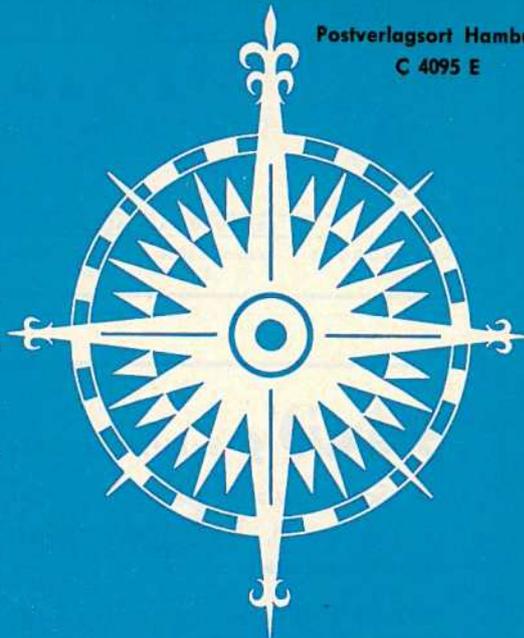


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Geburtstagsgeschenk
an „Seefahrtsdank“
- Es rumort in der Welt
- UN-Welthandelskonferenz
- Flottenumschau
- Halifax
- Was tut eigentlich ein
Schiffsmakler?
- Von den ersten Dampfern
im Elbeverkehr
- Herstellung einer Leiche im
Selbstverfahren
- Klar bei Schmunzelaugen
- Tradition: Fels in der Brandung
- Seenotrettungsdienst
- Sport an Bord



Griechin in Nationaltracht



ATLANTIC

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

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

AUTOFÄHRER 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.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

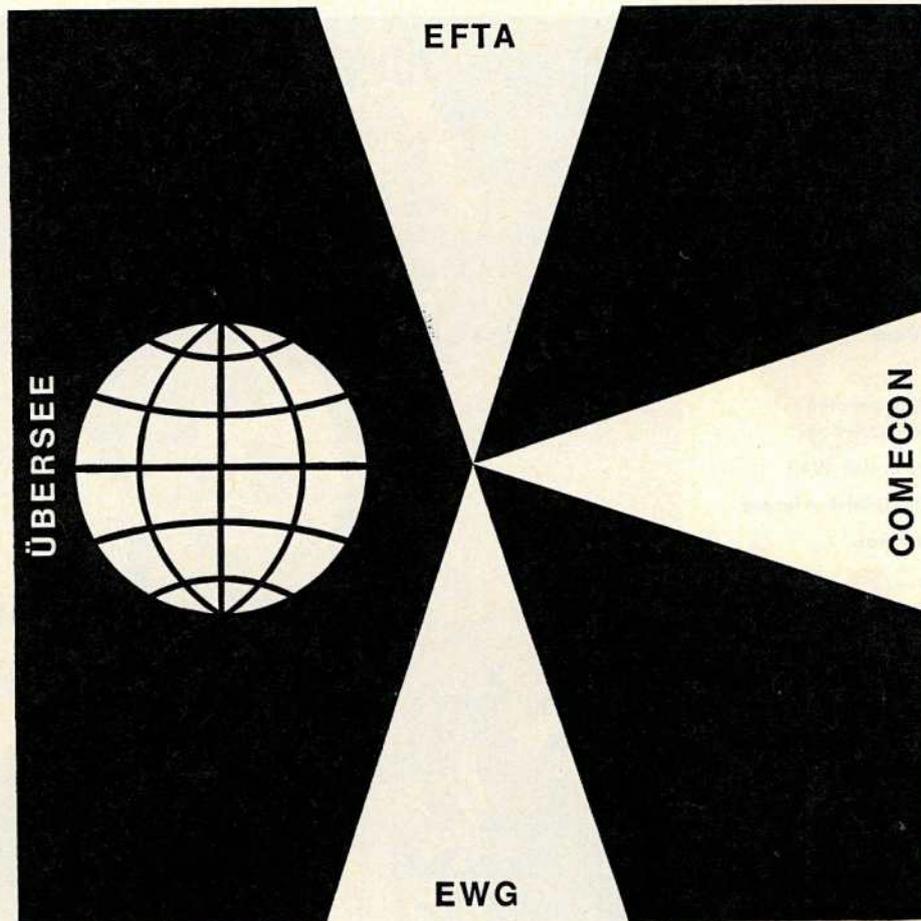
Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOGG
WILHELMSHAVEN



Im Schnittpunkt
der Märkte

Hafen Hamburg

775 Jahre im Dienste der Wirtschaft
Der Seehafen Hamburg besteht seit dem Jahre 1189. Die Vorteile seiner verkehrsgünstigen Lage machten ihn bald zum Umschlagplatz des kontinentalen Warenhandels. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Im Zeichen der europäischen Wirtschaftsblöcke nimmt er eine Schlüsselstellung im Schnittpunkt der Märkte EWG, EFTA und COMECON ein. Alle Waren des Welthandels können hier mit modernen, leistungsfähigen Anlagen schnell und kostensparend umgeschlagen werden. Seine Reedereien, Außenhandelsfirmen, Banken, Versicherungen und Speditionen sind mit ihren weltweiten Geschäftsverbindungen erfahrene Berater und Partner auf allen Gebieten des Güterverkehrs in Europa und Übersee. Für den Handel zwischen den Kontinenten steht ihnen heute ein dichtes Netz regelmäßiger Schifffahrtlinien zur Verfügung, das den Hafen Hamburg mit Ibero- und Nordamerika, dem Nahen und Fernen Osten, Afrika und Australien verbindet.

Mittler zwischen Europa und Übersee



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken 31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebädderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen
Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch

Kehrwieder

8. Jahrgang

Juni 1964

Nr. 6

Am Peilkompaß

Gebürtstagsgeschenk an „Seefahrtsdank“

Ein 775. Jubiläum eines Welthafens wie Hamburg gibt begrüßenswerten Anlaß genug, Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses zu stellen. Breiteste Schichten der Öffentlichkeit haben bei derartig außerordentlichen Anlässen ihrerseits Gelegenheit, aus berufenem Munde zu erfahren, wie es um Gegenwart und Zukunft eines Wirtschaftszweiges steht, der auch ihr Wohl und Wehe maßgeblich beeinflußt. Hafenwirtschaft und Seefahrt wirken ja an den Hebeln des Welthandels und damit an den Hebeln von Wohlstand und Wohlfahrt in wahrhaft weltweitem Sinne. Hafenwirtschaft und Seefahrt gehen alle an. Sie sind nicht nur abhängig von politischen Verhältnissen und ihren ständigen Veränderungen, Hafenwirtschaft und Seefahrt nehmen auch ihrerseits zu einem nicht unbeträchtlichen Teil Einfluß auf die Politik. Hat doch beispielsweise immer schon nichts mehr den Kriegsgott Mars vergrämt als blühender Welthandel.

Ohne gesunde Hafen- und Seeverkehrsentwicklung aber kann es keinen Welthandel geben, der seiner Doppelfunktion gerecht wird, dem allgemeinen Wohlstand und dem friedlichen Miteinander der Völker und Kontinente zu dienen. Dieser letzte Sinn und Zweck allen wirtschaftlichen Bemühens, besonders im Hinblick auf Seeverkehr und Hafenwirtschaft, stand im Hintergrund der drei markanten Grundsatzreden, die anlässlich der Hafengeburtstagsfeierlichkeiten in einem Hafenschuppen vor Gästen aus aller Welt gehalten wurde.

Bundeskanzler Prof. Dr. Ludwig Erhard beleuchtete zunächst das Verhältnis Bonns zum Hamburger Hafen. Auch die Arbeit des Bundes, betonte der Bundeskanzler, habe die Arbeit des Hamburger Hafens befruchtet.

• Denn die Freiheit der Wirtschaft sei auch das Fundament für das Wiederaufblühen der Hansastadt gewesen.

In diesem Hafen spüre man es täglich, daß man in der Isolierung nicht leben könne, denn weltweiter Handel sei Voraussetzung für das Gedeihen einer jeden Wirtschaft, insbesondere für eine Hafenstadt. Der

Kanzler sprach sich auch entschieden für wirtschaftliches und politisches Zusammenwachsen Europas aus. Nur einem wirtschaftlich und politisch geeinten Europa gehöre die Zukunft. Als geschichtliche Notwendigkeit bezeichnete Erhard das Gelingen der GATT-Verhandlungen in Genf, wo es, genauso wie bei der Kennedy-Runde, um Zollsenkungen und Beseitigung von Handelshindernissen geht. Der Kanzler stellte die gleichen Interessen der Völker in den Vordergrund seiner optimistischen Prognosen. Rückblickend und zugleich für die Zukunft mahnend, betonte er,

• daß es nur die Freiheit war, die das „Tor zur Welt“ öffnete und daß es an uns sei, sie zu erhalten.

Bürgermeister Dr. Nevermann wies darauf hin, daß es den Bürgern der Hansastadt immer wieder gelungen sei, das oftmals schon wieder zugeschlagene „Tor zur Welt“ wieder zu öffnen. Besonders der im Vergleich zu 1936 um 50 % gestiegene Umschlag sei im Hinblick auf das absolute Nichts im Jahr 1945 eine stolze Aufbauleistung. Sie sei ein Erfolg der in vielen Jahren gewachsenen, weltweiten menschlichen Beziehungen. Gewähr für das Bestehen im Leistungswettbewerb mit den Ballungszentren an Rhein und Ruhr sei eine norddeutsche Region, in der Industrie, Landwirtschaft und Handel miteinander harmonieren. Mit ihren Häfen und ihrem Handel sei dieser norddeutsche Raum eine geradezu ideale Drehscheibe der Warenströme von und nach Übersee, England, Skandinavien und den europäischen Ostblockstaaten. Auch Dr. Nevermann begrüßte lebhaft die Bemühungen der Kommissionen der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, die gemeinsame Verkehrspolitik nach den Grundsätzen des Wettbewerbs zu gestalten.

Als Gastgeber der Veranstaltung erklärte Prof. Dr. R. Stödter, Präsident des Überseeclubs und Vorstand des Verbandes Deutscher Reeder vor Ministerpräsidenten, Verkehrsministern und Botschaftern vieler Länder, deren Handel sie über Seefahrt und Häfen mit der Bundesrepublik verbindet: Hamburg, das trotz aller Rückschläge beharrlich voran zu einem der größten Häfen Kontinentaleuropas gegangen sei,

liege heute im Schnittpunkt der drei großen Wirtschaftssysteme EWG, EFTA und Comecon. Diese günstige geografische Situation sei bestimmend für handels- und wirtschaftspolitische Aufgaben, die sich Hamburg heute und in Zukunft stelle. Die Hamburger Kaufmannschaft werde auch in Zukunft bemüht sein, diese Aufgaben aus eigener Kraft und in enger Zusammenarbeit mit der Bundesregierung und dem Senat zu lösen. Alle dem Hamburger Hafen verbundenen Bürger, Reeder, Industrielle und Hafenbetriebe ebenso wie Werft und Hafentarbeiter stellen ihre Kraft in den Dienst der guten Sache.

Als lebendigen Beweis zwischen Hamburg und seinen Seeleuten bezeichnete Prof. Stödter mit besonderer Genugtuung den Dank, den die Hamburger Wirtschaft ihren Seeleuten abgestattet habe.



Schiffsmaschinen müssen laufen, ununterbrochen, zuverlässig, Tag und Nacht, wochenlang. Sie wollen gewartet und gepflegt sein, rund um die Uhr. Blau ist das Meer, doch schwarz und ölig ist die Arbeit in der Maschine. Unser Foto zeigt einen Ingenieurassistenten bei Kontrollarbeiten im Kurbelwellengehäuse einer Diesel-Hauptmaschine.

• Die Sammlung „Seefahrtsdank“ erbrachte DM 70 000 für die Seefahrer-Altersheime.

Solche Verbundenheit sei ein Garant für die gemeinsame Bewältigung der Zukunft der Hansastadt.

Die Freiheit öffnete das „Tor zur Welt“. Sie öffnete es für friedliches Gedeihen von Handel und Wandel über alle Weltmeere hinweg. Kein Meer ist groß genug, um Kontinente, Länder und Völker zu trennen, solange Männer auf See und in den Häfen entschlossen bleiben, sie zu verbinden.

Der Wachoffizier.

POLITIK UNTER DER LUPE

Es rumort in der Welt

am schlimmsten in der europäischen Ecke des Nahen Ostens, in Zypern. Mehr denn je ist die Lage verworren. Mehr und mehr verstärkt sich aber auch der Eindruck, daß Erzbischof Makarios die Soldaten der Vereinten Nationen nur als eine Sicherung seiner eigenen Politik betrachtet. Hier bahnt sich eine gefährliche Situation an. Entweder muß der Erzbischof seinen bisherigen Kurs ändern, oder die UNO-Streitmacht muß mit größerer Autorität auftreten. Sie muß im Kampf zwischen Türken und Griechen Herr der Lage werden. Im äußersten Fall ist Waffengewalt nicht zu vermeiden.

Neuer Gewaltakt der Kommunisten in Süd-vietnam

Im Hafen von Saigon wurde ein amerikanisches Schiff mit Hubschraubern an Bord von kommunistischen Rebellen versenkt. Der Erfolg der amerikanischen Abwehr gegen diesen Dschungelkrieg erschien wieder einmal zweifelhaft. Diese neue Herausforderung der Kommunisten ist die Antwort auf amerikanische Parolen, laut denen die Vereinigten Staaten Süd-vietnam nicht im Stich lassen werden, bis die kommunistische Gefahr gebannt ist. Die Rebellen wissen genau, daß ihnen die Verwirklichung dieser Erklärung das Wasser abgraben würde. Washington gab denn auch seine Hilfestellung nicht auf, sondern verstärkte sie.

Verzicht auf atomaren Druck

Dieser Entschluß der Amerikaner, Engländer und Russen ist kein Vertrag, sondern gewissermaßen ein Ehrenwort unter Ehrenmännern. Bisher haben die West- und Ostmächte einander zwar nicht unbedingt als Gentlemen angesehen. Noch ist es viel zu früh, von wahren,

gegenseitigen Vertrauen zu sprechen. Es handelt sich ja nicht um eine Abrüstungsmaßnahme. Wir können nicht beurteilen, ob der Atomgigant Amerika das Atomzeitalter und seine Gefahren mit dieser Friedensabsicht in den Griff bekommt. Amerika fühlt sich stark. Es betrachtet den Osten als wirtschaftlich schwach, ideologisch gespalten und politisch unsicher. Diese Phase will man nutzen.

Brasilien — Stoßseufzer der Amerikaner

Der unruhigste Nachbar Amerikas, Brasilien, hat einen neuen Präsidenten bekommen. Wird er für Ordnung sorgen können? Die Spannungen und Schwierigkeiten, die sich im Inneren des Landes immer weiter ausbreiten, sind groß. Die tiefe Kluft zwischen arm und reich ist gefährlich. Die bittere geistige und materielle Not steht einer gesunden Volksgemeinschaft im Wege. Nicht rassische Probleme, sondern vor allem die verborgenen Nöte im Herzen des Landes können noch lange Herde zu politischen Unruhen und Umstürzen bilden.

Noch ein Seitenhieb

Charles de Gaulle verblüffte seine Verbündeten damit, daß Frankreich seine Marineoffiziere aus allen Kommandostäben der NATO zurückzog. Die militärische Bedeutung ist gering, die politische jedoch einem Donnerschlag vergleichbar. Dieses Ereignis ist die offenkundige Demonstration des französischen Staatschefs gegen die Struktur des atlantischen Bündnisses. Wie immer bei solchen einsamen Beschlüssen des Generals richtet sich der Stoß gegen die Vereinigten Staaten. Also genau gegen jene Macht, die es dank ihrer militärischen Stärke erst ermöglicht, daß ein verbündeter Staat eigene Wege geht. Die NATO ist auf den Frieden ausgerichtet. Sie will nicht in erster Linie Kriege gewinnen, sondern sie verhindern. Das setzt aber eine einheitliche Außenpolitik voraus. Und an ihr fehlt es. Deswegen und wegen des immer noch ungelösten Problems der politischen Führung des Bündnisses ächzt die Allianz heute in allen Fugen.

Die Intellektuellen im Osten lassen sich nicht mit Parolen abspesen

Chruschtschow und Ulbricht sind durch das Interesse großer Teile der Intelligenz an westlich-demokratischen Erkenntnissen und Praktiken beunruhigt. Sie müssen erkennen, daß ihre erzieherische Arbeit nicht immer auf fruchtbaren Boden fällt. Der Druck der Jüngeren und Junggebliebenen auf die unversöhnlichen Gegner einer friedlichen Koexistenz mit dem Westen wächst ständig.

Das Tauziehen um die Zollsenkung

begann am 4. Mai in Genf. Bei dieser Kennedy-Runde diskutiert man sich wieder einmal die Köpfe heiß. Man spricht über handelspolitische Fragen. Man verhandelt überaus zäh. Kein Wunder: Es geht um Milliarden. Aber es geht auch um Weltpolitik!

Der reiche Onkel aus der Sowjetunion

Der Begrüßungsturm durch die Ägypter übertraf wohl alles, was dem sowjetischen Ministerpräsidenten außerhalb seines Landes an Jubel zugestoßen ist. Warum diese Massenbegeisterung? Nun, in kein afrikanisches oder asiatisches Land haben die Sowjets so viel Kapital investiert wie in Nassers Staat. Chruschtschow durfte jetzt an Ort und Stelle den politischen Gewinn einstreichen, den sich der Westen seinerzeit verschert hat. Behäbig lächelnd ließ er sich von Nassers Volk als edlen Freund und Helfer feiern. — Der Moskauer Maiausflug zu den Pyramiden bringt übrigens noch eine zarte Frage ins Spiel. Ist die Kommunistische Partei in Ägypten nicht verboten? Die Erfahrung freilich lehrt, daß die Kreml-Herren in diesem Punkt nicht gerade kleinlich sind...

Das Vierergespräch in Den Haag

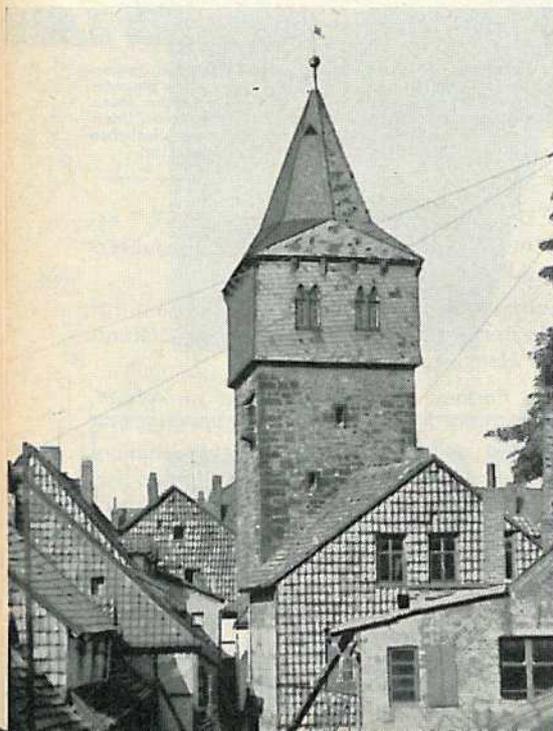
Die Bundesrepublik muß in der Deutschland-Frage nach allen Seiten fechten. Ist das Schiff der Spannungspolitik erst einmal auf See — und bis zu einem gewissen Grade ist es das schon —, dann bleibt zu klären, wann die deutsche Flagge gehißt wird. Die Probleme sind nach wie vor ungelöst. So, wie sie ist, reicht die NATO gerade für den atlantischen Bereich aus. Wobei kein Europäer vergessen darf, daß sie ohne Amerikas Macht wenig wäre. Solange es den Kommunismus gibt, ändert sich für die NATO eigentlich nichts!

Sukarno spukt Gift und Galle

und zwar gegen den Zwergstaat Malaysia. Seiner Ansicht nach ist dieses Ländchen das Hindernis, das den Weg zu einem neuen (roten) Paradies versperrt. Die gegenwärtigen Schwierigkeiten in der Welt betrachtet der indonesische Schreihals als das langsame Versinken eines schwer beschädigten Schiffes — der alten „imperialistischen Macht“. Die dröhnenden Ansprachen an die Massen in Indonesien verfehlten ihre Wirkung nicht: Die Indonesier vergaßen ihre Unzufriedenheit mit Sukarnos Regime und heulten mit dem rötlich angehauchten Wolf um die Wette. Ruth Mayer

Unser
schönes
Deutschland

Wie schutzsuchend scharen sich die alten Fachwerkhäuser um den Kehrwieder-Turm in Hildesheim. Diese vom letzten Krieg schwer getroffene Stadt wurde als Bischofsitz gegründet, als Karl der Große die Sachsen dem Frankenreiche eingegliedert hatte. Großartige alte Kirchenbauten, zurückreichend bis ins 11. Jahrhundert, besonders der einzige in Europa vollkommen erhaltene frühromanische Großbau der Michaeliskirche (etwa 1000—1033), machen Hildesheim heute zu einem kostbaren Denkmal deutscher Vergangenheit.



