede notwendige oder gar nicht einmal unbedingt notwendige Reparatur als einen Versicherungsschaden zu behandeln. Die Ausrüstung eines Schiffes beginnt mit der Erstausrüstung des Neubaus. Gerade hinsichtlich der Ausrüstungskosten — so führte Dipl.-Ing. Zoepffel aus — könne von den Schiffsleitungen eine Reihe von Maßnahmen unternommen werden, die darauf gerichtet sind, die Kosten trotz der Deckung des notwendigen Bedarfs niedrig zu halten. Dieses betrifft beispielsweise das Tauwerk, das Ladegeschirrzubehör, die Farben sowie andere Verbrauchsgüter und das Inventar in gleichem Maße. Insbesondere sollten sich die Anforderungen an

Erfreuliche Nachrichten . . .

Millionen westdeutscher Arbeitnehmer können damit rechnen, daß sie vom 1. Januar 1965 an erheblich weniger Lohnsteuern zu zahlen haben — zwischen 10 und 15 Prozent. Es ist die erklärte Absicht der Bundesregierung, daß die kleinen und mittleren Einkommen bevorzugt entlastet werden sollen. Eine Steuersenkung für höhere Einkommen ist dagegen nicht vorgesehen.

Ausrüstungsgütern nur auf Materialien beziehen, die mit größter Wahrscheinlichkeit auch wirklich verbraucht werden. Es sei unwirtschaftlich, sich durch ungenutzte Materialmengen gegen alle irgendwie möglichen Fälle absichern zu wollen.

Die Instandhaltungskosten sind mit einem Anteil von nur 1,8 % an den Gesamtkosten erstaunlich niedrig beteiligt. Wie Dipl.-Ing. Zoepffel meinte, darf man sich jedoch von diesem verhältnismäßig niedrigen Prozentsatz nicht täuschen lassen. Addiert man diese Kosten für eine Reederei in ihrer Gesamtheit, so ergibt sich die Feststellung, daß sich auch auf diesem Gebiet bei rationaler Betriebsführung erhebliche Einsparungen erzielen lassen.

Bei den reiseabhängigen Kosten nehmen die Brennstoffkosten einen hohen Prozentsatz ein. Inwieweit hier Ersparnisse erzielt werden können, läßt sich auf Grund des Tagesverbrauchs relativ einfach errechnen. Es handelt sich lediglich darum festzustellen, ob die durch die Verzögerung der Reise infolge einer geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit entstehenden zusätzlichen Tageskosten größer sind als die durch die Fahrtverminderung erzielten Einsparungen an Brennstoff. Nach der Auffassung von Dipl.-Ing. Zoepffel wird es sich in allen Fällen empfehlen, die Anlagen lediglich zu 90 % auszufahren, weil bei dieser Geschwindigkeit die höchste Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Information und Wirtschaftlichkeit

Der überwiegende Teil der reiseabhängigen Kosten entfällt auf die Hafens-, Lösch- und Ladekosten. Wie hoch gerade die Hafenkosten sind, mag daraus hervorgehen, daß im Hamburger Hafen allein die Schleppkosten im eingehenden und ausgehenden Verkehr für ein Schiff von ca. 10 000 t d w DM 1420,— betragen. Die Kaigebühr beläuft sich für ein derartiges Schiff für jeden angefangenen Tag auf DM

1128,—. Die Lade- und Löschkosten machen nach der Erfahrung bei einer Linienreederei prozentual mehr aus als alle übrigen Kosten zusammen mit Ausnahme der fixen Kosten. Nimmt man eine jährliche Gesamtkostenhöhe einer großen Linienreederei von ca. 150 Mio DM an, so würden nach den Feststellungen von Dipl.-Ing. Zoepffel allein die Lade- und Löschkosten zwischen 30 und 40 Mio DM betragen. Auch auf diesem Gebiet bestehen — wie Dipl.-Ing. Zoepffel feststellte — durchaus Möglichkeiten, durch ein entsprechendes Verhalten der Schiffsleitungen die Kostenbelastung zu vermindern. Das sei beispielsweise möglich durch vernünftiges Disponieren, durch gute Zusammenarbeit mit den Agenten und schließlich auch dadurch, daß der Kapitän die Reederei über alle Angelegenheiten, die den Lade- und Löschtätigkeiten betreffen, laufend und zuverlässig informiert, so daß sich die Reederei bei ihren Kalkulationen und Abschlüssen nach diesen Informationen richten kann. Wenn es durch sorgfältiges Disponieren möglich sei, die Lade- und Löschzeiten zu verkürzen, vermindern sich auch die Kosten.

Verwaltungsanteil gering

Die fixen Kosten, die neben den reiseabhängigen Kosten den größten Teil der Kostenbelastung ausmachen, ergeben sich aus der Finanzierung des Schiffes und aus den Kosten für die Verwaltung. Da die für den Schiffneubau aufgenommenen Darlehen nicht nur zurückgezahlt, sondern auch verzinst werden müssen, stellt insbesondere die Zinsbelastung einen erheblichen Kostenbestandteil dar. Die Verwaltung verursacht je nach ihrer Größe unterschiedliche Kosten. Dipl.-Ing. Zoepffel meint jedoch, daß diese Kosten bei rationaler Organisation nicht mehr als 5 bis 6 % der Gesamtkosten des Reedereiunternehmens betragen sollten.



Steuerschraube dreht sich von selbst

Binnen drei Jahren stieg die Abgabenlast auf die Bruttoverdienste der Arbeitnehmer um 9,5 Prozent. Statt 15,80 Mark im Jahre 1960 mußten sie im vergangenen Jahr 17,30 Mark von jedem Hundertmarkschein abgeben. Und doch hat niemand an der Steuerschraube gedreht — sie dreht sich von selbst —, sei es, daß bisher steuerfreie Arbeitnehmer durch Lohnerhöhungen steuerpflichtig werden, sei es, daß andere mit ihren Gehältern bereits in die Progressionszone hineinreichen.



Flottenumschau

Angaben über die Flotten der westlichen Marinen:

Land	Einwohner	Marinepersonal	Kriegsschiffe	Flugzeugträger	Kreuzer
Norwegen	3,8 Millionen	8 000	55	—	—
Dänemark	4,8 Millionen	7 000	95	—	—
Bundesrepublik Deutschland	54 Millionen	29 000	280	—	—
Niederlande	12 Millionen	23 000	140	1	2
Belgien	9,5 Millionen	5 000	95	—	—
Frankreich	47 Millionen	76 000	360	3	4
Großbritannien	54 Millionen	97 000	550	8	6
Portugal	9,5 Millionen	10 000	85	—	—
Italien	50 Millionen	40 000	310	—	—
Griechenland	8,7 Millionen	17 000	125	—	—
Türkei	30 Millionen	32 000	100	—	—
USA	187 Millionen	650 000	1850	55	45
Kanada	19 Millionen	22 500	180	1	—

Bundesmarine

Das Minenschiffgeschwader der Bundesmarine hat jetzt das zweite Fahrzeug in Dienst gestellt. Minenschiff „Bochum“ ist wie sein Vorgänger, die „Bottrop“, ein umgebautes amerikanisches Landungsschiff von 100 m Länge, das etwa 11 Knoten laufen kann. Ein Ladeprahm, dessen Hauptaufgabe die Aufladung von Batterien der U-Boote ist, wurde ebenfalls von der Bundesmarine übernommen. Diese Fahrzeuge sind Hilfsschiffe. Es wird jetzt Wert darauf gelegt, daß Hilfs- und Versorgungsfahrzeuge in Dienst kommen, damit die reinen Kriegsschiffe mehr und mehr unabhängig von ihren Stützpunkten an Land werden, wie es in allen Marinen angestrebt wird.

Flottenbesuche

Die fünf französischen Kriegsschiffe, die Ende April einen Besuch in Hamburg machten, waren ein moderner Verband. Das „Escadre Légère“, unter Führung eines Admirals, fand daher das Interesse der Bevölkerung der Hansestadt und der Marineleute. Der Hubschrauberträger „La Rosolue“, eine Kombination zwischen Flugzeugträger und Schulschiff, hatte 12 Hubschrauber an Bord. Der Zerstörer „Dupetit-Thouars“ ist die erste französische Fregatte mit Tartar-Raketen, vermutlich zur Erprobung dieser Schiff-Luft-Rakete. Bei diesem Schiff und dem Flaggschiff „Chevalier Paul“, sowie der „Casabianca“ und „Duperré“ (alle 2750 ts Wasserverdrängung) wird es wieder einmal offenbar, daß es heute keine klare Grenze zwischen Zerstörern und Fregatten gibt. Die letztgenannten Fahrzeuge hatten sechs 12,7-cm-Geschütze. Von den 2000 Besatzungsmitgliedern sah man viele Matrosen mit ihrem roten Mützenschmuck in den Straßen der Hansestadt.

Ausbildung

Die Internationale Segelregatta der größeren Segelschiffe und der Segeljachten beginnt am 5. Juni vor Lissabon und endet vor den Bermudas. Die „Gorch Fock“ trifft vermutlich auf das Schulschiff „Eagle“ der US-Coastguard, die frühere „Horst Wessel“, und auf die „Sagres“, ein portugiesisches Segelschulschiff, die frühere „Albert Leo Schlageter“. Die „Sagres“ fuhr in der Zwischenzeit unter brasilianischer Flagge unter dem Namen „Gunabara“. Bei dieser Regatta ist somit ein seglerischer Wettstreit von drei Schwestschiffen zu erwarten. Auf seinen Ausgang darf man gespannt sein.

41 kernenergiegetriebene US-U-Boote bis 1965

In Emden wurde das zweite norwegische U-Boot, die „Kinn“ in Dienst gestellt, das dritte Boot, die „Kobben“ vom Stapel gelassen. Diese Fahrzeuge entsprechen der Serie „U-1“ bis „U-12“

der Bundesmarine. Die insgesamt 15 U-Boote, die für Norwegen gebaut werden, sollen bis Ende 1967 abgeliefert werden.



gehört
gesehen
festgehalten

Ein Kurs von Elbe I bis zum Kanal

Unter dieser Überschrift berichtete „KEHRWIEDER“ in ihrer letzten Ausgabe über den Stand der intensiven Bemühungen des Deutschen Nautischen Vereins hinsichtlich der Begradigung und Erweiterung der Nordsee-Zwangswege und ihrer Einmündung in die projektierten, getrennten Doverstraßenwege. Nunmehr können wir aus London berichten: Erstmals wurden Verkehrskontrollen für den Übersee-Schiffsverkehr vorgeschlagen, mit der Empfehlung für strenge Zweibahnverkehrsregeln im englischen Kanal. Diese Empfehlung stammt von der Inter-Governmental Maritime Consultative Commission (IMCO), deren fünf-tägige Konferenz in London unter Beteiligung von 14 Schifffahrtsnationen am 24. 4. 1964 zu Ende ging.

Die vorgeschlagene Regelung, die jetzt den entsprechenden Regierungen zur Weiterbehandlung unterbreitet wird, soll die Unfallquote im Kanal herabsetzen. Nach britischen Erhebungen passieren täglich rund 750 Schiffe die Straße von Dover.

Die IMCO-Verkehrsregeln sehen vor, daß der Schiffsverkehr in Ost-West-Richtung sich zur nördlichen, britischen Seite des Kanals hält, der Verkehr in West-Ost-Richtung dagegen zur südlichen, französischen Hälfte des Kanals. Vertreter von Großbritannien, der Bundesrepublik, den USA, Frankreich, Italien, Liberia, Pakistan, Argentinien, Griechenland, der UdSSR, den Niederlanden, Norwegen, Kanada und Japan nahmen an der Konferenz teil.

Atomschiff „Savannah“

wird als erstes seiner Art in Bremerhaven vom Bundesverkehrsminister Seehofer empfangen werden.

Die amerikanische Polaris-U-Boots-Flotte wächst weiter an. Es sind bis jetzt etwa 30 solcher U-Boote vom Stapel gelaufen. Davon sind zwölf bereits im Dienst, etwa sechs weitere sind fertiggestellt, aber noch nicht endgültig übergeben. Die restlichen sind in der Ausrüstung. Bis Ende 1965 sollen 41 kernenergiegetriebene U-Boote in die US-Marine eingereicht werden.

Das amerikanische U-Boot-Mutterschiff „Proteus“ ist in den amerikanisch-spanischen Marinestützpunkt Rota verlegt worden. Dort ist auch das US-Atom-U-Boot „Lafayette“ eingetroffen. Neben Holy Loch in Schottland haben die USA jetzt einen zweiten Stützpunkt für ihre modernen Unterwasserkreuzer in Europa. Gleichzeitig wurde bekannt, daß die US-Marine ihre ersten fünf kernenergiegetriebenen U-Boote umbauen will, damit diese die weiterreichende Polaris-A3-Rakete mitführen können. Bei der 6. US-Flotte im Mittelmeer ist jetzt der 85 000 ts große Flugzeugträger „Enterprise“, der moderne Angriffsjagdflugzeuge mitführen kann, eingetroffen. Möglicherweise stellt die US-Marine im Mittelmeer einen Verband zusammen, dessen Schiffe nur aus Fahrzeugen mit Kernenergie-Antrieb bestehen.

Seemännische Entwicklungshilfe

bietet 90 irakischen, burmesischen, iranischen, indischen und ceylonesischen Anwärtern auf nautische und technische Patente die DDG Hansa in Form von Ausbildung auf ihren Schiffen. Helfen heißt nicht nur Geld geben, sondern auch zur Selbsthilfe ausbilden, denn die Kadetten von heute sind die Geschäftsfreunde von morgen.

Ist das Seeamt Gericht oder nicht?

Das muß nach Ansicht des Bundesverkehrsministers als Gesetzgeber, der Seemänner und deren Bundesbeauftragten, nach Ansicht auch der Reeder und ihrer Kapitäne und Offiziere dringend geklärt werden. Diese Frage erläuterte neben vielen damit in Verbindung stehenden strittigen Problemen kürzlich Ministerialrat Dr. B. Breuer vor dem Nautischen Verein in Bremen.

Ausbildungsschiff MS „Rantum“

Seit Montag, den 20. April, befindet sich das Rendsburger Motorschiff „Rantum“ im Dock seiner Bauwerft Nobiskrug zur jährlichen Überholung. Bei dieser Gelegenheit werden umfangreiche Umbauten der Mannschaftsräume vorgenommen, da die Reederei beabsichtigt, dieses Schiff zum Ausbildungsschiff der „Zerssen-Flotte“ im Rahmen der Förderung des seemännischen Nachwuchses herzurichten. Es ist vorgesehen, daß 12 Junggrade gefahren werden, die unter Anleitung eines zusätzlichen Ausbildungs-offiziers den Seemannsberuf erlernen und daneben theoretischen Unterricht erhalten in allen nautischen und allgemein bildenden Fächern. Für den Unterricht ist ein besonderer Unterrichtsraum vorgesehen, und außerdem wird ein Arbeitsraum hergerichtet für den praktischen Unterricht, wie Knoten, Spleißen und sonstige Bootsmannsarbeit.

Drei belgische Fischer gerettet

hat im April die Besatzung des MS „Angelburg“ (2002 BRT). Der Kutter war nach einer Explosion gesunken.

Festgenommene deutsche Seeleute

in Häfen der Ostblockstaaten können nicht unter deutschen konsularischen Schutz gestellt werden. Zuständig für Festnahmen in Ostdeutschland ist der Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen und für Festnahmen in anderen Ostblockstaaten die zentrale Rechtsschutzstelle des Auswärtigen Amtes. Diese Stellen können Rechtsschutz gewähren, be-

ziehungsweise vermitteln. Rasches Handeln ist geboten, da im allgemeinen wenig Zeit von der Festnahme bis zur Verurteilung bleibt.

Kopflöse Dame

empörte die Dänen und ließ auch Seeleute nicht ungerührt. Frevelhafte Hände hatten im April die berühmte Meerjungfrau, das liebenswürdige Wahrzeichen Kopenhagens, enthauptet. Der Kopf muß wieder her, sagen die Dänen. Ein Gipsmodell davon soll noch vorhanden sein. Man hatte dieser anmutigen Skulptur auf der Klippe schon manches angetan, zarte Wäsche usw. Doch viel betrüblicher als ihr Mangel an Kleidung — ihre Wohlgestalt kann sie wohl entbehren — wird nun ihr Mangel an Kopf empfunden.

„Hamburger Straße“ in Barranquilla

So soll zu Ehren der Hansestadt die Hauptstraße des bedeutendsten kolumbianischen Hafens zukünftig heißen.

Das war das glanzvolle Programm zum 775. Hamburger Hafengeburtstag

Vorfeier der Hafenarbeiter und Seeleute: großer, über die Toppen geflaggter Geleitzug mit drei Schleppern, einer Hafenfähre und 14 Barkassen mit 500 Hafenarbeitern an Bord. Bunter Abend mit 1000 Seeleuten und Hafenarbeitern.

Europäisches Hafentischstück zu Ehren der Verkehrsminister der europäischen Länder und Vertreter der europäischen Hafenstädte im Großen Festsaal des Rathauses.

Anschließend begleiteten die Bürgermeister Nevermann und Engelhard die Ehrengäste auf einer Hafentourfahrt.

Gartenfest der 2000 Gäste im Jenisch-Park. Veranstalter war der Hafen Hamburg.

Elbufer-Fest für die Hamburger Bevölkerung von der Brücke Neumühlen bis zum Bullen in Blankenese, veranstaltet von den Elbufer-Gastronomen.

Riverboat-Party der Hadag für die Hamburger Bevölkerung.

Brilliantfeuerwerk auf der Elbe bei Teufelsbrück.

ökumenischer Gottesdienst in St. Michaelis. Teilnehmer waren Bundeskanzler Erhard, Senat und Bürgerschaft, Ehrengäste des Senats, Hafenkunden, Gäste und Mitglieder des Übersee-Clubs, Vertreter der Hafenwirtschaft.

Morgenveranstaltung des Übersee-Clubs im Schuppen 43 mit Ansprachen von Bundeskanzler Erhard, Bürgermeister Paul Nevermann und Prof. Rolf Stödter, dem Präsidenten des Übersee-Clubs. Teilnehmer waren die Ehrengäste des Senats, Senat und Bürgerschaft, Hafenkunden, Gäste und Mitglieder des Übersee-Clubs, Vertreter der Hafenwirtschaft und Journalisten (insgesamt 2000 Personen), außerdem 5000 Mitglieder folgender Verbände: Arbeitsgemeinschaft Hamburger Hafenfachvereine, Gesamthafenbetriebsgesellschaft, Gewerkschaft ÖTV, Hafen- und Lagerhaus AG, Verband Deutscher Schiffswerften, Verein Hamburger Rheder, Verein Hamburger Spediteure, Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten sowie Zentralausschuß Hamburger Bürgervereine.

Im Anschluß an die Morgenveranstaltung lud der Hafen zu einer Erbsensuppe mit Wurst ein. Senator Helmut Schmidt hatte für diese Veranstaltung den Zivilen Bevölkerungsschutz eingesetzt, für den das eine Art Übung für den Katastrophenfall (Verpflegung von 7000 Personen) sein sollte.

Empfang im Großen Festsaal des Rathauses, gegeben vom Senat, für die Ehrengäste des Senats, Bürgerschaft, Vertreter des Übersee-Clubs, Kunden des Hafens, Vertreter der Hafenwirtschaft und der Presse.

Achteraussiegeln in Kanada

sehen die kanadischen Behörden in jedem Falle als Desertation an und kostet 1000 Dollar. Außerdem darf ein desertierter und auf eigene Kosten zurückgeschickter Seemann Kanada zwei Jahre lang nicht mehr betreten.

Weser-Tag 1964

„Die deutsche Küste und die Entwicklung der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ (Konsul E. Nebelthau, Präses der Handelskammer Bremen), „Wohin geht der Weg der Fischwirtschaft Bremerhavens und der deutschen Hochseefischerei?“ (F. C. Busse, Vorsitzender des Verbandes der deutschen Hochseefischerei e.V.) und „Der Raum der Weser als Spannungsfeld verschiedener Entwicklungskräfte“ (Dr. jur. E. Löbe, MdB Bremen), das sind die Themen der drei Referate, die im Mittelpunkt des Wesertages 1964 in Bremerhaven stehen. Er findet vom 28.—29. Mai statt.

