

# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

Bonn und die Küste rücken  
sich näher

Worte und Taten der ameri-  
kanischen Außenpolitiker

Frachtenkalkulation

Flottenumschau

Miami —  
die magische Stadt —

Landgang mit 100 Sachen

Unser Heim an Land

Rationell und speziell

Arbeitsmoral

Schmuntzelauge

Sport an Bord



Achtung — O! — Der Navigations-Offizier beim Mittagsbesteck





**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 14 9 »Brockle«

**AUTOFAHRERZAHTUNG!**

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

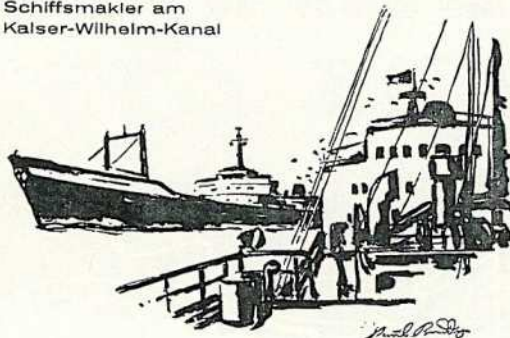
ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)  
 Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),  
 nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

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

**ZERSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
 HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG  
 WILHELMSHAVEN



**ATLAS** für den Schiffbau

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| RÜDERANLAGEN             | SEEWASSER-VERDAMPFER     |
| LADEWINDEN               | UMFORMER                 |
| ANKERWINDEN              | VORWÄRMER                |
| VERHOLSPILLE             | ENTGASER                 |
| SPEZIALWINDEN            | KAMEWA-VERSTELLPROPELLER |
| BORDKRANE                | ECHOLOTE                 |
| KOLBENPUMPEN             | RADARANLAGEN             |
| SCHOTTEN-SCHLIESSANLAGEN | KLARSICHTFENSTER         |

ATLAS-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN



**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



GEGR.  
 1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

HAMBURG-FREIHAFEN

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

**VOLKSWAGEN** VON **RAFFAY+CO**



# Kehrwieder

8. Jahrgang

August 1964

Nr. 8

Unsere Seefahrt wird auf See und in Kontoren betrieben. Am besten gedeiht sie im guten Zusammenwirken von Kautmanns- und Seemannsgeist. Denn „Wagen und Winnen“ gilt doch für beide. Reeder und Seeleute sind keine Theater- und keine Schauleute. Sie lieben nicht die großen Auftritte, nicht das Gewese und Getue und schon gar nicht die große Glocke, an die man ihre Angelegenheiten hängt. Ranseatische Zurückhaltung und seemännische Wortkargheit sind sprichwörtlich für diese Berufe. Mit Schiffen auf See bestehen zu können und Erfolg zu erringen, war schon immer schwer und hart und voller Risiken. Das wissen Reeder und Seeleute. Über beide ist höhere Gewalt verhängt: auf See von der unerbittlichen Natur und in den Kontoren von der nicht minder unerbittlichen internationalen Konjunktur. Zuerst kommt immer das Wagen, aber durchaus nicht immer ist das Winnen garantiert. Ein solches Geschäft ist nur mit entschlossenem Leistungswillen und mit gewissenhafter Pflichterfüllung zu meistern. Rückschläge bringen sie nicht um, die Reeder und Seeleute. Und ihre Leistungen und Erfolge sind ihnen Genugtuung genug. So sind sie, die Menschen, die Seefahrt betreiben, und so gedeiht sie auch, — in normalen Zeiten.

Heute haben wir keine normalen Zeiten. Was vor kurzem noch normal war, ist heute überholt und morgen schon gestorben. Revolution ist an Stelle von Evolution getreten, und Explosion an Stelle von Expansion. Auf allen Gebieten, die unser Dasein verändern; in Politik und Wissenschaft, im gesellschaftlichen und sozialen Bereich genau so wie in der Technik. Die allen voran! Auch Wirtschaft, Handel und Verkehr sind hineingerissen in diesen Strudel, der die Welt umtost.

Da kann nicht mehr jeder geruhsam seinen Geschäften nachgehen. Das allein genügt nicht mehr, um die Zeichen der Zeit zu verstehen. Es genügt noch weniger, um mit den neuen Tatsachen fertig zu werden. Ein noch nie dagewesenes Umdenken und Mitdenken ist nötig. Umdenken auf globale Dimensionen, d. h. umdenken auf weltumfassende Abhängigkeiten und mitdenken mit vielen anderen Berufen, Gruppen, Zweigen, mit anderen Institutionen, mit fremden Nationen und ihren Interessen. Noch nie wie heute gilt es, Engstirnigkeit zu überwinden. Denn die eigenen Interessen sind heute mit unendlich viel mehr fremden verquickt, als je zuvor. Das gilt für Kontinente und Staaten. Das gilt auch für Bürger und ihre Staaten. Reeder und Seeleute sind Bürger an der Küste und auf See, und ihre staatlichen Instanzen sitzen in Bonn am Rhein. Wenn unter den

## Am Peilkompaß

heutigen gewaltigen Perspektiven Europa und Amerika ihre gegenseitige Abhängigkeit erkannt haben, wieviel unmittelbarer muß solch eine Abhängigkeit in der kleinen Bundesrepublik auf Bürger an der Küste und auf See einerseits und auf ihre demokratischen Instanzen in Bonn geknüpft wirken.

Der Bürger hat seinem Staat gegenüber Pflichten, doch die sind nicht geringer als die, die der Staat gegenüber seinen Bürgern zu erfüllen hat. Solche Staatspflichten den Bürgern gegenüber sind sogar dann ganz besonders schwerwiegend, wenn es sich um Bürger handelt, die seiner Wirtschaft mit weltweiten Transportverbindungen über See dienen und die seine Flagge im kontinentalen und überseeischen Ausland führen.

Wer sich in Abhängigkeit auf Gedeih und Verderb gegenseitig verpflichtet ist, wie der Bürger und sein Staat, der muß sich kennen und verstehen. Das ist erste Voraussetzung für jedes gedeihliche Miteinanderbestehen. Staat und Seefahrtsbürger verstanden sich bei uns, das ist schon historisch, von jeher schlecht.

Um so höher wird das historische Verdienst um deutsche Seefahrtsgeschichte zukünftig bewertet werden, daß sich jetzt deutsche Reeder gemeinsam mit den Küstenländern erworben haben: Seit Jahren haben sie zäh und unbeirrbar Kurs auf Bonn genommen, und am 10. und 12. Juni ds. Js. haben sie ihren Bestimmungshafen glücklich erreicht. Glücklich vor allem deshalb, weil sie dort auf eine überparteiliche Einmütigkeit trafen, die die Notwendigkeit einer Handelsflotte — unter deutscher Bundesflagge — in ihrer ganzen politischen und wirtschaftlichen Tragweite erkannten und dementsprechend einmütig handelten.

An diesen beiden denkwürdigen Tagen im Juni 1964 hat sich unsere Bundesrepublik durch ihre gewählten Vertreter in Bonn der Tatsache würdig erwiesen, daß dies der Staat eines Volkes ist, das Seefahrt betreibt. Dies in einer so überwältigend überzeugenden Form, wie sie in der deutschen Seegeschichte ohne Beispiel ist.

## Bonn und die Küste rücken sich näher

Im Bundestag bekannten sich am 10. und 12. Juni 1964 Sprecher aller Fraktionen zu einem langfristigen, konzipierten, durch Gesetze festgelegten Förderungsprogramm für unsere Seeschifffahrt.

Das ist die entscheidende Kursänderung in unserer deutschen Schifffahrtspolitik. Ent-



Auch hier versuchen zwei sich näherzukommen. Der tierliebe Koch von MS „Nübel“ scheut keine Mühe, um die erschöpfte Brieftaube zu füttern.

scheidend nicht zuletzt deshalb, weil andere Seefahrtsnationen sie schon lange vor uns vorgenommen hatten und drauf und dran waren, uns davonzulaufen. Entscheidend auch deshalb, weil ab 1970 unsere Schifffahrt ein Bestandteil der EWG sein wird. Wenn Kontinente zusammenrücken, wenn Völker zu Nachbarn werden, dann war es auch nur noch eine Minute vor 12, daß Bonn und die Bürger an den Küsten und auf See sich näher kamen.

Mögen doch nun auch deutsche Seeleute und deutsche Binnenländer nicht länger zögern, diesem guten Beispiel zu folgen!

Der Wachoffizier



# POLITIK UNTER DER LUPE

## Bulgarien und Griechenland

haben ein Abkommen unterzeichnet, durch das normale Beziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten endlich — nach 20 Jahren — wiederhergestellt werden sollen. Diese Verständigung wirkt, von Griechenland aus gesehen, eher als ein Versuch, sich den Rücken freizuhalten für den Fall, daß doch noch ein Krieg zwischen Griechenland und der Türkei ausbricht. Allerdings braucht es nicht so schlimm zu kommen. Der Balkan ist ohnehin wieder etwas in Bewegung geraten, und die Rumänen spielen gegenüber der Sowjetunion einfach ihr Trotzköpfchenspiel weiter.

Der Balkanbund ist eine alte Idee. Unter den Kommunisten wärmte ihn Dimitroff als erster Ministerpräsident Bulgariens nach dem Sturz der Monarchie wieder auf. Er wurde Stalin, der Machtzusammenballungen an seinen Grenzen nicht liebte, deshalb lästig und starb bald darauf in einem sowjetischen „Sanatorium“. Jetzt, wo die Sowjets ihren Zugriff auf die Balkansatelliten lockern mußten, hat die Idee erneut Auftrieb erhalten. Den Rumänen käme sie sehr zustatten. Ein Bündnis zwischen ihnen, Bulgaren und Jugoslawen würde nämlich ihr Eigengewicht gegenüber Moskau erhöhen.

## Die Worte und Taten der amerikanischen Außenpolitik

widersprechen sich in letzter Zeit häufig. Das Bild, das Washington von sich hervorrufft, ist verwirrend geworden. In einen der gefährlichsten Konflikte haben sich die Vereinigten Staaten als ehrliche Makler mit Energie eingeschaltet. Das verdient Anerkennung. Obwohl Amerika keineswegs verpflichtet wäre, seine guten Dienste zur Verfügung zu stellen, nimmt es sich des Zypernstreits mit Ernst und Einsatz an.

Unter einem ganz anderen Stern aber steht die amerikanische Südostasienpolitik. In den letzten Wochen haben sich die amerikanischen Warnungen, die eigentlichen Drohungen gleichkommen, gegen Nordvietnam und China so gehäuft, daß es nicht zu früh ist, von einer bedrohlich gewordenen Situation zu sprechen. Es ist nur zu klar ersichtlich, was die Amerikaner ermuntert, in Südostasien eine Politik zu betreiben, die alles andere herbeiführen wird, als die von Präsident Johnson prophezeite „Friedensperiode der nächsten zehn Jahre“. Offenbar sind die amerikanischen Kreise, die die Politik bestimmen, überzeugt davon, der Bruch zwischen Moskau und Peking sei nun so tief und unheilbar geworden, daß China hart angefaßt werden könne. Vielleicht kalkuliert man sogar ein schweigendes sowjetisches Einver-

ständnis ein. Davor kann nur gewarnt werden. So wie sich die Sowjetunion in Kuba in eine schlimme Falle begab, so könnte auch Washington in Südostasien in einen Hinterhalt gelockt werden.

## Goldwater — nächster Präsident der USA?

Der politische Scharfmacher Barry Goldwater stürzte die ganze Welt — zumindest für die nächsten vier Monate — in Unruhe und Unsicherheit. Er wurde zum Präsidentschaftskandidaten der Republikaner gewählt. Gewiß, wir dürfen die Möglichkeit nicht ausschließen, daß dieser explosivste Politiker Amerikas im Herbst der mächtigste Mann im Westen werden könnte. Es lassen sich mancherlei unglückliche Umstände ausdenken, unter denen Goldwater entgegen allen Meinungsumfragen bei der Öffentlichkeit doch gute Aussichten hätte. Trotzdem ist es unwahrscheinlich. Die Demokraten ziehen mit einem weitaus volkstümlicheren Kandidaten, Präsident Johnson, in die Schlacht, und selbst denjenigen, die gegen Roosevelt und Truman, gegen Stevenson und Kennedy gestimmt hatten, dürfte es schwerfallen, ihre Stimme für einen Politiker abzugeben, der mit dem Säbel rasselt.

## Gleichberechtigung für die USA-Neger

Mit 73 gegen 27 Stimmen hat der amerikanische Senat — nach einer hitzigen Debatte von nicht weniger als 15 Wochen! — endlich das Bürgerrechtsgesetz gebilligt. Damit ist der Weg freigekämpft, der Negerbevölkerung in den USA die Gleichberechtigung im öffentlichen Leben wirklich zu garantieren. Zwar wurde die Vorlage in einzelnen Punkten verwässert. Aber die Kernpunkte blieben unangetastet. Die amerikanischen Negerführer haben denn auch sogleich ihre aufrichtige Befriedigung über das Erreichte bekundet.