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **UN-Welthandelskonferenz** Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Mit dem Erscheinen dieser Ausgabe der „Kehrwieder“ wird in Genf die UN-Welthandelskonferenz abgeschlossen, die dort seit dem 23. März dieses Jahres stattgefunden hat. Diese Konferenz für Handel und Entwicklung der Vereinten Nationen, die sich an ähnliche Konferenzen im Jahre 1927 in Genf, 1933 in London, 1944 in Bretton Woods und 1948 in Havanna anschloß, diente dem Ziel, die Vielzahl der handelspolitischen Probleme unserer Zeit zu erörtern und nach neuen Wegen im Welthandel zu suchen. (Siehe auch Peilkompaß April.)

Entwicklungsländer contra Industrienationen

Mehr noch als den vorhergehenden Welthandelskonferenzen kommt der diesjährigen Konferenz eine außerordentlich große politische Bedeutung zu. Die UN-Welthandelskonferenz dieses Jahres stand erstmals im Zeichen des wirtschaftlichen Gegensatzes zwischen den Industrienationen und den Entwicklungsländern. Die Initiative zu dieser Konferenz ging von den Entwicklungsländern aus. Sie betrachteten diese Konferenz als die „ihre“ und waren mit hochgespannten Erwartungen nach Genf gekommen. Ihr Ziel war vor allem darauf gerichtet, neue Grundlagen für die bessere Eingliederung ihrer Wirtschaft in den Welthandel zu schaffen.

Die UN-Welthandelskonferenz ist, wie in unserer Aprilausgabe berichtet, am 23. März 1964 durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen U Thant eröffnet worden. Insgesamt nahmen an ihr etwa 1500 Delegierte aus mehr als 120 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen teil. Die Bundesrepublik war als Mitglied einer UN-Sonderorganisation teilnahmeberechtigt.

Die Sowjetzone war in Genf nicht vertreten.

Die erste Phase der Konferenz, die etwa zwei Wochen lang dauerte, beschränkte sich auf die Abgabe allgemeiner Stellungnahmen der Delegationsführer in der Vollversammlung. Sehr frühzeitig wurden jedoch auch schon die vorgesehenen Hauptausschüsse gebildet, die für die Erörterung von Einzelfragen zuständig sein sollten. Die Hauptausschüsse I und II befaßten sich mit den Problemen des Handels von Grundstoffen sowie Halb- und Fertigwaren, der Hauptausschuß III mit finanziellen Fragen und unsichtbaren Transaktionen, während sich die Hauptausschüsse IV und V mit institutionellen und regionalen Wirtschaftsproblemen auseinandersetzten.

Eigene Handelsflotten

Die Entwicklungsländer kamen nicht nur auf dem Gebiet des Außenhandels, sondern auch im Bereich der Seeschifffahrt mit einer umfangreichen Wunschliste nach Genf. Im Bereich der Seeschifffahrt stand an erster Stelle dieser Liste das Bestreben, möglichst bald eigene Handelsflotten aufzubauen und dadurch stärker als bisher am Weltseeverkehr teilnehmen zu können. Die Entwicklungsländer wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß sie nur mit 6% an der Welttonnage beteiligt seien und daß ihr Anteil am Transport ihrer eigenen Außenhandelsgüter nicht ausreiche. Zur Begründung ihrer Forderung machten sie ferner darauf aufmerksam, daß das erhebliche Defizit ihrer Zahlungsbilanzen durch die Tätigkeit eigener Flotten verbessert werden könnten.

„Schiffahrtskonferenzen schlecht, Flaggendiskriminierung notwendig“

Es war nicht überraschend, daß die Entwicklungsländer während der UN-Welthandelskonferenz ebenfalls eine erhebliche Kritik an dem System der Schiffahrtskonferenzen vorbrachten. Die vermeintliche „willkürliche“ Ratenfestsetzung der Konferenzen, die die besonderen wirtschaftlichen Belange der Entwicklungsländer nicht ausreichend berücksichtige, die nicht vorhandenen Mitsprachemöglichkeiten bei der Ratenfixierung waren unter anderem die Hauptpunkte, auf die seitens der Entwicklungsländer schon vor Beginn der Konferenz immer wieder hingewiesen wurde. Außerdem wurde die Offenlegung der Konferenztarife, das Verbot des Einsatzes von „fighting ships“ sowie die Beseitigung der Zeitrabatte mit allem Nachdruck gefordert.

Im Hinblick auf das traditionell liberale System des Weltseeverkehrs hat die Auffassung der Entwicklungsländer in der Frage der Flaggendiskriminierung eine besondere Unruhe ausgelöst. Die Entwicklungsländer meinten nämlich, daß die Flaggendiskriminierung eine für sie notwendige Schutzmaßnahme sei, die sie wäh-

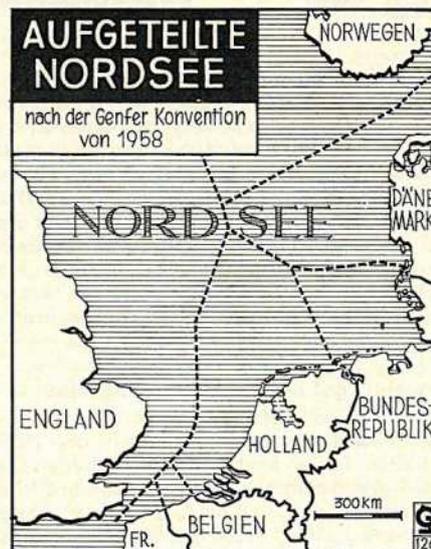
rend der Dauer des Aufbaus ihrer Handelsflotte nicht entbehren könnten. Ein Zugeständnis der traditionellen Schiffahrtsländer in dieser Hinsicht brauche keineswegs im Widerspruch zu dem Prinzip des freien Seeverkehrs zu stehen.

Unrealistisch

Für die Behandlung der Schiffahrtsfragen ist während der UN-Welthandelskonferenz eine Arbeitsgruppe gebildet worden, der Delegierte aus etwa 60 Ländern angehört haben. Diese Arbeitsgruppe hat sich sehr eingehend mit den von den Entwicklungsländern aufgeworfenen Problemen beschäftigt. Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist es zu früh, Schlußfolgerungen auf das Ergebnis dieser Arbeit zu ziehen, weil der Abschlußbericht im einzelnen noch nicht vorliegt und weil sich gegenwärtig die Vollversammlung der Konferenz hiermit noch nicht beschäftigt hat. Es kann daher im Augenblick nur gesagt werden, daß es den traditionellen Schiffahrtsländern nur unter Schwierigkeiten gelungen ist, die Entwicklungsländer davon zu überzeugen, daß ihre Forderungen nicht nur als sehr weitgehend, sondern in vielen Punkten auch als unrealistisch bezeichnet werden müssen.

Abhängigkeit und Partnerschaft

Die diesjährige Genfer Welthandelskonferenz, so viel kann heute mit Sicherheit gesagt werden, wird die Entwicklungspolitik und wahrscheinlich auch die gesamte Politik der Welt von morgen stark beeinflussen. Das Drängen der Entwicklungsländer, die Beziehungen zwischen ihnen und den Industrieländern neu zu gestalten, ist niemals so stark und so massiert zum Ausdruck gebracht worden, wie in diesem Frühjahr in Genf. Die Unterstützung des wirtschaftlichen Aufbaus der Entwicklungsländer und ihre Einbeziehung in den Welthandel stellen wichtige Aufgaben für die Zukunft, Aufgaben, deren Umfang gerade in diesen Tagen besonders deutlich geworden ist. Die Bewältigung dieser Aufgaben setzt allerdings eine enge Partnerschaft zwischen Entwicklungsländern und Industriestaaten voraus, die sich vor allem an dem gegenseitigen Bewußtsein des gemeinsamen Interesses und der gegenseitigen Abhängigkeit ausrichten hat. Es ist zu hoffen, daß die diesjährige Welthandelskonferenz auch hierzu einen erheblichen Beitrag geleistet hat, damit es gelingt, gemeinsam eine Politik zu erwirken, die zu konkreten Ergebnissen und konstruktiven Zielen führt.



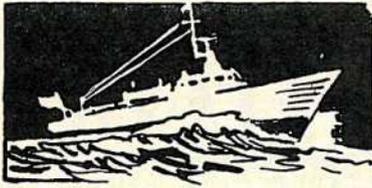
Ländergrenzen auf dem Meeresboden

Auch auf dem Meeresboden gibt es Ländergrenzen. Darauf berief sich die Bundesregierung, als sie am 24. Januar ihre Hoheitsrechte auf den deutschen Anteil am Festlandsockel in der Nordsee verkündete. Sie hielt sich dabei an die Genfer Konvention von 1958, die den Küstenstaaten Hoheitsrechte auf dem Meeresboden bis zu einer Wassertiefe von 200 Metern zuerkannte. Anlaß der Bonner Proklamation waren die geplanten Bohrungen nach Erdgas in der Nordsee.

Zeichen der Zeit

„Hausmädchen gesucht; Wohn- und Schlafzimmer mit Bad, Fernsehen, Tennisplatz am Hause, Freizeit nach Wunsch, gute Entlohnung, auf Wunsch Familienanschluß, eventuell Ausgang mit dem Chef, Auto steht zur Verfügung.“

Stellenangebot aus der „Norddeutschen Volkszeitung“ in Bremen-Veragesack.



Flottenumschau

Bundesmarine

Die Wasserboote „FW3“ und „FW4“, kleine Tanker von 340 BRT, wurden für die Bundesmarine in Dienst gestellt. Die Indienststellung des Geleitboots „Braunschweig“ wird erwartet. Zwei neue Schulschiffe sind ebenfalls übernommen worden. Aufträge zur Herstellung kleinere Schiffe wurden an deutsche Werften erteilt, darunter ein 3000-PS-Bergungsschlepper, ein Binnen-Minensuchboot und zwei kleine Versorger. Zwei frühere amerikanische Reparaturschiffe werden zu Werkstattschiffen für die Bundesmarine umgebaut, ein Landungsschiff zum dritten Minenschiff hergerichtet. Die Bundesmarine plant den Bau von zwei größeren Flugsicherungsschiffen, die mit 24 Knoten Geschwindigkeit zur Hilfeleistung für Flugzeuge in Seenot besonders geeignet sein sollen.

Ausbildungsschiffe

Die beiden ursprünglich als Schnellboot-Tender konstruierten Schiffe „Ruhr“ und „Donau“ wurden im Mai d. J. als Schulschiffe der Bundesmarine in Dienst gestellt. Sie haben 2400 ts Wasserverdrängung, sind etwa 100 m lang und laufen 20 Knoten. Neben einer Stammbesatzung von 130 Mann können etwa 150 Offiziersanwärter eingeschifft werden. Dem Kommando der Schulschiffe unterstehen jetzt insgesamt sieben Ausbildungsschiffe.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ startete am 5. Juni vor Lissabon zur Regatta der Segler nach den Bermudas. Die zur Zeit zur seemännischen Grundausbildung eingeschifften Offiziersanwärter werden in Hamilton/Bermudas gegen eine andere Ausbildungsgruppe des Schulschiffs „Weser“, ein ebenfalls anfangs als Tender gebautes Schiff, ausgetauscht. „Gorch Fock“ geht dann nach New York, um sich an einer Parade von 12 Großseglern auf dem Hudson zu beteiligen.

In Kiel liegt das Schulschiff „Deutschland“, das größte Schiff der Bundesmarine, zur Ausführung der restlichen Werftarbeiten. Auf diesem Schiff kann später ein ganzer Einstellungsjahrgang ausgebildet werden, so daß auf die weitere Verwendung von „Hipper“ und „Graf Spee“ als Schulfregatten verzichtet werden kann. Schulschiff „Deutschland“, „Ruhr“ und „Donau“ bieten Ausbildungsmöglichkeiten an vollautomatischen 10-cm-Geschützen und 4-cm-Flugabwehrkanonen, den bisherigen Standardwaffen der Bundesmarine. Schulschiff „Deutschland“ hat darüber hinaus Antriebsanlagen verschiedener Fabrikate und spezielle Schuleinrichtungen. Es ist anzunehmen, daß dieses Schiff längere Seetörns ausführen und auch einen Gegenbesuch in Japan machen wird.

Der Uboots-Tender „Lahn“ hat mit drei der neuen 350-ts-Uboote eine Ausbildungsfahrt in norwegischen Gewässern durchgeführt. Die Uboote, deren antimagnetischer Stahl anfänglich beanstandet und später verbessert wurde, sind einem Materialtest unterzogen worden. Hierzu wurden die Boote ohne Bemannung von einem Kranschiff in tiefes Wasser gefiert und später im Trockendock genau untersucht.

Modernisierung

Für die Bundesmarine sind Modernisierungspläne ausgearbeitet worden, nach denen im Laufe der nächsten zehn Jahre der Anschluß an die modernen mittelgroßen Marinen erreicht werden kann. Voraussetzung für die Durchführung dieser Planungen ist jedoch das Vorhandensein der entsprechenden finanziellen

Mittel über viele Haushaltsjahre hinweg, denn Kriegsschiffe mit neuzeitlichen elektronischen und waffentechnischen Einrichtungen lassen sich nicht in kurzer Zeit herstellen. Bei diesen Erneuerungen geht es in erster Linie um die Umstellung von herkömmlichen Rohrwraffen auf Fernlenkkörper mit elektronischen Leitgeräten auf Zerstörern, Korvetten und Schnellbooten. Der amerikanischen Tartar-Rakete wurde der Vorzug gegeben. Diese Feststoffrakete ist 4,5 m lang, erreicht sehr hohe Geschwindigkeit und hat eine Reichweite von etwa 10 sm. Sie soll zur Flugabwehr und zur Bekämpfung von Seezielen geeignet sein. Auf größeren amerikanischen Zerstörern werden 42 Raketen mitgeführt. Wenn diese Flugkörper verschossen sind, müssen automatische 12,7-cm-Geschütze eingesetzt werden.

Der Modernisierungsplan der Bundesmarine ist nur in mehreren Stufen durchführbar. Der Auftrag für den Bau von drei Lenkwaffenzerstörern mit Tartar-Raketen soll im Herbst an Werften in den USA vergeben werden. Das erste Schiff soll dann nach 50 Monaten übergeben werden. Drei weitere Schiffe dieser Art sollen später auf deutschen Werften herge-



gehört
gesehen
festgehalten

Vor Borkum: Größte Bohrinself der Welt

Sie heißt „Mr. Louie“ und soll für das deutsche Nordseekonsortium nach Erdgas bohren. Das Bohrgerät reicht bis zu 4500 m Tiefe. Die Plattform der künstlichen Insel ist 60x42 m groß, einschließlich einer Landefläche für Hubschrauber. Sie steht auf 12 Beinen von über 2 m Durchmesser und mehr als 40 m Länge. Die Schiffsreise von New Orleans nach Bremerhaven dauerte 88 Tage. Vor den Azoren hatte sie sich bei Windstärke 10 losgerissen und war auf Drift gegangen.

„Bremen“ gut und sicher fest in Berlin

So wird es in diesem Sommer für die 12 m lange und 8 t schwere „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd heißen. Dieses maßgerechte Modell der ruhmreichen alten „Bremen“ hat schon die Schweiz und die USA bereist. Immer mit eigener Kraft und überall Magnet für staunende Massen Quiddjes diesseits und jenseits des Atlantik.

Hafenkapitäne tagten in Hamburg

In der Zeit vom 26. bis 28. Mai fand in Hamburg eine Tagung der Hafenkapitäne der nordwesteuropäischen Häfen statt. Die Teilnahme von 30 Hafenkapitänen beweist, wie wichtig eine internationale Verständigung über alle nautischen Hafenprobleme ist, und man hofft,

stellt werden. Der Bau von zehn Korvetten mit 2500 ts Wasserverdrängung, die ebenfalls Fernlenkwaffen erhalten sollen, wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Außerdem soll eine Anzahl von Schnellbooten mit Raketen ausgestattet werden. Ferner sollen weitere Küsten-Uboote gebaut werden. Dieses Programm erfordert aber eine Vermehrung des Marinepersonals von etwa 30 000 auf rund 40 000 Mann. Die sechs Leihzerstörer „Z1“ bis „Z6“ sind inzwischen 20 Jahre alt und dürften in absehbarer Zeit reif für die Außerdienststellung sein.

28. Kieler Woche

Die „Kieler Woche“, durch ihre Segelregatten und ihr kulturelles Programm zu einer bedeutenden internationalen Festwoche geworden, findet vom 21. bis 28. Juni statt. Es werden etwa 20 Kriegsschiffe von sieben Nationen zu diesem Treffen erwartet. Rund 2600 ausländische Mariner werden dann in Kiel an Land gehen. Die französische Marine entsendet die meisten Schiffe, nämlich drei Fregatten, zwei Minensucher und zwei Schulfahrzeuge; die britische Marine ist durch drei Fregatten und zwei Uboote vertreten. Aus Dänemark soll ein Mineneleger, aus den Niederlanden ein Zerstörer und ein Landungsboot und aus Belgien zwei Minensucher kommen. Schweden schickt seine beiden Schulsegler, die Gaffelschoner „Gladan“ und „Falken“. Aus den USA kommen zwei Zerstörer. Die norwegische Marine wird vielleicht durch ein Uboot mit einem Begleitfahrzeug vertreten sein. Es handelt sich fast überall um ältere Fahrzeuge. — R —

durch diese jährlich geplanten Zusammenkünfte eine erfolgversprechende gemeinsame Linie aller nautischen Hafenbelange zu erreichen.

Leuchtturm „Alte Weser“

Voraussichtlich im Herbst dieses Jahres wird der neue Leuchtturm in der Wesermündung „Alte Weser“ die Funktion des weltbekannten Leuchtturms „Roter Sand“ übernehmen. Gegenwärtig werden die funk- und schalltechnischen Anlagen installiert. Da es sich vorwiegend um einmalige Sonderanfertigungen handelt, hat sich die Herstellung etwas verzögert.

11 Stunden in 3338 m Tiefe

verbrachten französische Tiefseeforscher in der Tiefsee-Tauchkugel „Archimede“ bei der Erforschung des Puerto Rico-Grabens, einer der tiefsten Stellen des atlantischen Ozeans. Selbst in dieser Tiefe konnten die Wissenschaftler Fische und andere bisher noch unbekannte Lebewesen beobachten.

Was macht man mit Funkpiraten?

„Radio Caroline“ auf einer alten dänischen Passagierfähre und „Radio Atlanta“ auf einem alten deutschen Segelschiff, die außerhalb der 3-Meilen-Zone im Kanal operieren, senden „Pop“-Musik und werden angeblich in London und Umgebung von 19 Mio. Südostengländern gehört. Doch die britische Regierung und die Postverwaltung sind dagegen. Sie verweisen auf das Gesetz über drahtlose Funktelegrafie von 1949, wonach das Abhören solcher schwarzer Piratensender strafbar ist. Das Geschäft solcher Seefunkpiraterie liegt im Verkauf von Funkzeit — etwa 1000 DM pro Minute — für Werbezwecke. Zu den zur Zeit etwa 25 Kunden der Caroline gehören der Herzog von Bedford, etliche Markenfirmen und Londoner Restaurants. Vor Holland und Schweden schwimmen ähnliche Sender, die den gleichen zeitgemäßen Gebrauch (oder Mißbrauch) von der Freiheit der Meere machen.

Halifax



Halifax ist eine blühende Stadt mit rund 170 000 Einwohnern, Hauptstadt Neuschottlands. Der geschützte, eisfreie Hafen gilt als großer Passagier- und bedeutender Kriegshafen Kanadas.

Die Halbinsel Neuschottland bildet den äußeren atlantischen Vorposten Kanadas, ein 55 000 qkm großes Gebiet mit vorwiegend ländlichem Charakter, dessen Hauptstadt Halifax als nächstgelegener Hafen für den Europa-Amerika-Verkehr und als stark befestigter Kriegshafen Bedeutung erlangte. Halifax liegt an der 20 Kilometer ins Land greifenden Chedabucto-Bucht, die durch einen engen Kanal mit dem 50 qkm großen Bedford-Bassin in Verbindung steht, nie zufriert und einen der vorzüglichsten Häfen der Welt bildet. Halifax gilt als bedeutendster Ausfuhrhafen für Holz und Papier, für Fisch und landwirtschaftliche Produkte. An Industrien besitzt die Stadt: Trockendocks, Schiffbau und Ölraffinerien. Neuschottland ist kein Kalifornien und kein Florida! Es ist ein herbromantisches Eiland, ein Stück Alt-England, das jährlich Tausende von Touristen anlockt, die Ruhe und Einsamkeit suchen. An bizarrer Küste ist wilde, ursprüngliche Natur Anziehungspunkt. Die herzliche Gastfreundschaft der Inselbewohner wird gepriesen.

Von den Wikingern entdeckt

Etwa 1000 Jahre n. Chr. liefen die Wikinger — als die ersten Europäer — das mit kleinen Hügeln besetzte Waldland an. Später kamen britische Einwanderer und brachten die Kultur. Aus der neuen anmutigen Landschaft wurde der „Vorhof Kanadas“. Von hier aus breitete sich die spätere Bevölkerung Kanadas aus. Doch weil in den maritimen Provinzen, fern von Hauptwegen des Handels, nicht genügend Arbeit war, zog die junge Generation weiter

ins Land und leistete einen beträchtlichen Teil am Aufbau der Nation. Auf Neuschottland wechseln die verschiedenartigsten Landschaftsformen ständig miteinander ab. Überall unterbrechen Seen das grüne Land.