Festaufführung in der Hamburgischen Staatsoper (Premiere der Neuinszenierung von Otto Nicolais „Die lustigen Weiber von Windsor“). Abfahrt der „Wappen von Hamburg“ und „Helgoland“ mit den Gästen und Kunden des Hafens, Vertretern der Hamburger Hafenwirtschaft und Journalisten an Bord von den St.-Pauli-Landungsbrücken ab zur Fahrt nach Helgoland.

Abschluß-Cocktail-Empfang an Bord der „Hanseatic“, Gastgeber war Bürgermeister Nevermann.

Ein Seemann grüßt das Geburtstagskind

*Dies ist dein Hafen
das Tor zur Welt
hier schlägt dein Herz
hier bist du selbst*

*Auf deinen Werften
baut man Schiffe
bis sie stolz ins Wasser gleiten
ihrem Element*

*Die Kräne am Kai
drehen und wenden sich
heben oder senken die Ladung
im Schoße der Schiffe*

*Die Schiffe im Hafen
fahren nach allen Ländern der Welt
über die weiten Meere
mit Wolken und Wind*

*Seeleute vieler Nationen
kommen von großer Reise
gehen an Land
mit hungrigen Herzen*

*Schauerleute, fleißig und stark
werken an Bord
bei Tag und Nacht
rund um die Uhr*

*Die Elbe, dein Strom
kennt Ebbe und Flut
fließt unermüdlich zum Meer
dem Ziel aller Ströme*

*Dein Zeichen, der Michel
schaut auf alles herab
sieht Schiffe und Hafens
sieht deine Welt*

Theodor Janeczek

Für Verdienste um die Sicherheit der Seefahrt

Neustiftung der Seewart-Medaille

Am Tage der Indienststellung des deutschen Forschungsschiffes „Meteor“ wurde unter Fortführung der Tradition der Medaille der früheren deutschen Seewarte nun die Seewart-Medaille vom Bundesminister für Verkehr gestiftet. Die Medaille wird zur Würdigung langjähriger freiwilliger Mitarbeit auf See und von besonderen Verdiensten in den Aufgabengebieten des Deutschen Hydrographischen Instituts sowie zur Würdigung besonderer Verdienste um die Sicherheit der Seefahrt verliehen.

Die frühere Medaille war am 14. 9. 1881 anlässlich der Einweihung des Dienstgebäudes der Deutschen Seewarte in Hamburg gestiftet worden. Einweihung und Stiftungstag waren auf die 112. Wiederkehr des Geburtstages von Alexander von Humboldt, des universalen Naturforschers seiner Zeit, gelegt worden.

Die freiwillige Mitarbeit der Kapitäne und Schiffsoffiziere der deutschen Seeschiffe, die über die Naturverhältnisse auf See sowie über die Küsten und Häfen mit ihren navigatorischen Eigentümlichkeiten berichten, kommt der Fortführung und Aktualität der amtlichen deutschen Seekarten und Seebücher, die vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegeben werden, in hervorragendem Maße zugute.

Der Stiftungserlaß wurde vom Bundesminister für Verkehr an Bord der „Meteor“ anlässlich der Übergabe des Schiffes von der Bauwerft an den Bund unterschrieben.

Die neue Seewart-Medaille wird in zwei Stufen, Bronze und Silber, verliehen. Die Medaille hat einen Durchmesser von 78 mm. Ihre Vorderseite zeigt eine Hälfte der Erdoberfläche, den Atlantischen Ozean mit den Hauptschiffahrtswegen und den angrenzenden Kontinenten und Meeren. Ihre Rückseite zeigt den Bundesadler und die Widmung „Für Verdienste um die Sicherheit der Seefahrt“ sowie eine Ankerkette als Randeinfassung. Die Medaille ist von dem Bildhauer und Maler Heinz Schroeteler, Bochum-Gerthe, entworfen worden.

Die Medaille wurde am 24. März auf Vorschlag des Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts an einige Kapitäne der deutschen Handelsflotte, die sich in den letzten beiden Jahrzehnten durch ihre Mitarbeit auf See und in den Aufgabengebieten des Deutschen Hydrographischen Instituts besonders verdient gemacht haben, an Bord des Forschungsschiffes „Meteor“ anlässlich der Ablieferung erstmals verliehen.

Die Medaille erhielten folgende Kapitäne: **Gottfried Clausen** vom Norddeutschen Lloyd, **Georg Engeler** von der Reederei Ahrenkiel & Bene, **Richard Hayenga** von der Reederei Ernst Russ, **Willi Jacobs** von der Hamburg-Amerika Linie, **Gerhard Lohmnitz** vom Norddeutschen Lloyd, **Konrad Säger** von der Reederei H. Schult.

WIEDERSEHEN MIT Shanghai

Fortsetzung und Schluß

von M. Schander



einer Schar neugieriger Kinder begleitet und umringt sehen, ist kein Leben in der Stadt. Sie scheint in einen langen Schlaf verfallen zu sein. Die einzigen Farbabwechslungen bringen die roten Fahnen und Spruchbänder mit Kampfpolemik, die gleichmäßig in den Straßen verteilt sind. Es ist überall das gleiche Rot; an den Häuserfassaden und auch auf den Halstüchern der Jungen und Mädchen, die der staatlichen Jugendorganisation angehören. Aus Lautsprechern, die im gesamten Stadtgebiet aufgestellt wurden, ertönt Marschmusik. In der nächsten Seitenstraße ein völlig ungewohntes Bild: Die gesamte Belegschaft eines Betriebs ist auf die Straße getreten und treibt auf Kommando eines Vorturners Gymnastik. Es befand sich jedoch keiner unter den „Volkssporttreibenden“, der Fettpolster abzutrainieren gehabt hätte.

Die Villa der Auserwählten

Tags darauf scheint die Sonne. Herr Li Tung kommt wie immer lächelnd an Bord und lädt uns schlicht zum Schwimmen ein. Ein Bus war für wenig Geld bereitgestellt, er soll uns in einen Vorort bringen. Wir fahren in den Westen der Stadt durch endlose Straßenzüge auf meist ungepflasterten Gassen. Doch allmählich werden die Straßen besser, die Häuser haben hier gepflegte Vorgärten, die Grundstücke sind reich bepflanzt, und geschmackvolle Villen verstecken sich halb hinter dichten Zierbäumen.

Wir befinden uns im ehemaligen englischen bzw. europäischen Viertel Shanghais. Der Bus biegt plötzlich scharf ab in eine von Bäumen beschattete Allee und hält vor einem harmonisch der Umgebung angepaßten Grundstück. Innerhalb des Besitzes befinden wir uns in einer verzauberten Welt. Tadellos gepflegte Kieswege, wundervoller englischer Parkrasen, Gebüsche, Sträucher, weite Zedern-Alleen, Teiche mit Zierfischen, Springbrunnen, die sich wundervoll in die Landschaft einfügen, Blumenbeete und immer wieder Wiesen mit sanften Hügeln und Bauminseln. Im Hintergrund liegt ein weißes, mehrflügeliges Fachwerkhaus.

Dort erkennen wir auch das Schwimmbecken, dahinter Tennisplätze. Auf der Terrasse des Hauses stehen Tennis-Tische unter Sonnenschirmen.

Europäisch gekleidete Männer, Frauen und Kinder trinken dort Bier und essen Eiscreme, unterhalten sich und lachen hin und wieder freundlich. Wer waren diese Leute? Wir erfahren es nie. — Spitzenfunktionäre? — Nie hätten wir eigentlich anders geartete und gekleidete Menschen hier vermutet; das war doch alles selbstverständlich. — Wirklich? Waren wir nicht in einem umgekrempten China?

Wo war der Mann mit der blauen Ballonmütze, wo die abgehärmte Chinesin mit dem Zopf?

Wir lassen uns ebenfalls auf der Veranda des Landhauses nieder und bestellen nach der Karte. Ein kleines, niedliches Mädchen am Nachbartisch war mir eben noch aufgefallen, sie hatte doch so nette dunkle Mandelaugen!

Da erklingt aus dem Innern des Hauses Klaviermusik ein Schubertlied. Ich gehe dem Klang nach, und sehe die kleine Chinesin am Flügel sitzen, die Füße können kaum die Pedale erreichen, andächtig und auf Genauigkeit bedacht spielt sie.

Am Morgen läuft unser Schiff mit 5000 t Reisezuladung aus. Da erreicht uns die Meldung ein jugoslawischer Matrose habe sich mit einem chinesischen Mädchen befreundet und die Sperrstunde für Ausländer nicht eingehalten. Die chinesische Nation sei somit beleidigt worden. Hohe Freiheitsstrafen drohen den beiden. Wie kann man so viele Eindrücke ganz erfassen: Kohlenhalden, graue Straßen, Parkanlagen, Schubertmusik, Lautsprechergetöse in Filigran gefaßte Halbedelsteine und Jade

Jade, Juwelen und ein schlankes Mädchenbein

Am nächsten Tag bekommen wir Besuch, der „Seemannspastor“ betritt die Messe. Natürlich ist er kein Pfarrer, wir nennen ihn jedoch so, weil er etwa die Funktion eines solchen erfüllt. Herr Li Tung ist ein westlich gekleideter, kleiner, wirklich sympathischer, freundlicher Herr. In fließendem Englisch und radegebrechtem Deutsch werden wir in den Seemannsclub eingeladen. Wir erhalten Landgangspässe mit der Weisung, vor 24.00 Uhr wieder an Bord zu sein.

Der Seemannsclub ist in einem mehrstöckigen Haus, wo könnte es anders sein, am „Bund“ untergebracht. Das Haus ist im Feudalstil der Gründerzeit gebaut, und was die Fassade verspricht, hält die Innenansicht, denn schließlich soll der Club ein Aushängeschild des neuen Chinas sein und den Ausländern zeigen, wie gut es Maos Untertanen geht. Wir betreten durch mehrere Windfangtüren, an denen einige Blaubekleidete ihre Genossen kontrollieren und viele zurückweisen, die riesige Empfangshalle.

Hier wäre sich Ludwig XIV. bestimmt nicht eingeeengt vorgekommen. In Stichworten: Marmorsäulen, Kristalleuchten, Teppiche von gewaltigem Ausmaß, indirekte Beleuchtung, weniger wertvolle Büsten von Kremelmachhabern neben Mao tse tung nebst Monstergemälden. Von dieser pompösen Halle aus kann man ein Restaurant besuchen, wo reich aufgetischt wird, für relativ wenig Geld. Außerdem wird dem Besucher des Clubs Gelegenheit gegeben, sich in der Bibliothek an Ostpresse zu „ergötzen“. Als ich im „Neuen Deutschland“ einen Lobgesang auf den „Traktoristen“ las (... und dann schwang er sich auf seinen Traktor und fuhr zum Dorf hinaus...), floh ich in den nächsten Saal. Hier kann der Gast musizieren, eine große Auswahl an Instrumenten steht zur Verfügung; das Sportzimmer bietet ebenfalls einiges. Dann betrete ich einen Saal, der mich wirklich fasziniert. Hinter der Aufschrift „Souvenir Shop“ verbirgt sich ein wahres Museum des alten Chinas. Hier haben geschäftige Leute viele wunderbare Stücke aus dem Besitz enteigneter reicher Familien der Führungsschicht von gestern zusammengetragen, und der Staat bietet nun die Kostbarkeiten für einen Spottpreis zum Kauf an. — Eine Fundgrube für den Liebhaber fernöstlicher Kultur. — In diesem Saal finde ich wertvolles Porzellan, Edelholschnitzereien, Buddhastatuen und Standbilder chinesischer Lehrer und Weiser aus Elfenbein, Jade und Rosenholz kunstvoll gearbeitet, Seide, Brokat, geschnitzte Lampen, Tuschzeichnungen, wundervolle, in Filigran gearbeitete Halbedelsteine, wertvolle Fächer und vieles mehr.

Und da entdecke ich einige Nebentische, zu denen mich Herr Li Tung voller Stolz beinahe hinzieht. Er zeigt mir Radioapparate drittklassiger Ausführung „aus eigener Produktion“, wie er stolz sagt; ferner Thermosflaschen, Taschenlampen, Rasiermesser und andere Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens, deren Machart und Qualität geradezu rührend primitiv und schlecht wirken. Altes und neues China in einem Saal, Rückfall oder Fortschritt?

Für den Abend

Für den Abend hat Herr Li Tung ein Kabarett-Programm angekündigt. „Ein weltweites Programm, nicht wahr, Herr Li Tung?“ sagt mein Begleiter zu Li mit unverkennbar spöttischem Ton. Die Miene des ewig lachenden „Seemannspastors“ versteinert sich zu einer Fratze. Li's Augen funkeln plötzlich zornig, fast haßerfüllt. Er wendet sich von uns ab. Herr Li Tung hätte beinahe sein Gesicht verloren, doch bald lächelt er wieder.

Das Varieté-Programm ist reichhaltig und durchaus unterhaltsam. Wir sehen Volkstänze mit Original-Orchesterbegleitung; für unsere Ohren fremd. In einer Art Schwank wird das Bonzentum des alten Chinas unmöglich gemacht. Ein Sänger interpretiert sehr gut die Papageno-Arie. Ein gemischter, nett gekleideter Studentenorchester trägt europäische Stücke gut vor. Dann kommt der bemerkenswerte Akrobatikakt. Das Publikum besteht aus linientreuen Funktionären, natürlich „schlicht blau“ gekleidet, und überwiegend Seeleuten; Deutsche, Polen, Jugoslawen, Dänen und Engländer.

Es tritt eine Gruppe mit zwei jungen Männern und einem etwa sechzehnjährigen, gutgewachsenen Mädchen auf. Sie trägt ein enggeschnittenes Kostüm, das jedoch nicht mehr zeigt als einen soliden, einteiligen, europäischen Badeanzug.

Beim Auftritt geht ein nicht überhörbares Raunen, sowie eindeutiges Beifallsrufen der Seeleute durch das Publikum. Einige Ballonmützen und ihre Zopf-Begleiterinnen drehen sich empört zu den Seeleuten um und verlassen dann sogar den Saal. Das hübsche Mädchen auf der Bühne sieht daraufhin anfangs etwas betreten aus, setzt ihre sehr gekonnte Nummer fort und erntet nach jedem Auftritt geradezu frenetischen, überlauten Beifall. Ein nacktes, öffentlich gezeigtes Frauenbein in China ist zur Seltenheit geworden.

Riesenstadt ohne Schaufensterauslagen und Lichtreklame

Am nächsten Tag, einem Sonntag, will ich wenigstens etwas in das graue Häusermeer vorstoßen, das sich wohl endlos hinter dem „Bund“ ausbreitet. Photographieren ist im Hafen grundsätzlich verboten, im übrigen muß jeder Film von der Zollbehörde entwickelt und begutachtet werden, bevor er in den endgültigen Besitz des Shanghaibesuchers gelangt. So informiert gehen mein Freund und ich durch die grauen, jedoch sauberen Straßen. Keine Reklame, keine Auslagen (es gibt ja keine Konkurrenz); überall herrscht reger Verkehr:

Fahrradrikschas, Ochsenfuhrwerke, altersschwache Lastwagen und Busse hasten an uns vorüber, sogar die eine oder andere Straßenbahnlinie wird noch befahren, und die schlechtgestrichenen, dunkelgrünen Wagen machen, lautstark in den Kurven quietschend, auf sich aufmerksam. Die Volksmasse im Einheitskittel bestimmt das Stadtbild. Ist nur der bedeckte Himmel schuld daran, daß alles so grau wirkt und so kahl? Obwohl die vielen Menschen sich in den Straßen drängen und wir uns stets von

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht

Heute: FORD Taunus 12 M

Wer heute ein neues Erzeugnis auf den Markt bringen will, — und sei es qualitativ auch noch so hochstehend — muß kräftig die Werbetrommel rühren, um sich wirkungsvoll von der Konkurrenz abzuheben und um das Interesse der zukünftigen Käufer zu wecken.

Dieser allgemeinverbindliche Satz gilt natürlich auch für die Autoindustrie und da in ganz besonderem Maße für neue Modelle der Mittelklasse.

Für die Einführung des neuen Taunus 12 M hatten sich darum clevere Werbefachleute von Ford einen besonderen Gag einfallen lassen:

117 Tage lang — vom 10. Juli bis zum 4. November 1963 — wurde ein serienmäßiger 12 M unter den Augen der Öffentlichkeit in Miramas/Südfrankreich über eine Gesamtdistanz von 300 000 km gefagt. Über eine Strecke also, die 7½ mal um den Äquator führt oder einer durchschnittlichen Fahrleistung von 15 Jahren entspricht.

Die dabei erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 106,49 km/Std. Das reichte für einen sensationellen Langstrecken-Weltrekord. Um diesen Schnitt erzielen zu können, mußte der Wagen praktisch immer mit Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Denn Zeitverluste durch Fahrerwechsel und Inspektionen zählten bei der Geschwindigkeitswertung mit, ebenso die Tankpausen. Apropos Tank: Der Durchschnittsverbrauch betrug 8,258 Liter/100 km. Dabei war der Wagen so schwer beladen, als wäre er mit fünf Personen besetzt gewesen. Außerdem wurden auch die Liter als Verbrauch mitgerechnet, die beim schnellen Einfüllen überschwappten (nach Ford: regelmäßig 1—2 Liter).

Im Zusammenhang mit der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit ist auch die Strecke von Miramas interessant. Täglich mußten hier 1022 (!) Kurven durchfahren werden, die nicht überhört waren und darum besonders hohe Anforderungen an Fahrwerk und Lenkung des Autos stellten. Schließlich verdient

noch erwähnt zu werden, daß die gesamte Strecke mit einem einzigen serienmäßigen 1,2-Motor bewältigt wurde.

Ganz ohne Zwischenfall konnte der Weltrekord allerdings nicht errungen werden. Bei Kilometerstand 284 275 kam der Wagen von der Strecke ab, weil der Fahrer vor Übermüdung am Steuer eingeschlafen war. Trotz erheblichen Blechschadens — der Fahrer blieb unverletzt — hielt der robuste 12 M durch. Doch Werberummel hin — Werberummel her, der Langstrecken-Test hat darüber hinaus gezeigt, daß der neue 12 M zu echten Leistungen imstande ist, und er hat seine Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit bewiesen.

Rein äußerlich betrachtet wirkt der 12 M allerdings nicht gerade umwerfend. Doch er ist groß und geräumig und zeigt klare, moderne Linien — von welcher Seite Sie ihn auch betrachten. Seine beste Seite soll er seinem Besitzer zeigen: Sein Talent für ihn zu sparen. Das fängt bereits mit einem vernünftigen Kaufpreis an: Für 5480,— DM ab Werk ist er zu haben. Heizung, Lenkradschloß, Scheibenwaschanlage, Licht- und Viergang-Vollsynchrongetriebe sind darin eingeschlossen. Auch die fixen Kosten gestalten sich günstig. Denn bei einem 1,2-Liter-Motor ist das Finanzamt noch einigermaßen zurückhaltend, und mit seinen 40 PS ist auch die Versicherung erschwinglich.

Seiner äußeren Linienführung entsprechend ist auch das Innere des 12 M auf schlichte Zweckmäßigkeit abgestimmt, dabei aber durchaus geschmackvoll und vor allem geräumig. Da Motor und Antrieb vorne liegen (sicheres Kurvenfahren!) gibt es im Inneren keinen Kardantunnel — der ganze Wagenboden ist eben. Eine Tatsache, die bei „Voll Schiff“ alle Fahrgäste sehr begrüßen werden.

Neu für den Fahrer ist der Fingertipphebel links an der Lenksäule. Er hat vier verschiedene Eigenschaften: Er ist Blinkhebel, Fernlichtschalter, Licht- und Hupe.

Man würde dem Taunus 12 M aber nicht ge-



recht werden, ließe sein Motor unerwähnt. Für die Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 125 „Sachen“, sorgt ein V-4-Motor, so genannt, weil je 2 Zylinder im Winkel von 60 Grad zueinander stehen. Durch diese kompakte Bauweise beansprucht der Motor kaum mehr als halb soviel Platz wie ein Reihenmotor. Darum kann auch die Kurbelwelle kurz gehalten werden. Sie ist dadurch steifer und läuft auch schwingungsfreier (was die Lager schon und damit den Verschleiß vermindert). Außerdem hat der 12 M-Motor einen extrem kurzen Kolbenhub. Deshalb bleibt die Geschwindigkeit der Kolben niedrig, denn sie haben nur einen kurzen Weg zurückzulegen.

Diese technischen Maßnahmen sollen eine lange Lebensdauer des V-4-Motors bewirken.