Das Bürgerrechtsgesetz wird sich vor allem im Wahlrecht der einzelnen Staaten auswirken, wo die Neger bisher teilweise Sonderregelungen unterworfen waren. Zukünftig können sie nun auch auf dem ganzen Gebiet der USA nicht mehr von der Benützung öffentlicher Einrichtungen ausgeschlossen werden. Das gilt in erster Linie für Hotels und Restaurants. Selbstverständlich müssen jetzt auch die letzten Reste der Schultrennung beseitigt werden.

Alles wird nun davon abhängen, wie energisch die Anwendung des neuen Gesetzes durchgesetzt wird und wie energisch Verstöße verfolgt werden. In den Südstaaten wird man alles tun, um die praktische Anwendung zu erschweren oder ganz zu verhindern. Die Negerführer haben sich deshalb dazu entschlossen, große Test-Operationen in den am meisten umkämpften Städten des Südens durchzuführen. Das verspricht einen „heißen Sommer“... Mit blutigen Krawallen in New York hat es bereits begonnen.

Ruth Mayer

*Unser schönes  
Deutschland*

## In Kiellinie

wie es sich für zünftige hanseatische Bauwerke gehört, scheinen hier der Turm der Jacobikirche, der Turm der Petrikirche und der Rathausurm durch das Häusermeer der Hamburger Innenstadt zu steuern. Rechts neben der Jacobikirche lugt der „Michel“ hervor, und zwischen Petrikirche und Rathaus ist das neue Verwaltungsgebäude des „Deutschen Ring“ an der Ost-West-Straße zu sehen. Eine gelungene Aufnahme von der Hamburger „Skyline“, die gewiß nicht alltäglich ist.





# Frachtenkalkulation

*In der Reihe der gegenwärtig an verschiedenen Seefahrts- und Schiffingenieurschulen gehaltenen Vorträge über wirtschaftliche Fragen des Seeverkehrs veröffentlicht „Kehrwieder“ in der vorliegenden Ausgabe den Inhalt des Referates, das Herr Klaus H. Johns (Fisser & van Doornum, Hamburg) kürzlich vor den Studierenden der Seefahrtsschule Hamburg unter dem Titel „Die Fracht-Vorkalkulation“ gehalten hat. Wegen des Umfangs dieses Referats kann in der vorliegenden Ausgabe lediglich der einleitende Teil dargestellt werden. Die Ausführungen von Herr Johns hinsichtlich der Einzelheiten der Frachtenkalkulation werden in der nächsten Ausgabe folgen.*

## Angebot und Nachfrage

Herr Johns stellte an den Anfang seiner Ausführungen eine detaillierte Betrachtung der Preisbildung auf den Seefrachtenmärkten. Er stellte heraus, daß sich die Frachtraten in der Trampfahrt voll und ganz nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage bestimmen, und daß die Frachtenmärkte im Gegensatz zu anderen Bereichen der Seeschifffahrt auf Änderungen der Marktkonstellation sehr empfindlich reagieren. Die Folge dieser Tatsache besteht darin, daß die „trockene Trampfahrt“ in einem kaum vorstellbaren Umfang Ratenschwankungen unterworfen ist. Das Paradebeispiel für diese Ratenschwankungen war in der Vergangenheit die Kohlenfahrt über den Atlantik. Hier wurde zur Zeit des Höhepunktes der Suez-Krise für den Transport von Kohlen von den U. S. A. nach Hamburg eine Rate gezahlt, die häufig mehr als 100 sh betrug. Kurze Zeit später war diese Rate auf 20 sh zurückgegangen. Auch aus der jüngsten Vergangenheit gibt es eine Reihe von Beispielen, die zeigen, in welcher kurzen Zeit einschneidende Marktveränderungen eintreten. So ist beispielsweise die Getreidefrachtrate vom US-Golf nach Rotterdam oder Antwerpen von Mitte November 1963 bis Mitte Februar 1964 von \$ 6.75 auf \$ 4.50 zurückgegangen. Das ist ein Verfall von 30%. Er bedeutet bei einem Schiff von 15 000 t d w eine Ertragseinbuße pro Reise von DM 135 000.

## Wallstreet der Frachten

Das Gesetz von Angebot und Nachfrage manifestiert sich in der Praxis auf den wichtigsten Befrachtungsmärkten mit Sitz in London und New York. An der Londoner „Baltic Exchange“ treffen sich zweimal täglich die bedeutendsten Schiffsmakler Londons, und zwar sowohl die Makler der Befrachter als auch diejenigen der Reeder. Da in London der größte Überblick über das vorhandene Ladungsangebot und über die frachtfreie Tonnage besteht, wirkt die Londoner Frachtenbörse immer noch am stärksten bestimmend für die Entwicklung auf den internationalen Frachtenmärkten in ihrer Gesamtheit. Neben der „Baltic Exchange“ gibt es weitere Frachtenmärkte in New York, in Paris, Hamburg und Tokio, wobei die letztgenannten aber meistens nur lokale Bedeutung besitzen.

## „Wagen und gewinnen“

Zu den Problemen des wirtschaftlichen Einsatzes der Schiffe übergehend, stellte Johns heraus, daß heute auch in der Trampfahrt sehr sorgfältig geplant werden müsse, und daß sich ein Reeder weiß im voraus über die wirtschaftlichen Konsequenzen, wann er wo mit welchem

Schiffstyp frachtfrei liegt, klar sein müsse. Diese Notwendigkeit bedeutet, daß sich der Reeder jederzeit Einblick in die tendenzielle Entwicklung der Märkte beschaffen und eine ungefähre Vorstellung über die Richtung und die Lage der geplanten Beschäftigung des Schiffes haben müsse. So wird ein Reeder beispielsweise immer vermeiden, ein Schiff in Zeiten niedriger oder stark sinkender Frachtraten langfristig zu beschäftigen. Er wird andererseits bestrebt sein, in Zeiten verhältnismäßig guter oder bemerkenswert gestiegener Frachtraten seine Schiffe weit im voraus zu schließen oder sogar Kontrakte für mehrere Reisen zu übernehmen. Bei allen diesen Planungen muß sich der Reeder selbstverständlich nach den jahreszeitlichen Verschiffungsterminen für einzelne Warenarten und nach den jeweiligen klimatischen Gegebenheiten richten.

## Wann — wieviel — wohin

Die wichtigsten Fragen bei der Frachtvorkalkulation beziehen sich auf den Zeitpunkt, zu dem die Ladung verschifft werden soll, auf den Umfang der Ladung und auf den Ort des Ladehafens. Der Zeitraum der von den Abladern oder Befrachtern gewünschten Verladung wird durch die sogenannten Liegetage oder „laydays“ begrenzt. Die Liegetage sollten möglichst mit der Position des Schiffes übereinstimmen. Ist dies nicht der Fall, muß in den Verhandlungen mit den Befrachtern der Versuch unternommen werden, eine Einigung über diesen Zeitraum zu erzielen. Nach den Ausführungen von Johns kann man normalerweise davon ausgehen, daß die Liegetage über einen Zeitraum von 14 Tagen ausgedehnt werden können. Wird eine Reise zu weit im voraus geschlossen und ist eine solche genaue Fixierung der voraussichtlichen Ladebereitschaft nur schwer möglich, so behilft man sich damit, daß man sich für die Liegetage zunächst auf einen Zeitraum von vier Wochen einigt. Dieser Zeitraum wird dann zu einem späteren Zeitpunkt auf 14 Tage eingeeengt. Es ist selbstverständlich für die Reeder, die Entwicklung der Position ihrer Schiffe sehr genau zu verfolgen und die noch bevorstehenden Reisen so realistisch wie möglich einzuschätzen. Dies um so mehr, als sich der Reeder bei einem Verpassen des festgesetzten Ladetermins unabsehbaren Schadensersatzforderungen der Befrachter aussetzt. Hat ein Reeder bei Befrachtungsverhandlungen die Position seines Schiffes unrealistisch eingeschätzt, so gilt dies als sogenannte „Mißrepräsentation“ und kann für den Reeder sehr schwerwiegende Folgen haben.

Wenn die Verhandlungen über die Zahl der Liegetage abgeschlossen werden konnten, ist die

Frage zu überprüfen, ob der Ladehafen für den Reeder von Interesse ist. Der Reeder wird stets darum bemüht sein, möglichst kurze Ballastreisen auszuführen. Sein Bestreben wird in erster Linie darauf gerichtet sein, entweder im letzten Löschhafen des Schiffes bereits wieder zu laden oder nur eine möglichst kurze Verholzeit zu haben.

## Befördern und liegen

Im Anschluß an diese ersten Überlegungen, die auf Reederseite bei der Frachtvorkalkulation anzustellen sind, werden weitere Einzelheiten hinsichtlich der Ladefähigkeit des Schiffes und der Beladungsdauer erwogen werden müssen. Die Ladefähigkeit eines Schiffes ist durch seine Tragfähigkeit begrenzt. Diese wiederum hängt ab von der Klimazone des Lade- und Löschhafens und der dazwischen liegenden Regionen sowie von dem Umfang des Bunkervorrats.

Die Ermittlung der voraussichtlichen Ladedauer ist eine besonders komplizierte Angelegenheit. Einen gewissen Anhalt hierfür vermitteln die Angaben über die Ladekapazitäten der Verladungsanlagen, Erfahrungsberichte über eventuelle Wartezeiten und Hafenstatistiken sowie Zusammenstellungen über von anderen Schiffen benötigte Ladezeiten.

## Arbeitsmarkt

Die längerfristige Arbeitslosigkeit hat im bayerischen Zonenrandgebiet in den Jahren 1962 und 1963 abgenommen, so daß nur noch die Winterarbeitslosigkeit ins Gewicht fällt. Die Zahl der Betriebe in diesem Gebiet stieg von 2513 Ende 1959 auf 2790 Ende 1963. Die Zahl der in diesen Betrieben Beschäftigten ist im gleichen Zeitraum um etwa 17 000 auf rund 286 900 gewachsen. Als zentrale Frage der Förderungspolitik in diesen Gebieten stellt sich immer mehr das Problem der beruflichen Umschulung heraus, da in den nächsten Jahren aus der Landwirtschaft jährlich etwa 3000 bis 5000 Arbeitskräfte frei werden dürften.

Rund 6,13 Mill. Erwerbstätige oder etwa ein Viertel aller Erwerbstätigen im Bundesgebiet arbeiten nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes nicht in der Gemeinde, in der sie wohnen, und kehren von ihrer Arbeitsstelle täglich in die Wohngemeinde zurück. Die Zahl dieser sog. Berufspendler hat sich von 1950 bis zur Volks- und Berufszählung 1961 fast verdoppelt. Ferner wurden bei der Zählung 1961 über 700 000 Schüler, die pendeln, festgestellt. Von den Schülern und Studierenden fahren somit täglich rd. 10% zwischen Wohnort und Schulort hin und her.





# Flottenumschau

## Bundesmarine

Mitte 1964 hatte die Bundesmarine einen Bestand von 248 Fahrzeugen. Davon waren 183 als Kriegsschiffe und 65 als Hilfsschiffe anzusehen. Der Gesamtbestand ist seit einiger Zeit gleichbleibend zwischen 240 und 250 Einheiten.

Wenn auch einerseits Neubauten in Dienst kommen, so werden andererseits einige ältere Fahrzeuge außer Dienst gestellt oder in den Reservestatus überführt. In die Flottenliste aufgenommen wurden der Tender „Werra“, ein Neubau, und das kleine Erprobungsfahrzeug „Heinz Roggenkamp“. Die Hubinsel „Barbara“ wurde erworben und einer Erprobungsstelle für Marinewaffen zugeteilt.

Das Schicksal der Außerdienststellung erlitten jetzt auch die bekannten Schulfregatten „Hipper“ und „Graf Spee“, die zehn längere Auslandsbildungsreisen hinter sich haben und hierbei auch vielen unserer Handelsschiffe begegnet sind. In den letzten fünf Jahren erhielten rund 1300 Offiziersanwärter auf diesen Schiffen ihre praktische Bordausbildung. In dieser Zeit haben diese beiden Schulfregatten etwa sechzig Auslandshäfen angelaufen. Sie haben in der Aufbauzeit der Bundesmarine die Aufgaben der ehemaligen Auslandskreuzer durchgeführt und treten diese Aufgaben jetzt an die modernen Schulschiffe ab. Die alten Fregatten sind frühere britische Geleitfahrzeuge der Black-Swan-Klasse von etwa 2000 ts Wasserverdrängung und 91 m Länge. Sie können 18 Knoten laufen; bei 12 Knoten Marschfahrt haben sie einen Aktionsradius von etwa 4500 sm.

Für den Schulschiffbetrieb umgebaut, haben sie auch Häfen mit weniger angenehmen Klima, wie z. B. Massaua, Chittagong, Madras und Bangkok, angelaufen.

## Ausbildung

Die Zeit der Einschiffung auf dem Schulschiff ist nur ein Abschnitt im Ausbildungsgang des Berufsoffiziers der Bundesmarine. Heute dauert die Gesamtausbildung 42 Monate. Sie setzt sich aus recht verschiedenartigen Abschnitten zusammen. Zuerst kommt eine dreimonatige militärische Grundausbildung in einem Marine-Ausbildungsbataillon und anschließend die dreimonatige seemännische Grundausbildung auf dem Segelschulschiff.