Die Wirtschaftszweige

In Stadt und Land leben die Menschen glücklich auf Neuschottland. Landleute bestellen ihre Felder mit Kartoffeln, Rüben und Hafer. Sie betreiben in großem Umfang Milchwirtschaft und Geflügelzucht. Vier Fünftel der Provinz sind mit Fichten-, Tannen- und Birkenwäldern bedeckt, Quellen eines der wichtigsten Wirtschaftszweige der Sägeholz-, Papier- und Zellulosegewinnung. Dank der langen gegliederten Küste wurde auch der Fischfang mit den Zentren Halifax und Lunenburg zu einem wichtigen Wirtschaftszweig. Aber auch dem Bergbau mit einer bemerkenswerten Stahlindustrie in Sydney auf der Insel Kap-Breton, kommt große Bedeutung zu.

Doch trotz Papierindustrie, nicht unerheblicher Kohlevorkommen, Gips- und Erzprodukten ist Neuschottland infolge ungünstiger Verkehrslage gegenüber dem übrigen Kanada vorwiegend ländlich geblieben.

Halifax, eine Hafenstadt von Bedeutung

1749 wurde Halifax von den Engländern als Seefestung gegen Frankreich angelegt und nach dem großen Staatsmann Lord Halifax benannt. Seit 1750 ist sie die Hauptstadt der Atlantikprovinz. Und schon bald nach ihrer Gründung wurde Halifax innerhalb kurzer Zeit Hauptstützpunkt für die Marine und das Militär im britischen Nordamerika. Während des siebenjährigen Krieges mit Frankreich, während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges und dem Bürgerkrieg der Vereinigten Staaten spielte Halifax mit seinem geschützten

eisfreien Hafen eine große Rolle. Auch in den beiden letzten Weltkriegen galt sie als wichtiger Kriegshafen.

Halifax ist Ausgangspunkt der kanadischen Pazifikbahn, hat breite regelmäßige Straßen, meist mit Holzhäusern und eine starke Zitadelle. Es gibt hier ein deutsches Konsulat, städtische Staatsgebäude, interessante Kirchen, eine Universität (Dalhousie-University) und ein presbyterianisches College.

Außerdem unterhält die Stadt einen Geologischen Verein und mindestens fünf große Bibliotheken. Doch von besonderer Wichtigkeit ist Halifax als Winterhafen fürs östliche Kanada und Neufundland. Aus dem Grunde gibt es hier ausgedehnte Kais mit Warenspeichern und bedeutende Werftanlagen. Regelmäßige Dampferverbindungen bestehen zwischen Liverpool, Kanadas Häfen und den Atlantikhäfen der USA. (Halifax ist ferner Endpunkt für mehrere transatlantische Kabel.)

Zu Sehenswürdigkeiten rechnen:

das Wahrzeichen von Halifax, ein im Jahre 1803 erbauter *Glockenturm am Zitadellen-Hügel*. Er ist ein Geschenk des Herzogs von Kent, des Vaters der Königin Victoria, der die Stadt im 19. Jahrhundert zum gesellschaftlichen Mittelpunkt machte;

das *Provinzial-Museum in der City*,

das umfangreiche Seearsenal der englischen Marine mit Trockendock, Gerichtshof und Kasernen für mehrere Tausend Mann britischer Truppen.

Ausflüge über die Halbinsel nach Lunenburg führen durch Fischerdörfer und Bauernsiedlungen. Mit Sensationen kann weder Halifax noch das gesamte Neuschottland aufwarten, dafür mit nervenberuhigender Natur — für den, der's nötig hat. M. Ahlers

Was tut eigentlich ein Schiffsmakler?

Agenten oder Makler sind die ersten, die im Hafen an Bord kommen und meistens auch die letzten, die die Gangway verlassen, während die ersten Leinen schon ins Wasser klatschen. „Da müssen wir den Makler fragen“, heißt es immer, wenn besondere Probleme und Schwierigkeiten im Hafen auftauchen. Das Vertrauen, das Seeleute in ihn setzen, ist grenzenlos. Er soll Maschinenteile und dazu Monteur, Liegeplatz, Landverbindung, Ladung einschließlich der Gangs, Manifeste, Pläne, Theaterkarten, Souvenirs für die Mutti und Fußballspiele, aber auch Tidenverhältnisse, manchmal sogar Zollschutz für Schmuggel-süchtige, Postkarten, Briefmarken und Ersatzteile für das Radar — er soll alles besorgen, organisieren, fix, schnell, am besten schon gestern. Dabei gleicht er häufig einem Knallbonbon: Die einen wünschen nämlich eine lange Liegezeit, die anderen eine kurze, die einen eine

schnellere Reparatur, die andere legen Wert auf Sorgfalt und Genauigkeit. Reeder, Ablader, Hafenbehörden, Schiffs- und Maschinenleitung und die ganze Besatzung drohen den Makler in alle Himmelsrichtungen in der Luft zu zerzetzen. Der Makler kommt an Bord, ist an Bord und erst, wenn er gegangen ist, ist alles okay. Oder auch nicht. Denn an Land, wenn das Schiff noch gar nicht angekommen ist oder schon ausgelaufen ist, muß der Makler mitunter noch ein Obdachlosenasyll und ein Reisebüro für Ablöser, Abgelöste und Achteraussegler bereithalten. Der Agent — dein Freund und Helfer, der Makler — Mädchen für alles. Das alles und noch mehr ist Service des Maklers. Vieles davon ist Kundendienst, den er mehr oder weniger lächelnd mit links erledigt. Doch von Kundendienst allein kann er nicht leben. Dafür gibt es keine Kommission.

wissermaßen die „Second-Hand-Shopper“ für Schiffe. Es dürfte einleuchten, daß der An- und Verkauf solcher großen und kapitalhohen Objekte, die dazu noch in der Rentabilitätsfrage sehr kompliziert liegen, wiederum ganz spezielle Erfahrungen und Kenntnisse des Maklers erfordern.

Es würde einen umfangreichen Katalog füllen, wollte man im einzelnen aufzählen und erläutern, was alles mit dem Maklergeschäft verbunden ist. Allein das Erstellen der Manifeste, die Bearbeitung der Konnossemente, der richtige Liegeplatz, Schwergutbäume, Getreideheber, Leichter, die Gangs für außenbords und an Land, Schuppen, Schiene, Lastzug oder Zubringerschiffe, Spediteure und Zoll, die ganze Skala der im Hafen anfallenden Dienste und Kosten und behördlichen Vorschriften sagen dem Fachmann genug darüber, welch turbulentes Treiben hinter den Kulissen des Maklergeschäfts herrscht. Trotzdem ist das nur ein kurzes Streiflicht auf das weite Feld der emsigen Hafenbienen, der Schiffsmakler. Und alles muß schnell gehen, rationell und exakt. Die Reeder verlassen sich auf ihren Makler, verlassen sich darauf, daß sie für ihre Rechnung die jeweils zeit- und kostensparendste Lösung für jede Aufgabe finden.

Der Steckbrief

Bis hierher kennen wir unseren Makler aus der Bordperspektive. Und Hand aufs Herz: von hier ab beginnen unsere Vorstellungen über seine Leistungen zu verschwimmen. Daher: was tut eigentlich der Schiffsmakler?

Mit traditionellem Stolz nennen sie sich ehrliche Makler. Und makeln heißt in diesem Geschäft so viel wie treuhänderisch verwalten, fremde Interessen vertreten, im Sinne eines Auftraggebers handeln und verhandeln, Schiffsgeschäfte vermitteln und zustandebringen. Wissen, wann, wie, wo. Dabei immer ehrlich, treu und emsig — diese drei Eigenschaften markieren den Steckbrief des Schiffsmaklers.

Makler und Reeder

Ein sehr aufschlußreiches und bezeichnendes Licht wirft folgende Tatsache auf das Charakteristische des Schiffsmaklergeschäftes: Die meisten Reedereien sind von Schiffsmaklern gegründet worden.

Reederei und Schiffsmakler sind also aufs engste miteinander verbunden. Ihre Tätigkeitsbereiche überschneiden sich vielfältig. Es liegt nahe, daß ein Schiffsmakler auf den Gedanken kommt, alles, was er im Auftrag fremder Schiffsbetriebe unternimmt, auf eigene Rechnung zu tun. Sehr vereinfacht gesehen, braucht er zu seinen Kenntnissen, Erfahrungen und Geschäftsverbindungen nur noch Schiffe. Denn er sitzt ja im Zentrum, im Schnittpunkt aller Verbindungen zwischen Abladern, Spediteuren, Hafenbehörden, Hafenbetrieben und den Empfängern am anderen Ende des Seeweges in Übersee. Wie kein anderer kennt er die Interessen der heimischen Exporteure und der überseeischen Importeure und auch der Seetransporteure, nämlich der Reeder und Seeleute. Sogar ob eine Werft hungrig ist nach Aufträgen (Reparatur oder Neubau) und daher zur Zeit preisgünstig liegt, weiß er. Er ist ständig über alles, was Schiff, Fracht und Ladung angeht, auf dem laufenden. Warum sollte er also nicht dieses Kapital an Erfahrung, Kenntnis und Verbindung, die alle irgendwie mit Schiffen verbunden sind, in eigenen Schiffen anlegen? Genauso naheliegend ist es, daß zum Beispiel ein Trampreeder zugleich Schiffsmakler für befreundete Linienreedereien ist. Er versteht ja nicht nur sein eigenes Geschäft, sondern ist auch noch bestens mit den

besonderen Verhältnissen in seinem Hafen und Land vertraut.

Vier Hauptgruppen

Die Formen des Maklergeschäftes sind vielfältig.

Da gibt es den Vertrauensmann für große Linienreedereien. Er erledigt in deren Auftrag alle anfallenden Arbeiten der Ladung und der Expedition der Schiffe. Ein *Linienmakler* verdient vor allem den Namen eines „Mädchens für alles“. Er beschafft die Ladung für die Schiffe der Linienreederei. Andererseits besorgt er für Ladungen den benötigten Laderaum im Liniendienst. Der Liniensagent klariert ein und aus und erledigt all die Kleinarbeit, die damit zusammenhängt und alles, was während der Liegezeit noch dazukommt.

Um diese sehr differenzierten Tätigkeiten in eigener Regie auszuführen, müßte eine große Linienreederei allein schon im Heimathafen einen viel zu großen Apparat aufziehen und unterhalten. Eine kleinere Linienreederei würde andererseits zu unrationell arbeiten, wenn sie für ihre relativ wenigen Abfahrten dauernd alles selbst bereithalten wollte, was ein Linienmakler an Dienstleistungen anzubieten hat. So erklärt es sich, daß große Linienreedereien selbst im Heimathafen, am Sitz der Reederei, sich eines Maklers bedienen. Häufig ist der Makler selbst Trampreeder. „Reeder und Makler“, wie es in der Firmenbezeichnung oft heißt.

Ein Spezialist im Maklergeschäft ist der *Be-frachtungsmakler*. Er beschäftigt sich vornehmlich mit der Aquisition von Ladung für vorhandene Tonnage, und er besorgt andererseits für Ablader den geeigneten Schiffsraum. Für Ladung sind die Schiffe gebaut. Sie sollen und müssen Fracht einfahren. Davon lebt die Schifffahrt. Dabei ist sie auf den Mann, der ihnen mit seinen Verbindungen Ladung herbeischafft, angewiesen wie etwa eine Lebensversicherungsgesellschaft auf ihre Vertreter, die die Abschlüsse einbringen.

Anderer Makler wieder beschäftigen sich ausschließlich mit der reinen Abfertigung von Trampschiffen. Diese *Klarierungsmakler* (Ein- und Ausklarierung) sind die Treuhänder der Trampreeder in allen Häfen.

Schnell, rationell, exakt

Die vierte Hauptgruppe der Schiffsmakler betätigt sich auf dem Tonnagemarkt. Sie sind ge-

Der Doktor der Schifffahrt

Die Tätigkeit des Schiffsmaklers strahlt, wie wir gesehen haben, in außerordentlich viele Teilgebiete hinein, überlagert sich mit ihnen. Über alles muß er Bescheid wissen. Er muß raten und Auskunft geben können, wenn seine Auftraggeber es verlangen. Da heißt es auf Draht sein und auf dem laufenden über alles, was zur Zeit in Schifffahrt und Handel passiert:

Eisverhältnisse in den finnischen Häfen, Streik an der Ostküste Nordamerikas und Liegezeiten bis zu 80 Tagen auf Colombo-Reede. Das sind nur drei der Sorgenkinder der Makler aus der jüngsten Zeit. Alles betrifft die Ladung, alles beeinflußt die Fracht. Wenn ein Schiff heute beispielsweise 10 000 DM Tageskosten hat und dann 80 Tage auf Abfertigung warten muß, dann sehen sich die Reeder gezwungen, die Frachtraten drastisch heraufzusetzen. Um Verärgerungen bei den Kunden vorzubeugen, müssen die Ablader rechtzeitig und genau informiert werden — vom Makler. Er ist so eine Art Doktor im Schifffahrtsgeschäft. Wo immer etwas schiefläuft oder hakt, da muß der Schiffsmakler wendig, konziliant und verbindlich eingreifen. Er muß schlichten, ausbügeln und wieder in Gang bringen. Am besten schon vorausschauend, vorbeugend. Von ihm wird erwartet, daß er in der Schifffahrt das Gras wachsen hört.

Die Kommission

Abhängig ist er genau wie Seeleute, Reeder und Werften von den Frachtraten, und zwar in zweifacher Hinsicht: Sein Geschäft steht und fällt mit dem Ladungsangebot und den davon abhängigen Frachtsätzen. Denn seine Kommission, seine Vermittlungsprozente werden vertraglich nach bearbeiteter Tonnage berechnet. Unmittelbar abhängig von der Fracht ist er, weil seine Kommission auf Grund des jeweils frachttarifflich vermittelten Ladungsgewichtes festgesetzt wird. Dabei wird ausgehende Ladung höher bewertet als einkommende. — hs —

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht

Heute: Fiat 1500

„Fiat“ sagten die alten Römer, wenn sie ihre Zustimmung ausdrücken wollten, — fiat — es geschehe. Ihre der Technik verschriebenen Nachfahren haben dieses Wort zum Markenzeichen und Firmennamen des mächtigsten italienischen Automobilkonzerns gemacht. Und was seit nunmehr rund 62 Jahren in seinen Werkhallen „geschieht“, hat auch die Zustimmung aller Automobilfreunde gefunden, die Freude an kräftigen Motoren und eleganten Formen haben.

In Deutschland produziert seit langem eine Tochtergesellschaft des italienischen Konzerns, die Deutsche Fiat AG in Heilbronn.

Ihr vielseitiges Fertigungsprogramm reicht vom 0,5 Liter Kleinwagen bis hinauf zum 2,3 Liter Straßenkreuzer. Eines der neuesten Modelle in dieser umfassenden Typenskala ist der Fiat 1500 — ein Automobil, das mit seiner sportlich-eleganten Form, seinen begeisternden Fahreigenschaften und — last not least — mit allerhand Komfort viele Vorteile eines „Großen“ mit der maximalen Wendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Mittelklassewagens vereint.

Wie bei allen modernen Mittelklassekonstruktionen fast sämtlicher Fabrikate wurde auch hier großer Wert auf beste Raumaussnutzung gelegt. Durch vier große, von innen verriegelbare Türen ist jeder Platz bequem zu erreichen. Die beiden Vordertüren sind von außen verschließbar (übrigens nicht nur schlicht verschließbar, sondern laut Fiat schließen die Türen außerdem mit „vollem sympathischen

Klang“). Die Polsterung der Sitze ist anschmiegsam und anatomisch richtig konstruiert. Die Übersichtlichkeit, vom Fahrersitz aus gesehen, ist außerordentlich gut. Zweckmäßig ist auch die Armaturenanlage. Alle Kontroll- und Bedienungsgänge liegen direkt im Blickfeld. Ohne den Blick von der Straße nehmen zu müssen, lassen sich die Drucktasten für Scheinwerfer, Armaturenbeleuchtung, Gebläse und Scheibenwischer leicht finden. Die Scheibenwischer lassen sich außerdem bei plötzlicher Verschmutzung der Scheibe auch zusammen mit der Scheibenwaschanlage für kurzen Einsatz durch einen Fußknopf einschalten. Bequem zu erreichen ist auch der große Aschenbecher, der in die untere der gepolsterten Armaturenbrettkanten eingelassen ist. Von außen betrachtet fallen vorn die beiden Doppelscheinwerfer sofort ins Auge. Sie geben dem Wagen nicht nur als Gestaltungselement eine aparte Note, sondern gewährleisten auch bei Fernlicht eine lichtschattenfreie Aufhellung des Sichtfeldes.

Darüber hinaus hatten die Fiat-Konstrukteure bei der Lichtanlage einige „leuchtende Einfälle“: So muß die Suche im Handschuhfach nach Zigaretten oder allen möglichen anderen Dingen während der Nachtfahrt nicht mehr im Dunkeln vor sich gehen, denn es ist beleuchtet. Ebenso der geräumige Kofferraum. Vor allem aber die Idee, die Motorhaube mit Lampen zu bestücken, die bei Öffnung der Haube automatisch aufleuchten, stellt eine praktische Neuerung dar. Nicht neu dagegen ist der kräftige Motor — er ist bei Fiat schon Tradition. Der



4-Zylinder des 1500 verleiht dem Wagen immerhin die beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Er ist temperamentvoll, und seine Ausdauer am Berg ist bekannt (trotz Wasserkühlung). Allerdings ist auch der Motor des 1500 — wie alle Fiat-Maschinen — sehr hochtourig, eine Tatsache, die wegen des höheren Verschleißes und Verbrauchs nicht von allen Autofahrern gern gesehen ist. Wer für größeren Komfort und mehr Extras ist, kann mit der Luxusausführung, dem 1500 L, bedient werden. (Mehrpreis rund DM 600,—). Er wird dann zwar bequemer, doch nicht schneller fahren können. Denn bei gleicher Motorenleistung, aber einem zusätzlichen Leergewicht von 240 kg ist der 1500 L um ca. 5 km/h in der Höchstgeschwindigkeit langsamer als der 1500.

Technische Daten und Kosten

Motor: 4-Zylinder, wassergekühlt
Höchste Leistung: 67 PS bei 5200 U/Min.
Verbrauch: ca. 13—13,5 l/100 km
Spitze: 150 km/h
Länge: 4030 mm
Breite: 1546 mm
Höhe: 1440 mm
Preis ab Werk: 6890,— DM
Jahressteuer: 216,— DM
Jahresversicherung: 360,— DM

UNSER HEIM AN LAND

Fertighaus im Beton-, Montage-Verfahren

Das hier vorgestellte Krog-Bauverfahren entspricht in seinem Angebot für Fertighäuser der Gruppe I, d. h. schlüsselfertig, einschließlich Fundament oder Keller sowie sämtliche Außenbauten einschließlich Heizung mit festem Endpreis. Es handelt sich um Bungalows, um Einfamilienhäuser.

Die Konstruktion dieser Typenhäuser ist dadurch gekennzeichnet, daß sämtliche Wände in großen, massiven, 50 cm starken Tafeln aus Schwerbeton und mit Stahlbewehrung hergestellt sind.

Auch die Unterkellerung erfolgt durch vorgefertigte Betonplatten.

Dieses Bauverfahren umfaßt die rationelle Vorfertigung von massiven Bauelementen sowie deren Transport und die Montage. Bei der Vorfertigung werden Fenster, Außentüren, Leerrohre für elektrische Leitungen, Antennen und Telefon in die Bauteile eingebaut. Die Fassade wird aus geglättetem oder geriebenem Sichtbeton von großer Wetterbeständigkeit ausgeführt. Auch sie sind im Festpreis enthalten. Spezielle Fassadenwünsche wie Mosaik oder Keramik können mit Aufpreis ebenfalls erfüllt werden.

Das Dach ist normalerweise ein Satteldach (im Festpreis). Walmdach ist etwas teurer,

Flachdach etwas billiger. Die Umfassungswände besitzen mit 3 cm Wärmeisolierung und 5 cm Außenverkleidung einen Wärmedurchlaßwiderstand, der einer 35 cm breiten Kalksandvollsteinwand entspricht.

Die Ausstattung der Bungalows und Einfamilienhäuser ist typenmäßig verschieden. Immer gehören dazu Fußböden mit Parkett, PVC-Platten oder ähnliches Material.

In den feuchten Räumen werden keramische Fliesen angesetzt. Die Wohnräume sind zum Teil tapeziert. Versorgungsleitungen wie Licht-, Installations- und Wasserleitung, also alles, was innerhalb des Hauses liegt, gehören beim Typ „Annabella“ (unser Foto) ebenfalls zur Lieferung. Was außerhalb liegt, insbesondere die Anschlüsse, jedoch nicht.

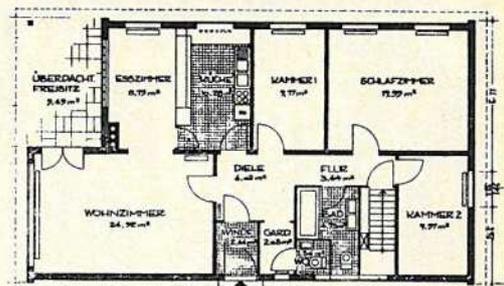
Alle Handwerksleistungen übernimmt die Firma (Tischler, Maler, Parkettleger usw.). In 50 km Umkreis von Hamburg werden die Teile auf Tiefladern ohne Zuschlag geliefert. Die Lieferfrist beträgt 4 Wochen und die Bauzeit 10—12 Wochen.