Ein besonderer Vorteil kann in seinem Hauptstrom-Ölfilter gesehen werden, der Ölwechsel (wie auch Inspektionen) nur alle 10 000 km nötig macht.

Technische Daten und Kosten:

Motor: 4 Zylinder, 4-Takt, wassergekühlt

Gesamthubraum: 1183 ccm

Höchste Leistung: 40 PS bei 4500 U/Min.

Verbrauch: 7,5 Liter/100 km nach DIN 70030

Spitze: 125 km/h (gleich Dauergeschwindigkeit)

Länge: 4248 mm

Breite: 1594 mm

Höhe: 1458 mm

Wendekreis: 11,5 m

Preis ab Werk: 5480,— DM

Jahressteuer: 172,80 DM

Jahresversicherung: 263,— DM

— ge —

UNSER HEIM AN LAND *Becken-Massivbau*

Was ist dran und drin bei dieser Bauweise, was ist das Wesentliche?

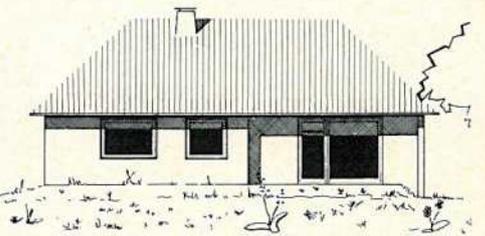
- Hier wird ausgesprochene Maßarbeit geliefert. Alle persönlichen Sonderwünsche werden bei einem Bautyp von 70—350 qm berücksichtigt. Sogar noch während der Bauzeit. Man erhält also kein 0815-Haus. Dabei lassen sich sogar die Grundrisse bei jedem Bautyp noch verändern: die Innenwände können versetzt oder zum Teil sogar ganz weggelassen werden. Auch die Dachtypen sind wählbar: Flach-, Sattel- oder Walmdach. Mit relativ wenig zusätzlichen Mitteln könnte auch eine komplette Einliegerwohnung unter dem Dach eingerichtet werden. Ein Drittel der Unterkellerung ist im Festpreis enthalten. Auf Wunsch kann aber mehr Kellerraum gebaut werden.
- Die Häuser sind zu einem Festpreis ab DM 49 300 einschl. Ausstattung zu bekommen. Auch hier sind Architektenhonorare und sonstige Auslagen enthalten, wobei die Architekten — sicherlich nicht unwichtig für einen Fahrersmann — alle Verhandlungen mit den Behörden übernehmen.
- Die Bauzeit beträgt drei bis vier Monate. Das Haus wird aus einem massiven Bau-

stoff, nämlich Gasbeton, errichtet. Dieses Material ist bewährt für besonders hohe Wärmedämmung. Das spart bei den Heizungskosten. Die Isolierfähigkeit der Außenwände wird angegeben wie für ein Mauerwerk herkömmlicher Art von 65 cm Stärke.

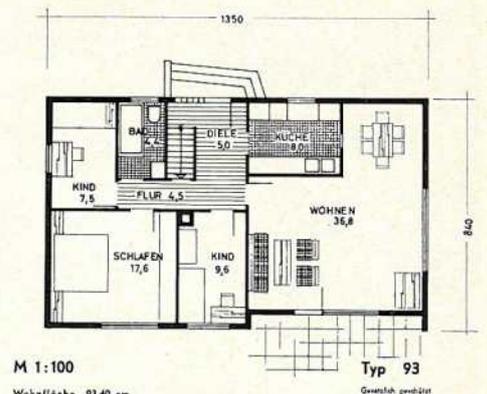
- Falls kein Grundstück vorhanden ist, übernimmt die Firma Vermittlung in günstiger Lage. Auch schlüsselfertige Häuser mit Grundstück können geliefert werden.

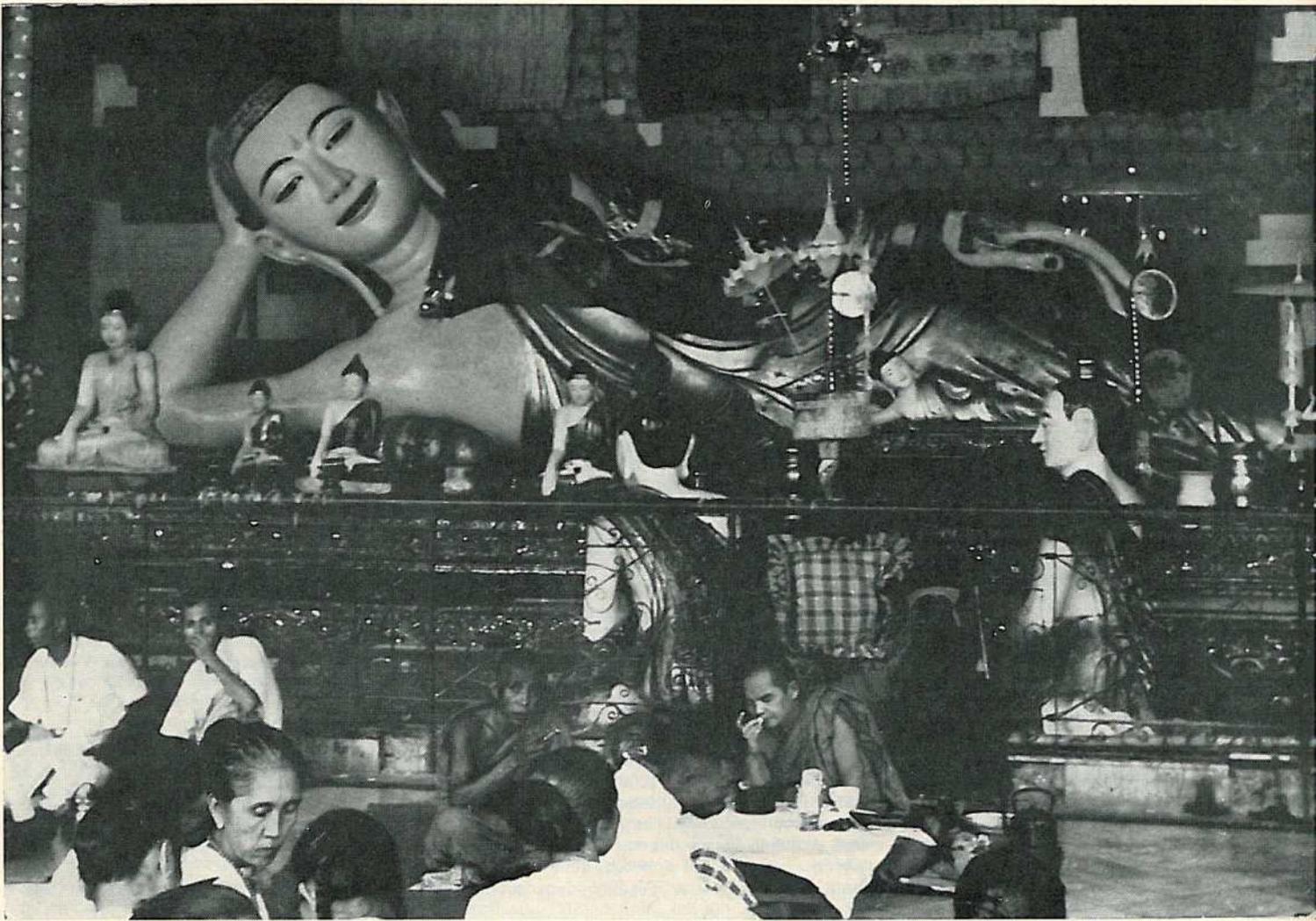
Um während des Baues und nachher zusätzliche, vorher nicht bedachte Kosten zu vermeiden, ist es immer angebracht, sich bei den Verhandlungen mit der Baufirma genau zu informieren, was im einzelnen im Festpreis enthalten ist. Bei diesem Massivbauverfahren sind es folgende Leistungen:

Architektenhonorar, Einreichung der Baugenehmigung, Erstellung der Keller und Fundamente, Ölzentralheizung, zentrale Wasserversorgung, voll eingerichtete, elektrische Küche, Doppelfenster, Eichenparkett im Wohnzimmer und PVC in den sonstigen Wohnräumen, komplette Einrichtung in Bad und WC. Das wäre ein schlüsselfertiges und bezugsfertiges Haus.



Die Abbildungen zeigen heute einen der 15 zur Auswahl stehenden Typen, die nach der Beckenmassivbauweise montiert werden. Dieses Haus kostet schlüsselfertig einschließlich ein Drittel Unterkellerung DM 65 700. Enthalten sind in diesem Preis Architektenhonorare sowie alle sonstigen Gebühren.





3. Preis DM 50,—

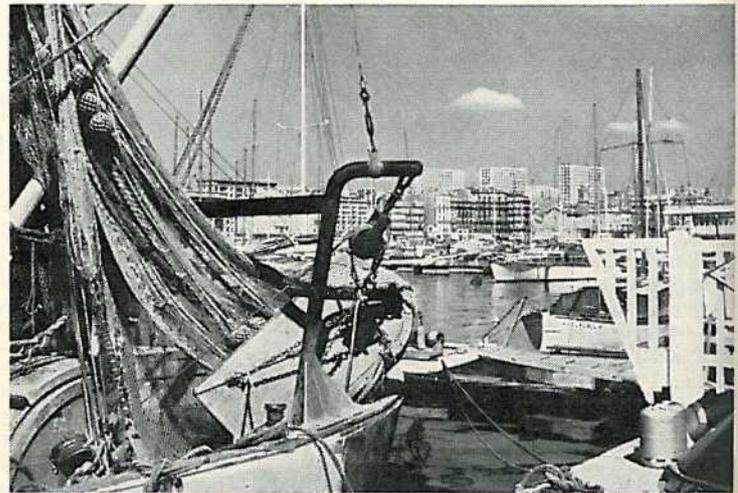
2. Offz. Wolfgang Schmidt

„Ruhender Buddha im Tempel der Pagode von Rangoon“

4. Preis DM 25,— Ltd. Ing. Joh. Bösch

„In den Finnischen Schären“

(im Original farbig)



„Binnenhafen von Marseille“

(im Original farbig)

5. Preis DM 25.— Matrose Jürgen Stemple

1. Preis
Dm 200,-

Wolfgang Harms



(auf der Titelseite)



Knips und gewinne

Daß die meisten Seeleute mit offenen Augen durch die Welt fahren, war uns klar. Die Sichtung der Einsendungen zu unserem Fotowettbewerb jedoch hat uns restlos überzeugt, daß der Fahrersmann seine große Chance wahrzunehmen weiß, seine Welt zwischen See, Schiff und fernen Ländern mit wachen Augen und Sinnen zu erleben. Es war eine eindrucksvolle Weltschau

in Fotos, die sich der Jury bot. Und noch eins war interessant festzustellen: Die Romantik der Naturschauspiele auf See ist nicht tot. Sie lebt und beeindruckt wie eh und je, trotz aller Technik. Die Jury hat sich allein von dem Gesamteindruck der Fotos leiten lassen. Vor allem die Intensität dieses Eindrucks hat sie bewertet. Fototechnische Raffinessen, Motivauswahl, Bildaussage waren zweitrangige Kriterien. Denn dies war

ein Wettbewerb der Amateure an Bord, nicht der Profis. Herzlich gratulieren wir allen Gewinnern und danken den zahlreichen Einsendern. Alle haben bewiesen, daß sie sich die Gabe und Kunst, zu sehen, bewahrt haben. Das bescheinigen wir besonders gern allen eifrigen Knipsern, die uns das Gewinnenlassen so schwer gemacht haben. (Redaktion und Jury)

2. Preis ▲

Dm 100,-

Assi H. P. Göltzer



Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:

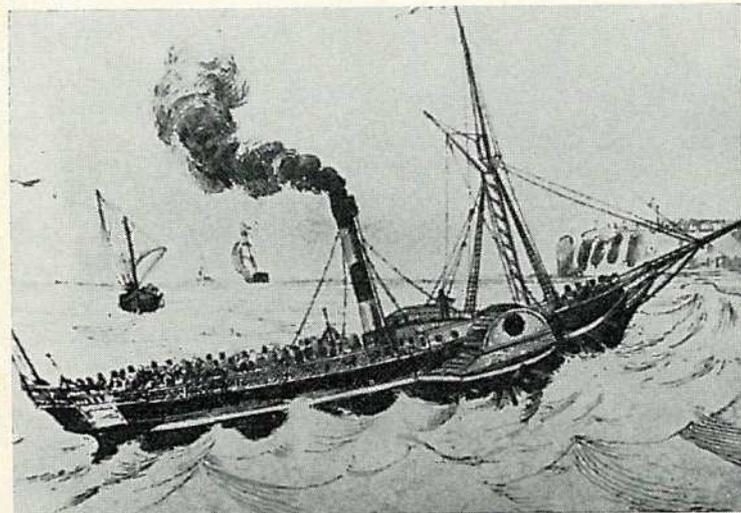
Die ersten Bäderdampfer fahren nach Helgoland

Von Ludwig Dinklage

Nach dem ersten unglücklichen Versuch mit dem Dampferdienst zwischen dem 1816 eröffneten Seebad Cuxhaven und Hamburg durch den Raddampfer „The Lady of the Lake“ des Schotten Peter Kincaid war es, abgesehen von der für die damalige Zeit gut funktionierenden Fähre, der „Privilegierten Dampffähre“ und ihrer Nachfolgerin, der „Neptun“ des Oberst-

die kleine Radaddel nicht ankommen konnte. Ganz bescheiden steuerte dieses Feuer und Quäl spielende Weltwunder wieder zurück nach England.

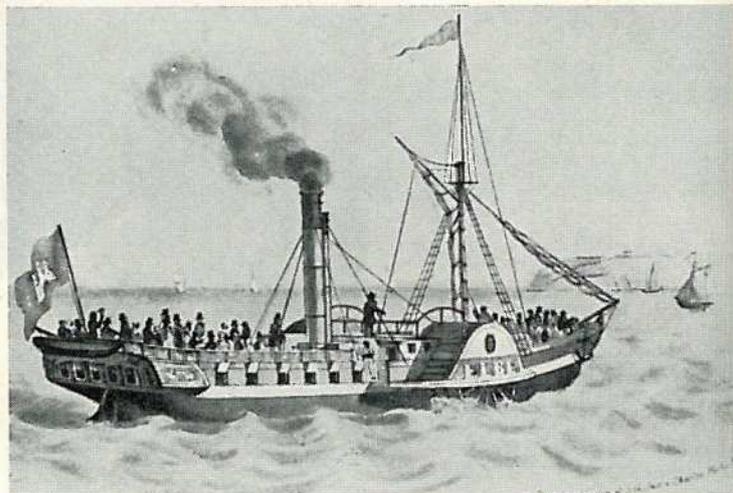
Nicht viel besser erging es dem 1817 in Soho, einer Vorstadt Londons, erbauten Raddampfer „Caledonia“. Zwei Balanziermaschinen, deren Zylinder einen Durchmesser von 68 Zentimetern



Der Seitenraddampfer „Elbe“ wurde 1833 in Port Glasgow für den Dienst auf der Unterelbe erbaut. Nach den ersten Fahrten zwischen Hamburg und Brunshausen dehnte er dann seine Fahrten weiter nach See hinaus aus bis nach Helgoland und Norderney. Länge 34,7 m, Breite 5,52 m, Raamtiefe 3,95 m, 40 Commerzlasten, 80 PS.

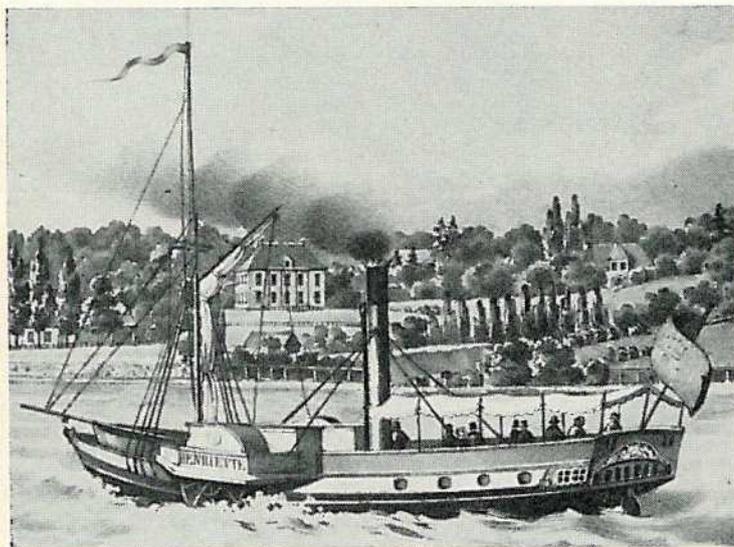
leutnants des Hamburger Bürgermilitärs Peter Kleudgen, zwischen Hamburg und der Nordsee still geworden um die Dampfschiffahrt. Wohl befuhren kleine englische Küstendampfer gelegentlich den Rhein, von denen aber wenig Notiz genommen wurde. So erreichte im Mai 1816 „The Defiance“ (Die Herausforderung) unter

Der Seitenraddampfer „Patriot“ war das zweite Hamburger Schiff im Seebäderdienst. Es wurde 1835/36 für die „Hamburger Dampfschiffahrt-Compagnie“ auf der Werft von J. H. v. Somm auf dem Großen Grasbrook erbaut. Länge 36,56 m, Breite 5,71 m, Raamtiefe 6,4 m. 49 Commerzlasten, 80 PS



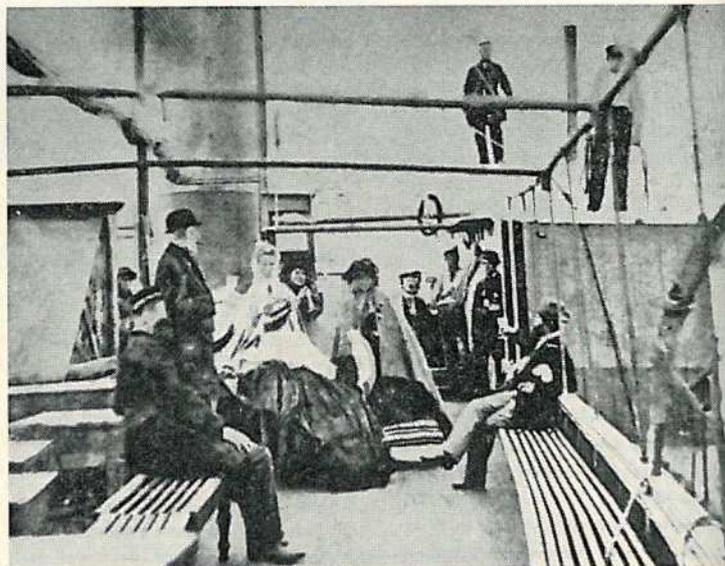
Der Seitenraddampfer „Henriette“ war das älteste Schiff der hamburgischen Seebäderschiffe. Unter dem Namen „Essex“ wurde es 1829 in England erbaut.

Als erstes Schiff lief im September 1816 der Mittelraddampfer „Prinzessin Charlotte von Preußen“ vom Stapel. Das Schiff war etwa 42 m lang bei rund 6 m Breite und einer Raamtiefe von 2,3 m. Der Radkasten war 3,50 m



Kapitän Wagner die Stadt Köln. Von hier aus sollte die Reise mit der 12 PS starken Maschine noch weiter gehen. Kapitän Wagner hatte sich Frankfurt als Ziel gesteckt, aber die Rheintöchter ließen sich von der „Defiance“ nicht herausfordern. Beim Binger Loch boten sie ihr ein Halt mit ihrer starken Strömung, gegen die

So gemütlich sah es an Deck der Seebäderschiffe zwischen 1840 und 1850 aus. Die Damen in Reifröcken, die Herren mit steifen Hüten und die Schiffsoffiziere in goldverzierten Uniformen. Aber was geschah, wenn Ras muß das Krabbeln in die Füße bekam?



lang und das Triebrad darin hatte einen Durchmesser von 1,25 m bei einer Breite von 1,75 m. Der spindeldünne Schornstein war fast 9,5 m hoch. Die Maschine von 14 PS soll dem Schiff eine Geschwindigkeit von 7,5 Stundenkilometer verliehen haben.

Der „Prinzessin Charlotte von Preußen“ folgten 1817 „Der Courier“, 1818 „Stadt Magdeburg“ und 1819 „Friedrich Wilhelm III.“ und „Fürst Blücher“.