Dann erfolgt die Beförderung zum Gefreiten (OA). An einer technischen Marineschule wird dann für 3 Monate ein technologischer Grundlehrgang durchgeführt, darauf folgt die sechsmonatige Bordausbildung auf einem Schulschiff in längerer Auslandsfahrt. Nunmehr muß der zum Fähnrich aufgerückte Anwärter zwölf Monate lang in die Schulbank der Marineschule Mürwik klettern und Lerneifer beweisen. Zum weiteren Ausgleich folgt ein militärischer Fähnrichslehrgang von 4 Wochen Dauer in Plön. Dann geht der Fähnrich 5 Monate in die praktische Bordausbildung auf Einheiten der Flotte. Er kann nach 33 Monaten Dienstzeit Leutnant zur See werden. Es folgen aber noch weitere Lehrgänge, nämlich 3 Monate Fernmelde- und Ortungslehrgang an der Fernmeldeschule und Ortungsschule, 3 Monate an der Technischen Marineschule und weitere 3 Monate an einer Waffenschule (entweder Artillerie und Sperrwaffen oder U-Jagd- und Torpedowaffen). Damit sind 42 Monate recht intensiver Ausbildung vergangen. Es schließen sich noch ein einmonatiger Schiffssicherungslehrgang und ein einmonatiger Versorgungslehrgang an. Nach 3 Jahren 8 Monaten erfolgt dann die Verwendung der jungen Offiziere an Bord oder an Land.

## Troßschiffverband

Dem Kommando der Troßschiffe unterstehen vorwiegend ältere Schiffe, die für die Spezialzwecke umgebaut worden sind. Nach und nach sollen diese Fahrzeuge durch Neubauten ersetzt werden. Die angekauften Tanker sind in den letzten Jahren zur Versorgung der Kriegsschiffe auf See eingesetzt worden und führen nunmehr in einigen Marinen übliche „Querverversorgung“ reibungslos durch. Die Querabbelegung soll noch bei Windstärke 7—8 und Seegang 5 möglich sein. Früher kannte man nur die Belegung über das Heck unter Herstellung einer Schleppverbindung.

## Besuche

„Gorch Fock“ hat nach dem Besuch in New York den Hafen New London (Connecticut) angelaufen und segelt dann nach Island, weiter nach Dublin und kehrt über Bergen nach Kiel zurück. Das 6. Minensuchgeschwader fährt im August nach Arcachon, das 1. Minensuchgeschwader nach Västerås/Schweden und die Ortungsfregatte „Scheer“ nach Tromsø. Im September soll eine Schnellbootgruppe mit Begleitschiffen mehrere niederländische Häfen aufsuchen.

## Fremde Marinen

In Emden ist das vierte für die norwegische Marine gebaute Uboot unter dem Namen „Kunna“ vom Stapel gelaufen. Es gehört zu den 15 in Auftrag gegebenen Booten des Erneuerungsprogramms. Auf norwegischen Werften werden fünf Geleitfregatten (2000 ts) gebaut. Die französische Marine, die drittgrößte Seemacht der westlichen Welt, soll durch Neubauten und Umbauten auf ihrem modernen Stand gehalten werden. Die beiden in Bau befindlichen Lenkwaffenzerstörer (4700 ts) erhalten Armierung französischer Herstellung. Die erste Lenkwaffenfregatte hatte noch amerikanische Tatar-Raketen erhalten. Insgesamt verfügt Frankreich über drei Flugzeugträger, 3 Kreuzer, einen Hubschrauberträger, 15 Zerstörer, rund 40 Fregatten, 22 Uboote und etwa hundert Minensuchfahrzeuge. — R —



gehört  
gesehen  
festgehalten

## Wrack der „Maipu“ wird gesprengt

Das letzte große Wrack vor der Wesermündung, das ehemalige argentinische Fahrgastschiff „Maipu“ (11 425 BRT), soll gesprengt werden. Das Wrack der am 4. November 1951 nach einer Kollision mit einem amerikanischen Truppentransporter gesunkenen „Maipu“ soll bis auf 16 Meter unter Seekartennull beseitigt werden. Nach jahrelangen vergeblichen Verhandlungen mit den argentinischen Eigentümern ist jetzt vom Bundesverkehrsministerium über das Auswärtige Amt eine Klärung erzielt und das Wrack zur Räumung freigegeben worden.

\*

## Die Helgen von 21 südamerikanischen Fischkuttern

standen in Bremerhaven, und zwar auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik Max Sieghold. Dort wurden sie in Einzelteilen gebaut, dann verpackt und nach Peru und Chile verschickt, wo man sie montierte.

\*

## Das 100. ostdeutsche Seeschiff

wurde kürzlich an die VEB, Deutsche Seereederei Rostock abgeliefert. Ca. 35 Frachter will die Reederei von westlichen Ländern kaufen.

## Schiffssicherheitsvertrag tritt im Mai 1965 in Kraft

Mit Note vom 1. Juni 1964 hat der Generalsekretär der IMCO mitgeteilt, daß die Regierung von Liberia die Annahmeerkunde zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag von 1960 am 26. Mai 1964 in Übereinstimmung mit Art. X der Konvention hinterlegt hat. Liberia hat als 17. Staat den Schiffssicherheitsvertrag ratifiziert und ist der 7. Staat, der über eine Handelsflotte von mehr als 1 Mill. BRT verfügt. Damit sind die Voraussetzungen des Art. XI Abs. (a) der Konvention erfüllt. Der Schiffssicherheitsvertrag von 1960 wird daher nach Ablauf von 12 Monaten am 26. Mai 1965 völkerrechtlich in Kraft treten.

Das deutsche Zustimmungsgesetz liegt zur Zeit dem Bundesrat vor, so daß erwartet werden kann, daß die Bundesrepublik den Vertrag ebenfalls vor dem Inkrafttreten ratifiziert.

Durch den Vertrag werden die bisherigen Rechtsgrundlagen auf dem Gebiet der Schiffssicherheit, die auf dem internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 beruhen, in wesentlichen Teilen abgeändert. Wichtige Neuerungen ergeben sich vor allem auf den Gebieten der Überwachung der Sicherheitseinrichtungen an Bord, des Feuerschutzes, der Ausrüstung der Handelsschiffe mit Rettungsgeräten sowie der Verbesserung der Fernmeldeverbindungen in Seenotfällen.

## Damen mit Pfeffer

Daß man in Amerika keine weiblichen Wesen auf der Straße ansprechen darf, ohne daß sie gleich wegen versuchter Vergewaltigung um Hilfe rufen, das weiß der weltkundige Schürzenjäger, denn er ist mit der Gesetzgebung aus der amerikanischen Pionierzeit, die Frauen immer noch unter ganz besonderen Schutz stellt, bestens vertraut. Daß aber die US-Girls zukünftig zur Selbstabwehr mit Spraydosen voller Pfeffer ausgerüstet sein werden, dürfte nicht zu den lebenswürdigsten Landessitten gehören.



# M I A M I



## MIAMI — Die Magische Stadt

Zu Groß-Miami mit 291 688 Einwohnern gehören Miami Beach, Park- und Universitätsstadt Coral Gables und Hialeah, Ausgangspunkt zu den Everglades, den Indianer-Reservaten, und zu der Quelle des Miami-River. Der Fluß windet sich durch das Herz Miamis und mündet in die Bay. Dank des ausgezeichneten Hafens und der großen Flugplätze ist hier ein wichtiges, internationales Handels- und Verkehrszentrum. Seit der Inkorporation 1896 wuchs Miami zur größten Stadt Floridas empor. Von 1940—1960 verdoppelte sich die Bevölkerung des gesamten Sonnenschein-Staates, was 27 Quellen bewirkten, die täglich bis zu 800 000 000 Gallons Mineralwasser spenden und die Halbinsel zum „Land ewiger Jugend und Gesundheit“ machten. Wakulla Springs im Nordwesten ist die tiefste Quelle der Welt.

Aus Mangrovensümpfen, Dschungel, Sanddünen und Korallenriffen entstanden, in weniger als einem Vierteljahrhundert, Meilen regenbogenfarbener Eigenheime, bizarre Farms, riesige Hotels und stattliche Bürohäuser. Riesige Dollarbeträge wurden verschwenderisch an künstliche Inseln und Küsten verwandt; Winterspielplatz derer, die es sich erlauben können, der Sonne zu folgen. Wer dieses Stück Erde zum erstenmal erblickt, kann die Leuchtkraft exotischer Pflanzenpracht und den unvorstellbaren Luxus kaum fassen — dazu wohlige Wärme, ewig blauer Himmel und ein glasklares, samtblaues Meer vor Kulissen einer weißen und gelben Wolkenkratzer-Formation.

### Die Reede in der City

Henry Flagler's Ingenieure, den Kurort auf Reißbrettern in St. Augustin entwerfend, waren verantwortlich für Downtowns enge Straßen. Im Winter können die Wagen aus aller Welt sich kaum hindurchdrängeln, so stark ist

dann der Verkehr und Betrieb herrscht, wie auf einem Jahrmarkt. Die „Schaustraße“ aber ist der Biscayne Boulevard mit königlichen Palmen gesäumt und mit Blick auf die Bucht. Von hier führen Dämme nach Miami Beach, Biscayne Bay, die Reede in der Stadt, ist gespickt mit Docks für Küstenfahrzeuge, Fischerboote und Ausflugsdampfer. Westlich der Wasserfront im Einkaufs- und Theaterviertel um Flagler Street sitzen Seminole Indianer in Kuriositätenläden und werben um Käufer; lassen Fotografen nichts unversucht, um ihre Gäste attraktiv ins Bild zu setzen: sei es als Angler mit Riesenfisch, im Boot „Miß Miami“ oder auf einem Krokodil. — Astrologen sagen die Zukunft — Astronomen zeigen durchs Fernrohr die südlichen Sterne.

### In Miami wettet man um Millionen

Das pulsierende Leben an der Küste beherrscht der Zauber der Tropen. Aber das Leben während der Pferde- und Windhundrennen beherrscht der Dollar. Mehr als 34 Mill. wurden in einer Saison beim horse-race und über 10 Mill. Dollar beim Greyhound-race verwettet.

### Dschungelwüste am Atlantik

10 Meilen lang, drei Meilen breit ist die Glamour-Insel, deren älterer Teil an Coney Islands erinnert, mit offenen Bars, Sandwich-Ständen und Kosher-Restaurants. Nördlicher, hinter Palästen, die auf Loomis Park und den Strand blicken, liegt Indian Creek, eine milde Lagune, die sich in einem Kanal — der die Insel teilt — südwärts bis zur Bay windet. Im Kanal sind romantische Privatpiers und -stege.

### Wo viel Sonne — ist viel Schatten

30 % der Bevölkerung Groß-Miamis, Neger und „Crackers“ hausen noch mit Sandflöhen, Skorpionen, Giftschlangen und riesigen Moskitos in Slums. Aber die Regierung errichtete

bisher schon 350 einfache Appartementswohnungen, um dem Übel langsam abzuwehren. Miami Beach und Coral Gables haben keine Slums, doch in Miami reichen sie bis zur Fifth Street.

### Die Gründer-Familie

Außer William Brickel (1870) und Julia S. Tuttle (Mutter von Miami genannt), machten sich Henry M. Flagler, der die Ostküsten-Bahn bauen ließ, sowie John S. Collins, der 1913 die längste Holzbrücke der Vereinigten Staaten nach Miami Beach schlagen ließ, und Carl F. Fisher (der Collins 50 000 Dollar und seinen Enthusiasmus lieh) um Groß-Miami verdient.

### Die führende Industrie

„Im Winter leben wir von Touristen — im Sommer von Fisch“ sagen die Einwohner Miamis. Denn die Touristen-Industrie bringt ein Fünftel des gesamten Staatseinkommens auf. 2000 Millionen Dollar bringen jährlich die über 11 Millionen Touristen ins Land.

### Das sollte man sich ansehen:

1. Bayfront Park (mit Outdoor Observatorium, in dessen Teleskop jeden Februar/März das „Kreuz des Südens“ — 2 Stunden nachts — sichtbar ist).
2. Municipal Yacht Basin, wo Glasboden-Ausfl.-Dampfer abfahren und Tiefseefischer anlegen. (Eine mechanisch arbeitende Tagesbericht-Tafel zeigt Preise für Sägefische, Barracudas u. a.)
3. Miami Aquarium — ein auf Land gesetztes Schiff. Seltenheit: 2 Seekühe oder Manatees.
4. Presbyterian Church, Miamis älteste Kirche (1900).
5. Pflueger's Marine Museum (9—5 tägl.)
6. Fairchild Tropical Garden (ben. nach Tropenforscher Dr. David F.), 300 Palmenarten etc.
7. Musa Isle Indian Village (9—6 tägl.) zeigt Leben der Seminole-Indianer in ihren Camps. Indianische Handarbeiten zu kaufen.
8. Vizcaya — ein italienischer Palast in Miami.
9. P.A.A.-Base (1928) am Dinner Key mit Malerei nach Wunschtraum-Flugidee von Leonardo da Vinci.
10. Junior Museum in der Seminole Gallerie/Bay.
11. Miniatureisenbahn-Fahrt durch die Biscayne.
12. Parrot und Monkey Dschungel (Papageien und Affen).
13. Montgomery Museum (Artikel aus Palmen hergestellt).
14. Biscayne Fronton: Nachtvorstellung des span. Korb-Handball-Spiels „Jai alai“ (hei-lei) — schneller als Tennis — gefährlicher als Football.