Die Firma bietet schlüsselfertige Typen zu Festpreisen von DM 45 000 bis zu 48 500 DM



Annabella-Bungalow — 108 qm

Zimmerzahl: 5 sowie Küche, Diele, Windfang, Bad, Gäste-WC, vollst. unterkellert, Heizung: Koks (Öl möglich), Dachkonstruktion: Walm, Dacheindeckung: Frankf. Pfannen, Warmwasserversorgung Küche: 2-kW-Unterflischgerät, Warmwasserversorgung Bad: elektr. Warmwassergerät, montiert im Kellerniedergang, Fußboden in den Wohnräumen: Parkett, Fußboden in Feuchträumen: Steinzeugfliesen, Fußboden im Windfang: Solnhofener Platten, Malerarbeiten innen: Fenster und Türen heller Öl-, Decken heller Leimfarbenanstrich, Wände in den Wohnräumen werden tapeziert, Malerarbeiten außen: Fenster und Türen aus Mahagoni werden farblos lackiert, Ausstattung Küche: 4-fl.-Elektroherd, 118-l-Kühlschrank, Edelstahl-Doppel-Spüle, Einbauschränke und Arbeitsplatte sowie Durchreiche zum Esszimmer, Wrasenabzug, Ausstattung Bad: Einbauwanne mit Mischbatterie, Schlauchbrause, Doppelwaschtisch, modernes WC, Terrasse: mit Überdachung.



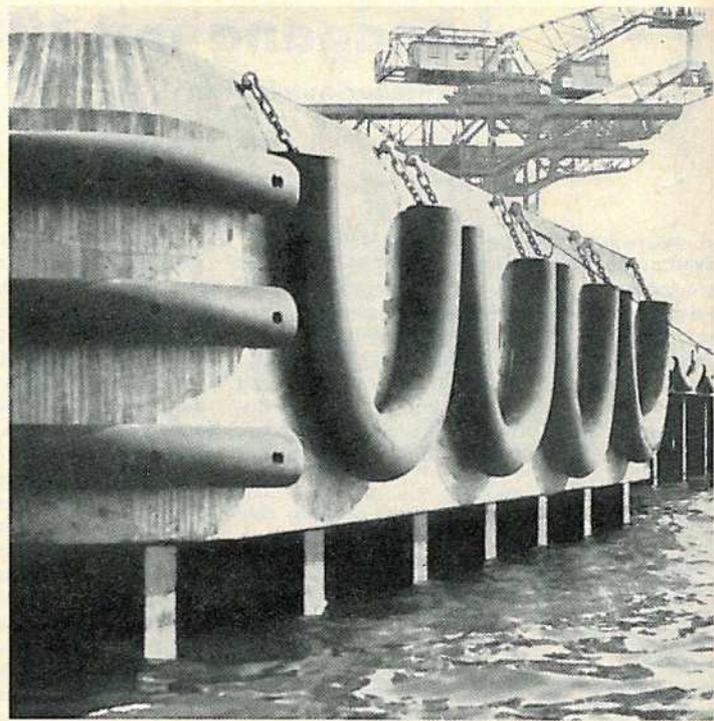
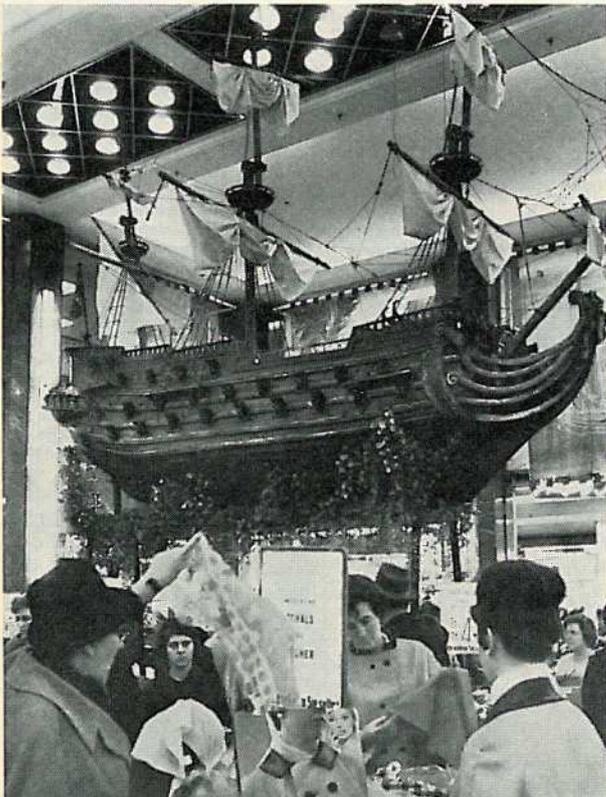


Dieser Schwimmkran wurde von den Kieler Howaldtswerken gebaut und im Januar dieses Jahres in Dienst gestellt. Er verfügt bei der maximalen Belastung von 400 t noch über eine Auslage von 8 m und eine Hubhöhe von 28 m. Beim

Umschlag eines 200-t-Kollos erhöht sich die Ausladung auf 26 m und die Hubhöhe auf 48 m. Der 45 m lange und 20 m breite Kranponton hat nur einen Tiefgang von 1,50 m und ist somit auch für den Einsatz in flachen Gewässern geeignet. Er kann als Selbstfahrer ohne Schlepper-Assistenz eingesetzt werden. Er nahm bereits, wie berichtet, das Wrack der „Dirk“ auf den Haken und wuppte die festgekommene „Jan Molsen“ vom Stag, was einem Schlepper nicht gelungen war. Auch der Stapellauf einer 130-BRT-Jacht machte „Magnus“ keine Schwierigkeiten.

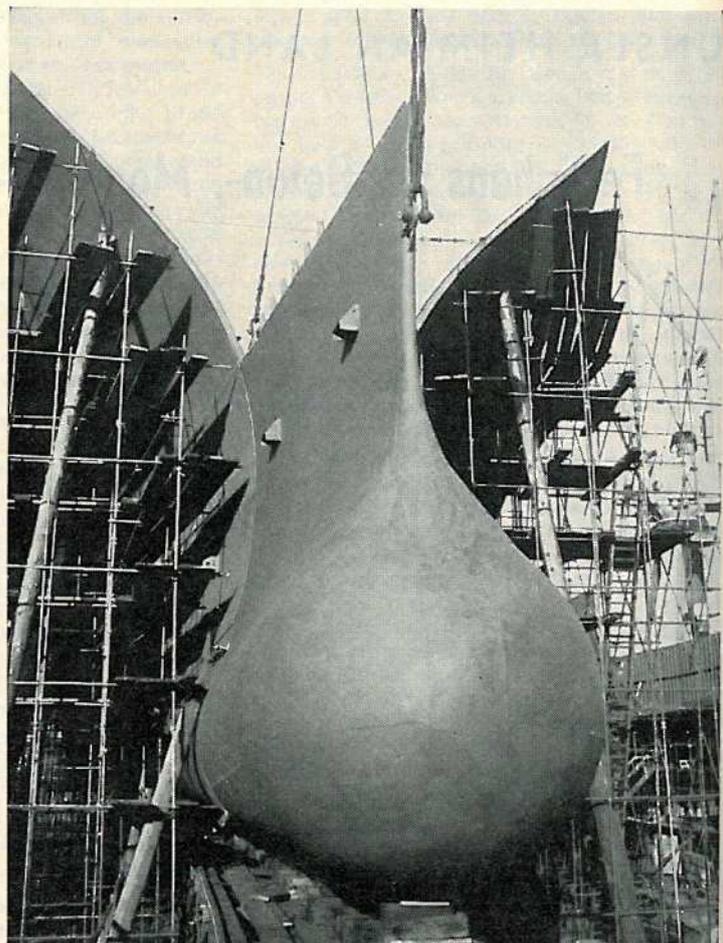
Seefahrt in der Reklame

Im Kaufhaus schwebt jetzt ein Modell der ersten „Wappen von Hamburg“. Zwei Dekorateurs des Alsterhauses in Hamburg haben in acht Wochen fünfhundert Stunden daran gearbeitet. Das Modell ist 6 m hoch, 5,50 m lang und 1,40 m breit.

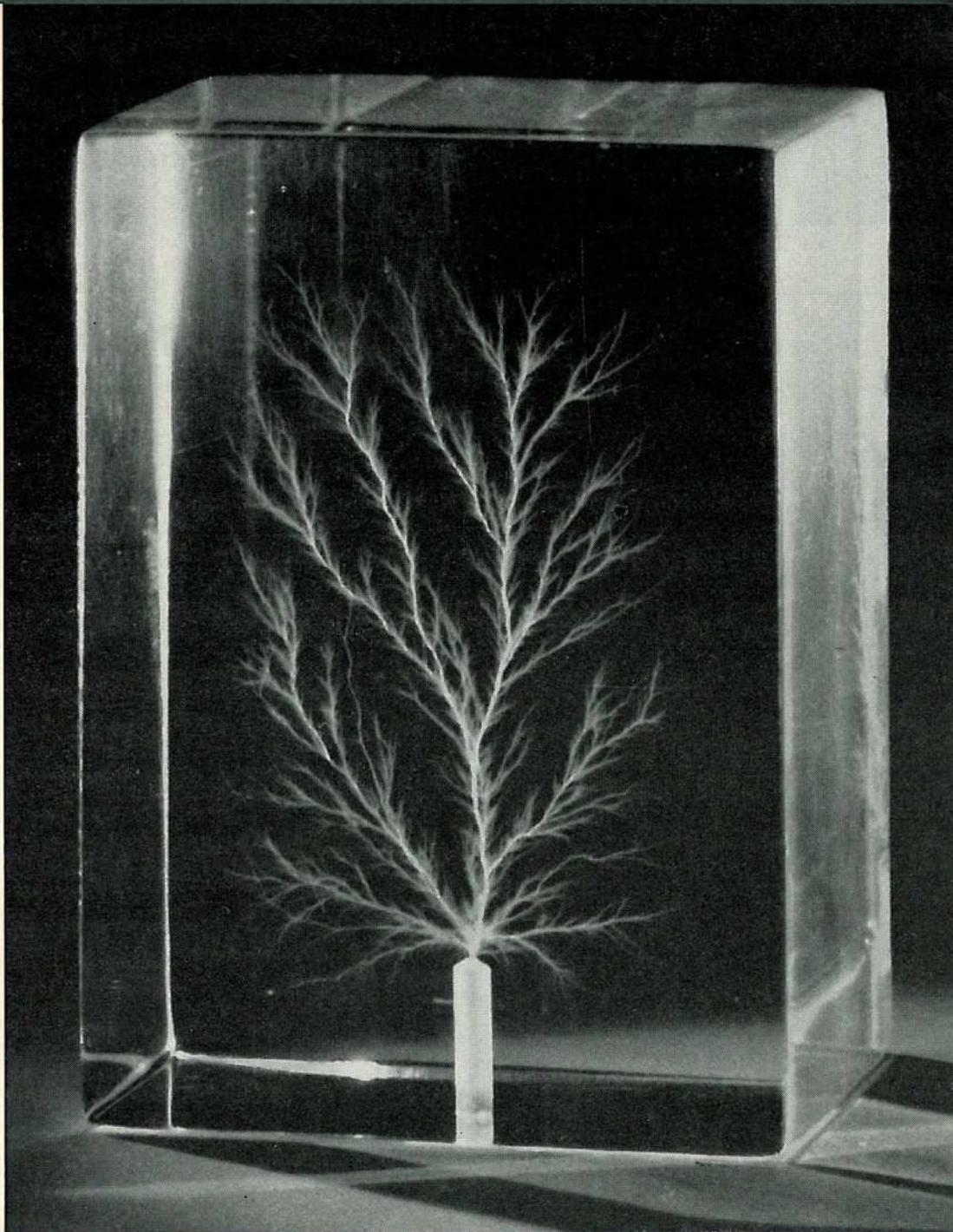


In verschiedenen ausländischen Häfen wird schon seit einigen Jahren ein neuer Fendertyp benutzt, der sich infolge eines besonderen Materials sehr gut bewährt hat. Es handelt sich dabei um Butyl-Kautschuk, der nunmehr auch in Deutschland hergestellt werden kann. Er ist auf Grund seiner molekularen Struktur witterungs-, ozon-, alterungs-, salz-, wasser- und chemikalienbeständig. Das sehr hohe Stoß-

aufnahmevermögen verdient besonders erwähnt zu werden. Im Gegensatz zu anderen hochelastischen Kautschuksorten, die den Aufprall zu einem wesentlichen Teil zurückgeben, fängt ein Fender aus Essobutyl die Aufprallenergie in hohem Maße auf und schützt damit sowohl Schiff wie Kaimauer. „Anlegemänner schneidig, Schiff trotzdem heil und beulenfrei“, kann in Zukunft gemeldet werden.



Willkommen an Bord waren am 23. 4. 1964 die Gäste auf dem schwedischen Motorschiff „Ceylon“ an der Überseebrücke im Hamburger Hafen. Eine „schwimmende Ausstellung“ von Waren aus Hongkong bot einen Überblick über die Produktion kleiner und großer Industriebetriebe der Kronkolonie. Eine besondere Attraktion ist ein schwebender Korbessel.



Botanik der Technik

Blitzspuren einer elektrischen Entladung in einem Plexiglaskörper: Dieser Baum entstand bei der Entladung eines Plexiglaskörpers, in dem mit Hilfe eines Betatrons Elektronen einer Energie von 18 Mill. Elektronenvolt eingestrahlt wurden. Das Betatron, auch Elektronenschleuder genannt, spielt

bei der Strahlentherapie von Krebserkrankungen eine ebenso wichtige Rolle wie bei der Strukturprüfung metallischer Werkstoffe, auch beim Schiffbau. Auch die Birne, die gerade dem Vorschiff der „Polarlicht“ angesetzt wird (links), gehört zu unserer Botanik der Technik, in diesem Falle der speedvergrößernden Strömungstechnik.



Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:

Die Reisen zu den Seebädern Helgoland und Norderney waren noch kein reines Vergnügen

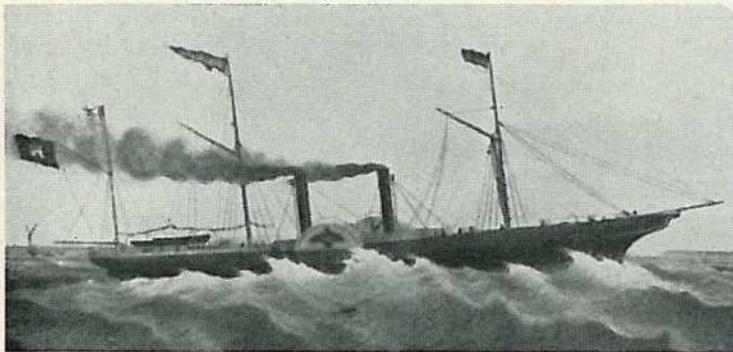
Von Ludwig Dinklage

Im letzten Abschnitt dieser Serie war von den ersten Seebäderschiffen, die zwischen Hamburg und Helgoland verkehrten, die Rede. 1834 wurde die „Hamburger Dampfschiffs-Compagnie“ gegründet, unter deren Flagge drei Raddampfer liefen, nämlich „Elbe“, „Patriot“ und „Henriette“. Diese dehnten ihre Fahrten teilweise bis nach Norderney aus. Ab 1837 verkehrten nach Helgoland, Wangerooge und Helgoland von Bremen aus auch der Dampfer „Ben Lamond“, den man von England gehachtet hatte, und der Dampfer „König Willem II“. Norderney ist das älteste deutsche Nordseebad. Es wurde 1797 gegründet. 1819 ging es in den Besitz des Königs von Hannover über. Die Seefahrt von Hamburg nach Norderney schien aber nicht recht beliebt zu sein. Lieber fuhr man mit Pferd und Wagen bei Niedrigwasser über das Watt von Norddeich aus dahin oder ließ sich von einem Fischer oder dem Fährmann nach dort bringen.

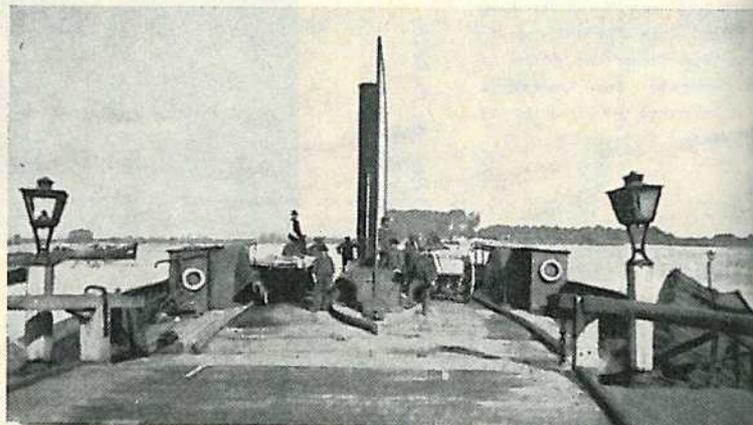
Der Norderneyer Badearzt, Dr. Carl Mühy, hat alles versucht, das Badeleben und ebenso die Fahrt nach dort in seinem 1836 erschienenen Buch „Über das Seebaden und das Norderneyer Seebad“ dem Binnenländer recht schmackhaft zu machen. Hierin heißt es:

„Die vortrefflich ausgerüsteten Dampfschiffe „Elbe“ und „Patriot“ bieten eine herrliche Gelegenheit, in der angenehmen Gesellschaft und auf die bequemste Weise in 14 Stunden, wenn das Dampfschiff direkt geht, oder in 30 Stunden, wenn es erst Helgoland anlegt, die Reise nach Norderney zurückzulegen. Dafür sind 21 Mark hamburgisch Kurant auf dem I. Platz und 18 Mark auf dem II. Platz zu

fahrtsweg erhalten hatte. Hier versuchte der Kapitän dann seine Fahrgäste zu überreden, doch lieber auf dem damals englischen Eiland zu bleiben, anstatt sich der gefährvollen Reise nach Norderney anzuvertrauen. War schlechtes Wetter, wollten die Kapitäne überhaupt nicht in See gehen. Die Schiffe waren auch wirklich alles andere als seetüchtig. Kam auch nur die kleinste Mütze voll Wind auf, fingen sie sofort an entsetzlich zu rollen und nahmen viel Wasser über Deck. Man kann sich leicht das Gejammer und Gestöhn der im Vorschiff eingepferchten Passagiere II. Klasse vorstellen. Ob jene in der I. Klasse weniger grün im Gesicht waren, ist wohl kaum anzunehmen.



Der Raddampfer „Helgoland“ wurde 1853/54 von J. Caird & Co. für Joh. César Godeffroy & Sohn, Hamburg, erbaut. Das Schiff verkehrte von 1854 bis 1863 zwischen Hamburg und Helgoland.



zahlen. Eine vortreffliche Restauration am Bord des Schiffes entspricht allen Anforderungen des Magens und selbst der Zunge.

Die elegant dekorierte Kajüte der I. Klasse — die andere lag im Vorschiff — und das obere Deck bieten einen angenehmen Aufenthalt dar, der mehr den Eindruck eines schwimmenden, glänzend besuchten Kaffeehauses gewährt, als den eines auf der Seereise begriffenen Schiffes. Der Raum ist hinreichend groß, um mehr als 200 Passagiere zu fassen.

Wenn das Dampfschiff seinen Weg über Helgoland nimmt, so debarquiert die ganze Reisegesellschaft, um auf Helgoland die Nacht zuzubringen. Am nächsten Morgen wird dann die kürzere Strecke von Helgoland nach Norderney in 6 Stunden und oft rascher zurückgelegt, woselbst man durch Schaluppen vom Dampfschiff abgeholt und aus diesen in bereitstehenden Wagen in das Dorf gebracht wird, an dessen Eingang die Badegesellschaft und das Musikkorps die neuen Ankömmlinge freudig begrüßt.“

Das alles klingt wie Musik, doch die Wirklichkeit sah ganz anders aus. Bereits 1837 wurde der Bäderdienst wieder unregelmäßig, worüber sich die Fahrgäste bitter beklagten. Oftmals fuhren die Schiffe nur bis Helgoland, das durch die Betonung des Norderriffs einen guten Zu-

Die „Süderelbe II“ war ein eiserner Raddampfer von 31 m Länge, 10,9 m Breite über die Radkästen und 2,2 m Raumtiefe. Sie wurde 1864/65 von Michot & Bergmann in Harburg erbaut. Die Maschinenfabrik Georg Egestorf in Linden bei Hannover lieferte die 80 PS starke Maschine. Es war damals die modernste Anlage ihrer Art.

nehmen. Tüten mit der sinnigen Aufschrift „Und der wilde Knabe brach's“, gab es damals noch nicht. Man behalf sich mit kleinen Messingbecken, die überall unter Deck für Notfälle angebracht oder aufgestellt waren. Ob auf der „Elbe“ die vierkantigen Pforten der Seitenfenster wirklich wasserdicht verschlossen werden konnten, mag auch dahingestellt bleiben. Dann war es doch schon sicherer, mit dem Pferdewagen über das Watt nach Norderney zu fahren, mag sich mancher Badegast gesagt haben.

Die vielen Beschwerden über die Schiffe und auch über den anscheinend sehr eigenwilligen Kapitän Spliedt erreichten auch höhere Stellen.

So schrieb am 16. Januar 1845 der hannoversche Generalkonsul und Ministerresident in Hamburg, Charles Hanbury, an seine Regierung in Hannover, die sicher wissen wollte, weshalb so wenig Badegäste mit den Hamburger Schiffen nach Norderney kämen.