Es sollen recht gute Schiffe gewesen sein, die hier auf der Havel und der Oberelbe verkehrten, doch kann der Frömmste nicht in Frieden leben, es dem bösen Nachbarn nicht gefällt. Diese bösen Nachbarn waren die „Jottliebs“, die Magdeburger Zillenschiffer, die in den Dampfern eine große Konkurrenz, die sie brotlos machen würde, befürchteten. Ihre Gegenpropaganda hatte schließlich den Erfolg, daß die „Patentierete Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ im Jahre 1822 ihre Dampfer stilllegen mußte.

Doch zurück nach Hamburg. Hier konnte man sich immer noch nicht entschließen, sich intensiver mit der Dampfschiffahrt zu befassen. 1825 waren es wieder die Engländer, die mit der heute noch bestehenden „General Steam Navigation Company“ mit ihren beiden Dampfern „Hilton Joliffe“ und „Sir Edward Banks“ einen regelmäßigen Dienst zwischen Hamburg und London eröffneten.

Zu dieser Zeit gab es in Hamburg bereits einige bedeutende Reeder, die sich aber ausschließlich mit der Segelschiffahrt befaßten. Von dem neumodischen Kram mit den „Smeukewern“ wollten sie nichts wissen. Da trat der „ungekrönte König der Südsee“, Joh. César Godefroy, auf und konnte zwei weitere Reedereien für eine Dampfer-Aktiengesellschaft interessieren, nämlich Peter Hinrich Mohrmann und Ehlers & Feuerherd. Diese wollten zwei Dampfer von je 400 t zwischen Hamburg und London laufen lassen. Sie fanden aber keine Gegenliebe beim Hamburgischen Senat, und so fiel der schöne Plan eben ins Wasser.

Drei Jahre lang war Helgoland bereits Seebad, als 1829 der holländische Raddampfer „De Beurs van Amsterdam“ die Verbindung zwischen Hamburg und dem roten Felsen eröffnete. Die Badegäste schienen aber wenig Gebrauch von dieser Gelegenheit zu machen und blieben lieber dabei, sich von den Blankeneser, Finkenwerder und Altenwerder Ewern übersetzen zu lassen. Die Fahrt wurde bald wieder eingestellt.

Fünf Jahre darauf, 1834, wurde in Hamburg die „Hamburger Dampfschiffs-Compagnie“ gegründet, die mit ihrem Raddampfer „Elbe“ zwischen Hamburg und Brunshausen verkehrt hatte. Die Gesellschaft besaß ein Grundkapital von 90 000 Mark Banco.

Die „Elbe“ war 1833 in Port Glasgow erbaut worden, war 34,7 m lang, 5,52 m breit und hatte eine Rauntiefe von 3,95 m. Sie vermaß 40 Commerzlasten. Unter Kapitän Heinrich Spliedt begann die „Elbe“ ihre Fahrten am 21. Juni 1835. Neben Cuxhaven und Helgoland bediente sie außerdem noch Norderney.

1835 hatte die Reederei ein weiteres Schiff bei einer Hamburger Werft in Bau gegeben. Unter dem Namen „Patriot“ wurde dieser Raddampfer 1836 in Dienst gestellt. J. H. v. Somm auf dem Grasbrook hatte ihn gebaut. Bei

36,56 m Länge, 5,71 m Breite und einer Rauntiefe von 6,40 m vermaß das Schiff 48 Commerzlasten. Beide Dampfer hatten in England gebaute Seitenhebelmaschinen von 80 PS Leistung. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft kaufte bald noch ein drittes Schiff hinzu, die in England erbaute „Essex“, die den Namen „Henriette“ erhielt. Alle drei Schiffe waren aus Holz erbaut und unter Wasser gekupfert. Endziel aller Fahrten war das älteste deutsche Nordseebad, das 1797 auf Norderney ins Leben gerufen und 1819 in den Besitz des Königs von Hannover übergegangen war. Nach dort bestanden bisher verschiedene Verbindungen. Die beste war das Segelboot, das vom ostfriesischen Norddeich aus die Insel in einer Stunde erreichte. Weiter gab es die Wattenpost, ähnlich jener, die heute noch zwischen Duhnen und der Insel Neuwerk besteht. Die Wagen fuhren bei tiefster Ebbe über das Watt von Hilgenriedersiel nach Norderney. Hin und wieder kamen auch Segler von der Elbe, Weser oder Ems, vollgeladen mit Badegästen, auf der Insel an. Auch hier waren es in erster Linie Finken-

werder und Blankeneser Schiffer. Gelegentlich wurden auch von den Hamburger Dampfern Badegäste auf Wangerooge abgesetzt, das die oldenburgische Regierung 1819 zum „Großherzoglichen Bad“ erklärt hatte. Man wollte Kapitän Spliedt veranlassen, die Insel regelmäßig anzulaufen, doch weigerte sich dieser, weil ihm das Fahrwasser nach dort zu unsicher war. Diesen Dienst übernahm dann der Bremer Raddampfer „Telegraph“, der für seine Fahrten zwischen Bremerhaven und Wangerooge einen jährlichen Zuschuß erhielt.

Einen anderen Dampfer wollten im Juli 1837 die Bremer nach Helgoland abfertigen, und zwar die aus England gecharterte „Ben Lamond“. Auch dieses bediente neben Helgoland auch Norderney. 1843 hatte Bremen einen eigenen Dampfer, nämlich die „König Wilhelm II“, die von Vegesack aus fuhr, aber auch von Brake oder Bremerhaven aus den roten Felsen bediente. Die einfache Fahrt kostete damals 5 Taler und die Rückfahrkarte 7 Taler 36 Grooten.

(Wird fortgesetzt)

Wer ist wer?

Hans Ruser



Unter dem Namen „Kommodore Ruser“ wurde im April 1964 ein neues Lotsenschiff für die Elbe in Dienst gestellt. Der Mann, dessen Namen dieses 760 BRT große Motorschiff trägt, war der Erste in der deutschen Handelsflotte, dem der Ehrentitel eines Kommodore verliehen wurde.

Hans Ruser wurde am 2. Juni 1862 in Burg auf Fehmarn geboren. Nachdem er sein Kapitänspatent in der Tasche hatte, ging er 1890 zur Hamburg-Amerika Linie und bekam dort die Stelle eines IV. Offiziers. Er kletterte schnell die übliche Stufenleiter hoch, bis ihm am 17. Februar 1900 die Führung des 3069 BRT großen D „Teutonia“ übertragen wurde. Bald darauf wurde er unter vielen Bewerbern von der Deutschen Seewarte auserwählt, das Kommando des D „Gauss“ zu übernehmen, das unter der Leitung Erich von Drygalskis eine Ex-

peditionsfahrt in die Antarktis unternehmen sollte. Wieder in die Heimat zurückgekehrt, übernahm er den schmucken Touristendampfer „Prinzessin Victoria Luise“, 4419 BRT, der Hapag, mit dem er mehrere „Juxreisen“, wie man damals die Touristenfahrten nannte, in die norwegischen Schären, ins Mittelmeer und nach Westindien durchführte.

Jetzt ging es auf größere Schiffe im Liniendienst, wie den Reichspostdampfer „Moltke“, 12 335 BRT, das Schwesterschiff „Blücher“ und die „Kaiserin Auguste Victoria“, das mit 24 581 BRT nicht nur das größte Schiff der Hapag, sondern auch bis dahin auf deutschen Werften gebaute war.

Aber Albert Ballin, der Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie, hatte noch mehr Schinken im Rauch. Er ließ drei Riesenschiffe von über 50 000 BRT auf der Hamburger Vulcan-Werft und bei Blohm & Voss bauen. 1913 wurde als erstes dieser Schiffe die 52 117 BRT große „Imperator“ in Dienst gestellt, deren Führung man Hans Ruser anvertraute. Da außer ihm noch drei weitere „Wachkapitäne“ an Bord kamen, ebenfalls alte erfahrene Schiffsführer, verlieh man Ruser den Titel eines Kommodores.

Auch das zweite Schiff, die 54 282 BRT große „Vaterland“, vertraute Ballin seinem Ruser an. Auf der ersten Reise 1914 wurde die „Vaterland“ in New York festgelegt und die gesamte Besatzung interniert. 1919 kehrte Ruser aus der amerikanischen Internierung zurück und ließ sich, da die deutsche Schifffahrt schwer am Boden lag, vorzeitig pensionieren.

Da Kommodore Ruser von der „Gauß“-Reise her noch gut die Antarktis kannte und wußte, daß es hier noch viele Wale gab, machte er eine Zeitlang Propaganda für einen deutschen Walfang.

Kommodore Ruser starb am 5. April 1930 in Hamburg. Nur wenige in Deutschland wußten, daß er es war, der die größten deutschen Dampfer gefahren hatte.

wa.

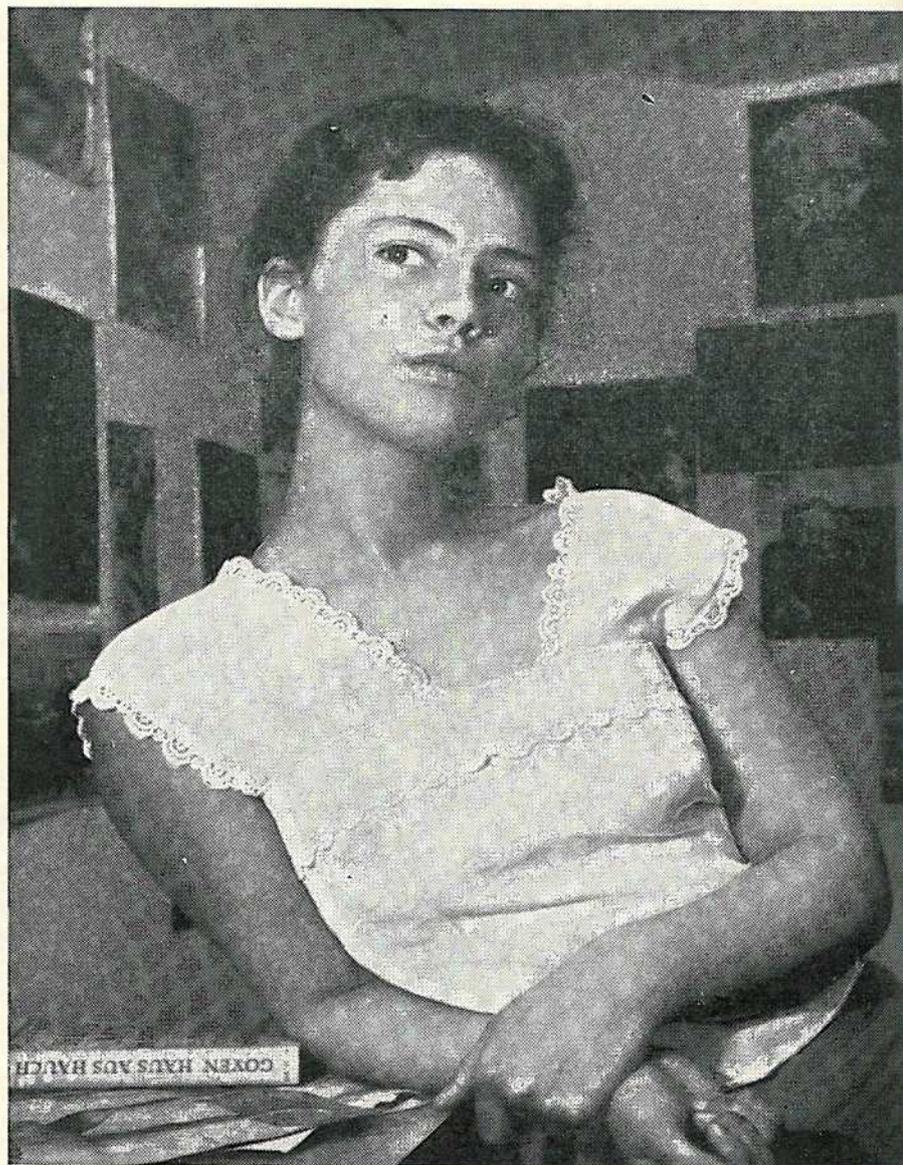
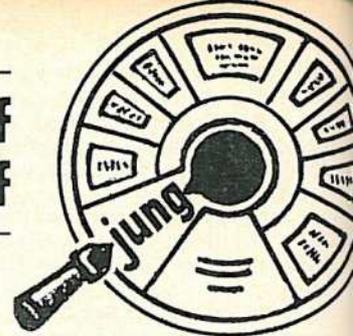
Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





**Telegraf
auf**



Was haben Seeleute und Mädchen gemeinsam?

„Kehrwieder“ setzt mit dieser Seite ihre Gegenüberstellungen von jungen Menschen fort. Film und Wirklichkeit, Klischee und Natur waren die Themen. Moderne Mädchen und Seeleute haben nämlich eins gemeinsam: die Verzerrung und Verunstaltung ihres natürlichen Bildes durch eine total versexte und verschnulzte Unterhaltungsindustrie. Unsere beiden Fotos zeigen es aufs neue. Zum Glück sind nämlich in Wirklichkeit kalte und innerlich unbeteiligte, blonde Gifte mit Schlafzimmerblick aus der Schminkretorte selten und unaufdringlicher Charme voller verhaltener Wärme immer noch die Regel. Dieser Charme von innen ist es, der auch heute noch natürliche Mädchen so anziehend macht.

Pfingstreise mit Maria ...

Bruno Gaukel hat den Freunden heiterer Anekdoten eine Sammlung fröhlicher See-, Land- und Luftabenteuer hinterlassen. Der Verlag Die Brigantine, Hamburg, hat sie, hübsch aufgemacht, unter dem Titel „Neptuns Reporter“ herausgebracht. Wir bringen aus dem Buch zum Ergötzen unserer Leser, mit freund-

licher Genehmigung des Verlages, den folgenden „Report“.

★

Von alten Schiffen habe ich eine Ahnung. Nach dem Welttheater Nummer 1 habe ich sie kennengelernt. Es galt der Satz: Wenn Kapitän und Steuerleute in Ordnung sind und der Koch kein krummer Hund, braucht der Kasten nur noch

im Rost zusammenzuhängen. Dann ist alles „allright“.

Die „Maran“ war so'n Unternehmen. Das Logis leckte wie eine Tropfsteinhöhle. Selbst der Alte brauchte bei Schlechtwetter im Salon einen Regenschirm. Aber die ganze Gesellschaft fühlte sich auf diesem Schleicher wohl wie der Dotter im Ei. Mein Kollegen, die Matrosen, waren durchweg vornehme See-hunde, die alle mal Kapitän werden wollten. Nur die Heizer waren reine Tiger. Besonders, wenn sie an Land kamen. Sie waren Getränkeleute und hatten einen schändlichen Durst. An Land trennten sich unsere Wege. Während die Heizer ihr Geld in

Spelunken verdattelten, in denen die Flaschen und Gläser wie Moskitos durch die Luft flogen, speisten wir Jantjes im Restaurant wie Seelords nach der Karte. In Stettin im „Preußenhof“.

In der Pfingstwoche erschien in der Dämmerung der Koch im Matrosenlogis: „An Land steiht 'ne Deern.“ Wir nichts wie an die Reling. Und wir waren baff. So was gab's eigentlich im Stettiner Hafen selten zu sehen. Das Mädchen war nett wie eine Taube. Wir complimentierten die Dame ins Logis und hörten, daß sie die Absicht hätte, nach Schweden zu fahren. Aber Geld sei bei ihr ein rarer Artikel. Der Fratz

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung Frau KOGEL-TISCHLER

Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr

Einmalig. Aufnahmebeitrag - Honorar nur bei Erfolg - Prospekt gratis u. diskret

machte einen guten Eindruck, und wir sagten: „Mookt wi“.
 Sie war Bandonionspielerin in einer Damenkapelle gewesen. Die Polizei hatte die Bude zugemacht, weil nach einer Meinungsverschiedenheit zwischen amerikanischen und englischen Seeleuten über die Frage „Wer hat den Krieg gewonnen?“, von dem Lokal nur noch Brennholz übriggeblieben war. Nun stand die Kleine da mit ihrem Talent. In Schweden hätte sie einen Süßen und hoffe auch, ein Engagement zu bekommen. Es paßte großartig. Vorn war gerade noch eine Kammer frei.

Nach einer alten Bauernregel kümmerst sich auf Schiffen, besonders auf alten, kein Kapitän um das, was im Logis los ist. Die Jantjes peilen ja auch nicht nach dem Alten im Salon.
 Pfingstsonnabend warf der Kasten los und seilte zunächst nach Swinemünde. Wir spazierten an Land und nahmen Maria mit zum Essen. Egal, was der Wein kostete. Um fünf Uhr früh kamen wir wieder an Bord. Am Vormast wurde ein Maibaum aufgeheißt, und schon trafen die Heizer ein. Sie waren so blau, daß sie knapp das Schiff erkannten. Kaum wieder in See, Richtung Nar-

sagte Maria. „Dann lernt ihr vernünftige Mädchen kennen, und die werden euch schon bremsen, wenn ihr das Geld auf den Kopf haut.“
 Nachmittags ging's los. Einer der Heizer spielte Quetschkasten, und die anderen summtum rumtata rumtata. Maria nahm die Bären in den Arm und bog ihnen Tanzschritte bei. Das Logis zitterte unter dem Gelächter. So heiter und so unschuldig haben sich Heizer und Matrosen noch nie an Pfingsttagen auf See unterhalten.

Nach einigen Tagen war die „Maran“ in Narvik, von wo die Erzzüge nach Schweden donnern. Wir verhandelten mit einem Lokführer, und für eine Flasche Kognak nahm er Maria mit Sack und Pack mit auf die Reise. In Schweden hatte die Kleine dann auch einen guten Start. Sie hatte uns prompt eine Karte geschickt mit Gruß und Kuß als Erinnerung an die Pfingsttour auf See.

Zum 400. Todestag



Joh. Calvin

Geb. 10. VII. 1509 in Noyon,
 gest. 27. V. 1564 in Genf

Der aus Frankreich stammende Reformator wirkte hauptsächlich in Genf. Er führte eine strenge Kirchenzucht ein, die von einem Konsistorium mit Unterstützung der weltlichen Behörden ausgeübt wurde. Im Mittelpunkt des Calvinismus stehen die Prädestinationslehre und eine Auffassung des Abendmahls, die von der Luther'schen abweicht. Calvin führte die Gläubigen zur aktiven Teilnahme am Leben der Gemeinde.

Lotungen

„Vernunft muß jeder selbst erwerben, nur Dummheit pflanzt sich gratis fort“ ... — Erich Kästner —

„Wo alle dasselbe denken, wird nicht viel gedacht“ ...
 — Walter Lippmann —

„Die Fachleute haben es nicht gerne, wenn einem Laien etwas einfällt, was ihnen nicht eingefallen ist“ ...
 — John Steinbeck —



Kaum war die Kleine an Bord, hatte sie mit wenigen Handgriffen aus ihrer Kammer eine Puppenstube gemacht. Ein paar Deckchen wurden dekorativ ausgebreitet. Sie hatte Blumen mitgebracht für Heizer- und Matrosenlogis. Im Handumdrehen verwandelte sie die Tropfsteinhöhlen in Wohngrotten. Selbst die Wanzen waren baff.
 Die Sache war für uns ohne Risiko, aber von prickelnder Pikanterie.

vik in Norwegen, spielte Maria Schiffsgengel. Sie kühlte den Heizern mit Umschlägen die „Bombe“, was noch keiner von ihnen erlebt hatte. Jetzt brach bei diesen Brüdern ein aufgestauter Familientrieb aus. Sie waren gerade nüchtern, als Maria sie zunächst einmal seelisch auslötete. Sie wollte wissen, warum die Heizer mit ihrem sauer verdienten Geld an Land „Scheinwerfer“ spielten. „Ihr müßt tanzen können“,

Rangliste der deutschen Schlager

im April 1964

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

Eine Hausse für die Beatles! Sie blieben on top! Wie lange mögen sie noch in Hochkonjunktur „Händchen halten“, wenn Teenager vor Wonne über ihre Stimmakrobatik in Ohnmacht fallen? Aber auch an Schlagerbörsen bleiben Kursentwicklungen stets rätselhaft und gehen eigene, seltsame Wege ... Warten wir's ab, wie lange Angebot und Nachfrage sich die Waage halten und Pilzköpfe „gehandelt“ werden!

2. Oh, My Darling Caroline

Von Platz 4 stieg Ronny auf den 2. Platz mit seiner Caroline, die ihm schon viel Erfolg einbrachte.