# Aus gutem Grund

## sind Schiffe bunt



### Erwägungen

#### bei der Wahl von Schiffsfarben

Wenn Schiffe in Signalrot aufkreuzen, so fallen sie natürlich auf. Im Hafen nehmen sie sich aus wie zu groß geratene Feuerlöschboote, und auf See täuschen sie in Küstennähe zunächst Feuerschiffe vor. Das führt natürlich zu Irrtümern. Entweder bezweifelt der Nautiker seine eigene Navigation oder die Position dieses unbekanntenen Feuerschiffes. Dann stellt man erstaunt fest, daß das vermeintliche Feuerschiff seine Position verändert. Schließlich entpuppt sich das seltsame Fahrzeug als ganz modernes Motorschiff der Reederei J. Lauritzen, ein DAN-Dampfer.

Wir sind in letzter Zeit von Schiffsanstrichen allerhand gewohnt. Auch hier wird, wie auf der ganzen Linie im Bereich des Technischen, vom Herkömmlichen abgewichen, Schwarz für Frachter und Weiß für Fahrgastschiffe sind schon lange nicht mehr die einzig gebräuchlichen Farben. Skandinavien erkennt man schon immer an ihrem lichten Grau oder Elfenbeinweiß. Als krasser Gegensatz zum konventionellen Weiß für Liners im Tropendienst ist der Rotterdamsche Lloyd mit Schwarz für den Schornstein und einem dunklen Grau für den Rumpf bekannt. Viele Linien im Nordatlantik-Passagierdienst gingen wie Hapag und Lloyd für ihre Fahrgastschiffe sowieso nie von ihrem allgemein üblichen Schwarz-Weiß für alle ihre Schiffe ab. Als Gegensatz wieder zu schwarzen Frachtschiffen tauchten mit Fortschritt der Laderaumkühltechnik für Fruchtschiffe aus wärmetechnischen Gründen das in Decksbesatzungskreisen mit Recht unbeliebte doch schöne Weiß auf. Bekannt sind seit über hundert Jahren, schon aus der Seglerzeit, die leuchtend grünen Rickmersschiffe. Diese Tönung ist als „Rickmers-Grün“ zum Begriff in der Schiffsfarbenindustrie geworden. Hier wurde der Schiffsanstrich zur Reedereifarbe, wie sie sonst nur im Schornsteinmark zum Ausdruck kommt. Wenn in der Sonne etwas matt schimmert wie ein Riesenfisch, so ist das meistens ein Hamburger „Sloman-Dampfer“, ganz in Silber-

bronze. Besonders ausgefallen in dieser Reihe ist das Lila, das eine große englische Reederei für ihre Fahrzeuge bevorzugt. Wer den Vogel an Außenbordanstrichen abschießt, ist ganz entschieden die dänische Reederei J. Lauritzen mit ihren knallroten Frachtern.

Wir leben in einer nüchternen Zeit, in der das praktisch Nützliche sowie ökonomisch und technisch Richtige dem Traditionellen mehr und mehr den Rang abläuft. Bei der Verwendung von Schiffsfarben treten auch ästhetische Gesichtspunkte weitgehend in den Hintergrund. Eine Farbgebung vom Zweck her anstatt nur vom Aussehen beginnt sich durchzusetzen.

In den Forschungsinstituten und Laboratorien der Farbenindustrie ist die Entwicklung eines Schiffsanstriches, der möglichst allen Anforderungen gerecht wird, bei weitem noch nicht abgeschlossen. Ein Farbschutz muß außerordentlich vielseitig sein. Ein Schiffskörper ist bekanntlich sehr hohem Verschleiß von Wind und Wetter, Hitze und Kälte, hoher Luftfeuchtigkeit und hohem Salzgehalt ständig ausgesetzt.

Im Kampf gegen Seepflanzen und Organismen, die sich während der Liegezeit eines Schiffes im Hafen am Schiffsboden festsetzen, sind sich alle Schifffahrtsnationen der Welt einig. Sogar Tagungen des OECD-Ausschusses für natur- und ingenieurwissenschaftliche Forschung fanden statt, auf der Schifffahrtsexperten aus 13 Ländern ihre Erfahrungen im Kampf gegen den Bewuchs von Schiffsböden austauschten. Die Fachleute aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Island, Italien, Jugoslawien, Kanada, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, der Schweiz, Spanien, der Türkei, Großbritannien und den USA erklärten:

Der Schutz der Schiffsrümpfe ist nicht nur eine Frage der Technik, sondern auch ein Problem der Wirtschaftlichkeit. Da die Schiffe über die Meere in aller Welt fahren, müßten die Versuche deshalb über die ganze Welt ausgedehnt werden, damit die Mitgliedsstaaten der OECD ihre Forschung besser koordinieren könnten.

Algen und Muscheln können die Fahrt eines Schiffes derart bremsen, daß der Treibstoffverbrauch in extremen Fällen durch den Reibungswiderstand um 50% erhöht wird. Die Reinigung der Schiffsrümpfe von Seepflanzen und Organismen sei aber nicht nur kostspielig, sondern hindere auch das Schiff vorübergehend am Auslaufen. In verschiedenen Ländern laufen deshalb Versuche, um Schiffsfarben zu entwickeln, die Giftstoffe enthalten, damit sich Algen und Muscheln nicht erst festsetzen können. Die verschiedenen Organismen reagieren jedoch unterschiedlich. Aus diesem Grunde arbeiten Biologen, Seefahrtsingenieure und Farbentechniker in dem OECD-Ausschuß in 20 Versuchsstationen daran, eine Lösung dieses Problems zu finden.

Es stehen schließlich für eine Reederei Tonnen von Farbe zur Debatte. Es liegt auf der Hand, daß bei einer zweckbedingt ausgerichteteten Kalkulation ganz erhebliche Summen eingespart werden könnten, die andererseits nur für Tradition oder „fürs Auge“ ausgegeben würden. Inspektoren, die im Heimathafen

auf frischer Farbe ausrutschen, wo doch der Rost dick darunter sitzt, werden seltener. „Lieber nur das halbe Schiff fertig, das aber gründlich“, so ungefähr lautet die moderne Instandhaltungsplanung.

Dabei ist es durchaus möglich, daß es im Zuge des Fortschritts gelingt, das Praktische mit dem Schönen zu verbinden, wie ja in der gesamten Technik etwas vollendet Ausgereiftes immer zugleich auch schön ist. Die letzten großen Segelschiffe sind ein sprechendes Beispiel dafür. Das einzig Richtige zu finden, wird auch hier immer Utopie bleiben. Vielmehr kommt es auch in der Farbfindung für Außenbordanstriche darauf an, den wohlausgewogenen Kompromiß zu erarbeiten. Natürlich muß es immer dem individuellen Geschmack überlassen bleiben, ob beispielsweise Signalrot eine schöne Farbe für Schiffe ist. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier und damit konservativ ausgerichtet, aber auch mit der Neigung behaftet, gegen Neuerungen zunächst ablehnend und voreingenommen zu reagieren. Die große Anzahl von nicht nur wißbegierigen, sondern auch erstaunten, ja befremdeten Fragen, die wegen ihrer knallroten Schiffe sich auf den Schreibtischen der Reederei Lauritzen sammelten, gab schließlich Veranlassung, wie folgt in der Fachpresse Stellung zu nehmen:

Während der ersten Reise der erstmalig rot angestrichenen „Kista Dan“ wurde ein interessantes Experiment durchgeführt:

Als eins der Catalina-Flugzeuge Eiskundung für die „Kista Dan“ fliegen sollte, die zusammen mit dem manövrierunfähigen Robbenjäger „Jopeter“ im Eise festsaß, telegraphierte der Kapitän der „Kista Dan“ dem Piloten und bat ihn kurz nach seinem Start in Mesters Vig, die Zeiten zu schicken, in denen er die „Kista Dan“ und die „Jopeter“ in Sicht bekäme. Als der Pilot über dem Schiff kreiste, gab er per Telefon bekannt, daß er die „Kista Dan“ aus einer Höhe von 5000 Fuß auf eine Entfernung von 20 Seemeilen gesichtet habe, während er die „Jopeter“ nicht habe ausmachen können, bevor er auf 5 Seemeilen heran war. Die Sicht war gut.

Als später entschieden wurde, daß alle Reedereischiffe in Zukunft mit rotem Farbanstrich zu versehen seien, waren die Gründe:

1. Sicherheit: Versuche haben gezeigt, daß rote Schiffe bei diesigem Wetter, Nebel und Sichtverminderung viel besser auszumachen sind als andersfarbige.
2. Arbeitersparnis: Die Schiffe sind für die Besatzung leichter instand zu halten.
3. Wirtschaftlichkeit: Die Instandhaltungskosten sind niedriger.
4. Charakteristisches Merkmal: Die Reedereischiffe erhalten ein hervorstechendes Merkmal, das gleichzeitig von praktischer Bedeutung ist.

Soweit die Stellungnahme der Reederei Lauritzen.

Dies ist ein besonders aufschlußreiches Beispiel dafür, welche Erwägungen ein Reeder bei der Wahl einer bestimmten Farbe für seine Schiffe anstellt.



# Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Heute :

## NSU-Prinz 1000



Anno 1906 verließen die ersten „Original Neckar-Sulmer Motorwagen“ die Fabrik. Schon damals entschied man sich bei NSU wie heute nicht für riesengroße Fahrzeugkolosse und auch nicht für zu schwache und kleine Automobile, sondern man baute in „hochsolider Ausführung und moderner Construction feine Automobile“ der Mittelklasse.

Das ist bis in die jüngste Zeit so geblieben. Besonders die 1957 einsetzende „wohl-dem-der-einen-Prinz-besitzt-Welle“ machte den Erfolg dieses Prinzips deutlich.

Über 200 000 „NSU-Prinzen“ waren bereits vom Fließband und auf unsere Straßen gerollt, als auf der vorjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt der neue NSU-Prinz mit dem 1000 ccm-Motor der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Zwar kann dieser neue Wagen die Verwandtschaft mit seinem erfolgreichen Vorgänger und Stallgefährten, dem Prins-4, nicht leugnen, doch kann man sie leicht unterscheiden. Von außen erkennt man den Prinz 1000 — optisch — an den Oval-Scheinwerfern, an der neuen Frontpartie-Gestaltung (genannt „Ordensschnalle“), am seitlichen Lufteinlaßgrill und an der neuen Heck-Signallichtergestaltung, akustisch am „runden“, dumpfen Ton des luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotors, der im Heck untergebracht ist. Mit einer Leistung von 43 PS ist er ein Ausbund an Kraft. Bei dem sehr günstigen Leergewicht des Wagens mit 620 kg ergeben sich beachtliche Leistungswerte

(14,4 kg/PS), die in die Klasse der sportlichen Wagen hineinreichen. So beträgt die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h bei einer Besetzung mit zwei Personen 18,5 sek. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h. Der Verbrauch beträgt 6,5 bis 7,5 Ltr./100 km.

Genauso wichtig wie PS-Leistung und Höchstgeschwindigkeit ist aber auch der Drehmomentverlauf. Der Prinz 1000-Motor erreicht sein höchstes Drehmoment von 7,2 mkg schon bei 2000 U/Min, woraus sich eine beachtliche Elastizität und die Fähigkeit herleiten, auch aus niedrigen Fahrgeschwindigkeiten im großen Gang weich und rund zu beschleunigen.

Die Straßenlage des Prinz 1000 ist gut. Dank einer neuentwickelten Radaufhängung der hinteren Räder mit schräg angeordneten Dreieckslenkern (die Hinterräder zeigen auch bei unbelastetem Wagen einen leicht negativen Sturz), der weiterentwickelten Vorderachse und direkter Lenkung ergeben sich Fahreigenschaften, die den Wagen auch in Grenzgeschwindigkeitsbereichen mit dem Haftvermögen eines Tausendfüßlers in die gewünschte Bahn ziehen.

Im Hinblick auf die Geschwindigkeit, die der Prinz 1000 entwickelt, wurde er mit Trommelbremsen System ATE-Lockheed ausgestattet (wirksame Bremsfläche 476 qcm) — wird aber auch auf Wunsch vorn mit Scheibenbremsen geliefert. Große Breitbandscheinwerfer sorgen für gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Stoß-

stangen vorn und hinten sind serienmäßig mit Gummipuffern ausgestattet. Weitere Serieneinbauten sind: Kofferraumbeleuchtung, Rückfahrscheinwerfer, Parkleuchten links und rechts, Rücksitz-Rücklehne umklappbar (als Laderaum), Dreistufenverstellung der Vordersitzlehnen und zweite Sonnenblende mit Makeup-Spiegel. Stahlschiebedach gegen Aufpreis. Belastet werden kann der Wagen mit 5 erwachsenen Personen, zusätzlich bleibt genügend Spielraum für das Gepäck (unter der Bughaube und hinter der Rücksitzlehne). Insgesamt gestattet der NSU-Prinz 1000 eine Zuladung von 400 kg.