„Der einzige Dampfer, der seiner Größe nach mit Sicherheit für die Fahrt nach Norderney benutzt werden könne, sei die „Patriot“, jedoch besaß das Schiff nicht die Geschwindigkeit, die lange Fahrt von Hamburg nach Norderney in einem Tag zurückzulegen. Von der Unbrauchbarkeit der „Elbe“ und „Henriette“ zu den direkten Fahrten auf Norderney aber mußte ich mich ohnehin schon überzeugt halten. Diese beiden Schiffe sind so alt geworden, daß ihre Sicherheit vom Publikum schon oft in Zweifel gezogen wird, und die große Vorsicht, welche die Führer desselben bei den Fahrten nach Helgoland während des letzten Sommers beobachtet, sowie mehrfach in der See umgekehrt sind, um sich einem unruhigen Wetter zu entziehen, kann nur dazu dienen, diese Ansicht zu bestätigen.“

Es war also kein Wunder, daß die Reederei sehr schlechte Geschäfte machte und bereits 1844 mit dem Gedanken umging, ihre drei Seelenverkäufer zu veräußern. Sie bot diese in Bremen an, doch besaß man hier in der „Telegraph“ ein wesentlich besseres Schiff. Keineswegs aber dachte die Gesellschaft an eine Auflösung, sondern nur daran, sich für den Erlös von zwei ihrer Dampfer ein größeres und seetüchtigeres Fahrzeug bauen zu lassen. Aber die Bremer verzichteten gern auf diese Schiffe. Der Hamburger Reeder J. C. Godeffroy, der 1850 Teilhaber der „Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ geworden war und auch deren Geschäfte leitete, war nicht der Ansicht, daß dieses Unternehmen unrentabel sein mußte. Er übernahm 1853 von der „Elbe-Dampfschiffahrts-Compagnie“, welchen Namen die Reederei inzwischen erhalten hatte, trotz der „herzlich schlechten Geschäfte“ die drei Dampfer, um diese unter seinen eigenen Namen fahren zu lassen. Der Dienst nach Norderney wurde allerdings aufgegeben. Helgoland blieb die Endstation.

Noch im Jahr der Übernahme, 1853, bestellte Godeffroy einen eisernen Raddampfer bei einer

englischen Werft, der als ein bedeutend größeres Schiff den Seebäderdienst unter der hamburgischen Flagge, dem weißen dreifürigen Tor im roten Feld, übernehmen sollte.

* * *

Man gewöhnt sich an alles. Selbst an Dampfschiffe. Das Hämmern der Maschinen, das Zischen des Dampfes aus den Sicherheitsventilen, das Quietschen und Klappern der Schaufelräder störte keinen mehr. Keiner zuckte mehr zusammen, wenn plötzlich laut die Dampfpeife zu heulen anfang. Man wußte, das war nicht das Zeichen zum Beginn einer Kessel-explosion. Kein Kind schrie mehr, wenn Funken und Flammen aus dem Schornstein stoben. Nur der „Sott“, der Qualm und Ruß, der diesen Schloten entstieg, war nicht so schön. War der Wind ungünstig, konnte man sich kaum an Deck sehen lassen, wenn man nicht wie ein Kaminkehrer aussehen wollte. Schon aus diesen Gründen baute man sie so hoch.

Die weitschauende Hamburger Reederei Johann César Godeffroy & Sohn war als Teilhaber in die „Elbe-Dampfschiffahrts-Compagnie“ eingetreten, obgleich es dieser schon um 1850 hunde-schlecht ging und ihre drei Paddelkästen „Elbe“, „Patriot“ und „Henriette“ kaum die Kohlen verdienten mit ihren Reisen nach Helgoland und Norderney. Die letzte Fahrt stellte er bald ein. Die Badegäste mochten mit den Blankenesern und Finkenwerdern nach Norderney segeln oder mit den Pferdewagen über das Watt fahren. Drei Jahre später, 1853, wurde Godeffroy Alleininhaber der Reederei. Bisher hatte er nur Segelschiffe besessen, die zur Hauptsache die Südseefahrt betrieben. Ein Dampfschiff besaß er noch nicht. Das sollte erst jetzt kommen, und zwar für den Bäderdienst nach Helgoland.

Am 31. Mai 1854 lief auf der Werft von J. Caird & Co. in Greenock der Raddampfer „Helgoland“ vom Stapel. Wenn man sich das Bild betrachtet, muß man schon sagen, daß dieses Schiff mit seinen auch heute noch elegant anmutenden Linien, seinem Klipperstevan, seinen beiden Schornsteinen einen gewaltigen Fortschritt bedeutete gegenüber den früheren Smeukewern. Die Maschine leistete 180 PS und verlieh damit dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Auch das war zu der Zeit etwas Unerhörtes.

Zehn Jahre lang fuhr die „Helgoland“ zwischen Hamburg und dem roten Felsen. 1863 stellte sie ihren Dienst ein. Vielleicht war es auch die politische Lage, die Spannungen zwischen Preußen und Dänemark, die den Reeder zu dieser Maßnahme zwangen. Als also diese schöne Insel nicht mehr zu erreichen war, wurde für die Badegäste wieder Norderney interessant. Das roch auch die Hamburger Maklerfirma Pearson & Langnese, die in diesem Jahr einen Frachtdienst zwischen Hamburg und Leer einrichtete, der auch Norderney mit bedienen sollte. Ein sehr schönes Schiff wurde in diese Fahrt eingesetzt, nämlich der von Kapitän K. J. Diekmann geführte eiserne Schraubendampfer „Martlet“, aber auch ein alter Schlorren, der hölzerne Raddampfer „Gazelle“, der schon 30 Jahre auf dem Buckel hatte. Vier-zehn Stunden dauerte die Reise von Hamburg zum Nordseebad Norderney und 6 Taler kostete dieser Spaß. Die Fahrgäste mußten allerdings damit rechnen, daß sie ihr Ziel nicht immer so ohne weiteres erreichten. Die tiefgehenden Schiffe konnten nicht unmittelbar vor der Insel ankern, sondern mußten draußen vor der Barre bleiben und dort die Passagiere ausbooten. Das ging jedoch nur bei gutem Wetter. Stand zu viel Seegang, mußten sie wohl oder übel weiterfahren bis Leer, um dann von Norddeich aus mit dem Pferdegespann über das Watt zu fahren. Das sprach sich natürlich schnell bei den Badegästen herum. Es gab immer weniger Passagiere und so stellten Pearson & Langnese diese Fahrten bereits am 19. August 1863 wieder ein.

* * *

Bis im Jahre 1872 die Harburg-Hamburger Eisenbahn eröffnet wurde und damit auch zwei große Brücken über die Norder- und die Süderelbe gebaut worden waren, konnte der Verkehr zwischen den beiden Städten nur auf dem Was-

serweg erfolgen. Da war einmal der bei Moorburg von der Süderelbe abzweigende Köhlbrand, der bei Neumühlen in die Norderelbe mündete, und der schmale Reiherstieg, auf denen die flachgehenden Segelever der Harburger Schiffergilde dem Fracht- und Personenverkehr dienten, bis Peter Kleudgen mit seiner „Privilegierten Dampffähre“ und dem Raddampfer „Neptun“ auf den Plan trat. Im Jahre 1854 wurde die hannoversche Dampffähre in Dienst gestellt, die den Verkehr zwischen Neuland oberhalb Harburgs und der Elbinsel Wilhelmsburg vermittelte. Vier Jahre später, 1860, richtete auch Hamburg einen Fährdienst über die Norderelbe vom Grasbrook nach Wilhelmsburg ein. Bis dahin waren es Ruder- und Segelboote gewesen und über die Süderelbe eine Seilfähre, die an einem dicken Tau von Hand hin- und hergezogen wurde.

Nach den Plänen des Schiffbaumeister Carl Hermann Kraus wurde in den Jahren 1853/54 die erste Dampffähre „Süderelbe“ erbaut. Es war ein hölzernes Schiff. Die Maschinenanlage lieferte eine Bremer Firma, die sich bisher nur mit dem Bau von Lokomotiven beschäftigt hatte. So war es dann auch hier eine solche Maschine mit zwei Zylindern, die 20 PS entwickelte. Mit dieser Fähre gab es allerdings viel Ärger. Einmal schien man zum Bau noch nicht recht abgelagertes Holz genommen zu haben, das sehr bald anfang zu faulen, und zum andern stellten sich an Kessel und Maschine immer neue Schäden ein, die zu beheben viel Geld kosteten. Das paßte der Königlich hannoverschen Regierung nicht. Sie entschied sich 1864 für eine neue Fähre, diesmal aber aus Eisen. Sie erhielt den Namen „Süderelbe II“.

Die „Süderelbe II“ war wesentlich besser. Sie versah ihren Dienst bis zum Jahre 1899, als man eine Straßenbrücke über die Süderelbe gebaut hatte. Zwölf Jahre früher, 1887, war bereits die Hamburger Norderelbe-Brücke dem Verkehr übergeben und damit die Fähre „Norderelbe“ überflüssig geworden.

Einen regelrechten Fahrplan gab es für die Fähre noch nicht. Stand erst ein Fuhrwerk an Deck und wurde der Kutscher ungeduldig, meinte der Fährmann: „Nu teuf man noch 'n beeten, dort kommt woll glieks noch'n Spann-wark dorto!“ Und man wartete eben. Waren nur Personen überzusetzen, wurden diese in ein Ruder- oder Segelboot verladen. Die Wilhelmsburger Kinder, die in Harburg zur Schule gehen mußten und vor- und nachmittags Unterricht hatten, wurden jeden Tag viermal über die Elbe gesetzt und waren selig, wenn die Dampffähre sie mitnahm und vielleicht sogar noch ein Kutscher ein Stückchen auf der neuen „Kunststraße“, die quer durch Wilhelmsburg lief.

Um 9 Uhr abends wurde auf der „Süderelbe II“ Feuer ausgemacht. Wer dann noch über die Elbe wollte, mußte sich mit dem Boot oder der Seilfähre begnügen.

Das Übersetzen war gar nicht einmal so billig. So zahlte ein Fahrgast 8 Pfennig, ein einheimischer Gemüsebauer mit seiner Karre 23 Pfennig, ein Einspänner-Fuhrwerk 38 Pfennig und ein Zweispänner 45 Pfennig. Nach 9 Uhr abends wurde der doppelte Fahrpreis erhoben. Wer als Fußgänger das Fährgeld sparen wollte, mußte über die Eisenbahnbrücke gehen.

Nach der Einweihung der Straßenbrücke machte die „Süderelbe II“ ihre letzte Fahrt am 30. September 1899. In ihrer 34jährigen Dienstzeit hatte sie sich außerordentlich gut bewährt. Die preußische Regierung in Berlin, der das Schiff seit 1866 unterstand, versuchte es anderweitig einzusetzen, aber keiner wollte es haben. 1902 fand sich endlich in der Harburger Firma Gebrüder Salomon ein Interessent, der es abwracken ließ.

Heinrich von Medvey tödlich verunglückt



Verlag und Schriftleitung der „Kehrwieder“ trauern um einen ihrer besten Mitarbeiter: Heinrich von Medvey. Wie oft haben wir uns über seine schmissigen Zeichnungen gefreut, mit denen er die Seiten der „Freiwache“ belebte, über seine lustigen Vignetten auf den übrigen Seiten. Am 1. Juni, gerade an dem Tage, als die „Aktion Zebrastrreifen“ einsetzte, wurde er von einem Lkw überfahren, als er am Biedermannplatz in Hamburg-Barmbek einen Zebrastrreifen überquerte.

Heinrich von Medvey, 75 Jahre alt, war ein feinsinniger Künstler, der sich besonders als Porträtmaler und durch seine Elfenbeinminiaturen einen Namen geschaffen hatte, war lange Jahre vor dem Kriege Mitarbeiter der Hamburger Nachrichten und hat dort bereits manche Seegeschichte illustriert. In Berlin leitete er eine Maler-Akademie. 1955 kehrte er nach Hamburg zurück und trat sofort in die Dienste unserer Zeitschrift. Aber auch für das Hamburger Abendblatt zeichnete er, für den Flotten-Kalender und manche Porträtzeichnungen brachten die Programme verschiedener Hamburger Theater. Außerdem leitete er in der Volkshochschule die Mal- und Zeichengruppe. Allen, die mit diesem talentierten Künstler zu tun hatten, wird er sehr fehlen. L. Dinklage

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Rache und wurde nur aus diesem Grunde Totengräber. Ich wollte ihn selbst vergraben, seine jämmerliche Leiche, die übler riecht und schneller verfault als jede andere. Und nun, mein lieber Inspektor, ist mein Lebenszweck erfüllt. Ihre Aufgabe ist es nun, mich schnell und geräuschlos beiseite zu schaffen, in den goldenen Sarg zu betten und den Deckel sorgfältig zu verschließen. Sie werden — das versichere ich Ihnen — für Ihre Tüch-

tigkeit belohnt. Und ich, das heißt, meine Leiche, wird mit dem schönsten und teuersten Begräbnis geehrt und beweint, das unsere Stadt je gesehen hat. — Los, machen Sie sich an die Arbeit!"

Der Inspektor folgt dieser Aufforderung. Erst zögernd, dann wild entschlossen. Schließlich geht es um seine Stellung! Tags darauf wird er von Schwarz jr. zum obersten Polizeichef befördert.

Aus der englischen Seemanns-
sprache

Remember Your next Astern!

Dieter Wehnert, MJ „Augsburg“
Denke stets an deinen nächsten Untergebenen! — Eine Mahnung, die englische Seeleute sehr ernst nehmen. Sie soll sagen, daß wir, nicht nur an Bord, die Gemeinschaft in den Vordergrund, unser eigenes Ich aber in den Hintergrund stellen sollen. Wir sollen stets auch an die denken, die unter und neben uns stehen, kurz:

„Remember your next astern“ bedeutet Gemeinschaftsgeist und Toleranz, und diese haben an Bord ein weit größeres Gewicht als anderswo.

Das Zusammenleben an Bord auf engstem Raum fordert von uns zunächst, daß wir uns einschränken und daß wir erkennen, daß nicht wir der Mittelpunkt sind, dem sich alles unterordnen muß, sondern daß die Gemeinschaft jene Kette ist, in der wir nur ein Glied sind! Und dieses Bild zeigt auch, welche wichtige Aufgabe uns zugedacht ist.

Einmal müssen wir die Glieder über und unter uns zusammenhalten, wie auch wir von den Gliedern unter und über uns zusammengehalten werden. Auf jedes einzelne muß man sich gleichermaßen verlassen können. Keines darf reißen!

Das Leben auf See verlangt von uns Anstand und Ehrlichkeit.

Das Leben an Bord zwingt zur Gründlichkeit, es zwingt uns dazu, daß wir stets gewissenhaft unsere Pflicht erfüllen, denn was wir zu tun versäumen, das müssen andere nachholen.

Nur wenn wir ganz in diesem Kameradschaftsgeist leben, nur wenn wir selbst alles für die Gemeinschaft geben, können wir auch die Früchte einer solchen Kameradschaft ernten. Sie gibt uns Geborgenheit, Selbstsicherheit — sie macht uns stark und froh.

Der Preis, den wir um der Gemeinschaft willen zahlen, ist hoch, sehr hoch sogar, aber er ist nicht zu hoch! Remember your next astern!

Das ist das Gegenteil von Radfahrergeist. Nicht nach unten treten, sondern Rücksicht üben, Verständnis und Kameradschaft. Gerade nach unten.

Rangliste der deutschen Schlager im Mai 1964

1. Oh, my Darling Caroline

Wir gratulieren! Nun hat Ronny seine Caroline sagor on top gebracht. In drei Auftritten — zülig und flott. Geliebt wird, was gefällt! Und ausnahmsweise gibt es zur Zeit auch noch Top-Hits, bei denen die Pilzköpfe noch nicht ihre Hände im Spiel haben (oder ihre Köpfe unter den Perücken...)

2. Wenn die Cowboys träumen und Zwei Indianer aus Winnipeg

Lagerfeuer und Prärie sind plötzlich wieder sehr gefragt. Und wovon Mädchen und kleine Jungen gern träumen, hat diesmal Marika Kilius mit ihrer Doublette wieder einen Platz höher gebracht. Konjunktur muß genutzt werden. Oder nach dem Motto ihrer Manager: „Schmiedet das Eisen, solange es noch heiß ist; auch, wenn's ein Star, der sonst nur für Eis ist...“

3. Non Ho L'ETA (Luna Nel Blu)

Gigolo — o, pardon — Gigliola Cinquetti aus Italien kommt hier von Platz 35 ins Spitzenteam gebräut mit seiner „blauen Mondfrau“ — oder wer ist hier blau? Alles scheint ein bißchen spanisch. Aber wer wagt — gewinnt! Na denn — Olé mit Non ho l'eta! Mal ein frischer Südwind in der Schlagerparade.

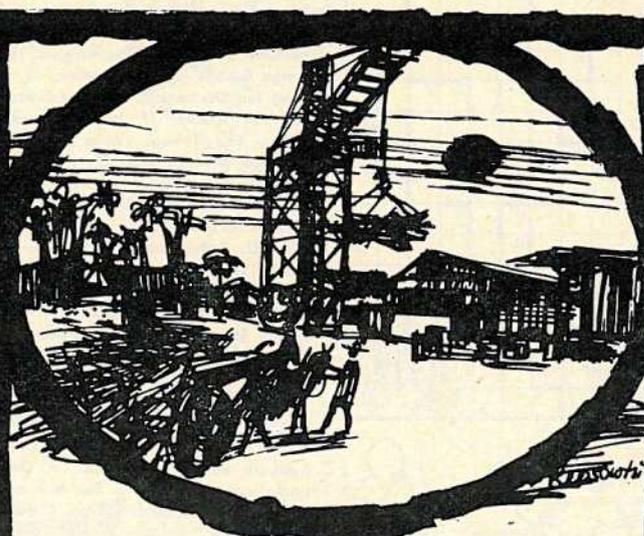
4. Komm' gib mir deine Hand (I want to hold your hand)

„The Beatles“ müssen sich diesmal mit dem 4. Platz bescheiden, schließlich müssen mal wieder andere an die Spitze. Lex = Hitparade! (Doch die Liverpooler können ja nichts dafür, daß das Glück ihnen nachläuft. Wer wünschte sich nicht gleichfalls den rechten „Riecher“ zu erwischen, um in „Moneymaker“ zu machen?)

5. Gib mir dein Wort!

Von Platz 9 taucht Freddy wieder bei uns auf mit einer schwerwiegenden Bitte: „Gib mir dein Wort...“ Das ist leichter gesagt — als getan.
M. Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge:
Der Musikmarkt)



Hier ist edler Rum zu Hause...
Jamaica. Zauber des Südens,
Sonnenglut, Duft und Aroma der
Tropen. Eingefangen bei uns
im edlen Balle Rum, goldbraun
funkelnd, Verheißung und Erfüllung.
Genießen Sie edlen Balle Rum —
zum Grog, zum Tee, zum Mixen
oder pur — in seiner ganzen Fülle.

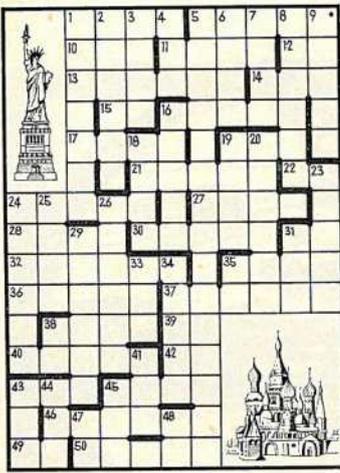
Balle

Rum voller Herz und Feuer



DM 8,90

124 - 26



Kreuzwort-Rätsel Aus aller Herren Länder

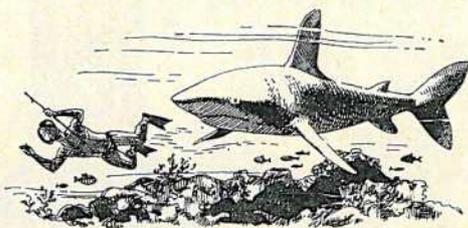
Waagrecht: 1. Bezeichnung, 5. Knick, Runzel, 10. spanische Königin, 11. Geistesgestörte, 12. persönliches Fürwort, 13. trogartige Gefäße, 14. Frauenname, 15. Abkürzung für Normalnull, 16. sagenhafte Königin von Theben, 17. Vegetationsinsel der Wüste, 19. arabisch „Vater“, 21. Bauwerk auf dem unteren Bild, 22. Abkürzung für Mittelalter, 24. Diener in Livree, 27. afrikanischer Storchvogel, 28. Waldpflanze, 30. veraltet für Radon, 31. ägyptischer Sonnengott, 32. Radrennbahnen, 35. europäischer Strom, 36. Frauenname, 37. Stoff für unbrennbare Gewebe, 38. englisch „nahe“, 39. Abkürzung für Registertonne, 40. skandinavischer Staat in der Landessprache, 42. chemisches Zeichen für Barium, 43. russischer Strom, 45. französischer Schriftsteller, 46. Stadt, in der das untere Bauwerk steht, 49. Abkürzung für Summa, 50. Fenstervorhang.