3. Wenn die Cowboys träumen und Zwei Indianer aus Winnipeg

Marika Kilius kommt gleich mit einer Doublette auf den Markt — und avanciert ohne Umschweife, auch

im Schlagerwettbewerb zum Spitzenstar! Wir gönnen es ihr, endlich einmal zu Geld zu kommen. Womit mag sie uns weiterhin überraschen?

4. Das kannst du mir nicht verbieten ...

... dich zu lieben alle Zeit, so wie heut' singt nach wie vor (nicht Hans-Jürgen Bäumler!) Bernd Spier! Er tauschte lediglich den Platz mit Ronny und seiner Caroline.

5. A-ME-RI-KA

Auch Trini Lopez hält sich mit Thema „Neue Welt“ eisern bei den oberen Fünfen, wenn sie auch von Platz 3 ans Ende rutschte. Doch nicht nur mit AMERICA gehts auf und ab... Das ist nun einmal Schicksal aller gefeierten Top-Hits!

M. Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge:
 Der Musikmarkt)

Der GROSSE DKW ist da!
 DKW F102 - Formel des Fortschritts!

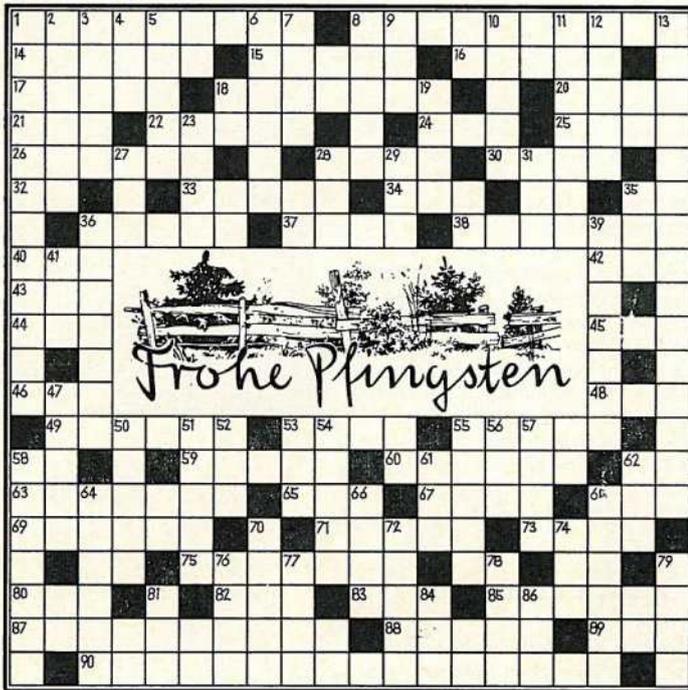


AUTO UNION  DKW

J.A. Schlüter Söhne

Ausstellung Hamburg 1 Ballindamm 2-3 * 45 22 51 * Vorführung Hamburg 13 Rentzelstraße 46-48

Knifflige Sachen



Unser großes Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Jahreszeit, in die unser Fest fällt, 8. Zweig des Maibaumes, 14. Zündschnüre, 15. Nebenfluß der Weser, 16. Edelsteingewicht, 17. Herrscherkaste im alten Peru (Mehrzahl), 18. Buch der Psalmen, 20. größeres Druckwerk, 21. Stadt in Gelderland, 22. geschichteter Haufen, Stapel, 24. Passionsspielort in Tirol, 25. vornehme Gesinnung, 26. ein Mensch, der große Fragen geistig gründlich durcharbeitet, 28. Hochweide, 30. Schwimmvogel, 32. französisch „in“, 33. Behältnisse, 34. der Großvater in der Kindersprache, 35. französisches Adelsprädikat, 36. Grünfläche im Dorf, 37. Schreibweise, 38. erstes Buch Mose, 40. Gut-schein, 42. französisch „Schritt“, 43. französischer unbestimmter Artikel, 44. biblischer Stammvater, 45. afrikanischer Strom, 46. türkisch: Herberge, 48. die Welt, 49. Sing-vögel, 53. Nagetier, 55. gepflegte Wiese, 59. Anführer des Tiroler Aufstandes gegen die Franzosen, 60. Frühlingsblume, 63. Buch-staben, Drucktypen, 65. Schiffsseite, 67. weibliches Bühnenfach, 68. Gewässer, 69. aus Schienen zusammengesetzte Fahrbahn, 71. südafrikanische Provinz, 73. Nebenfluß der Donau, 75. Fluß in Nordamerika, 80. arabisch „Sohn“, 82. bestimmter Artikel, 83. Wüste Innerpersiens, 85. Bewohner der größ-ten asiatischen Halbinsel, 87. Nashorn, 88. alkoholische Getränke, 89. Schwur, 90. noch eine Frühlingsblume.

Senkrecht: 1. Strauch mit duftenden Blütentrauben, 2. Kampfabschnitte beim Sport, 3. Kröten, 4. griechischer Buchstabe, 5. deutscher Dichter, 6. Stadt und Kurort an der Lahn, 7. Sinnbild der Zerbrechlichkeit, 8. Tropisches Kau- und Genußmittel, 9. euro-päischer Inselbewohner, 10. nordamerikani-sche Münze, 11. Einfassungsbeet, 12. fran-zösisch „Studie“, „Übung“, 13. Primel, 18. Fluß in Italien, 19. Schiffstau, 23. englisch „Baum“, 27. japanischer Verwaltungsbezirk, 28. Teil des Baumes, 29. Ende des Magneten, 31. jetzt, 35. Durchscheinbild, 36. Hahnen-fußgewächs, auch eine der ersten Frühlings-blumen, 39. von selbst erfolgend, 41. eng-lisch „eins“, 47. Singvogel, 50. vertraut, 51. auszeichnen, 52. französisch „nein“, 53. nordische Todesgöttin, 54. Kampfplatz, 55. Rad oder Walze, 56. Teil des Bühnenstücks, 57. Himmelsrichtung, 58. Teil der Mathe-matik, 61. Rundholz quer am Mast, 62. un-gebraucht, 64. der „weiße Sport“, 66. eng-lischer Graf, 68. Heil- und Schönheitsmittel (Mehrzahl), 70. Kunde, Erzählung, 72. Vogel, Sinnbild des Friedens, 74. Frauenkurzname, 76. Gedanke, Einfall, 77. heißes alkoholi-sches Getränk, 78. Maler, Begründer der Gruppe „Der blaue Reiter“, 79. unser Planet, 81. ungekocht, 84. krampfartiges Zusammen-ziehen der Muskeln, Zucken, 86. kleine Hirschart.

Die schlaue Kiste



Warum sind die Neger schwarz?

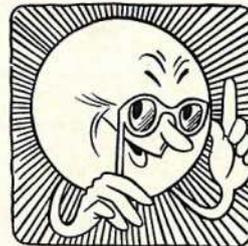
Hängt die dunkle Hautfarbe der Neger mit der Heimat so heiß brennt? Im Zuge der Anpassung an die kräftigere Sonnenbestrahlung in den Tropen entwickelte sich bei den Negern die erbliche Eigenschaft, in der Haut mehr und schneller Pigmente zu bilden, als es andere Menschen können. Die Veranlagung ist somit vorhanden. Die dunkle Hautfarbe entsteht durch die Anreicherung an Pigmenten, was von der Sonne begünstigt wird. Die Pigmente befinden sich direkt unter der Hornhautschicht der Haut. Sie verhindern, daß die Sonnenstrahlen die darunter liegenden, empfindlicheren Hautschichten schädigen können, insbesondere die feineren Nervenenden.

Denken wir im Liegen besser?

Heutzutage ist nichts mehr vor den Wissenschaftlern sicher. Selbst das Denken wird untersucht. Man hat festgestellt, daß im Liegen ausführlicher gedacht wird. Die Gedanken sind beschaulicher und ausschweifender. Das Ergebnis wird ausgereifter. Im Stehen drängen die Gedanken schneller zum Entschluß.



Neue Denkwege finden weniger Eingang. Die Gedanken bewegen sich in einem schmaleren Bereich. Die Entschlüsse sind oft nicht ganz so ausgereift. Im Sitzen sind beide Einflüsse ungefähr gleich stark. Natürlich spielt auch die Tageszeit eine gewisse Rolle. Ihr Einfluß auf die Denkfähigkeit ist jedoch individuell verschieden. Manche Menschen denken besser in den frühen Morgenstunden und werden gegen Mittag müde. Andere wieder brauchen morgens eine gewisse Anlaufzeit. Mit wachsendem Alter nimmt die Denkfähigkeit im allgemeinen zu.



Die Sonne bringt es an den Tag

Adalbert von Chamisso (1781 bis 1838) schildert in seiner Ballade die Gewissensbisse eines rechtschaffenen Handwerkers, der seiner Ehefrau eine in der Jugend vollbrachte Missetat gesteht. Durch ihre Schwatzhaftigkeit bewahrheitet sich die Prophezeiung, daß die Sonne auch die fernste böse Tat schließlich ans Licht bringt.

Wal mit Beinen

Einen Wal mit Beinen erlegten sowjetische Walfänger bei den Kurilen. Wie die bekannte Monatschrift „Neptun“ im April-Heft berichtet, hatte er am hinteren Teil des Rumpfes zwei Auswüchse mit unentwickelten Schenkelknochen. Dieser Fall von Atavismus — des Wiederauftretens entwicklungs-geschichtlich überholter Eigenschaften — dürfte nun bestätigen, daß der Wal einst auf dem Festland gelebt haben muß.

Wußten Sie schon, daß

... die 1500 Kilometer lange und bis 680 Kilometer breite Ostsee das flachste aller europäischen Binnenmeere — sowie das salz- und gezeitenärmste Meer der Welt ist? Die Tiefe der Ostsee beträgt durchschnittlich nur 50 bis 55 Meter und in den westlichen Teilen nur 20—25 Meter. Der Salzgehalt der Ostsee von 0,3—1,5% liegt im Vergleich mit den Weltmeeren bei 2,7—3% niedriger und bildet aber gegenüber des 8% — Totes Meer — Salzgehaltes einen erheblichen Kontrast. Die Ebbe und Flut in der Ostsee wechselt mit einem kaum merkbaren Tidenhub. Dieser nimmt in der Ostrichtung stark ab. Der Gezeitenhub am Sund und in der Kieler Bucht beträgt durchschnittlich 25—27 cm, während bei der finnischen Halbinsel Hanko nur noch 12 cm gemessen werden.

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

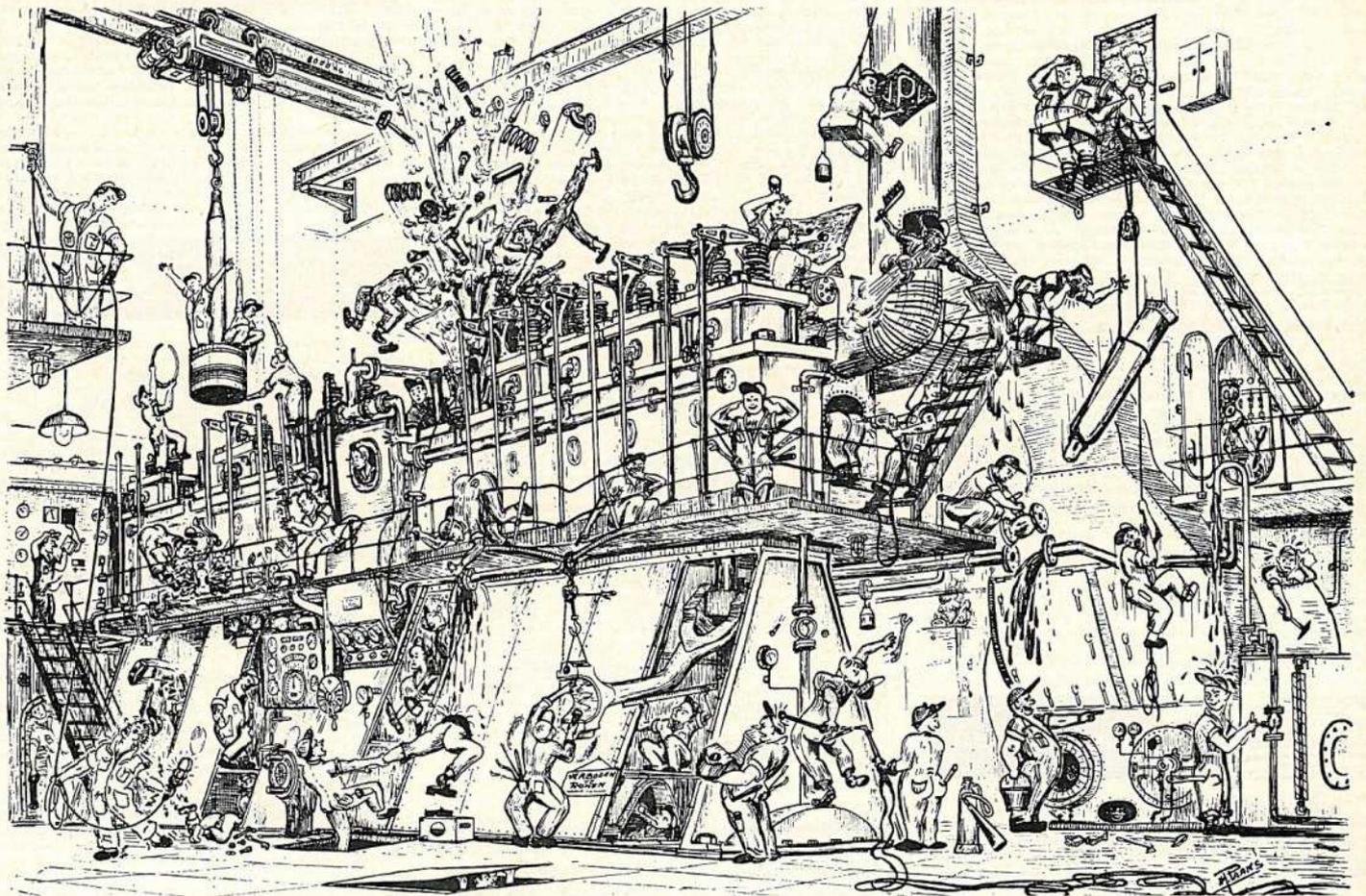
SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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



Auch der Seemann lernt nie aus

Ein Seemann bekam Urlaub. Er ging an Land. Da er nur ein Steckenpferd hatte, das Angeln, setzte er sich eines Tages ans Ufer eines Flüsschens und begann zu angeln. Das Verbotsschild übersah er absichtlich.

Plötzlich unterbrach eine barsche Stimme das Idyll: „He Sie, hier ist das Angeln verboten!“ Vor dem erschrockenen Seemann stand ein uniformierter Polizist. „Das kostet fünf Mark Strafe!“ Der ertappte Sünder blickte unschuldig lächelnd in die erzürnten Augen des Gesetzeshüters. „Aber, Herr Wachtmeister, ich bade doch nur meinen Wurm“, flötete er so sanft er konnte. „So?“ meinte der Uniformierte ungerührt, „dann zeigen Sie mir mal Ihren Wurm.“ Der Seemann folgte dieser Aufforderung willig und erleichtert. Darauf der Polizist: „Tut mir leid, mein Herr. Die Strafe erhöht sich auf zehn Mark. Ihr Wurm hat nämlich keine Badehose an, und das Nudistenparadies befindet sich an einer anderen Stelle des Flusses, zwei Kilometer von hier entfernt.“

Ruth Meyer

Der erste Ing. und der erste Offizier machten diesmal zusammen Urlaub. Sie wohnten auch am selben Ort. Mehr oder weniger zufällig trafen sie sich eines Abends an einem Bierfisch. Das wurde begossen. Aber dann sagte der Chief: „Ich muß jetzt leider Schluß machen, ich habe es eilig. Meine Frau will, daß ich heute zeitig nach Hause komme, denn sie hat...“

„Sie lassen sich doch nicht etwa von Ihrer Frau befehlen, wann Sie nach Hause kommen?“ spottete der 1. O. „Wo denken Sie hin!“ entrüstete sich der Chief. „Nur heute, da ist es etwas anders. Wir haben nämlich Gäste. Meine Frau hat sie zum Abendessen eingeladen. Ich weiß gar nicht einmal, wer es ist. Es wird totsicher wieder irgendeine duselige Familie sein, die ich nicht ausstehen kann, weil sie mir bloß meine kostbaren Urlaubsminuten raubt.“

„So, so“, sagte der 1. O., „Sie wissen also nicht, wer diese duselige Familie ist, die Ihre Frau eingeladen hat?“ „Nein“, schüttelte der Chief den Kopf. „Dann will ich es Ihnen sagen“ sprach der 1. O. „Ihre Frau hat uns eingeladen.“

Becken-Montagehäuser nach Maß

Massivbauten in ein- od. mehrgesch. Bauweise. Wohnflächen v. 70 bis 250 qm in individueller Gestaltung. Schlüsselfertige Lieferung einschl. Keller u. erstkl. Ausstattung; Doppelfenster, Innentür. Mahagoni, Zentralheizung mit zentraler Wwv., El-Einbauküche, Bauzeit 3-4 Monate. Festpreis ab 53 700,- DM, voll beleihungsfähig.

Errichtung auf ihren oder unseren Grundstücken. Besichtigung fertiger Häuser im Raum Hamburg möglich. Auskunft und Prospekte durch Harry Kempe, Hamburg 13, Bogenstraße 13 — Telefon 45 15 84



Fleischlieferant für Schiffsproviant

Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte

Eigene Fleischwaren-Fabrik
Günstige Preisgestaltung

Tropfenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurstkonserven

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

JOH. MÜGGE KG.

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





Seefahrtsschule Hamburg

Am 7. April 1964 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** folgende Herren:
Uwe Bäcker, Horst Bewernick, Manfred Börsen, Peter Buck, Roman Bückow, Henning Bühring, Ernst Hertel, Reinhard Holst, Michael Marks, Otto Mathwig, Günther Menke, Manfred Mrotzek, Klaus Müller, Dieter Rietz, Franz-Norbert Roth, Bernd Schulz, Michael Spengler, Norbert-Otto Sperling, Bernhard Tadsen, Peter Tarchalski, Holger Timm, Jürgen Vergin, Günter Westphal, Dieter Wittmann, Rainer Zimmermann, Detlef Zingler, Jochen Alich, Thomas Andresen, Dieter Augustin, Klaus Balzer, Winfried Breuer, Willibald Dusch, Günter Feicks, Heinz Hadler, Ingo Harms, Peter Hartmann, Adolf Hoffmann, Gundemar Hube, Hubert Humke, Karl-Heinz Keibel, Hartwig Klüver, Volker Knafia, Dieter Koch, Werner Längin, Hans Müller, Ingo Weiß, Jochen Bösch, Dieter Füh, Joachim Höroldt, Jörn Holst, Edzard Kuper, Klaus Mewes, Wilko Gódicke, Dieter Hanne- mann, Karl-Dieter Hahn.

Am 16. April 1964 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Fritz Almstedt, Lothar Bentlin, Heinrich Böhle, Marten Bruhn, Herbert Fischer, Dieter Gollub, Andreas Gutschow, Peter Hecker, Klaus-Dieter Heinze, Axel Helbing, Werner Kahle, Hermann von Keßinger, Klaus Krogmann, Gerhard Lechner, Manfred Leinlauf, Hans Leonhardt, Peter Lindemann, Christian Löhner, Helmut Marwede, Armin Ohlfest, Hermann Plehn, Heinz Rohwerder, Günter Rorsch, Fritz Runge, Jörg Schuppener, Hermann Siemers, Horst Wollschläger.

Seefahrtsschule Leer

Am 4. April 1964 bestanden die Prüfung zum **Kleinmaschi- nisten (C 2)** folgende Herren:
Gerhard Arjes, Walter Eggern, Erich Fischer, Bernhard Hermes, Hermann Kampen, Rudolf Klene.
Die Herren Arjes, Fischer und Kampen sind Kapitäne (A 4) und haben die C 2-Prüfung zusätzlich abgelegt.



Größter deutscher Nachkriegsneubau

Der bei der Howaldtswerke Hamburg A.G. unter der Werft- nummer 950 für die Esso Tankshipreederei GmbH., Ham- burg, gebaute Turbinentanker „**Esso Bayern**“ ist nach Rück- kehr einer vierjährigen Werftprobefahrt in norwegischen Gewässern in Bremerhaven von den Eignern am 20. 4. 1964 übernommen worden. Das Schiff ist mit einer Tragfähigkeit von 92 050 t dw (53 608 BRT) der größte Nachkriegsneubau von deutschen Werften. Bekanntlich hatte Mitte Februar die AG Weser in Bremen die „Esso London“ übergeben, die jedoch eine Tragfähigkeit von 91 616 t aufwies. Auch die „Esso Deutschland“, ebenfalls ein Neubau der Ham- burger Howaldtswerke, konnte mit einer Tragfähigkeit von 91 630 t nicht an die „Esso Bayern“ heranreichen.