### Technische Daten und Kosten

**Motor:** Viertakt, luftgekühlt, in Reihe  
**Gesamthubraum:** 996 ccm  
**Höchste Leistung:** 43 PS  
**Verbrauch:** 6,5—7,5 Ltr./100 km  
**Spitze:** 135 km/h  
**Länge:** 3810 mm  
**Breite:** 1490 mm  
**Höhe:** 1360 mm  
**Wendekreis:** 9,4 mm  
**Preis ab Werk:** 5490,— DM

— ge —

## UNSER HEIM AN LAND

### Selbst ist der Mann — auch beim Bauen

Dieser Schlachtruf gilt allen künftigen Bauherren, die mit Sorge die Entwicklung der Baupreise beobachten. Wer es sich einrichten kann, beim Bau seines Hauses selbst Hand anzulegen, kann durch möglichst hohe Eigenleistung die Baukosten spürbar senken.

Das Selbstbausystem (sbs) ist nach dem Baukastenprinzip aufgebaut. Acht verschiedene ein- und zweigeschossige Haustypen sowie eine Einzel- und eine Doppelgarage stehen zur Wahl.

Zur fachgerechten Verarbeitung der fabrikmäßig vorgefertigten sbs-Selbstbauelemente sind keine handwerklichen Vorkenntnisse erforderlich. Zusammen mit den Planungsunterlagen — Bauzeichnungen, Statik usw. — erhält der Bauherr eine Baufibel und einen detaillierten Verlegeplan. Diese beiden Unterlagen stellen eine bis in die letzten Einzelheiten gehende Arbeitsanleitung dar — angefangen vom Setzen des ersten Kellerwandsteines bis zur Dachdeckung und den Einbau von Fenstern und Türen. So ist es jedem Bauherrn möglich, zusammen mit einem verantwortlichen Bauführer und einem gelernten Maurer (beide können auf Wunsch vermittelt werden) den gesamten Rohbau einschließlich Dachdeckung, Fenstern, Türen und Fußböden selbst zu er-

richten. Am besten natürlich unter Mithilfe von Verwandten und Freunden, weil es dann noch schneller geht.

Die für sbs-Häuser verwendeten Materialien — Durisol-Schalungssteine, Frankfurter Dachpfannen, vorgefertigte Schreinerenteile etc. — haben sich im In- und Ausland seit Jahren auf Tausenden von Baustellen bewährt und können durch Abschluß von Groß-Verträgen für das sbs-Bauprogramm besonders preisgünstig geliefert werden. Die Durisol-Schalungssteine sorgen dank ihrer Spezial-Konstruktion für hervorragende Wohneigenschaften, z. B. auffallend hohe Schalldämmung und überdurchschnittliche Wärmespeicherung.

Gleichgültig, ob für ein sbs-Haus Zentralheizung oder Einzelofenheizung gewählt wird — Heizkosten sollen, wie die Firma versichert, besonders niedrig gehalten werden können. Solche selbstgebauten Häuser sind massive Bauten mit hoher Lebensdauer. Sie werden genau so beliehen und finanziert wie jedes andere Haus, also mit I. Hypothek, Landesmitteln, gegebenenfalls Aufbaudarlehen und Ansprüchen aus dem LAG und vor allem mit Baudarlehen der Bausparkassen nach der an dieser Stelle bereits erläuterten Methode.

Besonders sorgfältige Bauplanung scheint bei jedem Selbstbauverfahren besonders ange-



bracht. Man sollte auf jeden Fall genügend Zeit mitbringen, die auch hundertprozentig für den Selbstbau zur Verfügung steht. Wer durch Eigenarbeit wirklich Baukosten erheblich senken will, muß die mit der Firma abgesprochene Kalkulierung auch genau einhalten können.

Einfamilienhaus mit ausgebautem Dachgeschoß für eine kleinere Familie. Im Erdgeschoß ein großer Wohnraum mit Essecke (ca. 28 qm) und die Küche. Das Wohnzimmer mit großem Sonnenfenster öffnet sich über eine breite Terrassentür zum überdeckten Sitzplatz.

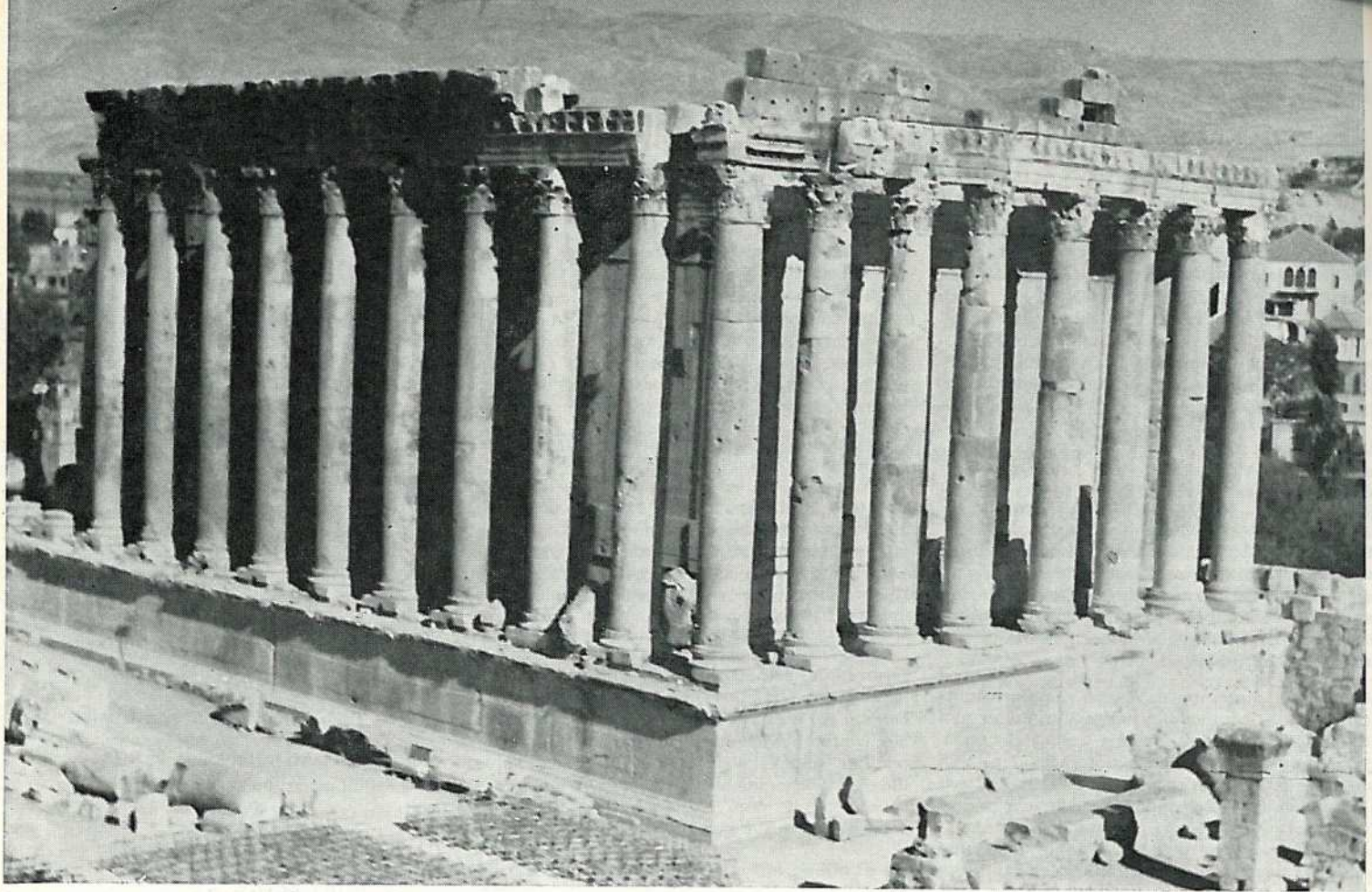
Vor der Diele Windfang mit Garderobe und WC. Im ausgebauten Dachgeschoß liegen ein großes Schlafzimmer mit Balkon, ein Kinderzimmer, ein Badezimmer, ein kleiner Abstellraum und ein großzügiger Flur, der Platz für Schränke und Garderobe bietet.

#### Einfamilienwohnhaus

**Wohnfläche:**  
 Erdgeschoß . . . . . 47,67 qm  
 Dachgeschoß . . . . . 46,80 qm  
 94,47 qm

**Lieferung der Planungsunterlagen** . . . . . DM 600,—  
**Mittelpreis der Bauelemente** . . . . . DM 19 370,—





## Säulen

gemeißelt und gewachsen, gesehen und fotografiert vom 2. Offizier Wolfgang Schmidt. Oben: Tempelruine des griechischen Weingottes Bacchus im Libanon, rechts Palmenallee im Paradeiya-Garten, dem riesigen Naturparadies auf Ceylon.

und

## Sekunden

auf die es ankommt

Der Schwergutfrachter „Treuenfels“ (9281 BRT, 12 700 tdw) übernahm am Sonnabend (11. Juli) auf Blexen Reede mit bordeigenem Geschirr zwei Fährschiffe für Ostpakistan im Gewicht von je 240 Tonnen. Diese Fähren wurden von der Abeking & Rasmussen, Lemwerder, und von der Rolandwerft, Bremen, gebaut. Jede der beiden Fähren mit einer Länge von 37,4 m, einer Breite von 8,9 m und einer Höhe von 10,4 m wurde mit dem 260-Tonnenschwergutgeschirr des „Hansa“-Frachters in etwa halbstündiger Arbeit an Deck gehievt. Die „Treuenfels“ ist mit ihrem Schwergutgeschirr nicht nur der stärkste deutsche Schwergutfrachter, sondern auch einer der stärksten der Welt. Die beiden für die Inland Water Transport Authority, Dacca, bestimmten Fähren, die einen Wert von je ca. 1,1 Mill. DM haben, werden etwa am 20. August in Chalna (Ostpakistan) eintraffen und anschließend auf dem Pussur-Fluß eingesetzt. Die Fähren können vier schwere Lastkraftwagen, mehrere Personenkraftwagen und 100 Personen befördern.









# Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr: VI.

## Die Hapag übernimmt den Seebäderdienst

Von Ludwig Dinklage

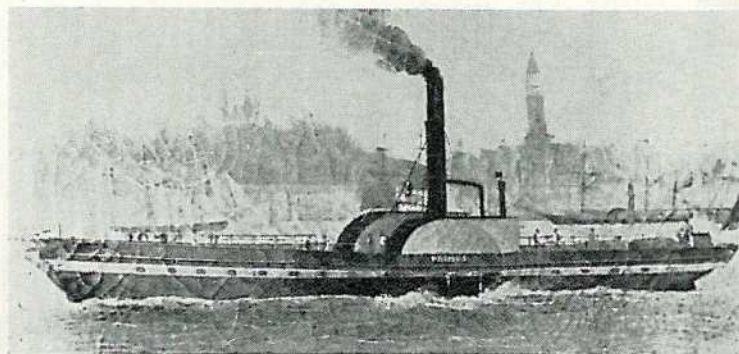
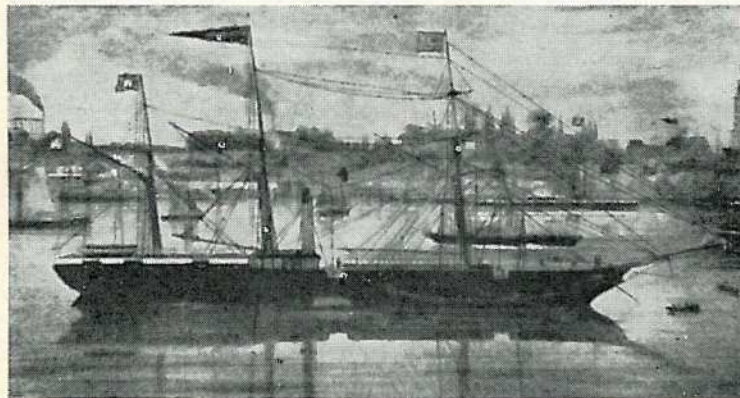
Robert Miles Sloman war in Hamburg der Pionier der Übersee-Dampfschiffahrt. Man lachte ihn aus, als er auf der Hamburger Börse seine Pläne vortrug. Dampfschiffe auf dem Atlantik! Man wußte ja, was es mit der „Savannah“ auf sich gehabt hatte. Sie nannte sich zwar Dampfschiff, aber auf ihrer Fahrt über den Ozean hatte sie sich nur auf ihre Segel verlassen können. Die paar Stunden, die sie wirklich gedampft war, ja, die konnte man an den Fingern abzählen. Die Holländer hatten 1828 auch schon solche Verrücktheiten aufgestellt und einen Dampfer gebaut, der 1828 seine erste Reise von Rotterdam nach Curaçao und zurück gemacht hatte. Gottes Wunder, daß ihnen dieser nicht um die Ohren geflogen war. Einen ganz großen Spleen muß dann aber 1840 der Kanadier Samuel Cunard gehabt haben, der einen Dampfer von 1154 ts, die „Britannia“, bauen ließ, die auf ihrer ersten Reise von der Alten zur Neuen Welt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,56 Knoten erreichte.

Der Hamburger Reeder Sloman aber glaubte auch an das Dampfschiff und ließ den ersten Überseedampfer, die „Helena Sloman“ bauen, der leider ein unglückliches Ende nahm und am 28. November 1850, auf der dritten Reise, auf den Neufundland-Bänken unterging.