Senkrecht: 1. Stadt, vor der das obere Bauwerk steht, 2. Südfrucht, 3. Gatte, 4. unbestimmter Artikel, 5. Bauwerk auf dem oberen Bild, 6. Fluß in Italien, 7. Körper, 8. altkirchlicher Lobgesang, 9. Muse der Liebespoesie, 16. Kurort an der italienischen Riviera, 18. englisch „Haut“, 19. erhöhtes Lesepult in alten Kirchen, 20. Leute, die nicht sehen, 23. Untergattung, 24. alpin-mongolides Volk, 25. Opernlied, 26. Brautwerbung, 29. Fest Christi Auferstehung, 31. lateinisch „Sache“, 33. englisch „Ohr“, 34. Wundmal, 35. sibirischer Strom, 38. englisch „nein“, 41. mundartlich „Knecht“, 43. bestimmter Artikel, 44. die Großmutter in der Kindersprache, 45. Teil des Baumes, 47. chemisches Zeichen für Osmium, 48. Flächenmaß.



Arbeit macht das Leben süß!

Alle sechs Personen sind beschäftigt. Aber man hat ihnen den Gegenstand, der mit ihrer Arbeit zusammenhängt, weggenommen. Es soll nun herausgefunden werden, welcher Gegenstand zu welcher Person gehört. Wer schafft Ordnung, damit alle wieder fleißig sein können?



Greifen Haie Menschen an?

Manchmal wird behauptet, daß Haie für Menschen ungefährlich sind. Es gibt genügend Fälle, die das Gegenteil beweisen. Es scheint, daß Haie von schnellen, unregelmäßigen Bewegungen, wie sie ein

Schwimmer manchmal ausführt, besonders angezogen werden. Wilde Bewegungen machen den Hai neugierig. Sie lassen eine Verletzung oder eine Notlage vermuten, bei welcher der Hai leichtes Spiel zu haben glaubt.

Unser Tip:

Mit Flossen, Maske und Schnorchel auf Reisen

Wenn Sie zur See fahren, bekommen Sie sicher Lust, auch zu tauchen. Hier bietet sich dem fahrenden Seemann eine außergewöhnliche Chance, ganz besonders in tropischen Taucherparadiesen. Sie werden entdecken, daß der Tauchsport eine wunderbare Sache ist. Und gar nicht teuer. Schon mit der sogenannten ABC-Ausrüstung versehen (Flossen, Maske und Schnorchel) eröffnet sich Ihnen eine neue Welt. Die folgenden Tips für den Einkauf dieser Geräte entnehmen wir dem neuen Buch „ABC des Tauchsports“ von Walter Mattes (erschienen bei Franckh, Stuttgart).

Maske

Hier werden kuriose Dinge angeboten. Vollgesichtsmasken mit einem oder mehreren Ventilen, die Ihnen eine erstaunliche Ähnlichkeit mit Meerestungeheuern geben. Ganz raffinierte Ventilsysteme mit Ball, Korken und Schieber! Kurz und gut — wählen Sie eine Druckausgleichsmaske, die an Stirn und Oberlippe abschließt (also den Mund freiläßt), mit weichem Dichtrand und elastischem Nackenband. Sie ist so konstruiert, daß Sie mit zwei Fingern Ihre Nase seitlich zusammenpressen können (für Druckausgleich). Achten Sie auf Sicherheitsglas! Die Maske muß dicht sein. Prüfen Sie das, indem Sie die Maske — ohne das Nackenband umzulegen — leicht am Gesicht andrücken und durch die Nase einatmen. Durch das entstehende Vakuum hält die Maske fest, solange Sie einzuatmen versuchen. Es darf an keiner Stelle des Dichtrandes Luft eindringen. Lassen Sie sich nicht davon überzeugen, daß durch festes Anziehen des Nackenbandes die Maske dicht sein wird. Streichen Sie Ihr Haar beim Aufsetzen zurück.

Schnorchel

Kaufen Sie auch hier kein Phantasiegebilde mit Klappen und Schwimmventil, sondern ein einfaches, möglichst gelbes, rotes oder weißes Rohr, oben offen, unten mit flexiblem Gummischlauch, weichem Dichtrand und kräftigen Gummiwarzen. Am Rohr sollte eine Lasche aus Gummi oder Kunststoff zum seitlichen Befestigen am Nackenband der Maske sein. Dieser Schnorchel ermöglicht Ihnen freies Atmen und mit etwas Übung ein leichtes Aus-

blasen des eingedrungenen Wassers. Zudem ist der Preis niedrig.

Flossen

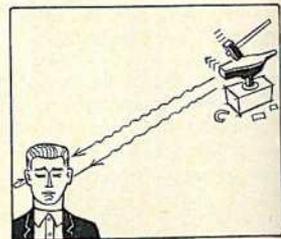
Kaufen Sie die Flossen nicht zu klein. Es verleidet Ihnen den Sport, wenn Sie mit drückenden Flossen schwimmen. Wählen Sie lieber eine Nummer größer und ziehen Sie alte Socken über die Füße. Ich empfehle keine Flossen mit Fersenband, sondern nur die geschlossene Schuhform. Das Fersenband engt Ihre Zehen ein. Wenn Sie sich mit der nackten Ferse versehentlich auf einen Seeigel oder einen spitzen Stein stellen, lernen Sie die Vorzüge der geschlossenen Form schnell schätzen. Das Flossenblatt soll leicht abgewinkelt, groß und elastisch sein. An Ferse und Schuh auf Schmiegsamkeit achten. Der Einschlupfrand sollte keine harten Wülste aufweisen.

*

Warum hat der Mensch zwei Ohren?

Ist eines der beiden Ohren des Menschen gewissermaßen als Reserve da, oder hat das Vorhandensein zweier Ohren einen anderen Sinn?

Zum Hören würde auch ein Ohr genügen. Manche Menschen sind froh darüber, daß sie zwei Ohren haben, wenn das Trommelfell des einen durch äußere Einwirkung zerstört wurde, wie viele Soldaten im Kriege es erfahren mußten. Das ist jedoch nicht der eigentliche Zweck des zweiten Ohres. Vielmehr werden wir dadurch in die Lage versetzt, die Richtung zu erkennen, aus der der Schall zu uns gelangt. Kommt der Schall von der Seite



dann erreicht er das eine Ohr etwas früher als das andere. Der kleine Zeitunterschied genügt unserem Gehirn, um in uns das „Gefühl“ für die Schallrichtung hervorzurufen.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT





Klar bei Schmunzelaugen

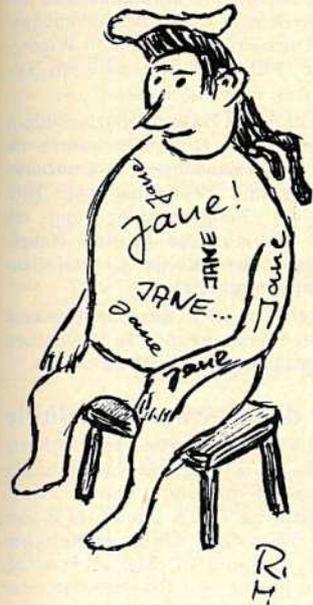
Bürde des Ruhms

Die Jagd nach Autogrammen war in Südamerika schon immer ein weitverbreiteter Sport. Man jagt nicht nur nach Politikern, Fußballkönigen und Filmstars, sondern auch nach Leuten, die in aller Munde waren. So war der Schnelldampfer „Cap Finisterre“, einstmals größtes Schiff der „Hamburg-Süd“, nach Buenos Aires gekommen. Kapitän Langerhanns, einer der berühmtesten Kapitäne dieser Reederei, wollte endlich loskommen von seinem Schiff und dem lärmenden Bordbetrieb. Er ging, ganz in Zivil, in ein kleines Restaurant zum Essen. Er wollte nicht erkannt werden.

„Das ist doch Langerhanns“, sagte der Posadero, der Wirt, zu seinem Ober: „Wärmen Sie dem Capitan die Reste von vorgestern auf!“ Ein fragender Blick des Kellners. „Natürlich, dann schreibt er etwas ins Beschwerdebuch, und ich habe wenigstens ein Autogramm.“

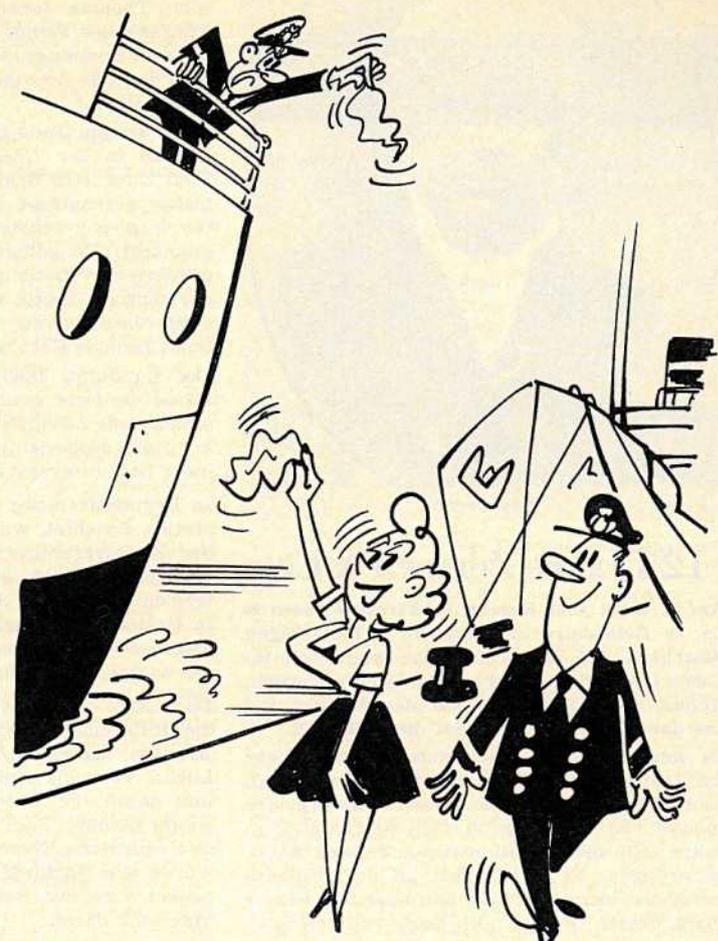
Die Wahl

Matrose Hein wird während seines Urlaubs an Land von reichen und geizigen Verwandten eingeladen. Bevor er zu erzählen beginnt, fragt ihn die Hausfrau: „Was möchtest du denn lieber, Hein: einen großen Becher Milch oder ein Gläschen Wein?“ Hein kämpft nicht lange mit sich: „Einen großen Becher Wein bitte.“ Ruth Mayer



J.R.

Trauriges Beispiel eines Seemanns, der so viel über seinen Beruf las und hörte, daß er nun selbst glaubt, daß er so ist.



In gewissem Sinne waren Häfen schon immer rationell . . .

Schallplatte GRATIS
zur Einführung in die LINGUAPHONE-Sprachlehre (Schallplatten oder Tonbänder in Verbindung mit Lehrbüchern). Die Gratis-Schallplatte wird Ihnen an Ihre Heimatadresse oder an Ihre Schiffsadresse im nächsten deutschen Hafen geschickt.
LINGUAPHONE, 2 Hamburg 36, Neuer Wall 42, Telefon 36 28 08

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

LEIHAUTOS
für gepflegten Landgang! Isabella, Ford 12 M, Karm. Ghia, VW-Export, neueste Modelle mit Radio
Hamburg 13, Bogenstraße 7, Telefon 45 41 37

Seemannsausrüstung **von der Aa**
Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostersteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 14

BAR-KREDIT FÜR IHRE URLAUBS-REISE
HKV HANSEATISCHE TEILZAHLUNGS-KREDITBANK G. M. B. H.
HAMBURG 36 · DAMMTORSTRASSE 1 · RUF 341551
FILIALEN: HARBURG, WILSTORFER STR. 10 / BREMER STR. ALTONA, BAHRENFELDER STRASSE 82 BARMBEK, FUHLSBÜTTLER STRASSE 106 BERGEDORF, ALTE HOLSTENSTRASSE 70 in den Räumen der Vereinsbank in Hamburg


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

Wichtige Mitteilung

Der letzte Verwaltungsbericht der Seekasse meldet:

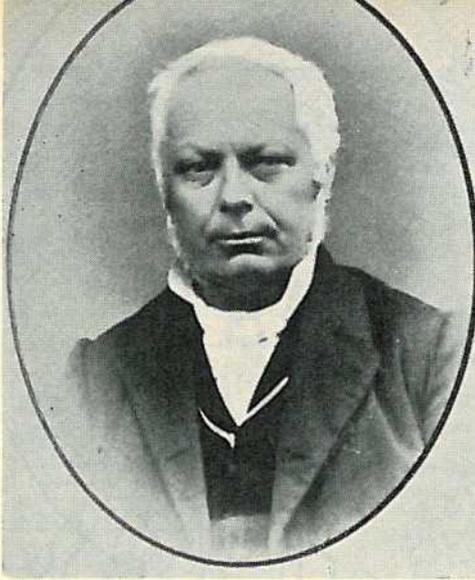
Mehr als 61% aller Neurenten sind Invaliditätsrenten

Tausende Ihrer Kameraden haben sich daher bei uns zusätzlich invalidenversichert!

Fragen Sie uns. Wir sind Spezialisten auf dem Gebiet der Seefahrt.

Wir beraten Sie auch in anderen Versicherungsfragen.

Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.



125 Jahre Zerssen & Co.

Am 12. Juni 1964 begeht die Firma Zerssen & Co. in Rendsburg den Tag ihres 125jährigen Bestehens. 125 Jahre sind eine lange Zeit im Leben einer Firma, und es lohnt sich sicherlich, einmal zurückzublicken auf den Beginn und das dann folgende Schicksal dieser Firma.

Es war der stetig wachsende Schiffsverkehr auf dem alten Schleswig-Holsteinischen Kanal, auch Eiderkanal genannt, bei Rendsburg, der *Johann Christian von Zerssen* bestimmte, im Jahre 1839 die Speditionsfirma Zerssen & Co. zu gründen. Er setzte sich an der Schleuse zwischen Obereider und Untereider fest, einem Platz, dessen Gesicht noch heute von den Kontor- und Packhäusern der Firma bestimmt wird. Er war es, der als weitblickender Mann immer wieder auf die Bedeutung des alten Eiderkanals hinwies, und er war es, der sich immer wieder für „seine Schiffe“ einsetzte, so daß er schon in den ersten Monaten des Bestehens seiner Firma zu einem bedeutenden Parten- und Korrespondenzreeder geworden war. Die darin begründete Freundschaft zwischen dem Hause Zerssen und den Schifferrn hat sich bis heute erhalten.

Mitten aus seinem fruchtbareren Schaffen heraus riß ihn im Jahre 1865 ein früher Tod. Auch sein Sohn und Erbe, Adolf Nikolaus von Zerssen starb schon früh, so daß sein Schwieger-

sohn Thomas Johann Gottfried Hollesen die Führung der Firma übernahm. Er war es, der an den Endpunkt des Eiderkanals nach Tönning die erste Zweigniederlassung legte. Schnell blühte sie auf.

Nach seinem Tode gab es wieder einen neuen Namen in der Geschlechterfolge der Firma. Paul Entz, sein Schwiegersohn, übernahm das bisher geschaffene Werk. Neue Freundschaften wurden geschlossen und Verbindungen angeknüpft. Er gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Baltic and White Sea Conference, der heutigen Baltic and International Maritime Conference, deren Vizepräsident heute sein Sohn Thomas Entz ist.

Der im Jahre 1895 erbaute Kaiser-Wilhelm-Kanal forderte neue Planungen, und so entstanden die Zweigniederlassungen Brunsbüttelkoog und Holtenau, während Tönning als nunmehr bedeutungslos aufgegeben wurde.

In Brunsbüttelkoog wurde eine Bunkerkohlenstation errichtet, welche dann 20 Jahre später der Kanalverbreiterung zum Opfer fiel. Vorübergehend wurde sie von Rendsburg aus betrieben, bis sie im Jahre 1914 in neuer Form in Holtenau an einer festen Kaianlage wieder erstehen konnte. Diese Anlage ist zur Zeit eine der wichtigsten Ölbunkerstationen am Kanal.

Dann kam der Erste Weltkrieg, die Niederlage, die Inflation. Da war es Paul Entz, der auf Anraten seines Holtenauer Geschäftsführers Luck's dort eine Schiffsausrüstung einrichtete und damit die Bedeutung der Niederlassung weiter betonte. Paul Entz starb im Jahre 1936, und sein Sohn Thomas Johann Gottfried Entz wurde sein Nachfolger. 1945 mußte wieder von neuem begonnen werden. Mit großer Tatkraft ging man daran.

Die Geschichte der Firma Zerssen & Co. ist zwangsläufig eine Geschichte der Schifffahrt. Schon im Jahre 1884 baute man das erste Schiff, den Dampfer „*Christian*“, und auch die Bark „*Maria*“ muß in diesem Zusammenhang erwähnt werden, die bis in die westindischen Gewässer vordrang. Und an dem wechselvollen Schicksal der Zerssen-Schiffe kann man die guten und schlechten Jahre der Schifffahrt ablesen wie in einem Buch. Es gab Schiffsfahrtsperioden, die zweifelsohne als äußerst fruchtbar anzusehen waren. Das war die Zeit um die Jahrhundertwende, und es waren die „goldenen“ Fünfziger-Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg.

Aber es hieße die Struktur der Firma Zerssen & Co. nicht nur falsch schildern, sondern auch schief bewerten, wenn der Akzent der Firmengeschichte zu sehr auf dem Reedereibetrieb läge. Die zahlreichen anderen Zweige dieses Unternehmens sind nicht minder wichtig, wenn nicht gar wichtiger als die aktive Schifffahrt selbst. Das Dach dieses umfangreichen Firmengebäudes ruht auf vielen soliden Säulen. Das darf man nie vergessen, wenn man das Wesen dieser Firma in seinen Zusammenhängen erkennen und erfassen will. Viel Unternehmungsgeist, Fleiß und Umsicht gehörten zum Wiederaufbau und zur Führung der anderen Geschäftszweige.

Zu den bereits genannten Zweigniederlassungen in Brunsbüttelkoog und Holtenau kamen im Laufe der Jahre Niederlassungen in Duisburg-Ruhrort, Hamburg und Wilhelmshaven. Hier betätigen sich die Schiffsmakler und die Schiffsausrüster, um nur die großen Hauptzweige zu nennen, neben Kohle, Öl und Baustoffen in Rendsburg und Kiel.

Nach wie vor befindet sich das Hauptkontor dieser vielseitigen Firmengruppe in Rendsburg an der ehemaligen Schleuse des Eiderkanals.

Verleihung der Seewart-Medaille

Die vom Bundesminister für Verkehr gestiftete Seewart-Medaille in Würdigung langjähriger freiwilliger Mitarbeit auf See wurde Herrn Kapitän Gottfried Clausen am 14. Mai vom Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts, Dr.-Ing. Gerhard Zwiebler, überreicht. Bei der Verleihung war der Reedereivertreter des Norddeutschen Lloyd in Hamburg, Herr Kapitän Osse, zugegen.

Präsident Dr. Zwiebler betonte in seiner Ansprache, daß die Beiträge der Praxis für die Erstellung des nautischen Rüstzeugs auch heute noch von unschätzbarem Wert seien. Kapitän Clausen erwiderte, daß er jederzeit gern bereit gewesen wäre, das fortzusetzen, was die Vorgänger an nautischen Kenntnissen zusammengetragen hätten, und er auch seine Offiziere anhielte, die Zusammenarbeit in Zukunft ebenfalls zu pflegen.

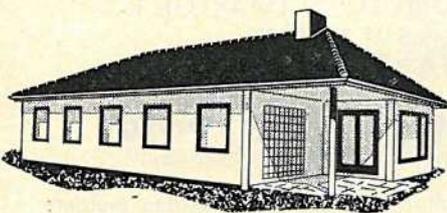


Seefahrtsschule Hamburg

Am 3. 6. 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Dieter Basener, Günter Beneke, Wolfgang Bell, Roland Dau, Benno Gaß, Peter Gehring, Norbert Graefe, Bern Hagström, Rolf Hansen, Robert Harten, Peter Klappert, Heinz Koste, Heinz-Dieter Lachtrup, Jörn Lose, Hermann Nielsen, Peter Nuber, Detlef Peters, Ulrich Porsch, Michael Rauschan, Hinrich Rogge, Dietrich Rohn, Ulrich Schaffland, Friedrich Schirling, Hans Vick, Peter Wardetzki, Klaus Weinerack, Günter Wolf.

Am 4. Mai 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Hans Bender, Ernst Dibowski, Heinz Eckelt, Uwe Franck, Klaus Grub, Klaus Hentschel, Uwe Hinz, Herbert v. Husen, Dieter Krambeck, Hans-J. Langmaack, Peter Müller, Manfred Platzek, Helmut Raasch, Peter Richters, Peter Schepfer, Karl Heinz Schmidt, Hans-Otto Siegert, Traugott Tschätsche, Helmut Unger, Alfred Wenzel, Heino Wickede, Claus-J. Wiese, Hans Wüste.

Am 4. Mai 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Günther Bahr, Jürgen Böhm, Heinrich Blume, Klaus Bremerstein, Norbert Curvers, Gerd Gatersleben, Lutz Günther, Claus Habermann, Detlev Hautkappe, Hajo Hinrichs, Jürgen Hubrich, Jan-Jürgen Ketels, Gunter Kneschke, Hartmut Kwasniak, Uwe Lange, Hans-Jochen Lemke, Karsten Lemke, Klaus Lemke, Rüdiger Ludke, Joachim Meyer, Heit Nagels, Jörg Neubert, Karl-Peter Neumann, Ludwig Schlereth, Johannes Schuster, Adolf Stock, Wolfgang Tietzsch, Hubert Wendeler, Horst Wild, Peter Wittenhagen, Rainer Wolf.