Neues Lotsenschiff mit Hubschrauber- landedeck

Von der Werft Jos. L. Meyer, Papenburg, wurde am 9. April der dritte und letzte Neubau einer Serie von Lotsenschiffen unter dem Namen „**Kommodore Ruser**“ ab- geliefert, die die Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Ham- burg seinerzeit in Auftrag gab (Werft-Nr. 519). Wie die Schwesterschiffe „**Kapitän König**“ und „**Kapitän Bleeker**“ soll auch dieser Neubau für den Lotsenversetzdienst in der Weser- und Jademündung eingesetzt werden.
Mit dieser Namensgebung für ein neues Lotsenschiff wird dem anerkennenswerten Plan, großen und vorbildlichen Seeleuten gleichsam schwimmende Denkmäler mitten im dichtesten Seeverkehr zu setzen, weiterhin in die Tat um- gesetzt (siehe auch Seite 11).
Die etwa 760 BRT großen Fahrzeuge können bei 55,1 bzw. 50 m Länge, 9,5 m Breite, 5,25 bzw. 3,05 m Seitenhöhe ins- gesamt 40 Lotsen aufnehmen und verfügen außerdem über Unterbringungsmöglichkeiten einer 32köpfigen Besatzung. Auf dem Hauptdeck kam eine moderne eingerichtete Messe sowie Gesellschaftsräume zum Einbau, während im Vor- schiff unter der bis zum Aufbau reichenden Back Unter- künfte für Offiziere und Mannschaften liegen. Die vier vor- handenen Lotsenversetzboote dienen gleichzeitig als Ret- tungsboote. Auf der Brücke befindet sich ein großes Schall- pult, in dem sämtliche für den Schiffsbetrieb erforderlichen Instrumente untergebracht sind. Umsteuerung und Fahr- sturenregelung der dieselelektrischen Anlage erfolgen un- mittelbar von der Brücke.
Die dieselelektrische Anlage besteht aus 3 Maybach Fahr- und Bordnetzaggregate mit insgesamt 1600 PSe bei 1500 UPM, sowie 2 AEG-Propellermotoren von zusammen 1240 PSe. Die Anlage arbeitet auf 2 Schrauben und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 13 kn. Der Fahrstand für die gesamte Anlage ist geräuschisoliert und im Zwischen- deck des Hauptmotorenraums untergebracht. Hier befinden sich auch sämtliche zur Fahrtüberwachung der Maschinen- anlage erforderlichen Instrumente.

Kühlschiff „Pongal“

Das zweite der insgesamt drei bei der Deutschen Werft, Hamburg, in Auftrag befindlichen Motorschiffe, das MS „**Pongal**“, ging am 3. April auf Probefahrt, um an die gleichnamige Partenreederei abgeliefert zu werden. Korre- spondentreederei ist die Reederei F. Laeisz, Hamburg. Die „**Pongal**“ ist gleichzeitig das 12. Schiff, das die Deutsche Werft für F. Laeisz bzw. die Afrikanische Frucht-Compagnie zur Ablieferung bringt.
Der Neubau hat bei 142 bzw. 128 m Länge, 18 m Breite, 9,25 bzw. 6,9 m Seitenhöhe und 6,28 m Tiefgang eine Trag- fähigkeit als Schutzdecker von 4000 t und als Volldecker von 5700 t. Die vorderen Laderäume sind durch drei Decks unterteilt, während in Luke drei und vier zwei Decks zum Einbau kamen. Die oberen beiden Decks sind jeweils auch durch Außenhautportale zu erreichen. Der Gesamtladeraum- inhalt liegt bei 290 000/300 000 cbf. Als Ladegeschirr wurden 8 Bäume à 3 bis 5 t an zwei Masten getakelt.
Der Antrieb erfolgt auch hier durch einen direkt umsteuer- baren einflusswirkenden 8-Zyl.-MAN-Zweitakt-Motor mit Abgas-Turbo-Aufladegeräte der Baureihe K 8 Z 70/120 D. Diese Maschine hat Einrichtungen für Schwerlösbetrieb und leistet bei 135 UPM 9600 PSe. Auf Bananenentgang erreicht der Neubau hiermit eine Geschwindigkeit von 21 kn.

MT „Heinrich Essberger“

An die Reederei John T. Essberger, Hamburg, ist am 3. April anlässlich der Probefahrt der Neubau 340 der Els- fletter Werft AG., der Motortanker „**Heinrich Essberger**“, abgeliefert worden. Es handelt sich hierbei um einen Kü- stentanker, der nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd mit Eisverstärkung und zum Transport von Ladungs- flüssigkeiten der höchsten Gefahrenklasse erbaut wurde und bei 993 BRT eine Tragfähigkeit von ca. 1550 t hat. Der Neubau erhielt über die ganze Länge einen Doppelboden zur Aufnahme von Wasserballast und Brennstoff, während im Bereich der Ladetanks unter dem Hauptdeck an beiden Seiten weitere Ballasttanks angeordnet wurden. Diese Tanks sowie der Doppelboden sind für die Ballastfahrt ge- dacht, um die Ladetanks nicht mit Wasser fluten zu müssen. Sämtliche Ladetanks — 8 Stück mit einem Gesamthalt von ca. 1525 cbm — wurden metallblank gesandstrahlt und anschließend beschichtet. Als Lade- bzw. Löschpumpen kamen vier elektrisch betriebene Pumpen zum Einbau.
Als Antrieb erhielt dieser 64,55 bzw. 59 m lange, 10,4 m breite, 6 m hohe und ca. 5,20 m tiefgehende Motortanker einen Deutz-Diesel mit einer Leistung von 1320 PSe, der dem Schiff eine Geschwindigkeit von ca. 12,5 bis 13 kn verleiht. Sowohl die Maschinenanlage als auch die Wohn- und Wirtschaftsräume kamen im Hinterschiff zum Einbau.

SCHIFFSUNFÄLLE

Totalverlust

Das deutsche MS „**Nordmark**“, (282 BRT) ist am Morgen des 4. April, gegen 03.00 Uhr, etwa 6 Meilen westlich Borkum-Feuerschiff, allem Anschein nach binnen einer Minute gesunken. An der Suche beteiligten sich mehrere Schiffe. Der holländische Lotsendampfer „**Castor**“ hat zwei leere Rettungsboote gesichtet und drei Tote an Bord genommen.

Die gesamte Besatzung fand den Seemannsod

Kapitän und Eigner Günter Hilck (33)
Steuermann Peter Henny (34)
Matrose Arne Brühl (19)
Leichtmatrose Hertwig Bartels (16)
Jungmann Heinz Bein (19)
Jungmann Jürgen Herzog (16)

Achterschiff brannte bei Sandtietje aus

Das deutsche MS „**Perseus**“ (499 BRT) geriet in der Nacht vom 5. auf den 6. April etwa drei bis vier Seemeilen von Sandtietje nach einer Explosion im Maschinenraum in Brand. Nach vergeblichen Löschversuchen mußte die Besatzung das Schiff mit dem Steuerbordboot verlassen. Der holländische Frachter „**Schiedyk**“ eilte als erster zu Hilfe und nahm die vollzählige Besatzung nach 54 Minuten wohlbehalten auf. „**Perseus**“ wurde zunächst in die Doverbucht geschleppt, wo Bergungsschlepper das Feuer löschten. Danach ging das Wrack in Schlepp nach Bremerhaven.

Fruchtschiff „Brunseck“ brannte einen Tag vor der Probefahrt aus

Am 13. April brannten auf MS „**Brunseck**“ im Dock der Lübecker Flender-Werft Maschinenraum, Kommandobrücke sowie Wohn- und Wirtschaftsräume aus. Eine Leine sollte am gefüllten Tagestank belegt werden. Aus Versehen wurde dabei das Ventil geöffnet. Öl floß aus der Leitung in den Maschinenraum und entzündete sich an einem Schott, an dem geschweißte wurde. Neun Werftarbeiter konnten nur durch Aufbrechen der Bordwände befreit werden. Sach- schaden: etwa 4 Millionen DM.

Kollision auf der Probefahrt

Am 22. Febr. 1964 gegen 19.40 Uhr ist das aus der Elbe aus- laufende Motorschiff „**Naguilan**“ etwa 5 sm westlich Feuer- schiff Elbe 1 mit dem Motorschiff „**Brunslund**“ zusammen- gestoßen, das zur Funkbesichtigung einen Steuerbord-Dreh- kreis fuhr. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasser- linie davongetragen.
Der wachhabende Offizier und der beratende Seelotse der „**Brunslund**“ haben den Unfall verschuldet, weil sie mit dem ausweichpflichtigen Schiff bei Annäherung der „**Naguilan**“ nicht rechtzeitig ein wirksames Ausweichmanöver eingeleitet haben. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehan- delt worden.
Das MS „**Brunslund**“ befand sich auf der Probefahrt und hatte 385 Passagiere an Bord. Der Vorsitzende betonte bei der mündlichen Spruchbegründung, daß man auf der „**Brunslund**“ als ausweichpflichtiges Schiff alles hätte tun müssen, um dem Gegner aus dem Wege zu gehen. Auch hätte man die Funkbesichtigung an einer weniger befahrenen Stelle ausführen können. Wenn man sie trotzdem dort vornimmt, ist ganz besondere Vorsicht geboten.
Die Höhe der Schäden wurde wie folgt beziffert: „**Naguilan**“ 60 000 DM, „**Brunslund**“ 100 000 DM.

Parallelkurs führte zur Kollision

Am 12. Januar gegen 1.10 Uhr ist das Motorschiff „**See- falke**“ im Samsö-Belt bei Tonne 22 mit dem panamaischen Dampfer „**San George**“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Schiffe, die auf parallelem Kurs bei annähernd gleicher Geschwindig- keit den Weg 28 südwärts steuerten, nach der bei Tonne 22 erforderlichen Kursänderung aus nicht mehr feststellbaren Gründen sich zu stark genähert haben.
Ein Verschulden der Schiffsführung von MS „**Seefalke**“ ist nicht festzustellen. Die Maßnahmen nach dem Unfall ent- sprachen der Lage.
Da von seiten des panamaischen Dampfers in der Seeamt- verhandlung nur schriftliche Berichte vorlagen und die Zeugen dieses Schiffes nicht gehört werden konnten, mußte die Frage offen bleiben, weshalb sich die Schiffe bei der Tonne 22 so nahe gekommen waren, daß ein Freimanö- vrieren nicht mehr möglich war.
Wegen dieser Unsicherheit konnten Vorwürfe gegen den Kapitän der „**Seefalke**“ nicht erhoben werden.

Umschlagsanlage beschädigt

In der Untersuchung über die Kollision des MS „**Levante**“ mit einer Ladevorrichtung im Hafen von Eleusis am 5. April 1963 hat das Seamt Emden in seiner am 23. April 1964 in Emden abgehaltenen öffentlichen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache folgenden Spruch abgegeben:
Die Kollision des Motorschiffes „**Levante**“ am 5. April 1963 an der Bauxit-Verladestelle in der Bucht von Eleusis ist darauf zurückzuführen, daß der griechische Lotse das An- legemanöver zwar richtig angelegt, aber nicht richtig durch- geführt hat, indem er den Steuerbordanker mit Rücksicht auf den auflandigen Wind zu nahe unter Land geworfen hat. Er hat außerdem keine klaren Anordnungen über den Gebrauch des Backbordankers getroffen.
Durch das Eingreifen des Kapitäns Siegfried Wirth ist größerer Schaden an dem Schiff verhindert worden. Dem Kapitän und den Offizieren Winfried Brülke trifft an dem Unfall kein Verschulden. Mängel an den Schiffs- und See- verkehrseinrichtungen sind nicht festgestellt.

Freispruch für Maasdam-Lotsen

Im Gegensatz zum Seamt sprach der Einzelrichter in Bre- merhaven den deutschen Lotsen davon frei, den Maasdam- Unfall vorigen Jahres mitverschuldet zu haben. Für durch Eis vertriebene Wrack- und Wegetonnen, die eine genaue Positionsbestimmung unmöglich machte, könne der Lotse nicht verantwortlich gemacht werden. So begründete der Richter seinen Spruch, der sich auf ein Gutachten eines Bremer Seefahrtsschullehrers stützt. Das Decca-Gerät hatte man ausgeschaltet, „weil der Lotse an Bord war.“ Aber der Lotse verließ sich darauf, daß die Kurse kon- trolliert wurden. Die zu wortlose und formlose Art des Übergangs von Alleinschiffsführung auf Lotsenberatung monierte der Staatsanwalt aufs heftigste.

Auch kein Verschulden des „Blue Jacket“- Lotsen

Ursache für den Unfall, bei dem sechs Seeleute des deut- schen MS „**Dirk**“ ums Leben kamen, Kehr wieder berichtete darüber, sei nach der Urteilsbegründung des Bundesbeauf- tragten, daß „**Dirk**“ auf der falschen Fahrwasserseite ge- fahren wäre und versucht hätte, vor der „**Blue Jacket**“ das Fahrwasser zu kreuzen.

Von Bord verschwunden

Während der Zeit vom Nachmittag des 4. November bis zum Morgen des 5. November 1962 ist der Bootsmann H a e c k s in der Karibischen See von Bord des MS „**Cap Palmas**“ verschwunden. Die Ursache ist nicht zu ermitteln. Anzeichen für ein Verschulden anderer Personen liegen nicht vor. Die von der Schiffsführung durchgeführte um- fangreiche Suchaktion war sachgemäß.
Am 29. Februar 1964 gegen 23.50 Uhr ist der Matrose B u c k, Mitgeiger des MS „**Klaus Buck**“, in der Ostsee, östlich Gedser Rev Feuerschiff, über Bord gefallen. Ein Verschulden anderer Personen oder Mangel an den Ein- richtungen des Schiffes sind nicht festzustellen. Die durch- geführte Suchaktion war sachgemäß.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrsleute 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 Fahrsleuten zu arbeiten.
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Schiffsverkäufe

Die Motorschiffe „Hohenhörn“ (ex Ciandra) und „Skagenhörn“ (ex Colonia, 1785 BRT) von der Knud Knutsen Reederei, Flensburg, nach Durban.
 MS „Maria Schulte“ (766 BRT) von der Firma Bernhard Schulte, Hamburg, als Korrespondentreederei von der Atlas-Reederei AG, Emden, nach Peru.
 MS „Nobistor“ (4723 BRT) von der „Porto“ Hamburger Reederei GmbH nach Peru.
 D „St. Johann“ (1851 BRT) von der Reederei F. G. Reinhold, Hamburg, zum Abbruch.
 Motortanker „Sylvia“ (677 BRT) von der Schiffsahrts- und Speditionskontor GmbH, „Elbe“, Hamburg, nach Dublin.



Das Bücherbrett

A. Zeuner: Seemannsgesetz und Tarifvertrag, 120 Seiten, kartoniert, Carl W. Dingwort Verlag, Hamburg, DM 8,40. Gesetzes- und Vertragsbücher, übersichtlich, klar und verständlich geschrieben, sind selten. Das Amts-, Verwaltungs- und Juristendeutsch gehört eben immer noch zu den Stielkindern der Sprachlehre. Selbst wenn ein Gesetzeswerk gut und klar formuliert ist, vermag es die Trockenheit und Sprödigkeit des Stoffes nicht recht schmackhaft zu machen. Die Materie verlangt vor allem Knappheit und Sachlichkeit, und diese Eigenschaften werden wohl kaum sehr erbauend auf das Gemüt wirken.

Wer sich aber über das Seemannsgesetz und den Tarifvertrag informieren lassen will, der sollte dieses Buch benutzen. Als Fachmann wird er sich über die klare Zusammenfassung des komplizierten Gebietes freuen. Als Laie wird er — auch wenn er sich bisher nur wenig oder gar nicht mit dieser Materie auseinandergesetzt hat — gut und sicher in die so verworren scheinende Paragraphenwelt eingeführt. Das Frage- und Antwortspiel bringt Leben in den sonst so eintönigen, nüchternen Stoff und macht das Lernen leicht. Für Interessierte und Fachleute ist dieses Buch sicherlich ein praktischer Beitrag und Helfer, besonders auf Schulen und an Bord.

Im Verlag Eckardt & Messtorff in Hamburg ist die **Schiffsliste 1964** erschienen. Sie wurde nach dem Stande vom 1. Januar 1964 zusammengestellt und neu bearbeitet. Das bekannte Jahrbuch enthält ein Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe über 100 BRT. Darüber hinaus finden Interessenten eine Liste der Bauwerften mit genauer Anschrift und Telefonnummer sowie eine alphabetische Aufstellung der Schiffe, die nach Dampfern, Motorschiffen, Tankern, Fischerei- und Schleppfahrzeugen getrennt aufgeführt werden.

Die Liste informiert über: Schiffsname (Exname), Unterscheidungssignal, Baujahr, Bauwert, Antriebsart, Stärke, Geschwindigkeit, BRT, NRT, Tragfähigkeit, Abmessungen, Gef-Inhalt, Reederei, Ausrüstung mit Radar, Schwergutgeschirr und Ladekühlraum.

Außerdem gibt eine alphabetische Liste Auskunft über Reedereien mit ihren Anschriften, Telefon- und Telexnummern und ihren Schiffen.

Diese sorgfältig zusammengestellte Schiffsliste ist eine praktische Arbeitserleichterung und gehört in die Hand aller mit der Seefahrt in Verbindung stehenden Kreise. Sie ist für DM 15,— durch den Hamburger Verlag Eckardt & Messtorff erhältlich.

Hermann Ahner: **Hafenbauer gründeten Wilhelmshaven**, 392 Seiten mit 67 Bildern und 48 Kartenskizzen, Leinen, Brune-Verlag, Wilhelmshaven, DM 15,80.

Wer sich für Heimatgeschichte interessiert, sollte zumindest einen Blick in das Buch von Hermann Ahner werfen. Wahrscheinlich werden diesem ersten Blick noch viele weitere folgen, denn der Autor versteht es, seine Leser zu fesseln.

Dieser Tatsachenbericht erstreckt sich über einen Zeitraum von 110 Jahren, von 1853—1963. Der Leser wird mit dem Schicksal der Marinestadt Wilhelmshaven vertraut gemacht: Aufstieg, Krieg, Niedergang und Wiederaufbau. Ahner schildert diese Ereignisse in einer eindrucksvollen, klaren und leicht verständlichen Sprache. Die Aufgabe, die er sich gestellt hat — die Entwicklung und das innere Leben einer Stadt nachzuzeichnen — bewältigt er durch eine übersichtliche Zusammenfassung aller Tatsachen und Umwälzungen, die den Charakter der Stadt Wilhelmshaven beeinflussten. Der Bericht ist lebendig geschrieben und wird bei dem interessierten Leser das Gefühl hinterlassen, eine ihm bekannte oder unbekannte Stadt neu kennengelernt zu haben.

Rud. Blohm — ein halbes Jahrhundert Arbeit für die Werft

Am 5. April 1964 sah Herr Rud. Blohm, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Blohm & Voss AG., auf eine 50jährige Tätigkeit für die Werft Blohm & Voss zurück.
 Am 2. September 1885 in Hamburg geboren, trat Herr Rud. Blohm am 5. April 1914 in die von seinem Vater Hermann Blohm zusammen mit Ernst Voss am 1. April 1877 in Hamburg gegründete Werft Blohm & Voss ein und begann damit ein verantwortungsvolles Leben, das er seitdem ganz in den Dienst der Werft gestellt hat.
 Der Vorbereitung dieser Aufgabe dienten u. a. sowohl Lehr- und Praktikantenzeit bei Blohm & Voss, als auch im Ausland sowie das Studium an den technischen Hochschulen in München, Danzig und Berlin. Rud. Blohms Weitblick und Entschlossenheit, seine Fähigkeit, Mitarbeiter zu begeistern und seine großen Kenntnisse und Erfahrungen haben dazu beigetragen, daß die Werft nicht nur in guten, sondern auch in schweren Zeiten unverändert eine der Verpflichtung des Namens Blohm & Voss entsprechende Stellung gehalten hat. Abgesehen von den im Schiffbau immer eintretenden Krisenzeiten, die mit Sicherheit und Stand-

haftigkeit gemeistert wurden, war es vor allen Dingen die schier unlösbar erscheinende Aufgabe des Wiederaufbaus der Werft nach der völligen Demontage in den Jahren 1947—1950 und dem Produktionsverbot bis 1954, den Rud. Blohm zusammen mit seinem inzwischen verstorbenen Bruder Walther bezwang und dabei der Werft auf allen Gebieten eine Grundlage gab, die es ihr ermöglichte, auch heute wieder mit technischen Spitzenleistungen an hervorragender Stelle im Schiffbau tätig zu sein.
 Auch als Aufsichtsratsvorsitzender des 1955 in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Unternehmens ist Rud. Blohm heute noch fast täglich auf der Werft anzutreffen. Die große Arbeitslast, die er immer noch trägt, hat weder sein Interesse an allen Einzelheiten des Werftgeschehens noch an dem persönlichen Wohlergehen seiner alten und jungen Mitarbeiter gemindert. Seine reichen Erfahrungen stellt er uneingeschränkt einer jungen Generation von Blohm & Voss zur Verfügung, die in einem modernen Betrieb mit modernen Ideen die große Tradition der Werft erfolgreich fortsetzt.