Kehren wir aber zu unserem Seebäderdienst zurück, so hören wir, daß die Hapag einen kleinen Raddampfer besaß, einen Tender gewissermaßen, der die Fahrgäste von den Passagierschiffen, die ihres Tiefgangs wegen nicht bis nach Hamburg hinaufkommen konnten und deshalb auf der Reede vor Brunshausen vor Anker gingen, abholte und neue Auswanderer brachte. Ab 1868 fuhr dieser Tender, der den Namen „Cuxhaven“ erhalten hatte, zwischen

die „Patriot“ der Cuxhavener Dampfschiffahrt A.G.“ in Cuxhaven. Aber auch diese machte kein großes Geschäft in diesem Verkehr. Thü-

Der Raddampfer „Primus“ wurde 1839 auf der Blackwall-Werft von Ditchburne & Mare in London erbaut. Er hatte eine Niederdruckmaschine von 24 PS und war zugelassen für 140 Personen.



Der hölzerne Schraubendampfer „Helena Sloman“ wurde 1849/50 auf der Werft von W. Pim in Hull für Rob. M. Sloman erbaut. Er vermaß 257 Commerzlasten.

Hamburg und Helgoland und vergaß dabei nicht seine Patenstadt anzulaufen. Als dann die Eisenbahnlinie zwischen Harburg und Cuxhaven, die Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft, ihren Dienst eröffnete, fuhr die „Cuxhaven“ von Cuxhaven aus im Anschluß an die Eisenbahnzüge nach Helgoland und den übrigen Nordseebädern. Die Hapag sah in diesem Dienst weniger ein Geschäft als ein Propaganda-Unternehmen, wollte sie doch damit ihrem Reisepublikum aus dem Binnenland die Seefahrten schmackhaft machen. Es zeigte sich aber bald, daß die Eisenbahn nicht wesentlich schneller fuhr als das Schiff auf der Elbe und man durch diese „kombinierten Land- und Seereisen“ kaum Zeit einsparte. Man hatte es jedoch damals nicht so eilig wie heute. 1884 verkaufte die Hapag die kleine „Cuxhaven“ an die Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft, damals noch eine Privatgesellschaft, die diesen Dienst weiterführte bis zum Jahre 1890. Dann verkaufte auch sie das Schiff weiter an die eben gegründete „Ballin's Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft“ in Hamburg.

Außer der „Cuxhaven“ fuhr seit 1874 noch ein weiterer Dampfer im Seebäderdienst. Es war

ringen, der Harz, der Schwarzwald oder das Weserbergland mit ihren vielen Bädern und Kurorten, die alle bequemer und ohne Seerkrankheit zu erreichen waren als Helgoland oder Norderney, übten doch einen größeren Reiz aus als die Seebäder mit ihrem Schlick, ihrem Sand und der umständlichen Baderei von der Badekarre aus, wobei man noch dazu von der Tide abhängig war. 1889 verkauften die Cuxhavener ihre „Patriot“ an die Hamburger Reederei L. F. Mathies & Co.

Aber noch eine dritte Firma beteiligte sich am Seebäderdienst. Das war die Schiffswerft von Blohm & Voss in Hamburg. Als 1884 eine flauere Zeit im Schiffbau einsetzte, baute sie einen kleinen, aber schönen Dampfer auf eigene Rechnung, die „Freia“. Bis 1889, also fünf Jahre lang, war die „Freia“ in der Helgoland-Fahrt tätig, dann wurde sie an „Ballin's Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft“ abgegeben. Kurz zuvor hatte Albert Ballin auch von der Unterelbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft die „Cuxhaven“ erworben. Mit den jüngeren Dampfern „Cobra“ und „Ariadne“ vervollständigte Ballin dann seine Bäderflotte.

1897 ging aus „Ballin's Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft“ die „Nordseelnie Dampfschiff-Gesellschaft m.B.H.“ hervor. „Freia“ und „Cuxhaven“ wurden abgestoßen, bald auch die „Ariadne“ und die „Flamingo“, die nur kurze Zeit unter der Ballin-Flagge fuhr, und dafür der Raddampfer „Prinzessin Heinrich“, im Volksmund als „Schaukel-Prinzessin“ bekannt, und der Doppelschraubendampfer „Silvana“ erworben. Zusammen mit der „Cobra“ führten die drei Schiffe einen regelmäßigen Dienst zwischen Hamburg und den Seebädern Helgoland, Sylt, Amrum, Wyk auf Föhr, Norderney und Borkum durch und liefen dabei auf jeder Reise Cuxhaven an. 1904 ging die Nordsee-Linie an die Hamburg-Amerika Linie über.

## Die Stader Dampfer

„Napoleon war an allem schuld“, könnte man sagen. Wenn beispielsweise im 18. und sogar noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts Herr Meyerdiercks in Bremen ein Paket zu schicken hatte an Herrn Puttfarcken in Hamburg, dann ging diese Sendung mit dem Rollwagen von Bremen über Zeven nach Stade. Hier besaßen seit dem 15. Jahrhundert 14 Schiffer die Stader Fährgerechtigkeit, zwischen Brunshausen, dem Vorhafen Stades, das durch die vielen Anlandungen nicht mehr unmittelbar an der Elbe lag, und Hamburg mit ihren Segeleuern einen

Fährdienst für Personen, Wagen und Vieh aufrechtzuhalten. So rollte dann der Wagen in Brunshausen auf einen der Ewer und segelte fröhlich mit dem Paket des Herrn Meyerdiercks elbe-aufwärts nach Hamburg.

Und dann kam Napoleon. Er fand diesen Weg für seine Soldaten und deren Troß reichlich umständlich. So baute er eine strategische Straße, die auf dem direkten Weg von Bremen aus über Rotenburg, Buchholz und Harburg zur Hansestadt an der Elbe führte. Das war ein schwerer Schlag für die Stader Fährschiffer. Sie hatten wohl schon etwas gehört vom „Smeucker“, der zwischen Hamburg und Harburg verkehrte, aber sie bekamen doch Augen so groß wie Spiegeleier, als am 28. Juni 1827 plötzlich eine schwarze Rauchwolke über der Kimm erschien und es sich zeigte, daß diese dem hölzernen Raddampfer „Dandy“ gehörte, der fauchend und polternd am Brunshausener Vorleger festmachte: das erste Dampfschiff, das in die Schwingemündung eingelaufen war.

Die Stader Schiffer steckten die Köpfe zusammen. Solch einen Qualkotzer müßte man haben. Pläne wurden gewälzt. Ein Dampfer von 20 m Länge im Kiel sollte es sein, der täglich einmal zwischen Hamburg und Brunshausen hin und her tuckerte. Das war im Oktober 1835. Verhandlungen mit den Behörden folgten. Aber die Amtsschimmel waren damals genau so munter wiehernde Rosse, wie sie es auch heute noch sind. Genau so dachte man vier Jahre später, 1839, in Buxtehude. Auch



die Leute aus der Swienegel-Stadt wollten gern bequemer in das Sündenbabel Hamburg gelangen. Aber auch hier scheiterten die besten Gedanken an der Bürokratie.

Es mußten tatsächlich erst wieder die Hamburger kommen, und zwar die uns schon bekannten Raddampfer „Elbe“, „Patriot“ und „Henriette“ der 1834 gegründeten „Hamburger Dampfschiffs-Compagnie“, die ab 1840 auch Brunshausen anliefen. Hierzu gesellte sich bald der Glückstädter Raddampfer „Daylight“. Dieses 17 Commerzlasten große Holzschiff mit einer 60pferdigen Maschine war 1840 in England erbaut und verkehrte zunächst zwischen Husum und Altona. Für 13 200 Taler kaufte es im Juli 1840 die „Dampfschiffs-Compagnie“ zu Glückstadt.“

Auch Itzehoe hatte sich einen „Smeucker“ angelacht und dazu gleich einen eisernen Raddampfer, die „Itzehoe“, 1840 in England erbaut. Weshalb aber der „Itzehoe-Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ der Name „Itzehoe“ nicht paßte, weiß man nicht, jedenfalls taufte sie das für die damalige Zeit hochmoderne Schiff nach kurzer Zeit schon um auf den Namen „Die Stoer“. Kapitän A. Kräftt führte das Schiff. Die Itzehoer hatten aber nicht lange Freude daran. Im Jahre 1844 wurde eine Eisenbahnlinie von Altona nach Glückstadt eröffnet. Die Fahrgäste wanderten ab auf diesen Rumpelzug. Man glaubte, daß die Reederei jetzt ein sehr schlechtes Geschäft werden könnte und löste sie deshalb kurzerhand auf, obgleich Itzehoe erst 1857 eine Eisenbahnverbindung erhielt.

Nun Stade dem neuzeitlichen Weltverkehr angeschlossen war, erklärten sich endlich auch die hannoverschen Behörden in Stade bereit, dem Kapitän Spliedt und dem Fährschiffer Rieper die Konzession zum Betrieb eines Dampfers zu erteilen. Diese wollten nur Personen, Post und Vieh befördern. Wagen und Waren sollten den Ewern vorbehalten bleiben.

Auf der Werft von Johann Lange in Grohn-Vegesack war im Juni 1840 ein eiserner Raddampfer vom Stapel gelaufen, der den Namen „Gutenberg“ erhalten hatte. Das Schiff war 31,8 m lang, 4,3 m breit im Rumpf und hatte eine Seitenhöhe von 2,4 m. Es vermaß etwa 56 Commerzlasten und hatte eine Hochdruckmaschine, die 36 PS leistete. Wie Sachverständige über die Maschine erklärten, war dieser Typ „unbekannt und wurde für höchst gefährlich erachtet“. Das Schiff, von Kapitän H. Warnken geführt, hatte acht Mann Besatzung. In der Zeitung wurde es im September 1840 angekündigt als „Das ganz neue, auf das Bequemste und Eleganteste eingerichtete und durch seine schnelle Fahrt bekannte Dampfschiff ‚Gutenberg‘ fährt jeden Morgen von Stade nach Hamburg.“

Die „Gutenberg“ legte um 8 Uhr morgens von Brunshausen ab und nachmittags um 3 Uhr vom Hanfmagazin in der Hamburger Vorstadt St. Pauli. Die Reise in der I. Klasse kostete 1 Mark und 8 Schilling hamburgisch Kurant und in der II. Klasse 1 Mark. Außer Brunshausen wurden noch Wischhafen, Twielenfleth, Neuenschleuse, Blankenese und Altona bedient. Zunächst durften 270 Fahrgäste an Bord

genommen werden. 1869 aber reduzierte man dies auf 200 Personen von der Schwinge bis Hamburg und elbabwärts bis zur Oste auf 140. Irgendeine Seestraßenordnung gab es auf der Elbe noch nicht. Bei dem bescheidenen Verkehr konnte jeder noch so fahren, wie er wollte. Das wurde erst anders, als am 27. April 1841 die Stader Landdrostei folgende Verordnung erließ: „Entgegenkommende Dampfschiffe haben stets nach rechts auszuweichen. Nach Sonnenuntergang muß wenigstens eine brennende Laterne am Mast hängen.“

Um den Reisenden das Leben so bequem wie möglich zu machen, fuhr im Anschluß an jeden Dampfer ein Omnibus zwischen Stade und Brunshausen. Nur einen Unfall hatte dieses Schiff, und zwar im Mai 1848, als es in der Schwinge auf einen Pfahl unter Wasser lief und sank. Es konnte aber bald wieder gehoben werden. Erst 1873 wurde die „Gutenberg“ verkauft. Das gute Stück war also 33 Jahre im Dienst gewesen.

Den Stadern genügte dieses eine Schiff bald nicht mehr. Anna Lange, Johann Lange's Witwe, hatte inzwischen einen weiteren Dampfer gebaut, der ebenfalls nach dem Erfinder der Buchdruckerkunst auf den Namen „Gutenberg“ getauft wurde, als er am 19. April 1841 in Grohn-Vegesack vom Stapel lief. Zunächst wurde dieser in die Passagierfahrt auf der Niederweser eingesetzt, bis ihn die Stader im Oktober 1844 kauften. Es soll ein sehr ranker Kasten gewesen sein. Diese „Gutenberg“ dehnte ihre Reisen bis zur Oste nach Neuhaus und selbst bis zum Flecken Osten aus. 1846 wurde sie an die Harburger verchartert als Ersatz für die Fähre „Leipzig“. Sie blieb bis 1905 auf der Elbe.

Was Gustav hat, möchte auch Johannes gern haben. So ging es wohl den Twielenflethern, die im Februar 1847 auf Betreiben des Elblotsens Heinrich Hauschildt die „Altländer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gründeten. Im April 1848 lief für sie bei Johann Lange in Grohn der eiserne Raddampfer „Concordia“ vom Stapel. Er war 40,2 m lang bei einer Breite im Rumpf von 5 und über die Radkästen von 10,2 m und einer Seitenhöhe von 2,6 m. Er vermaß 42 Schiffslasten und konnte 280 Fahrgäste nehmen. Die Maschine leistete 60 PS. Als die „Concordia“ 1851 wegen einer größeren Reparatur an die Werft gehen mußte, wurde der Raddampfer „Primus“ gechartert, von dem wir gleich hören werden. Die „Concordia“ wurde 1869 nach Rußland verkauft.