KROG-HÄUSER

sind Montagehäuser in Massivbauweise.
Die Herstellung erfolgt unter Verwendung von herkömmlichen Baustoffen.

Festpreis: ab DM 48.500,- (53 qm Wohnfläche)

Schlüsselfertige Erstellung Erstklassige Ausstattung 11 weitere Typen

Besichtigungen: jeder Zeit nach Vereinbarung

HEIMBAU Wohnungseigentum GmbH.

Hamburg 1 · Heidenkampsweg 32 · Tel.: 24 43 17

Cargocaire

verhindert Schwitzwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT



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



Schiffsverkäufe

MS „Holstein“ (2070 tdw), Glücksburger Reederei GmbH, zwangsversteigert in Antwerpen.

„Andino“ (3805 BRT) von der Compania Chilena de Nav. Interocania, Valparaiso an die die Ertel Reederei GmbH, Hamburg, neuer Name „Gertrud C. Ertel“.

MT „Gisela Essberger“ (529 BRT) von der Reederei John T. Essberger an die Skibs. A/S Karlander, Fredrikstad/Oslo, neuer Name „Slamet Sembilan“.

D „Pagenturm“ (1766 BRT) von der DDG „Hansa“ nach Italien zum Abbruch.

MS „Cläre Hugo Stines“ (9269 BRT) von der „Brenntag“ Mineralöl-, Chemikalien- und Schifffahrts-Gesellschaft mbH an die Firma Christian F. Ahrenkiel in Hamburg, neuer Name „Cimbria“.

MS „Lüneburg“ (ex „Damaskus“, 4525 BRT) von der Hamburg-Rederei an die Belfranlinie in Antwerpen, neuer Name „Caribia“.

D „Argo“ (1499 BRT) von der Argo Reederei an die Reederei Arnold D. Chomps, Stockholm.

MT „Sylvia“ (677 BRT) von dem Schifffahrts- und Speditions-kontor „Elbe“ GmbH an die Rederei Henry Powel in Dublin. D „Sankt Johann“ (1851 BRT) von F. S. Reinhold zum Abbruch nach Rotterdam.

SCHIFFSUNFÄLLE

Tödlicher Unfall durch Verbrennungen

Am 24. Februar 1964 gegen 20 Uhr ist der Ing.-Assistent Ernst Becker in der Kombüse des MS „Dresden“ ausgeglitten und hat dabei einen Stieltopf mit heißem Fett vom Herd gerissen. Durch das ausfließende Fett hat er schwere Verbrennungen an der unteren Gesichtshälfte und am Oberkörper erlitten. Becker wurde sofort anschließend an das gerade passierende italienische Passagierschiff „Galileo Galilei“ abgegeben, um ihn ärztlich versorgen zu lassen. Am 26. 2. 1964 gegen 00.45 Uhr ist Becker sodann an Bord der „Galileo Galilei“ seinen Verletzungen erlegen.

Irgendwelche Mängel an den Einrichtungen von MS „Dresden“ konnten nicht festgestellt werden, auch liegt kein Verschulden Dritter vor. Die nach dem Unfall von der Schiffsführung ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Über Bord gerissen

Am 20. März 1964 gegen 10.30 Uhr ist der Leichtmatrose Karl-Heinz Noll durch eine überkommende See vom Vorschiff des Motorschiffes „Clarita Schröder“ auf der Schiffsposition 57° 55' N, 3° 39' O über Bord gerissen worden. Es

herrschte Südoststurm in Stärke 9 bis 10 und Schneetreiben. Trotz sofort eingeleiteter Rettungs- und Suchmaßnahmen konnte Noll nicht aufgefunden werden. Ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von MS „Clarita Schröder“ kann nicht festgestellt werden. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgerecht.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 30. Mai 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Helmut Bannick, Jens Beeth, Manfred Boese, Franz-Peter Clausen, Rudi Harnisch, Ernst-Otto Heine, Dietrich Hintzke, Walter Jainski, Harke Johannsen, Volker Jonas, Manfred Kaminski, Dietrich Nennemann, Joachim Pahl, Olaf Perrey, Günther Peters, Ulf Petzel, Hans-Joachim Rieder, Eduard Schmidt, Alfred Thomas, Joachim Tiedt, Alfred Vogel, Rudolf Westphal, Peter Witt, Klaus Zahl, Gert Behrmann, Heinz Carstensen, Ernst Caspar, Asmus Christiansen, Hubert Hartwig, Rüdiger Hansson, Dieter Dedow, Heinrich Jacobsen, Ferdinand Körner, Peter Kröplin, Erich Krüss, Peter Kuhse, Holger Ladewig, Egon Lorenzen, Kurt Noack, Peter Obersteller, Ulrich Sander, Wulf Schilling, Uwe Möller, Hans-Heinrich Vollstedt, Ekkehard Wendorf, Franz Wengler, Joachim Zeidler.

Schiffingenieurschule Bremerhaven

Vom 28. 5. bis zum 1. 6. bestanden folgende Herren nachstehende Prüfungen:

Schiffingenieur III (C 5)

Peter Babatz, Erich Bresack, Claus Briedenhahn, Dietrich Döcher, Heinz Franzen, Hartwig Gogolek, Otto Kaidel, Hans-Helmut Mager, Hermann Masteit, Jürgen Niber, Siegfried Noetzel, Klaus Roehl, Georg Rommel, Rolf Siegmund, Gottlob Schüler, Horst Stritzke, Gerhard Skiera, Hans-Helmut Waldmann, Wolfgang Wiesner, Manfred Weinberg, Gerhard Wöltjen.

Seemaschinist I (C 4)

Fritz Buchholz, Jürgen Busse, Horst Koch, Rolf Kronacker, Volkmar Krenke, Konrad Pickard, Werner Rätke, Walter Sauter, Rolf Sietas, Lothar Schieder, Bruno Schwethelm, Dieter Speckmann, Heinrich Spinneken, Heinz Steinert, Christel Tiedemann, Karl Waller, Wolfgang Zack, Dieter Zastrow.

Seemaschinist II (C 3)

Gerd Ahlers, Jörg Alberts, Günther Behnke, Horst Brehm, Uwe Bruns, Peter Gries, Peter Hartmann, Lutz Herzog, Johann Karbe, Peter Koch, Wolfgang Kratzsch, Peter Kreismann, Peter Lilkendey, Bernd Lücken, Ansgar Neher, Manfred Müller, Arno Risch, Wolfgang Scheel, Gerd Zbeckza.

Harro Ahlhorn, Peter Beißel, Albert Dirrgil, Dietrich Eckardt, Uwe Grau, Utz Günther, Helmut Harms, Horst Kohlisch, Gerd Kretschmann, Manfred Lönker, Hanskarl Mermer, Horst Peters, Rolf Scharf, Hans Schoon, Robert Tietz, Hans-Heinrich Wagner, Klaus Warner, Lothar Wirsbinna, Peter Zill.

Die neuen Lehrgänge zum Seemaschinisten II, I und Schiffingenieur II beginnen am 6. 8. 1964.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

- Seemannsontag, den 9. Juli aus Husum
- Seemannsontag, den 6. August aus
- Seemannsontag, den 3. September aus dem Heimathafen Köln (100. Grußsendung)
- Seemannsontag, den 1. Oktober aus Berlin



Das Bücherbrett

Gerhard Timmermann: „Das Eindringen der Naturwissenschaft in das Schiffbauhandwerk“. Herausgegeben von der Sammlung der Abhandlungen und -Berichte des Deutschen Museums im Verlag von R. Oldenbourg, München, und dem VDI-Verlag GmbH., Düsseldorf. 60 S., mit 38 Abb. Broch., DM 3,20.

Der Schiffbauingenieur Gerhard Timmermann, seit 1946 Leiter der schiffskundigen Abteilungen des Altonaer Museums und seit 1954 Leiter des Fachausschusses „Geschichte des Schiffbaus“ in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, hat sich bereits durch viele Bücher über die Geschichte des Schiffbaus und ganz besonders der Hochseefischerei einen guten Namen gemacht. Hier finden wir nun eine Abhandlung, gewissermaßen eine konzentrierte Geschichte des Schiffbaus Westeuropas. Vor etwa 10 000 Jahren kamen hier die ersten Steinzeitmenschen auf den Gedanken, das Wasser als Verkehrsmittel zu benutzen. Es galt für sie, die gleichen grundlegenden mathematisch-physikalischen Bedingungen zu erfüllen, vor denen auch der heutige Konstrukteur steht beim Entwurf seiner Ozeanriesen von mehr als 10 000 t. Diese fünf Bedingungen sind, daß das Schiff eine möglichst große Tragfähigkeit bei geringstem Eigengewicht haben muß, daß die Wiederaufrichtbarkeit aus der geneigten Lage, die Stabilität nach Möglichkeit bei allen Seegangsverhältnissen gesichert sein soll, daß beim Fahren ein möglichst geringer Wasserwiderstand vorhanden sein muß und daß es sich gut steuern läßt.

Wie jedes Thema, das Timmermann anfäßt, ist es auch hier klar und übersichtlich geordnet und leicht verständlich geschrieben, eine wirkliche Bereicherung der Schifffahrts-Literatur.

Bestand an Seeschiffen am 30. April 1964

(Zusammengestellt vom Bundesminister für Verkehr)

	Trockenladungsschiffe			Tanker			Fahrgastschiffe ¹⁾		Zusammen		Seefischerrei-fahrzeuge	
	Anzahl	BRT	Tragf.T.	Anzahl	BRT	Tragf.T.	Anzahl	BRT	Anzahl	BRT	Anzahl	BRT
	2 404 ²⁾	4 428 866	6 444 047	103	827 185	1 270 988	157	144 109	2 664	5 400 160	813 ⁴⁾	153 136
darunter unter 100 BRT	231	15 085	22 697	—	—	—	44	2 322	275	17 407	581	24 586
Insgesamt												
31. 12. 1963	2 418	4 413 120	6 441 133	99	770 582	1 175 048	158	144 473	2 675	5 328 175	819	154 149
31. 12. 1962	2 448	4 363 525	6 381 230	95	697 225	1 054 268	161	142 519	2 704	5 203 269	841	161 493
31. 12. 1961	2 428	4 206 794	6 185 895	95	680 196	1 023 664	157	137 551	2 680	5 024 541	884	174 798

1) Fähr-, Fördre- und Bäderschiffe sowie 7 Fahrgastschiffe mit Kabineneinrichtungen mit insgesamt 101 851 BRT, davon 4 Schiffe für die Überseefahrt mit insgesamt 93 541 BRT.

2) Darunter 11 kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe mit insgesamt 72 315 BRT, die Einrichtungen für mehr als 12 Fahrgäste besitzen.

3) Darunter 5 Erz-öl-Frachtschiffe mit insgesamt 84 010 BRT für Erztransport und insgesamt 87 355 BRT für Öltransport.

4) Außerdem 4 ausländische Schiffe — Fischkutter — mit insgesamt 166 BRT unter Bundesflagge gemäß § 11 des Flaggenrechtsgesetzes.

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, Ölzentralheizung 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

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

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

FIAT KLOK

Verkauf: Ballindamm 11 • Tel. 33 34 58

Reparaturwerk - Ersatzteillager:

Hamburg 39, Heidberg 39, Tel. 27 87 27

Ständige Ausstellung von guten geprüften Gebrauchtwagen

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**

Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanapl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr

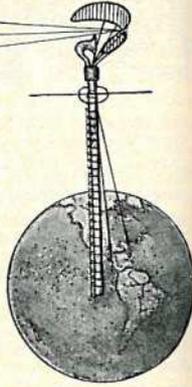
Einmalig. Aufnahmebeitrag - Honorar nur bei Erfolg - Prospekt gratis u. diskret



Tradition

FELS IN DER BRANDUNG

*Über Werden und Vergehen der Generationen baut die Tradition
die feste Brücke für den Fortschritt*



In der Nachkriegszeit hat die Tradition sichtlich Abwertung erfahren. Sie gehört heute zu den Begriffen, bei denen die Zunge stockt, wenn man sie aussprechen will. Man ignoriert sie, man redet lieber nicht davon. Trotzdem gibt es noch Tradition, sie ist nicht abgeschafft. Der modern denkende westdeutsche Zeitgenosse nimmt gegenüber der Tradition eine Haltung ein, die an Gnadenbrot erinnert.

Tradition hat ausgedient. Meint man. Doch sie wird akzeptiert. Halb gutwillig, halb widerwillig und ohne recht zu wissen, warum.

Es gibt eine ganze Reihe einleuchtender Erklärungen für diese Abwertung seitens moderner Menschen, die sich für fortschrittlich halten. Da ist zum Beispiel der Mißbrauch alterwürdiger Tradition in Deutschlands jüngster Vergangenheit. Preußen wurde verboten. Und die traditionelle Unbestechlichkeit seiner Beamten, die hohe Pflichtenauffassung seiner Bürger, die Kargheit und Sparsamkeit preussischer Lebensführung, die traditionelle Selbstverständlichkeit und der Stolz, mit dem Unterordnung ertragen wurde — sie scheinen mit dem Verbot versunken. Das Kind wurde mit dem Bade ausgeschüttet. Hinzu kommt das tiefe Mißtrauen, die große Skepsis der Jugend gegen alles Pathos, mit dem Tradition häufig einherschritt. Hier wird jedoch Ausdrucksform und Inhalt miteinander verwechselt. Der an sich unzerstörbare Kern fiel wegen seiner brüchig gewordenen Schale der Ablehnung zum Opfer. Schließlich war die deutsche Geschichte mit ihren enormen Extremen zwischen Hybris und Erniedrigung alles andere als dazu angetan, Tradition zu festigen. Wegen dieser unheimlichen Auf- und Niedergänge in der Geschichte konnte sich die Tradition bei uns nur schlecht entwickeln, und sie ist schändlich mißbraucht worden. Das gilt es zu erkennen und sich dazu zu bekennen. Aber auch dazu, daß wir sie als Träger unzerstörbarer Werte wieder achten lernen.

Deutsche blicken neidvoll auf England, wo Münzen und Nationalembelme viele deutsche Währungen und Flaggen überlebten. Das beweist, daß der Mangel an deutscher Tradition schmerzlich empfunden wird. Deshalb können, ja, sollen wir Tradition wieder ins rechte Licht rücken. Wir sollen es umso mehr, weil gerade bei unserer Jugend unter der Oberfläche kaltschnäuziger Skepsis und existentiell-verschleierter, anarchistischer Tendenzen ein großes Suchen nach festgefühten, übergeordne-

ten Werten festzustellen ist. Schüttet man Tradition nicht mit dem Bade politischer Minderwertigkeitskomplexe aus, so erweist sie sich als kostbar, ja, als unerlässlich. So gesehen, bietet sich Tradition auch als große Bewahrerin von Leitbildern an. Wenn diese Jugend „anders“ ist, dann sollte sich keiner wundern, der ihr Tradition und damit Leitbilder vorenthält.

Das Wesen der Tradition ist bereits im bisher Gesagten angedeutet. Unwandelbar — die Zeit auf Grund unzerstörbarer Werte überdauernd — solcher Art dem Zahn der Zeit widerstehend — über dem Tagesgeschehen stehend und unabhängig von Zeiterscheinungen — Sicherheit in der Begriffsverwirrung — Schutz den wahren, unter Opfern erkämpften Werten — vertraueneinflößend — das sind, im Telegrammstil umrissen, die Wesensmerkmale der Tradition.

Heute auf Tradition verzichten zu wollen oder sie ad acta zu legen, das hieße den Absprung in den luftleeren Raum wagen. Das hieße auch die Vergangenheit verleugnen und der Zukunft hilflos gegenüberstehen, weil die Gegenwart ins Nichts zerfließt. Denn daß die Zukunft von gestern heute Gegenwart ist und die Zukunft heute gestaltet wird, das kann in seiner ganzen Tragweite nur erfassen, wer einen Sinn für Tradition hat. Dies gilt ganz besonders für unsere Zeit, in der aus der Technik starke soziale und gesellschaftliche Erschütterungen auf uns zukommen. In einer Zeit, in der so vieles in Bewegung und ins Abgleiten gerät, bietet sich Tradition als Fels in der Brandung an. Ob es sich um familiäre, berufliche, betriebliche, nationale oder internationale — auch solche gibt es, der Seemann weiß es — Tradition handelt — immer gewährleistet sie Festigkeit, Beständigkeit und garantiert das Überdauern. Hinübertragen, Hindurchbringen durch alle verwirrenden, aber doch nur kurzlebigen Strömungen — dafür ist die Tradition bestimmt.

Gewiß gibt es negative Kritik an der Tradition. Sie kann zur Erstarrung führen. Dann nämlich, wenn ihr Inhalt stirbt, wenn keiner mehr daran glaubt, was sie erhalten soll. Wenn es keiner mehr erkennt, liebt und pflegt. Traditionelle Bräuche wie Weihnachts- oder Maifeiern spielen sich oft in routinehafter Erstarrung oder schemenhafter Hohlheit ab. Pathos in Rede, Gehabe und Gepränge können Tradition zur Heuchelei abwerten. Und schließlich

unterschätzen viele Fortschritts- und Zukunftsgläubige, unter ihnen viele praktisch ausgerichtete und tatkräftige Menschen, die Tradition. Sie finden in ihr nur muffige Verstaubung. Es liegt nahe, Tradition mit Anachronismus und Antiquiertheit zu verwechseln. In der Tat: es gibt Bräuche, die sich Tradition nennen und weiter nichts sind als Hemmnisse für den Fortschritt. Wenn vielleicht beispielsweise eine Reederei jedes während einer Reise anfallende Stück Papier — bekanntlich sammeln sich da ganze Kisten an — ein paar mal gegenzeichnen, registrieren und für alle Zeiten archivieren läßt, so hat das nichts mit dem Handelsgesetzbuch und schon gar nichts mit einer traditionellen Ordnung des Hauses zu tun. Hier wiehert nur noch der Amtsschimmel über einen Stab von „traditionsbewußten“, aber sehr kostspieligen Bürokraten. Das Streben, sein gleichgültiges oder postenjägerisches Tun einzuwecken und mit dem Etikett der Tradition zu versehen, ist auch heute noch lebendig. Nein. Sinn der Tradition kann nur sein, das Gute zu erhalten, dabei in fortdauernder Regeneration überlebtes Beiwerk auszusondern und zeitgemäß zu ersetzen. Nur so kann Tradition auch zukunfts-gestaltend wirken.

Es kann nicht allein Sinn der Tradition sein, das Überkommene mit einem Glorienschein zu umgeben. Sie soll in die Zukunft tragen. Sie ist also alles andere als fortschrittfeindlich. Clausewitz sagte sogar, Tradition hieße, an der Spitze des Fortschritts marschieren.

Wieviele Seeleute mögen wohl den Seemannstod gestorben sein, weil es noch keine Funktelegrafie gab? Beste deutsche und internationale Seemannstradition ist es, ohne Rücksicht auf Schiff und Ladung, in jedem Seenotfall zu Hilfe zu eilen. Wer wollte bei diesem Beispiel nicht Clausewitz recht geben, daß hier Tradition mit dem Autoalarmgerät an die Spitze marschiert. Das Metall alter Ritterrüstungen rostet nur noch in Museen. Doch die Tradition der Ritterlichkeit wissen auch heute noch unsere Frauen im metallenen Strom der Straßenkreuzer zu schätzen.

Es ist gleichgültig, ob es edler Wettstreit heißt oder fairer sportlicher Wettkampf: Bei den olympischen Spielen leben wir nicht nur traditionelle Formen fort wie z. B. die olympische Flamme, sondern es ist der dynamische Geist selbst, den die Tradition lebendig erhalten hat. Tradition über die Jahrtausende hinweg — wer wäre nicht glücklich darüber, daß es so etwas noch gibt? —hs—

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenden 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 Fahrenden zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Vorbereitungslehrgänge

für die Matrosenprüfung an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule

In unserer Ausgabe Nr. 12 — Jahrgang 7 — vom Dezember 1963 hatten wir darauf hingewiesen, daß an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule mit dem 4. November 1963 Vorbereitungslehrgänge für die Matrosenprüfung eingerichtet worden sind. Diese Lehrgänge dauern 12 bis 14 Tage und sind zeitlich so festgelegt, daß ihr Abschluß mit einer Matrosenprüfung an der Schule zusammenfällt. Die Leichtmatrosen, die an diesen Lehrgängen teilnehmen, erhalten Unterkunft und Verpflegung in der Schule und bezahlen dafür DM 125. Eingeschlossen in diesen Preis ist die Benutzung des schuleigenen Lehrmaterials. Kranken- und Unfallversicherung erhalten die Seeleute wie an Bord durch die See-Berufsgenossenschaft.

Bis Mitte des Monats Mai dieses Jahres sind 7 Kurse durchgeführt worden, an denen 79 Leichtmatrosen mit sehr guten Ergebnissen teilgenommen haben.

Weitere Lehrgänge beginnen am 6. Juli und am 3. August.

Für beide Kurse liegen bereits Anmeldungen vor. Es ist vorgesehen, daß für die nächste Zeit zunächst monatlich ein Kursus durchgeführt wird. Leichtmatrosen, die an einem der beschriebenen Vorbereitungslehrgänge für die Matrosenprüfung an der Schule auf dem Priwall teilnehmen wollen, richten eine Anmeldung an die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule, Travemünde/Priwall. Sie erhalten von dort eine Benachrichtigung, in welchen Kursus und zu welcher Zeit sie aufgenommen werden können. Voraussetzung für die Aufnahme eines Bewerbers in einen Vorbereitungslehrgang ist natürlich, daß die Bestimmungen der EignungsVO erfüllt sind.