GESUNDHEITSDIENST AN BORD

Wir folgen gern der Anregung unserer Leser und bringen einige Abhandlungen über Verbände. (Red.)

1. Tücherverbände

Die Tücher von vier- und dreieckiger Form (gewöhnlich aus Leinen- und Baumwollstoffen) werden zum Verbinden häufig nach Art einer Krawatte gebraucht und von der Spitze aus zu einem ca. 3 Finger breiten Streifen zusammengelegt. Wegen ihrer Einfachheit sind sie speziell als Notverbände zu empfehlen. Zur Befestigung von Verbandmitteln auf Wunden oder Ruhigstellung verletzter Teile werden sie einzeln oder zu mehreren kombiniert angelegt. Reine Taschentücher, Handtücher, Leinentücher sind als geeignetes Material dazu wohl überall verfügbar. Für gewöhnlich unterscheidet man das große dreieckige Tuch für Verbände an Brust, Leib, Kopf und das kleine für Verbände an Hals, Hand, Fuß usw.

Die übliche Form des großen dreieckigen Tuches erhält man, wenn man ein viereckiges Tuch von je 1 Meter Seitenlänge in der Diagonale halbiert; die des kleinen, wenn man mit einem viereckigen Tuch von 1/2 Meter Seitenlänge ebenso verfährt.

Den rechten Winkel des dreieckigen Tuches bezeichnet man als Spitze, die zwei spitzen Winkel als Endzipfel, die dem rechten Winkel gegenüberliegende Seite als unteren Rand, die beiden anderen als Seitenränder.

Viereckige Tücher als solche finden übrigens nur selten Verwendung. Bei allen Tücherverbänden hat man stets darauf zu achten, daß sie recht stramm, unter möglichster Vermeidung überflüssiger Falten anliegen, wenn sie dem Zweck der genügenden Befestigung von Verbandstoffen gut entsprechen sollen.

Die Befestigung des Tuches geschieht durch einfaches Zusammenknuten der Zipfel, mittels starker Sicherheitsnadeln, oder durch Vernähen der Enden mit festem Garn.

2. Bindenverbände

Diese Verbandart ist viel besser als die mit Tüchern, da mit den Binden eine weitaus sicherere, bequemere und gleichmäßigere Befestigung ermöglicht wird.

Unter Binden versteht man lange schmale Streifen Stoffes, die womöglich aus einem Stück bestehen sollen, da solche, die aus mehreren Stücken zusammengenäht sind, sich nicht gut anlegen lassen und leicht Striemen und Abschürfungen an der Haut hervorrufen. Länge und Breite richten sich nach den jeweiligen Erfordernissen. Im allgemeinen sind für die Verbände am Rumpf breite (ca. 10—20 cm), für solche am Kopf, den Armen und Beinen mittelbreite (ca. 8—10 cm), für die Finger schmale (ca. 3—5 cm) Binden zweckdienlich.

Man unterscheidet verschiedene Bindenarten. Für die meisten Verbände werden Mullbinden verwendet. Leinenbinden können, gut gereinigt, oftmals verwendet werden. Mullbinden werden meist nach ein- oder zweimaligem Gebrauch untauglich.

Zur Ausübung eines gleichmäßigen, elastischen Druckes dienen die Flanellbinden, die Trikot-Schlauchbinden oder Binden aus anderweitigen, dehnbaren Stoffen. Öfters gewaschen, büßen sie an Elastizität ein. Für kräftige Kompression eignen sich die reinen, sowie die sogenannten halbdurchwirkten Gummibinden (Gummi mit Seidenfäden verwebt).

Die Gummistoffe sind jedoch wegen ihrer Undurchlässigkeit den Patienten bei Neigung zu starker Schweißbildung lästig, rufen leicht Ekzeme hervor und sind daher, wenn möglich, durch die erstangegebenen Bindenarten zu ersetzen.

Speziellen Zwecken dienen die Stärke-, Gips-Binden usw.

Zur bequemen Anwendung werden die Binden aufgerollt. Der aufgerollte Teil heißt der Bindenkopf, der nicht aufgerollte Bindenanfang beziehungsweise Bindenende.

Je nachdem man eine Binde von ihrem Anfang bis zu ihrem Ende in einer Richtung aufwickelt oder Anfang und Ende derselben gegen die Mitte zu gleichzeitig aufrollt, unterscheidet man ein- und zweiköpfige Binden, letztere werden praktisch jedoch nur selten benutzt.

E. Jünemann

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
 Hamburg-Allona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
 Ankerwickelerei

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

PREISENSATION! Achtzehn herrliche Opernschallplatten,

alle zusammen nur D-Mark 20,—, zwölf moderne Schlagerplatten D-Mark 10,—, zwölf Platten Heimatklänge D-Mark 10,—, zwölf Platten Marschmusik D-Mark 10,—, sechzig verschiedene Schallplatten nur D-Mark 50,—, alle fabrikneu, 17 Zentimeter, 45 Umdrehungen, fehlerfrei, für jeden Plattenspieler. Versand ins Ausland nur gegen Vorauszahlung (internationale Postanweisung oder Bargeld im Brief), portofreie Lieferung.

Versand-Service, Wien XXI, Stammersdorferstraße 133, Österreich.



Gummi
 für Schiff

und Hafen

Schwingmetall®

verhindert die Übertragung von Vibrationen und Körperschall, ist einfach und sicher anzuwenden. Gummi-Wellenlager verwenden Wasser als Schmiermittel — sie wehren den Angriff der Sandkristalle ohne Schaden für die Welle ab.

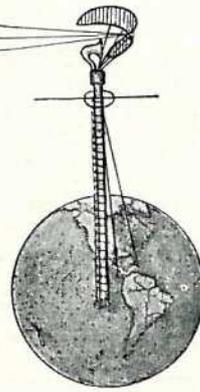
Gummi-Kompensatoren

gleichen Dehnungen aus und verhindern Biegespannungen. Gummi-Feder und -Scheuerleisten schützen Schiffe und Hafenanlagen durch ihr hohes Arbeitsvermögen und die große Abriebfestigkeit. Unsere Ingenieure beraten Sie in allen Anwendungsfragen.



Adam und Eva und die Arbeit

Der 1. Mai verhält sich zu den Organisationen, die dieses Fest der Arbeit veranstalten, ähnlich wie das Weihnachtsfest zum Christentum. Wie aus dem Fest der Liebe ein Fest des Magens wurde, blieb am 1. Mai von der Solidarität aller Arbeiter nur ein gewonnener freier Arbeitstag.



Was haben Adam und Eva mit der Arbeit zu tun? Die Antwort ist bekannt. Sie hat den längsten aller Bärte und ist kein Ruhmesblatt für die Männer. Denn viele Männer schwören auf die ABC-Schützen-Logik dieser Antwort: Weil die Eva es nicht lassen konnte, vom Baum der Erkenntnis zu naschen und Adam auch noch zum Hineinbeißen in den Apfel verführt hat, nur deshalb sind wir aus dem Paradies vertrieben, nur deshalb müssen wir schwitzen und uns quälen. Und wenn es Evas Töchter obendrein immer wieder gelingt, Männer mit Haut und Haaren, Leib und Seele für immer zu vereinnahmen, dann ist die Mark, die Männer erarbeiten, höchstens noch 20 Pfennig wert. Doch Adam und Eva haben zur Arbeit noch mehr Beziehung, tiefere. Wir werden sehen.

Sprüche

Weder mit Arbeitspathos noch mit Arbeitsethos und auch nicht mit Arbeitsmoral kommen wir dem Wesen der Arbeit auf die Spur. Pathos, Ethos und Moral streuen hier mehr Sand in die Augen, als sie Klarsicht schaffen. Wir wollen ehrlich sein. Wir wollen Arbeit nicht mit Schöngesterei verbrämen. Wir wollen sie dort lassen, wo sie ist — in Schweiß und Schmutz, in Mühe, Sorge und Plage. Wer leugnet, daß Arbeit eine mühselige Last ist, der lügt.

Darüber helfen alle Sprüche nicht hinweg. Schon deshalb nicht, weil sie sich widersprechen. Zum Beispiel die Sprüche und Reden in Berlin. Sie handelten auch im Jahr 1964 von der Arbeit. In Deutsch zwar, doch in völlig verschiedenen Sprachen. Mit der Wirklichkeit 1964 haben beide wenig zu tun. Weder Militärparaden noch starke Worte für die Wiedervereinigung treffen das Thema des 1. Mai.

Mit dem Fortschritt wachsen die Ansprüche

Wenn der Steinzeitmensch ein Nachkomme Adams und Evas ist, so mußte er bereits arbeiten. Er mußte sich Jagdwaffen herstellen, um sich sein Wild zu erjagen. Vermutlich war diese Nahrungsbeschaffung, besonders im Winter, nicht gerade komfortabel. Man aß nicht vom Grill. Und die letzten Nachkommen von Adam und Eva? Die Männer im bequemen Sessel, in einer klimatisierten Halle, die nur noch Instrumente der Automatik kontrollieren — sie arbeiten auch, nur eben anders. Gemeinsam ist beiden, daß sie arbeiten müssen, wenn sie leben wollen. Was sie voneinander unterscheidet, ist die Vorstellung davon, was zum Leben gehört. Der eine braucht nur vom Bären den Schinken und das Fell, der andere ein Haus mit Fernsehen und Garage plus Whisky plus

No-iron-Hemden plus Elektro-Rasierer etc. etc. Erstaunlicherweise ist ihnen wieder gemeinsam, daß beide einmal lieber am „Herdfeuer“ (mit oder ohne Thermostat) verweilen und daß zum anderen beide weder mit dem Ertrag noch mit der Art ihrer Arbeit so recht zufrieden sind. Es bleibt die zwar betrübliche, aber richtige Feststellung: Mit allen technischen Errungenschaften, die auf Arbeiterleichterung abzielen, hält das Anwachsen der Ansprüche an den Arbeitsertrag Schritt. Der technische Fortschritt hat nicht zufriedener gemacht. Moderne Schlagworte wie „innere Leere“, „Freizeitverödung“, „Reizüberflutung“ und „Wohstandskriminalistik“ kennzeichnen dieses Unbehagen in der Behaglichkeit.

Kampf um Gerechtigkeit

Um die Arbeit ist viel gekämpft worden, ist viel Blut geflossen. Das geht von Spartacus im alten Rom über die französische Revolution bis hin zu Martin Luther King, dem zur Zeit letzten Kämpfer in dem hundertjährigen Sklavenbefreiungskampf Nordamerikas; zieht sich hin bis zu Chruschtschow und Mao, ja, bis zu den Maireden 1964 diesseits und jenseits der Mauer.

Bei den Arbeitskämpfen ging und geht es nicht um Erleichterung der Arbeit durch die Technik, die mit dem ihr anhaftenden Perfektionismus drauf und dran ist, die Arbeit in einem nie geahnten Ausmaß abzuschaffen; bei den Arbeitskämpfen ging und geht es um Gerechtigkeit bei der Verteilung von Last und Ertrag der Arbeit. In einem Wohlfahrtsstaat findet dieser Kampf allerdings nur noch in Konferenzsälen statt. Dort segelt er unter der Flagge von Lohn- und Tarifkämpfen, die sich Brötchengeber (nicht mehr Ausbeuter) und Mitarbeiter (nicht mehr Ausgebeutete) im milden Klima der Sozial- und Tarifpartnerschaft liefern.

Es hat sich viel verschoben seit Spartacus. Es hat sich auch viel verändert seit den feudalistischen Zeiten, in denen die herrschende Schicht für sich die Arbeit als Schande und für das Volk als Ehre bezeichnete. Es hat sich auch noch viel verändert seit Marx und Henry Ford, den beiden Auslösern der großen Sozialrevolutionen. Das Allensbacher Institut für Demoskopie errechnete für 1963: 58% der Arbeitenden möchten nicht mit ihrem Chef tauschen. Nur 5% der Beamten, nur 7% der Angestellten und nur 16% der Arbeiter, aber 51% der Selbständigen haben 1962 keinen Urlaub gemacht. Und ein Jesuitenpater, Pater Leppich, spricht heute vor Arbeitermassen, die zu ihm strömen, solches Deutsch: „Ich mache bei dem Kult, der mit euch Arbeitern getrieben wird, nicht mit. So dreckig geht's euch ja gar nicht mehr. Die

meisten von euch gehören, wenn's nach dem Einkommen geht, schon lange zum Mittelstand. Denkt einmal daran, was ein Arzt nach sechs-jährigem Studium verdient. Ein kostenloses Mittagessen, eine freie Wohnung, die aus einem Zimmerchen besteht und vielleicht 50 DM Taschengeld. Nicht denen geht es am dreckigsten, die am lautesten schreien.“

Der gute Pater mit der herzerfrischenden Revolververschнауze beklagt sich dann noch, daß die Proleten von heute zu Besitzbürgern geworden seien, geistig aber Proletarier bleiben wollen. Am Schluß donnert er wider den Gruppen- und Spaltergeist in den Arbeitskämpfen und fordert die verdammten Christen auf, von der Sparflamme herunterzugehen. Sie müßten wieder Menschen werden.

Sie kennen sich nicht

Wahrhaftig, es hat sich einiges geändert seit Spartacus, Robespierre, Marx und Ford. Der Pater verkündet es auf Deutsch.

Aber das Glück durch die Arbeit, die Zufriedenheit durch ihr Produkt, durch ihren Ertrag — sie haben sich um keinen Deut geändert. Und der Neid derer, die bei ihrer Arbeit und ihrem Ertrag von denen abhängig sind, denen die Betriebe gehören, genauso wie das Mißtrauen derer, die ihre Arbeit unter dem Druck riesiger Verantwortung und gewaltiger Risiken verrichten müssen, das Mißtrauen der Unternehmer ihren gesicherten 40-Stunden-Mitarbeitern gegenüber hinsichtlich der fairen Arbeitsleistung hat sich auch nicht geändert. Die Kluft des Mißverstehens und der Vorurteile klafft zwischen beiden soweit wie eh und je. Warum? Darauf gibt es nur eine Antwort: Weil sie sich immer noch viel zu wenig kennen.

Würden sie sich kennen, dann wüßten beide ganz genau, daß sie beide arbeiten. Sie würden erkennen, daß es in bezug auf die Arbeit nur einen Unterschied gibt, der ins Gewicht fällt, nämlich fleißig und faul. Und die fleißigen Unternehmer würden ihre fleißigen Mitarbeiter erkennen. Und die fleißigen Abhängigen würden dann erkennen, daß sie von nichts anderem abhängen, als von ihrem eigenen und ihrer Unternehmer Fleiß. Sie würden sich verstehen und achten und nicht erst am Sarg, sondern schon bei Lebzeiten aus voller, guter Überzeugung von ihrem guten Chef, von ihrem tüchtigen Mitarbeiter sprechen — vorausgesetzt nur, daß sie sich kennen, weil sie sich erkannt haben.

Erkennen heißt lieben

Und damit sind wir wieder bei Adam und Eva. Wie heißt es doch: Und Adam erkannte sein Weib. Im original Hebräischen ist erkennen und lieben dasselbe Wort. Erkenntnis allein allerdings wäre furchtbar. Wie furchtbar sie ist, zeigen uns die Erkenntnisse in der Atomphysik. Erkenntnis allein mußte uns das Paradies versperren. Aber Erkenntnis ist immer zugleich Liebe. Und wo sie ist, da ist alles anders. Da ist Mai. Wenn Erkenntnis Liebe ist, dann überwindet sie alle Feindschaften, auch die sozialen. Und wo Liebe zwischen Mensch und Arbeit ist, da ist es dann auch die Arbeit selbst, die Glück und Zufriedenheit gibt. Sie selbst, nicht ihr Ertrag. Und wenn die Arbeit noch so hart und schwer ist — wir Menschen sind so geschaffen, daß wir einander erkennen und lieben können. Das ist die verlässlichste Arbeitserleichterung. Adam und Eva und die Arbeit? Erkennen und lieben. —hs—

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!



Minikay

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

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

Ein Seemannsbrief spricht von

Sonn- und Feiertagen auf See

Viele Briefe gingen zum Muttertag nach Haus. Unzählige Blumen- und Geschenkaufträge verließen an diesem Tag wieder die Funkstationen unserer Schiffe auf allen Meeren. Alle Seeleute können hundertprozentig sicher sein, daß ihre Grüße Volltreffer waren in das Herz der Mütter. Der Seemann und seine Familie, der Seemann und die Feste daheim: Sehr vielschichtige Themen von der harten Seite seines Berufes. Ob Muttertag, Weihnachten oder Pfingsten — der Fahrensmann und die daheim mußten von jeher lernen, damit fertigzuwerden. Nicht immer gelingt es auf Anhieb, nie ohne heftige Auseinandersetzungen. Folgender Brief eines jungen Seemannes an seine Eltern zur Weihnachtszeit, den wir mit unwesentlichen Kürzungen wiedergeben dürfen, spricht zu diesem privatesten aller Berufsthemen für sich:

Claudius Kallähne
D. S. „H.....“

Auf See am 10. Dezember 1963

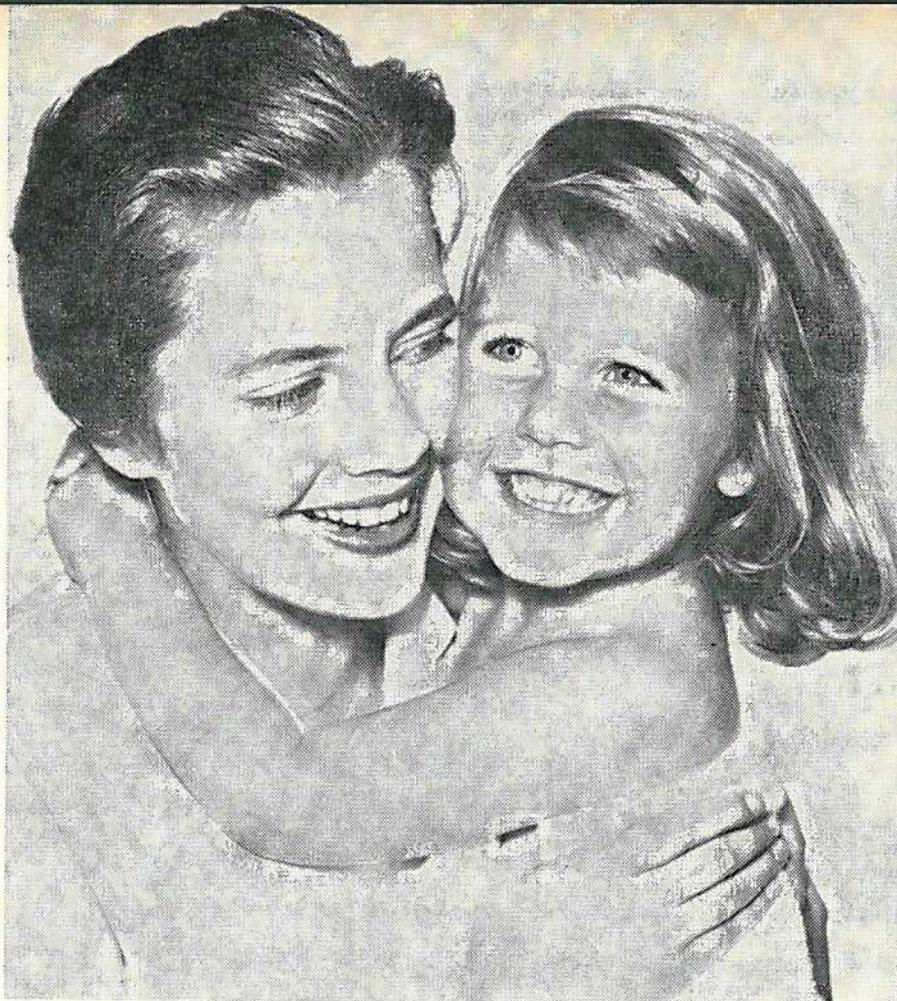
Liebe Eltern!