Wir hörten, daß 1838 die Bemühungen der Buxtehuder eine Dampferverbindung zwischen Buxtehude und Hamburg zu schaffen, nicht zum Ziel führten. 1845 versuchten es Johann Bröhan, J. H. Bröhan, H. Hemmer und Nicolaus Wettern, alle aus Cranz, einem Örtchen an der Einmündung der Este in die Süderelbe, ein zweites Mal und gründeten die „Cränzer Dampfschiffahrts-Compagnie“. Von den Harburgern kauften sie den kleinen Raddampfer „Primus“, 1839 von Ditchburne & Mare in Blackwall bei London gebaut. Es war das erste eiserne Schiff auf der Elbe. Es sollte eine traurige Berühmtheit erlangen.

Die „Primus“ muß trotz der schwachen Maschine ein recht schnelles Schiff gewesen sein.

Die Strecke von Altona bis Blankenese schaffte sie in 34 Minuten. Nach den heutigen Fahrplänen brauchen dafür die Hadag-Schiffe 35 Minuten. Unter den Kapitänen Joachim Tewes und Fritz Holtermann begannen 1851 oder 1852 die Fahrten auf der Este, die im Jahr darauf dann regelmäßig durchgeführt wurden. Auf diesem Marschflüßchen mit seinen vielen Windungen brauchte der Dampfer anderthalb Stunden von Buxtehude bis nach Cranz. Die Anlieger auf beiden Ufern waren auf die „Primus“ aber nicht gut zu sprechen und reichten Eingabe auf Eingabe ein, den Dampfer wegen Uferbeschädigungen stillzulegen. Das einzige, was sie erreichten, war 1854 eine Verordnung, nach der die „Primus“ nur am Tage fahren durfte, und zwar von einer Stunde vor Sonnenaufgang an bis eine Stunde nach Sonnenuntergang.

Zuerst hatte die „Primus“ sieben Mann Besatzung. 1855 verringerte man diese auf fünf Mann und ab 1864 endlich fuhr man nur noch mit vier Mann. 1856 verkaufte die „Primus-Compagnie“ das Schiff für 8000 Taler an die Seeschiffskapitane Matthias Pickenpack aus Buxtehude und Diederich Meyn in Estebürge. Die weitere Geschichte der kleinen „Primus“ ist tragisch. 1883 wurde das Schiff völlig umgebaut. Spanten und Außenhaut wurden erneuert, der Klipperstevan verschwand und machte einem graden Dampferstevan Platz. Es gab neue Radkästen, einen kürzeren Schornstein und das Ruderrad, das bisher auf dem Achterdeck stand, wurde auf eine von Radkästen zu Radkästen reichende Brücke verlegt. Das Schiff vermaß jetzt 28,2 m in der Länge bei einer Rumpfbreite von 4,3 m und einem Tiefgang von 1,2 m. Auch die Maschinenanlage soll erneuert worden sein.

So wurde 1893 die „Primus“ von den neuen Eignern M. Pickenpack in Buxtehude und der Witwe von Kapitän Claus Hinck in Cranz übernommen. Unter Kapitän J. F. Peters, der schon achtzehn Jahre lang das Schiff fuhr, legte das Schiff kurz vor Mitternacht des 20. Juli 1902 von Cranz ab zur Fahrt nach Hamburg. An Bord befanden sich etwa 200 Fahrgäste, zur Hauptsache Mitglieder der Liedertafel „Treue“ aus Hamburg-Eilbek. Auf der Höhe von Nienstedten wurde die „Primus“, die auf der falschen Fahrwasserseite fuhr, von dem abwärts fahrenden Seeschlepper „Hansa“ der Hamburg-Amerika Linie hinter dem Radkasten an Steuerbord gerammt. Die Außenhaut wurde dabei in einer Breite von etwa einem Meter aufgerissen. An Bord brach sehr schnell eine Panik aus. Kopflös sprangen die Passagiere über Bord, leider nach der Fahrwasserseite hin anstatt zur Landseite, wo das Wasser ziemlich flach war. Über hundert Menschen haben dabei ihr Leben gelassen. Auf dem Ohlsdorfer Friedhof wurde diesen ein Denkmal errichtet. Es war das erste schwere Unglück der Passagierfahrt auf der Elbe. Die „Primus“ wurde von Taucher Beckedorf wieder gehoben und repariert. 1905 kauften J. Suhr und J. Rüschen den Dampfer und taufte ihn um in „Buxtehude“. Sie setzten ihn auch wieder in Fahrt, doch fand das Schiff wenig Zuspruch. 1909 wurde es in Buxtehude abgewrackt. Siebzig Jahre lang hatte das Schiff dem Passagierverkehr gedient.

*Für Zeitgewinn und Sicherheit*

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





# Von den Bräuchen der Seeleute

Diese Serie wurde mit freundlicher Genehmigung des Verlages „Die Brigantine“ aus dem Buch „Von den Bräuchen der Seeleute“ von Fred Schmidt entnommen.

## Warum wir den Jungen von den Alten berichtet?

Selten ist ein so großes Geschimpfe zwischen jung und alt zu hören wie heute. Gramusel und Teenager arbeiten eben auf verschiedenen Wellenlängen. Sie scheinen nicht aus verschiedenen Jahrzehnten sondern aus verschiedenen Jahrhunderten zu stammen. Zu groß schien der Sprung in den technischen Fortschritt. Zu groß auch der totale Bruch mit allen bestehenden Ordnungen nach dem letzten Krieg.

Erst zuhören, dann schimpfen. Erst kennenlernen, dann urteilen, möchte man beiden überdies noch durch ein fehlendes Zwischenglied getrennter Generationen zuzuführen.

Reedereiinteresse zum Beispiel gab und gibt den Älteren unter uns Freude an ihrem Beruf. Dieses wie jedes andere Interesse zeigt uns von ihrer Aufgeschlossenheit, von ihrer Fähigkeit, verantwortlich mitzudenken. Sie waren stolz darauf, ihren Reedern auf See mehr zu sein, als nur Nummern in der Heuerabrechnung. Sie legten es darauf an, Gefährten für den Reeder zu sein, — denn Gefährte kommt von Gefahr. Andererseits muß nicht jeder, der auf einem Schiff einen Job sucht und findet, gleich mit dem Stempel kaltschnäuziger, überheblicher und arbeitsscheuer Jugend von heute gebrandmarkt werden. Auch einen Job kann man verantwortlich ausüben, auch ein Job kann mit Freude an Leistung und Bewährung erfüllen. Es gab und gibt immer Alte und Junge, die Versager sind, genau so wie es Alte und Junge gibt, die prima in Ordnung sind, — allerdings jeder in seiner Art. Und die ist zu tolerieren anstatt zu verurteilen. Muß man denn, nur weil die Art anders ist gleich auch behaupten, daß der ganze Kerl nichts taugt?

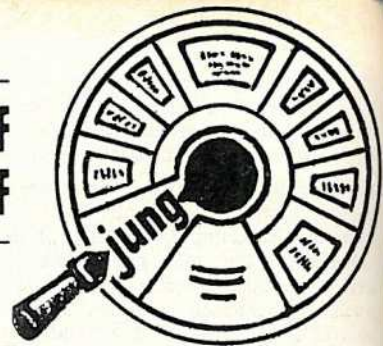
Brücken bauen ist besser als Brücken sprengen, wenn auch für Kinder das Getöse einer einstürzenden Brücke spannender sein mag, als das müh-

same Errichten Stein für Stein! — Für Kinder!

Ein paar solcher Brückbau-Steine soll nun folgende Serie über Seemannsbräuche liefern. Aus berufener Feder, echt gestaltet, wird er eine Tatsache aufdecken: Stärker als die Verhältnisse ist immer der Geist, der herrscht. Er ist zäh. Viele alte Seemannsbräuche sind dahin, sind im schäumenden Kielwasser der Schiffsschrauben achteraus geblieben. Aber der Geist, aus dem sie entstanden, Seefahrergeist, er ist noch lebendig.

Das Schiff ist gebaut, ist mit aller Sorgfalt ausgerüstet für seine lange Reise. Geborgen ruht reiche Ladung unter seinem Deck, seefest „gestaut nach Seemannsbrauch“. Alles ist klar, nur die Mannschaft fehlt. Die wohnt noch bei ihren Schlafbaasen an Land, wie es früher der Brauch war. All die Blauen, Roten und Goldenen Anker, sie waren nicht nur Schankstuben. Hinter den saftig bunten Schildern mit den phantastischen Leuchttürmen und Segelschiffen darauf, unvergeßlich den Männern, die so oft darunter hindurchschritten oder auch gelegentlich wankten, bargen sich nicht allein Wirtshäuser. In „Stadt Valparaiso“ und der „Tafel Bay“ trank Jan Maat nicht nur seinen Köhm und Bier, hier wohnte er auch zwischen seinen weltweiten Wanderungen in board an' lodging. „In voller Pension“ würden wir es heute im schauerhaften Kauderwelsch des modernen Menschen nennen. Der Wirt des Hauses, der „Schlafbaas“, fungierte aber außerdem auch als Stellenvermittler für seine Logisgäste. Jeder aus dieser schnauzbärtigen, rotgesichtigen Gilde hatte einen Stamm von Seeleuten, einen festen Kundenkreis, deren Namen mit absoluter Regelmäßigkeit immer wie-

# Telegraf auf



Das sieht beinahe so aus, als müßte man erst Oldtimer sein, um auf eine Art gerahmt zu werden, wie sie doch jedem Seemann zusteht. Aber nur kein Neid. Das Foto mit Heidi Brühl ist aus einem Film, und der heißt kurioserweise: „2mal Adam und 1 mal Eva“.

der in seinen Listen und Anmeldeformularen erschienen. Je nachdem Tedje auf eine Reise nach Honolulu gegangen war oder „man eben op'n lütten Rutsch no Bramsilien“, dauerte es mehr oder weniger lange, bis sein Name wieder in das dicke Buch auf dem Pult neben der Toonbank eingetragen wurde. Sechs Monate oder sechsundzwanzig, unweigerlich tauchte Tedje eines Tages wieder in der Tür auf — und damit auch wieder in des Schlafbaasen Contobuch!

„Moin Hannes!“  
 „Moin! Och, Büh an — Tedje! Moin-Moin! Wedder t'rügg?“  
 „Jo. Wo geiht?“  
 „Mm — muscha. Gode Reis' hadd?“  
 „Och — dat geiht. In Sydney heww ick Claus Remmer dropen.“  
 „Soso. Jan is hier. Kem vorrige Woch' von Shanghai. Kannst mit em in Nummer drie slopen.“  
 „Good, Hannes. Denn lot uns man 'n lütten kriegen.“

Dazu ein Schwenken des Armes von unbeholfener Großartigkeit, eine Bewegung, die den Kosmos umfaßte, soweit er von den mit Schiffsbildern gepflasterten Wänden des Schankraumes umschlossen wurde: jeder der Anwesenden war damit zu einem Trunke eingeladen. Ob Schwede oder Türke, ob er hell war von Haut oder pechschwarz oder quittengelb — alle waren willkommen. Tedje bezahlte, und er tat es mit Freuden. Warum auch nicht? Die Reise war zu Ende, morgen wurde abgemustert und es gab eine Abrechnung von fast anderthalb Jahren. Also: wat kost' Hambo'ch. Nun — der Schlafbaas wußte es ganz genau und er führte auch genauestens Buch darüber. Und wenn

er sich mal verrechnen tat, dann sagte ihm wenigstens sein gutes Gewissen, daß es nicht zum eigenen Nachteil geschehen war.

Stetig schmolz Tedjes Guthaben unter den wärmenden Strahlen der Freundschaft seiner Makker und seiner respektiven Braut. Kam der Tag, wo er im dickbauchigen schwarzen Buche den Äquator zwischen Credit und Debet übersegelte. Nach schwieg der Schlafbaas dazu. Aber allmählich wandelte sich sein Ton vom freundschaftlichen Brio amoro und dem Vivace, das auf Gleich-und-gleich gestimmt ist, zu einem mehr väterlichen Largo. Noch führte die wuchtige Rechte die Kreide mit menschenfreundlicher Gelenkigkeit, wenn Tedje wieder mal eine Runde bestellte. Dann aber eines Morgens, wenn die Rechnung hoch genug aufgelaufen war, nahm der besorgte Wirt sich „seinen“ Mann vor:

„Tedje, mien Jung, dat waard nu bi lütten Tied, dat du wedder an Bord gehst. Heuchste Tied sogar — kiek di mol hier dien Conto an, mien Jung. Eck heww dor grad so'n scheune handige Bark for di. Geiht no Philadelphia oder Neejork, denn mit Kistenoil no Dscheokohama un denn von Seattle no England oder vun de Westküst mit Solpeter wedder no Huus. Giwwt ne scheune Afrechnung, Tedje. Wullt du?“

Und ob er wollte, er, das sechstehalb Fuß hohe ewige Wickelkind. Ach — mit Freuden sogar! Was sollte er auch länger an Land mit dem lächerlichen Taler in der Tasche, den der Schlafbaas ihm pro Woche noch vorstrecken tat. Das Landleben — vor einem Monat noch, heimkehrend vor dem Kanal,



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem

Er hat längst erkannt: Häufig hilft ein POSTSPARBUCH



## Zum 100. Todestag



**Ferdinand Lassalle**

Geb. 11. IV. 1825 in Breslau,  
gest. 31. VIII. 1864 in Genf

Der Mitbegründer der Arbeiterbewegung war der Sohn eines wohlhabenden Kaufmanns. Nach dem Studium der Philologie, Geschichte und Philosophie lebte er einige Zeit in Paris, wo er mit sozialistischen Ideen in Kontakt kam. Politisch zeigte er sich bald als radikaler Demokrat. Er wurde in Düsseldorf Mitarbeiter einer Zeitung, die Karl Marx herausgab. 1863 entwickelte Lassalle das Programm des „Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins“, dessen Präsident er wurde.