Das heißt also, der Leichtmatrose, der einen Antrag um Aufnahme in einen solchen Kursus stellt, muß eine Fahrzeit von mindestens 12 Monaten als Leichtmatrose auf einem Kaufahrtschiff oder von mindestens 36 Monaten

Gesamtfahrzeit auf Hochseefischereifahrzeugen nachweisen. Ein abgeschlossener 3-monatiger Lehrgang auf einer anerkannten Jungfischerschule wird dabei als Fahrzeit angerechnet. Ein Leichtmatrose, der seine Fahrzeit auf Kauffahrtschiffen erworben hat, muß mindestens 6 Monate auf Schiffen unter 2 000 BRT gefahren haben. Eine Fahrzeit auf Schiffen unter 2 000 BRT wird nicht gefordert von denjenigen Junggraden (Decksjunge, Jungmann, Leichtmatrose), die mit einer Reederei eine Ausbildungsvereinbarung über eine Zeit von mindestens 2 Jahren abgeschlossen hatten und in dieser Zeit auch wirklich bei der betreffenden Reederei gefahren haben.

Die Seefahrzeiten bei der Bundesmarine, auf Behördenfahrzeugen, auf Fischereischutzbooten und Fischereiforschungsschiffen, auf Motor- und Segeljachten sowie auf Binnenschiffen werden auf die für die Zulassung zur Matrosenprüfung geforderte Fahrzeit in bestimmtem Umfange angerechnet. Auskunft über die Anrechnungsfähigkeit der Fahrzeit erteilt auf Anfrage die Ausbildungsinspektion im Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses e. V., 28 Bremen, Kohlhöckerstraße 37. Außer dem Fahrzeitznachweis sind zur Aufnahme in einen Vorbereitungslehrgang für die Matrosenprüfung ordnungsgemäß geführte Berichtsbücher vorzulegen. Die Unterlagen (Fahrzeitznachweis, Seefahrtsbuch, Zeugnisse und Berichtsbücher) brauchen nicht bei der Anmeldung eingeschickt zu werden, müssen aber bei Beginn des Lehrganges vorliegen. Anfragen und Anmeldungen richten die Leichtmatrosen, die sich zu einem Vorbereitungslehrgang melden wollen, an:

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
2407 Lübeck-Travemünde/Priwall
Tel.: Travemünde 2063

Besondere Wünsche über Termine sind bei der Meldung anzugeben und werden soweit wie möglich berücksichtigt.

Besondere Anforderungen stellte der außergewöhnlich harte und anhaltende Eiswinter 1962/63 an die Männer und Boote der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Um der Blockierung durch Eismassen auszuweichen, wechselten die Boote oft ihre Positionen und blieben so einsatzbereit: 72 Fahrten führten sie im Eisnotdienst durch.

Während die Zahl der Rettungsstationen mit 14 an der Nordsee und 6 an der Ostsee unverändert blieb, erfuhr die Rettungsflotte eine wesentliche Stärkung durch die Indienststellung eines neuen schnellen Seenot-Rettungskreuzers mit Tochterboot. Dieses mit allen Hilfsmitteln moderner Technik ausgestattete Schiff fand starke Beachtung bei der internationalen Rettungsboots-Konferenz, die unter Beteiligung von 18 Seenot-Rettungsgesellschaften in England durchgeführt wurde und dem Erfahrungsaustausch diente. Neben 7 seegehenden Motorrettungsbooten, 8 Strand-Motorrettungsbooten und 2 geländegängigen Raketennapparaten verfügt der deutsche Seenotrettungsdienst der DGzRS über 6 dieser schnellen Seenot-Rettungskreuzer. Ein weiteres Schiff dieses Typs befindet sich im Bau und wird im Frühjahr 1965 fertiggestellt.

Da durch die rasch fortschreitende Automatisierung der Leuchttürme viele der jetzt noch zur Verfügung stehenden Seenotbeobachter fortfallen, muß die DGzRS ihrem eigenen Seenotmelde- und -beobachtungsdienst erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden. Sie unterhält an der Küste 4 ständig besetzte Seenotwachen und 10 Seenot-Beobachter, sämtlich mit Funkgeräten ausgerüstet und mit den Rettungsbooten in Verbindung stehend. Die ständig steigende Zahl von Seenotfällen — allein im letzten Jahrzehnt mußten 4370 Einsatzfahrten durchgeführt werden, wobei 4116 Menschen und 1363 Schiffe aus Gefahr befreit wurden — zeigt, wie notwendig es ist, dem Rettungswerk unablässig die neuesten technischen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen.

Das war bisher stets möglich dank der großzügigen Hilfsbereitschaft der ungezählten Mitglieder, Freunde und Förderer der DGzRS, die dem Rettungswerk alle erforderlichen Mittel durch Spenden und Beiträge zukommen ließen. Auch im vergangenen Jahr konnte durch die von zahlreichen ehrenamtlichen Mitarbeitern im ganzen Bundesgebiet erzielten Sammelergebnisse die Durchführung und der planmäßige Ausbau des Rettungswerkes gesichert werden.

Wenn die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger am 29. Mai 1965 auf ihr hundertjähriges Bestehen zurückblickt, wird die Zahl der unter Einsatz von Leben und Gesundheit durch sie aus Seenot Geretteten bei 15 000 liegen. Appellierend an die mitmenschliche Hilfsbereitschaft und Solidarität hat die DGzRS 1865 das Seenotrettungswerk ins Leben gerufen und ein Jahrhundert lang auf freiwilliger Grundlage durchgeführt. Ihr bedingungsloser Einsatz galt in Krieg und Frieden ohne Ansehen von Nationalität und Rasse stets nur dem in Not befindlichen Menschen. Die Leistungen und Erfolge aber, über die die DGzRS alljährlich berichtet, rechtfertigen eindrucksvoll die aufgewendeten Mittel und das in sie gesetzte Vertrauen ihrer Freunde.

Seenotrettungsdienst meldet bisher größte Erfolge

In ihrem Jahrbuch 1964, das die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger soeben vorlegt, berichtet diese gemeinnützige Organisation, die ausschließlich durch freiwillige Spenden und Mitgliedsbeiträge unterhalten wird, über das erfolgreichste Jahr ihrer 99-jährigen Geschichte. Nicht weniger als 604 mal liefen die an den Küsten der Bundesrepublik stationierten Seenot-Rettungskreuzer und Rettungsboote im Jahr 1963 aus, um in Seenot und Gefahrenfällen Hilfe zu bringen. In oft schweren und gefährlichen Einsätzen — bei Nacht, Sturm, Nebel und Kälte — konnten die Rettungsmänner dabei insgesamt 1058 Menschen aus Seenot retten oder aus Gefahr befreien und in Sicherheit bringen. 239 mal leiste-

ten sie dabei auch in Seenot befindlichen Fahrzeugen maßgebliche Hilfe, und 51 Kranke und Verletzte wurden außerdem von Schiffen abgehoben.

Unter den Geretteten, deren Zahl sich zu gleichen Teilen auf die Nordsee und die Ostsee verteilt, befanden sich 93 Ausländer. Neben Fischern und Seeleuten weist die Statistik der Geretteten auch über 300 Fahrgäste aus, die bei der Strandung eines Ausflugsdampfers in dichtem Nebel in große Gefahr kamen. Segler, Wassersportler und Badegäste, die zum Teil leichtfertig oder aus Unkenntnis der Gefahr in Seenot gerieten, machen ein Viertel der Geretteten aus.

**Drahtseile, Persenninge
Tauwerk, Anker, Ketten
Polytex-Feuerlöschpumpen**

175 Jahre

HEINR. WOHLSTADT

Hamburg 11 · Johannisbollwerk 20 · Telefon 31 07 01

**Notsignale, Leinenschießgeräte
Schlauchboote
Rettungsinself**

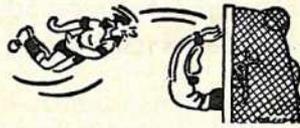
„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Bahnenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung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



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



Sport an Bord



MS „Rigi“ schießt nicht nur Tore

Bald nach Verlassen der winterlich, unfreundlichen Gebiete Nordeuropas begann an Bord wieder die Sportbetätigung. Neben eifrigem Trainieren für ein angekündigtes Oster-Hochsee-Preisschießen wurde auch fleißig im englischen „Dart“-Werfen geübt. Für die Preise waren schon in Rotterdam einige Einkäufe getätigt worden, damit nicht wieder nur Zielwasser aus der Kantine gewonnen werden konnte. Es gab einige Feuerzeuge, Aschenbecher, Nagelnecessary usw.

Zu Ostern fand dann je ein Wettkampf im Pfeilwerfen und Schießen statt. Die Teilnehmer hatten sich zum Pfeilwerfen zwar nur mit knapp der halben Besatzungsstärke herangedrängt, doch waren beim Schießen wieder über dreißig Schützen um die Schießstände versammelt. Abends gab's eine gemeinsame Preisverteilung auf festlich bunt beleuchtetem Bootsdeck.

Die ebenfalls aktive Fußballmannschaft hatte neben diesen Sportarten wenig Gelegenheit zum Üben, lediglich in Kapstadt ließen einige freie Stellen im Hafengelände kurze Übungen zu. Ein Spiel konnte nicht verabredet werden, das Schiff kam am Freitag vor einem langen Wochenende an, der Montag war der „Van-Riebeck-Tag“, es war kein Platz frei und kein Gegner aufzutreiben. Dafür sollte uns aber Durban entschädigen. So spielte der „Rigi“-Sportverein in Durban:

11. 4. 64	RSV 63 — Thorsdrake (norw.)	5:0 (3:0)
13. 4. 64	RSV 63 — Barrister (brit.)	7:1 (5:0)
15. 4. 64	RSV 63 — Randfontein (holl.)	1:2 (0:1)

In unserem ersten Spiel dieser Reise schlugen wir den norwegischen Frachter „Thorsdrake“ sicher mit 5:0 (Halbzeit 3:0) Toren, ohne dabei ein einziges Mal ernsthaft in Gefahr zu geraten. Die schwachen Angriffe der Norweger wurden bereits auf der Mittellinie gestoppt. Die Verteidigung flankte herrliche Pässe zu den Außenstürmern, so daß der RSV 63 ständig über die Flügel in den gegnerischen Strafraum eindrang. Daher fand das Spiel ausnahmslos in der norwegischen Hälfte statt, wobei der Sturm durch seine geschickten Kombinationen imponierte. Das gegnerische Tor wurde verschärft unter Beschuß genommen, so daß der Schlußmann fünfmal hinter sich ins Netz langen mußte. Schützenkönig in dieser Begegnung war unser Linksaußen mit drei Treffern, dann folgten der halblinke Stürmer und der Rechtsaußen mit je einem Tor. Dabei wäre noch zu erwähnen, daß unser Rechtsaußen ein herrliches „Uwe-Seeler-Tor“, sprich Kopfballtor, fabrizierte.

Nach diesem erfolgreichen Spiel wurde der RSV 63 vom englischen Frachter „Barrister“ herausgefordert. Die Fußballschlacht, besser gesagt das Schützenfest, fand zwei Tage später am 13. April statt. Der Gegner begann mit einigen vielversprechenden Angriffen, die jedoch an den Beinen unserer Verteidiger hängen blieben. Dann kam der Gegenstoß des RSV 63, wobei die Briten buchstäblich überfahren wurden. Das englische Tor diente als Zielscheibe

für die Bomben unserer Stürmer, die in der ersten Halbzeit fünf Volltreffer erzielten. Zwei Tore schoß davon der Linksaußen. Nach der Pause konnten wir nur mit zehn Mann weiterspielen, trotzdem gelang es unseren Mannen noch einmal, das Leder in das Tornetz zu drücken. Dabei war ein Treffer ein Eigentor unseres linken Verteidigers infolge einer verunglückten Ballrückgabe. Irgend jemand mußte ja auch die krampfhaften Bemühungen der Briten, ein Tor zu schießen, unterstützen. Da der Seemannspastor in Durban uns endlich verlieren sehen wollte, arrangierte er ein Spiel gegen das holländische Kombischiff „Randfontein“, das bisher ungeschlagen sein sollte. Wir versprachen alles zu tun, um die Siegesserie dieser Elf zu stoppen. Dabei blieb es leider auch. Die Holländer starteten sofort mit gefährlichen Angriffen über die Flügel. Sie lieferten uns ein schnelles und technisch gutes Spiel. Unsere Verteidigung kam nicht zur Ruhe und geriet zeitweise ins Schwimmen bei den Versuchen, die „fliegenden Holländer“ zu stoppen. Unser Schlußmann, der nicht gerade seinen besten Tag hatte, konnte oft nur mühsam klären. In der 15. Minute ging der Gegner nach einem Prachtschuß in das Dreieck unseres Tores in Führung. Unser Sturm bemühte sich redlich auszugleichen, aber leider scheiterten die Versuche an der erstklassigen gegnerischen Abwehr. In der zweiten Halbzeit mußten wir noch einen Treffer hinnehmen, der durch ein Mißverständnis in unserem Strafraum verursacht wurde. Doch dann gewann der RSV 63 zusehends an Boden und konnte ein gutes Spiel aufbauen. Unser Sturm begann gefährlich zu drängen, so daß der Gegner seinen Angriff zur Verteidigung zurückziehen mußte. Es gab für Rigi noch viele Torchancen, die leider ungenutzt blieben. Erst in der 50. Minute konnte unser halbrechter Stürmer den Anschluß erzwingen. Dieser Treffer gab unserer Elf gewaltigen Auftrieb, man konnte in der letzten Phase des Spiels von einer Feldüberlegenheit der Rigi sprechen, doch leider reichte es nicht mehr zu einem Ausgleich. Mit einer 1:2-Niederlage trennten wir uns nach einem fairen, schnellen Spiel.

Während der Rückreise fand am 3. Mai wieder ein Preisschießen mit Verteilung neu gekaufter Preise statt. Wieder hatten sich dreißig Schützen gemeldet und gezeigt, daß die erzielten Ringzahlen der Sieger beachtlich gestiegen waren.

„Cap Roca“ schießt aus allen Rohren

Auf MS „Cap Roca“ wurde während der Überfahrt von Deutschland nach den USA der Fußballverein „The Grashoppers“ gegründet.

Es fanden sich an Bord eine erfreulich große Anzahl Mitglieder und auch Spieler. Da aber die Hafenzeiten in den USA sehr kurz waren, konnten keine Spiele ausgetragen werden. In Melbourne war die erste Gelegenheit da. Es wurde ein Spiel gegen die *Cap Finesterra* abgemacht. Am 9. 2. 1964 um 16 Uhr war der Anpfiff. Es war das erste Mal, daß die Mannschaft auf dem Rasen stand, und somit mußten wir gegen die gut eingespielte Elf der „Cap Finesterra“ eine 4:0-Niederlage hinnehmen. Am

18. 4. 1964 in New York kamen wir wieder an den Ball, und zwar durch die Vermittlung des Seemannspastors. Als Gegner war das griechische Motorschiff *Despina* angetreten. Das Spiel lief gut, und wir kamen wieder auf unsere Beine. In der Pause hieß es 3:0 für uns. Die zweite Hälfte des Spieles wurde unter Flutlicht ausgetragen, wo wir uns dann noch steigerten und auf 6:0 erhöhten. Mit frischem Mut ging es dann am 24. 4. 1964 gegen die *Uhenfels*, die uns das Leben schwer machte, aber mit guter Ausdauer und etwas Glück gewannen wir 2:1. Am 26. 4. fand ein Rückspiel statt, was schon ein bißchen besser wurde für uns, denn wir kannten uns nun und schafften ein 3:1. Am 27. 4. traten wir gegen die *Cap Colorado* an, und man merkte, daß wir schon Erfahrung gesammelt hatten, denn das Spiel lief gut, und wir schossen aus allen Rohren. Beim Schlußpfiff hieß es 5:0 für uns. Mit freundlichem Sportgruß an die Heimat von den **Grashoppers**.

Und so spielten sie auf Vermittlung des Deutschen Seemannshomes in Rotterdam:

Februar 1964	
Nagullan — Praunheim	5:4
Byblos — Nagullan	3:1
Pazifik — Samoa (dän.)	1:4
März 1964	
Eckenheim — Christoffer Oldendorff	1:1
Praunheim — Frankfurt	4:0
Solingen — Tübingen	1:1
Transvaal — Horncliff	3:1
Cap San Lorenzo — Werner Vinnen	1:1
Hannover — Eckenheim	6:3
Praunheim — Hasselburg	3:3
Praunheim — Ingrid Leonhardt	4:0
Schwabenstein — Walvis Bay	2:2
April 1964	
Susanne Fritzen — Radio Holland (holl.)	0:2
Eckenheim — Troyburg	5:2
Heidelbergl — Blumenthal	13:0
Troyburg — V.C.J.S. (holl.)	2:2
K.M. Ulm/Lindau — Tinnum	12:0
Steindamm — Rabenfels	5:1
Odenwald — Langelsheim	4:3
Thälmann Pionier — Kormoran	3:2
Kombi: Thälmann/Kormoran — Schwabenstein	2:2
Eckenheim — Schwabenstein	4:1
Marienfels — Sternenfels	7:0
Dora Fritzen — Christoffer Oldendorff	3:1
Christoffer Oldendorff — Holdanger (norw.)	0:4
Hombler — Albert Janus	2:2
Tazacorte — Carmania (engl.)	0:4
Tübingen — Leipzig	3:2
Mai 1964 (einschl. 14. 5.)	
Kandelfels — Leverkusen	5:2
Eckenheim — Phönizien	4:0
Rantum — Moskuin (russ.)	1:4

(Fortsetzung folgt.)

Auflösung von Seite 14

„Aus aller Herren Länder“:

Waagerecht: 1. Name, 5. Falte, 10. Ena, 11. Irre, 12. er, 13. Wannen, 14. Ida, 15. NN, 16. Niobe, 17. Oase, 19. Abu, 21. Kreml, 22. MA, 24. Lakai, 27. Ibis, 28. Aron, 30. Niton, 31. Ra, 32. Pisten, 35. Oder, 36. Petra, 37. Asbest, 38. near, 39. RT, 40. Norge, 42. Ba, 43. Don, 45. Anet, 46. Moskau, 49. Sa, 50. Store.
Senkrecht: 1. New York, 2. Ananas, 3. Mann, 4. ein, 5. Freiheitsstatue, 6. Arno, 7. Leib, 8. Tedeum, 9. Erato, 16. Nervi, 18. skin, 19. Ambo, 20. Blinde, 23. Abart, 24. Lappen, 25. Arie, 26. Antrag, 29. Ostern, 31. res, 33. ear, 34. Narbe, 35. Ob, 38. no, 41. Enk, 43. das, 44. Oma, 45. Ast, 47. Os, 48. Ar.

„Arbeit macht das Leben süß“:

1 = D, 2 = F, 3 = B, 4 = C, 5 = A, 6 = E

Zeichnungen und Fotos: Titelbild: Neuburg & Wilms, S. 1; Diciol-Anthony, S. 2; G. Schowalter, S. 3; Globusmater, S. 5; Archiv Seefahrt-Verlag GmbH, S. 6; Deutsche Fiat, Heinrich Krog-Montagebau, S. 8; Archiv Seehafenverlag, Conti-Press, Werkfoto Blohm & Voss, S. 10; Hugo Klement, S. 12; Deikemater, Pallas-Film, S. 14; Deikemater, S. 15; Smith, R. Mayer, S. 16; Zerssen & Co.

† Kropp

Beerdigungs-Büro St. Anshars
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

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



'Patz' Pils - weltbekannt das deutsche Exportbier

Originalabfüllung der **Schultheiss-Brauerei**
gebraut nach den deutschen Reinheitsgesetzen
IMMER EIN VOLLER GENUSS

Ihr Vorteil, es an Bord zu haben

Ihr Ausrüster, **Firma Antoni Höen Nachf.**,
Hamburg-Freihafen, Telefon 36 54 92,
liefert es Ihnen prompt brauereifrisch

**Elektrische
Schiffsanlagen**

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwicklei

HEINRICH G. HOMEYER

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



Seit 1893

Vorsorge + Sicherheit

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

Unsere Fachberater stehen auf Wunsch mit speziellen
Auskünften zur Verfügung

Rheinisch-Westfälische

LEBENSVERSICHERUNG a. G.

Geschäftsstelle „Seefahrt“ Bremen

Am Wall 174 · Telefon 32 34 89

Lindolin-

SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

PREISENSATION! Achtzehn herrliche Operschallplatten,

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.

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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

GEGR.
1881
GEORG P.



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG



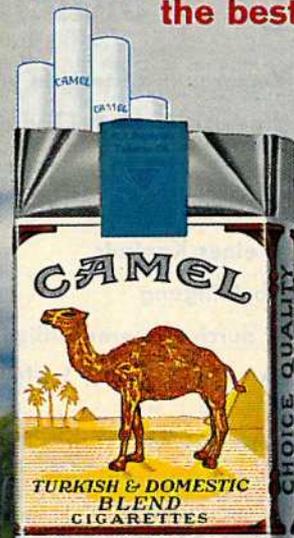
BILL BUNTON—
Underwater Research
Specialist...expert
SCUBA diver
...Camel smoker!

CAMEL

EVERY INCH A REAL SMOKE!

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

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



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