Wir haben nun knapp die Hälfte des Atlantik überquert, Ich halte es für an der Zeit, Euch wieder einige Zeilen täglich im voraus zu schreiben. Das Wetter war bisher verhältnismäßig gut, von der starken Dünung abgesehen. Viel Wind ist nicht, und er kommt seitlich.

Dabei können wir gar kein so gutes Wetter gebrauchen. Wenn wir nämlich mit dem Reise-stundendurchschnitt von 10,5 Seemeilen weiter laufen, sind wir am Donnerstag, den 18. 12., schon in New York.

Das paßt uns wenig in den Kram. Wir haben für New York nur 1000 Tonnen Ladung. Wenn ab Freitag morgen gelöscht wird, sind wir am Montag fertig zum Rausgehen. Wir sollen nach Norfolk. Da wären wir dann am Dienstag und kämen des Hochwassers wegen erst am Abend rein. Es hieße also ausgerechnet am Heiligen Abend einlaufen.

Wenn wir langsamere Fahrt machen würden, etwa 9,5 kn im Schnitt, würden wir am Freitag, den 19., in New York einlaufen. Das wäre richtig, denn am Samstag arbeiten sie dort nicht. Sonntags auch nicht. Überstunden machen die Schauerleute vor dem Fest auch nicht mehr, und in 1½ Tagen schaffen sie keine 1000 Tonnen raus. Wir würden also die Feiertage über in New York liegen. Das ist der Traumwunsch aller an Bord. So ist es verständlich, daß sich ein jeder von uns ein wenig schlechteres Wetter wünscht ... ungerufen toi ... toi ... toi ... Wir haben deshalb gutes Wetter in dieser Jahreszeit im Atlantik, weil wir diesmal weit



südlich der Azoren laufen. Nördlich soll es ganz fürchterlich toben. Zweimal wurden wir nachts alle Mann von der Alarmklingel aus der Funkbude aufgeschreckt.

Wenn SOS-Zeichen gesendet werden und der Geber in ausreichender Funkentfernung von uns liegt, läßt die Automatik die Alarmglocken schrillen. Das Gerät ist so konstruiert, daß es nicht abgeschaltet werden kann, der Funker muß dann auch nachts raus. Auf der Brücke ist ebenfalls eine Alarmglocke, die den Wachoffizier warschaut. Wir wurden also jetzt kurz hintereinander zweimal alarmiert. Beide Male waren Schiffe in Seenot. Und beide Male lagen wir zu weit weg, um helfen zu können. Wir hörten aber andere Schiffe ab, die zu Hilfe eilten. Schaut mal, da habe ich mir überlegt: Andere Schiffe sind im Orkan in Not und die Menschen darauf in Todesangst. Wir sind mit unserem guten Wetter unzufrieden. Heißt das nicht Gott versuchen? Ich jedenfalls wünsche mir nun kein Schlechtwetter!

Auf See am 11. Dezember 1963

Ein Tag ist nun vergangen, und ich schreibe weiter. Das Wetter ist nun wesentlich schlechter geworden. Eine sehr lange Dünung und orkanartige Böen treiben das Schiff vorwärts. Wind und Wellen aber kommen nicht, wie von uns erhofft, von vorn, sondern von achtern. Wir schlingern mit gut 13 sm voran. Die hohe Schiebese von achtern läßt das Schiff sehr schlecht im Ruder liegen. Es steuert ganz saumiserabel.

Auf See am 12. Dezember 1963

Ich komme gerade vom Funker, wo ich diverse Weihnachtstelegramme aufgegeben habe. Das Abendessen habe ich hinter mir. Frikadellen, dazu viel Kartoffelknödel mit Schweinebauch.

Und — wie könnte es bei unserem österreichischen Koch anders sein — einen Rotkohl, der so süß war, als hätte er ihn durch den Honigpott gezogen.

Entschuldigt die schlechte Schrift, aber das Schiff schaukelt immer schlimmer. Es geht fast nicht mehr. Ich werde lieber in die Koje gehen. Es ist nach 18 Uhr, und ich muß in vier Stunden auf Ruderwache.

Auf See, zwei Tage darauf

Das Wetter ist immer schlechter geworden. Wir machen nur noch eine Meile in der Stunde voraus. Es gibt alle Hände voll zu tun, und meine Kammer ist wieder einmal abgesoffen. Aber diesmal hat mein Radio nichts abbekommen.

Trotz des tobenden Sturmes stehe ich gern an Deck und schaue auf die aufgewühlte See. Stöhnend schießt unser Schiff in ein unergründlich tiefes Wellental hinab. Ein riesiger Berg aus blauem und weißem Glitzerpapier, steht die Welle hoch über einem. Es scheint, als starre sie dich kalt abwägend an. Von der Wucht der Abfahrt getrieben, stößt das Schiff mutig die Schnauze hinein. Aber es stürzen keine Wassermassen über das Vorschiff, um blubbernd an den Seiten abzulaufen. Dazu ist die See zu aufgewühlt. Nein, unser Schiff scheint plötzlich klein und „leicht“. Es wird von der wild tosenden Welle wie ein Korkbällchen emporgerissen. Das Achterschiff noch unten im Wellental, hat die Back bereits den schäumenden Gipfel erreicht. Der Orkan packt zu, die Woge hebt das Mittschiff an, das Schiff steht, es scheint zu überlegen, ob es den Sturz in das nächste Wellental wagen soll. Und es wagt ihn. Urplötzlich braust es mit erhöhter

Drahtseile

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

Funkenfänger und Schalldämpfer

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

Geschwindigkeit — winzig in dem Element und doch auch wieder majestätisch — hinab, als wollte es beweisen, daß es den Naturgewalten trotzen kann.

Wenn ich über das Schanzkleid sehe, erkenne ich, wie gering unsere Fahrt ist. Immer, wenn das Schiff einen Augenblick verharret, bilden sich Strudel am Achterschiff. Hier dreht sich unermüdlich die Schraube ... unermüdlich, Stunde um Stunde, Tag für Tag, Nacht um Nacht. Ein totes und doch lebendiges Gebilde, von Menschenhand ersonnen, geschaffen und geleitet ...

Das Gokkfraut, das uns nun seit einiger Zeit in dicken braunen Eündeln entgegenschwimmt, ist der Vorbote der Neuen Welt, auf die wir stetig zuhalten. Die gewaltigen Krautbündel quirlen in stetig gleichen Kreisen. Von rechts nach links, runter und rauf ... immer wieder. Es ist ein faszinierendes Spiel. Wenn der Dampfer wieder Fahrt aufnimmt, bleiben die häßlichen braunen Packen zurück und verlieren sich in der Gischt. Neue braune Gokkfrautflöße treten an ihre Stelle. Die gierig an den Bordwänden hochleckenden Wellenzungen scheinen sie uns heraufreichen zu wollen ...

Wenn es so weiter geht, sind wir erst am Sonnabend in New York. Das wäre gerade richtig, dann liegen wir garantiert über Weihnachten im Hafen.

Auf See am 25. Dezember

Ja, Ihr lest richtig! Es sind Tage vergangen ... schwere Tage ... und ich will heute diesen Brief zu Ende bringen, weil wir nun morgen endlich in New York sein werden, obwohl das Wetter nicht danach aussieht, etwas besser zu werden. Ihr wißt, daß wir schon am 17. oder 18. in New York sein sollten. Ich schrieb auch schon, daß es eine Sünde wäre, sich schlechtes Wetter zu wünschen.

Gleich am Tage darauf, da ich das schrieb, wurde es ungemütlicher. Es verging ein Tag, dann fiel unser Ruderanzeiger aus.

Du weißt, Vati, was es bedeutet, ohne Anzeiger steuern zu müssen. Wenn wir ein Flugzeugsteuer wie auf meinem letzten Schiff gehabt hätten, wären wir am Ruder nicht so in Druck gewesen. Da kam das Ruder automatisch wieder in die Mittschiffelage zurück. Aber bei unserer Knopfsteuerung weiß man ja nie, wo das Ruder gerade liegt.

Wir konnten also nur hoffen, daß das Wetter nicht schlimmer wurde und der Telegraf inzwischen wieder in Ordnung kam. Wir Rudermänner mußten solange verhindern, daß das Schiff quer zur See schlug, denn bei der sehr hohen See wäre ein Kentern nicht ausgeschlossen gewesen.

Nach vielen Bemühungen gelang es endlich dem Funker, den Schaden zu beheben. Voller Vorfreude dampften wir voraus auf New York zu. Es würde doch noch zum Fest reichen.

Es sollte anders ... ganz anders kommen. Bald schon brieste es verächtlich stark auf. Das Barometer fiel in knapp zwei Stunden um mehr als 10 Millibar. Das war sehr erheblich, wenn man bedenkt, daß es an sich schon „im Keller“ stand.

Im Umsehen glich die See dem aus Erzählungen bekannten „Mahlstrom“. Nur wir Deutschen durften noch ans Ruder, denn unsere Spanier konnten das Schiff nicht mehr halten. Nachts mußten wir mit Scheinwerfer fahren, um den Wogen genau entgegen steuern zu können. Von Kurshalten konnte keine Rede mehr sein. Wir waren nur noch bemüht, das Schiff wenigstens gegen die tobende See und im Wind zu halten. Wir machten dabei nur noch eine Meile in vier Stunden Fahrt.

Und dann kam der Chief mit der Hiobsbotschaft auf die Brücke, daß der Treibstoff nur noch drei Tage reichen würde. Bei der See, ohne Fahrt, steuerlos, hätte es das Querschlagen des Schiffes zur Folge gehabt.

Unsere Chancen wurden errechnet. Einen Seeschlepper anfordern? Bei der aufgewühlten See war das sinnlos. Sämtliche vorhandenen flüssigen Brennstoffe mixen und die Sicherheitsventile drosseln? Es war zweifelhaft, ob es bis New York langen würde.

Da kam die Rettung! Der I. Offizier stellte fest, daß wir durch das Wetter, die See und Strömung erheblich ab- und zurückgetrieben waren. Wir lagen nur 250 Meilen von den Bermudas ab. Wenn es gelang, das Schiff so zu drehen, daß die See von achtern kam, mußten wir es dorthin noch schaffen.

Und so war es. Mit den letzten 3 Tonnen Brennstoff machten wir an der Bunkerstation auf den Bermudas fest. Wir wurden sehr bestaunt, denn der Kapitän hatte schon einen Funkspruch abgegeben, daß notfalls zwei Schlepper und ein Notseekreuzer bereit stehen sollten.

Auf PRIVATKURS

KRANKES KIND: Mein 13jähriger Sohn ist durch Kinderlähmung so stark behindert, daß ich ihn in ein ärztlich geleitetes Schulheim geben muß, so schwer mir das menschlich und finanziell fällt. Die Kosten betragen ca. 200,— DM monatlich. Kann ich darum Erleichterungen bei der Lohnsteuer beanspruchen?

Ja. Sie erhalten dann — zusätzlich zu dem normalen Kinderfreibetrag, den Sie ja sowieso in Anspruch nehmen — einen jährlichen Freibetrag von 1200,— DM für auswärtige Unterbringung des Kindes. Wenn Ihr Junge so schwer behindert ist, daß er dauernd erwerbsunfähig sein wird, so erhalten Sie zusätzlich einen weiteren Pauschbetrag von 1500,— DM im Jahr zugebilligt. Ist Ihr Sohn gar so schwer behindert, daß er dauernd auf fremde Wartung und Pflege angewiesen ist, erhalten Sie sogar einen Pauschbetrag von 3900,— DM im Jahr, der zusätzlich zu den oben erwähnten 1200,— DM für auswärtige Unterbringung eingeräumt wird. Die beiden letzten Steuererleichterungen erhalten Sie jedoch nur gegen Vorlage eines amtsärztlichen Zeugnisses, das Sie aber ohne Schwierigkeit bekommen werden ...

Auflösung von Seite 14

„Unser großes Pfingst-Kreuzworträtsel“:

Waagrecht: 1. Fruehling, 8. Birkenreis, 14. Lunt, 15. Aller, 16. Karat, 17. Inkas, 18. Psalter, 20. Buch, 21. Ede, 22. Stoss, 24. Erl, 25. Adel, 26. Denker, 28. Alpe, 30. Ente, 32. en, 33. Etuis, 34. Opa, 35. de, 36. Anger, 37. Stil, 38. Genesis, 40. Bon, 42. pas, 43. une, 44. Sem, 45. Nil, 46. Han, 48. All, 49. Meisen, 53. Hase, 55. Rasen, 59. Hofer, 60. Krokus, 63. Lettern, 65. Lee, 67. Alte, 68. See, 69. Gleise, 71. Natal, 73. Drau, 75. Niagara, 80. Ben, 82. der, 83. Lut, 85. Araber, 87. Rhineros, 88. Biere, 89. Eid, 90. Schneeglockchen.

Senkrecht: 1. Fliederbusch, 2. Runden, 3. Unken, 4. Eta, 5. Hesse, 6. Nassau, 7. Glas, 8. Betel, 9. Ire, 10. Eagle, 11. Rabatte, 12. étude, 13. Schlüsselblume, 18. Po, 19. Reep, 23. tree, 27. Ken, 28. Ast, 29. Pol, 31. nun, 35. Dia, 36. Anemone, 39. spontan, 41. one, 47. Amsel, 50. intim, 51. ehren, 52. non, 53. Hel, 54. Arena, 55. Rolle, 56. Akt, 57. Sued, 58. Algebra, 61. Raa, 62. neu, 64. Tennis, 66. Earl, 68. Salben, 70. Maere, 72. Taube, 74. Ria, 76. Idee, 77. Grog, 78. Marc, 79. Erde, 81. roh, 84. Tic, 86. Reh.

Zeichnungen und Fotos: E. de Jong, S. 1; Archiv „The Bridge“, S. 2; Globus-Mater, S. 3; M. Schander, S. 6; Fordwerke Köln und Becken-Massivbau, S. 7; Willy Brandt, S. 8; H. v. Medvey, S. 9; Pallas-Film, Deike Mater, S. 12; K. Lorenz und Deike Mater, S. 13; Deike Matern, S. 14; Archiv Schiffswerft H. C. Stülcken Sohn, S. 15.

Ja, und nun sind wir also wieder unterwegs ... und es ist schon der erste Weihnachtsfeiertag — auf See! Von uns wünscht sich keiner mehr Schlechtwetter.

Ja, nun werde ich morgen in New York Eure Post vorfinden. Ich freue mich schon darauf und werde sie sofort beantworten.

Ich hoffe, auch meine Telegramme haben Euch erfreut. Ich glaube nicht, daß mein nächster Brief Euch noch vor Neujahr erreicht. Deshalb wünsche ich Euch hiermit einen guten Rutsch ins neue Jahr. Ich hätte gern an alle geschrieben, aber diese schwere Reise machte das unmöglich, und in New York werden wir, wenn wir morgen dort einlaufen, sofort hart und lange arbeiten müssen, weil die Amerikaner keinen 2. Feiertag kennen und wir löschen wollen.

Nun, im Frühjahr werde ich nach der Matrosenprüfung wieder einmal in meinem Berlin sein. Ich hoffe, es werden zehn Tage sein, denn ich will vorläufig auf der „H“ bleiben.

Nochmals alles Liebe und Gute von Eurem
in Gedanken bei Euch weilenden Sohn
Rainer

SPORT AN BORD

Der Kapitän stürmte neben dem Schiffsjungen

Der Weser-Kurier brachte am 18. April eine ganze Seite von Hans-Otto Busche über unseren Sport an Bord. Es hat sich also herumgesprochen, daß es stille, wenn auch sehr aktive Fußballer gibt, die internationaler sind als die, von denen die Tageszeitungen täglich in großer Aufmachung berichten. Ihren Sportfreunden an Bord bringt „KEHRWIEDER“ einen Auszug aus dem Weser-Kurier-Bericht.

Von manchen Fußballspielen, die deutsche Mannschaften im Ausland austragen, wird nie ein Ergebnis bekannt. Selbst aus Weltstädten wie New York, London, Shanghai oder Singapur mit ihren hervorragenden Nachrichtenverbindungen hört man ebensowenig wie aus Tampico, Vasco da Gama oder Punta Arenas, die alle zu den Orten zählen, in denen deutsche Fußballmannschaften spielen. Auffällig ist, daß es sich ausnahmslos um Hafenstädte handelt, und darin liegt letztlich des Rätsels Lösung: Denn es sind deutsche Schiffsmannschaften, die den Fußball im Ausland dribbeln. Nicht nur die Besatzungen der großen Passagierdampfer „Bremen“ und „Berlin“, die in New York alljährlich um den Atlantikpokal spielen, sondern auch die Mannschaften von Frachtschiffen, die manchmal eine so geringe Besatzungsstärke haben, daß der Kapitän neben dem Schiffsjungen stürmen muß. Es ist nachweisbar, daß auf rund 150 deutschen Schiffen die Fußballstiefel zur Bordausrüstung gehören — wieviel Seeleute sich aktiv für „König Fußball“ begeistern, läßt sich daher leicht ausrechnen.

† Kropp

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

Gänsemarkt 19

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
 Alles mit Weltgeltung

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

GEGR. 1881

GEORG P. Moller

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

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

BEISSER GEBRÜDER

 FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
 FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
 TELEFON: 36 58 92



ATLAS WERKE

ATLAS für den Schiffbau

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

ATLAS-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN

HAGENUK- FUNKGERÄTE

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





Aus dem Programm:

- KOMMERZIELLE EMPFÄNGER
- GRENZ-MITTEL- UND KURZWELLENSENDER
- UKW-ANLAGEN
- AUTO-ALARM-GERÄTE

HAGENUK

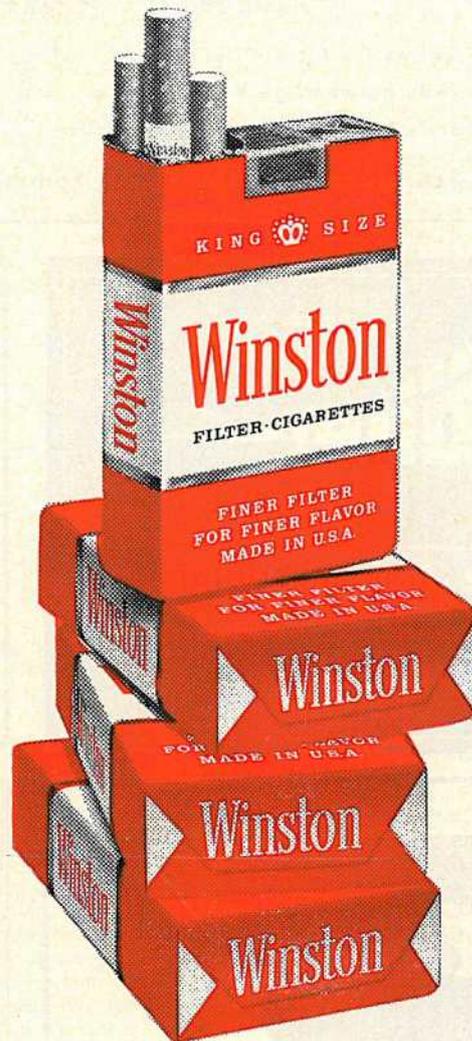
23 Kiel · Postfach 500 · 412 31

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

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

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

YOU'LL LIKE AMERICA'S LARGEST-SELLING FILTER CIGARETTE!



Tops in flavor!

A filter cigarette that really tastes good...that's Winston! For up front—up ahead of its modern filter only Winston gives you Filter-Blend: tobaccos specially selected and specially processed for flavorful filter smoking. Winston is America's best-selling filter cigarette because it's America's best-tasting filter cigarette.

Winston tastes good like a cigarette should!

©1963 R. J. Reynolds Tobacco Company, Winston-Salem, N. C., U. S. A.

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



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