### Rangliste der Deutschen Schlager im Juli 1964

#### 1. Liebeskummer lohnt nicht

Siw Malmkvist, wir gratulieren! Das ist ein Wort, das Berge versetzt und Ozeane zerteilt. Darum kam der Hit der Siegerin der Deutschen Schlagerfestspiele in Baden-Baden auch so schnell von Platz 21 auf Numero 1. Denn solch' guter Vorschlag muß on top und für alle da sein, die noch gestern Liebeskummer hatten, die ihn heute haben und übermorgen vielleicht haben werden. Also — lohnt nicht! Dann schon lieber — den Schlager anhören.

#### 2. Honeymoon in St. Tropez

Und damit wären sie — vor unseren Ohren — mal wieder musisch vereint die beiden grandiosen Eisvögel Marika (ab 14. August) Zahn geb. Kilius und Hans-Jürgen Bäumler. Sie kamen von „ferner sangen auf Platz 23“ mit dem Flitterwochensong ins Spitzenteam gebräut. Das Omen versagte allerdings zwischenzeitlich — denn Honeymoon wird Marika nun mit ihrem Feuerzeugfabrikanten-Junior, Werner, verleben. C'est la vie! . . .

**3. Wunderschönes fremdes Mädchen**  
Hans-Jürgen Bäumler ist ein gutaussehender Junge und darf endlich auch mal für wunderschöne fremde Mädchen Herzklopfen haben. Denn Liebeskummer lohnt nicht, wie wir wissen. Da ist ein Flirt die beste Medizin. Und damit kam Hans-Jürgen denn auch „einen rauf“ von Platz 4 nämlich!

#### 4. Shake Hands

Immer sachte ge-shake-hands Drafi Deutscher. Aber nicht verzagt — „einen runter“ ist noch kein Beinbruch. Übrigens — auf der goldenen Mittelstraße hat sich's noch immer am besten mit dem shake hands, old boy.

M.Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge:  
Der Musikmarkt)

**Auf diese  
Steine  
können Sie  
bauen**



Hunderttausende haben schon diesem Zeichen vertraut! Weil „Schwäbisch Hall“ ihnen die Erfahrung langer Jahre, Umsicht und Finanzkraft bietet. Wann werden Sie die vielen Vorteile des Bausparens mit „Schwäbisch Hall“ nutzen?

#### Beratung durch

alle Volksbanken, Raiffeisenkassen, Spar- und Darlehnskassen sowie in unseren Beratungsstellen  
Bremen, Wachtstraße 29 (Überseepassage),  
Ruf 325080

Luxhaven, Poststraße 6, Ruf (04721)5788

Eutin, Lübecker Straße 22, Ruf 2145

Hamburg 1, Große Allee 2 pt., Ruf 244743

Kiel, Raiffeisenhaus - gegenüber dem  
Hauptbahnhof - Ruf 63993

Lübeck, Hüxstraße 66, Ruf 75544

Oldenburg, Haarenstraße 38, Ruf (0441)214410

Dort erhalten Sie auch unsere interessante  
Broschüre „Fertighäuser stellen sich vor“ gegen  
eine Schutzgebühr von DM 1.50

#### BAUSPARKASSE

## Schwäbisch Hall

Die Bausparkasse der Volksbanken und Raiffeisenkassen

Landesstelle für Hamburg, Bremen  
und Schleswig-Holstein

Hamburg 1, Domstraße 15/IV, Telefon 338549

Landesstelle für Niedersachsen

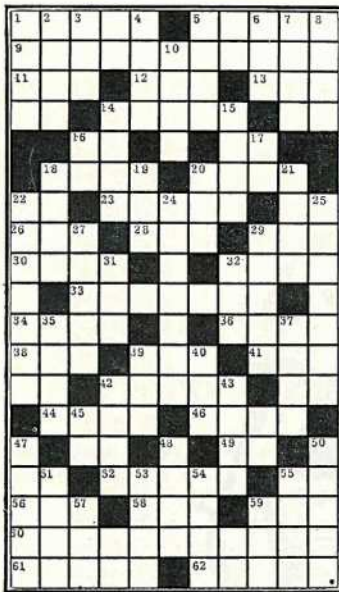
Hannover, Hildesheimerstraße 56, Telefon 881477

### Kriegerwitwe,

47 Jahre, alleinstehend, bietet „ol Gramusel“ Lebensabend-Kameradschaft.  
Unter Chiffre H 100 an den „SEEFART-VERLAG“ Hamburg



## Kreuzworträtsel

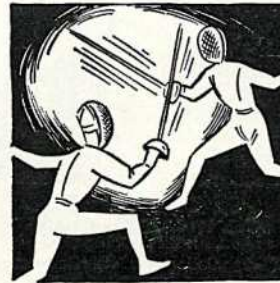


**Waagrecht:** 1. Speisenfolge bei Tisch, 5. Tunke, 9. prüfen, 11. nord. Mythologie: Kriegsgott, 12. heftiger Windstoß, 13. weiblicher Vorname, 14. Einschnitt, 16. Zeichen für Silizium, 18. Seil, Tau, 20. Wasserpflanze, 22. Umstandswort, 23. Wortteil, 26. türk. Befehlshaber, 28. Schmutz, 29. skandinavische Münze, 30. Schweizer Sagenheld, 32. ungarischer männlicher Vorname, 33. tropische Frucht, 34. italienische Insel im Mittelmeer, 36. Märchengestalt, Riese, 38. Fels, Schiefer, 39. orientalische Kopfbedeckung, 41. weiblicher Vorname, 42. Goldamsel, 44. Nagetier, 46. Nebenfluß des Rheins, 49. Zeichen für Krypton, 52. Kummer, Not, 55. Kfz.-Zeichen für Bergisch-Gladbach, 56. Bezirk, Landschaft, 58. Abschiedsgruß, 59. Fisch, 60. Zerstretheit, 61. Unsterbliches, 62. Tierhaut (Mehrzahl).

**Senkrecht:** 1. Gehacktes Schweinefleisch, 2. Verbannung, 3. Nebenfluß der Donau, 4. Baum, 5. Küchengerät, 6. schweiz. Kanton, 7. amerikanische Münze, 8. bibl. Name, 10. Himmelsrichtung, 14. Geröll, 15. Hast, 16. Zeichen für Selen, 17. Abk. für Aktiengesellschaft, 18. Wul, Raserei, 19. Spielkartenfarbe, 20. Klostervorsteher, 21. Schwarzwild, 22. Süßfrüchte, 24. Gewürz, 25. Kinderfahrzeug, 27. Nachweis der Abwesenheit, 29. griech. Buchstabe, 31. Stadt an der Thaya, 32. griech. Vorsilbe, 35. Klebemittel, 37. Paradiesgarten, 39. Musiknote, 40. röm. Sonnengott, 42. Aderschlag, 43. Pökelbrühe, 45. Faultier, 47. entweichendes Gas, 48. Planet, 50. Auswahl, Auserlesenes, 51. Besitz, Gut, 53. fruchtbare Stelle in der Wüste, 54. Stadt in der Schweiz, 55. Nebenfluß der Drau, 57. männlicher Vorname, 59. nord. Götter der Unterwelt.

## Die schlaue Kiste

### Wo kommt der Ausdruck her?



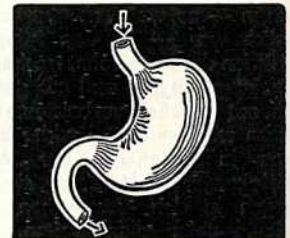
#### Sich eine Blöße geben . . .

Das heißt, aus Versehen irgendeine Unzulänglichkeit, einen schwachen Punkt vor anderen preisgeben. Es hängt nicht, wie man vielleicht mutmaßen könnte, mit „unbekleidet sein“ zusammen. Die edle Kunst des Fechtens ist es, die diesen Ausdruck geprägt hat. Wer beim Fechten sich nicht genügend deckt, zeigt dem Gegner ein schwache Stelle, an der er verletzt werden kann, er gibt sich „eine Blöße“ hier im wörtlichen Sinne. Im übertragenen Sinne nicht weniger folgenschwer, denn wer das Leben und die Menschen kennt, wird wissen, wie mitleidlos die Welt gerade da ihre „Ausfälle“ machen wird, wo einer so ungeschickt war, erkennen zu lassen: Hier bin ich verwundbar.

#### „Atlantis“ entdeckt?

Sowjetische Wissenschaftler an Bord der „schwimmenden Stadt der Wissenschaften“, „Michael Lomonossow“, haben vor kurzem im nördlichen Teil des Atlantik ein unter Wasser liegendes Gebirge entdeckt. Wie aus einer Meldung der Zeitschrift „Neptun“ (April-Heft) hervorgeht, halten es die Wissenschaftler für durchaus möglich, daß hier in grauer Vorzeit Festland war. Nach eingehenden Studien meinen sie, daß dieses Festland 12 500 Jahre vor unserer Zeitrechnung in den Fluten des Ozeans versunken sein muß.

Wahrscheinlich hat vor Jahrtausenden eine schreckliche Katastrophe diesen Landstrich im Ozean versenkt. Die sowjetischen Wissenschaftler halten es sogar für möglich, daß sich an dieser Stelle das legendäre Atlantis befunden hat. Denn es spricht vieles dafür: Atlantis ist — wenn es je existiert hat — vor ungefähr 11 000 bis 12 000 Jahren vor unserer Zeitrechnung versunken. Auch der Fundort des Gebirges dürfte in etwa mit dem sagenumwobenen Atlantis identisch sein.



#### Warum verdaut sich unser Magen nicht selbst?

Unser Magen verarbeitet doch nahezu alle pflanzlichen und tierischen Stoffe, die wir mit der Nahrung zu uns nehmen. Vermutlich ist die Magenwand auch ein verdauliches Gewebe. Warum wird sie nicht angegriffen?

In der Magenwand liegen Millionen von röhrenförmigen Magensaftdrüsen, die zusammen täglich bis zu zwei Liter der wasserklaren, schleimigen Verdauungsflüssigkeit absondern. Deren wichtigste Bestandteile sind Pepsin und Lab, die die Verdauung der Nahrung vornehmen. Damit diese Verdauungsflüssigkeit die Magenwand nicht angreifen kann, ist diese mit einer dünnen Schleimschicht überzogen, die sich von allen anderen Schleimarten durch ihre unbedingte Unverdaulichkeit auszeichnet.



Die köstliche Erfrischung



Nimm mich mit Kapitän auf die Reise

\* Langnese-Eiskrem: weil jeder ihn gern ißt - auf See und an Land.



#### Inseln — von Tieren gebaut

Zu den großen Baumeistern der Natur gehören die Korallen und andere Tiere, deren Schale aus Kalk besteht. Sie sondern ständig Kalk ab, der sich zu festen Inseln anhäuft. Oft haben diese Inseln Ringform, wenn sie sich auf Hügeln aufbauen, die sich unter der Wasseroberfläche befinden. Durch den Wind wird die Koralleninsel bald mit einer Erdschicht bedeckt, auf der sich Pflanzen ansiedeln. Die Kalkalpen, wie zum Beispiel die Dolomiten, sind solche Kalkinseln verschwundener Meere.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT







## Klar bei Schmunzelaug



Lassen Sie das!

### Toter Hund

Egon hatte Landurlaub. Stolz wie ein Spanier ging er mit seiner Freundin im Park spazieren. Plötzlich flitzt eine riesige Bulldogge aus dem Gebüsch, drohend, knurrend. Im Nu entert Egon den nächsten Baum hoch. „Hilfe“ schreit seine Freundin „rette mich!“ Schreit Egon zurück: „Komm 'rauf, Liebling!“ — „Ich kann doch nicht klettern! Komm 'runter und jag den Hund weg!“ „Keinesfalls!“ „Aber vor zehn Minuten hast du mir noch geschworen, du würdest für mich dem Tod in's Auge schauen!“ „Sei nicht albern“, sagte Egon, „du siehst doch selbst, daß dieser Hund noch nicht tot ist!“

Unser Zahlmeister hielt es mit dem Whisky wie Bacchus mit dem Wein und mit den Zigarren wie Churchill und Erhard. Und in den arabischen Häfen kommen immer die Märchen-erzähler zu ihm an Bord, um Stories von ihm zu kaufen, so kann er spin- nen. Wieder einmal lauschten sie in der Messe gebannt seinen haar- sträubenden Döntjes. Ob ihr es glaubt oder nicht, ich habe sieben Jahre lang nicht geraucht und so lange auch keinen Tropfen Alkohol zu mir genommen. Außerdem lag ich sieben Jahre lang pünktlich um 8 Uhr in der Koje. Jetzt wurde es dem Funker zu dumm. Er fragte: „Wie alt waren Sie denn da?“ „7 Jahre“, antwortete unser Speck- schneider mit zwei Schmunzelaugen.

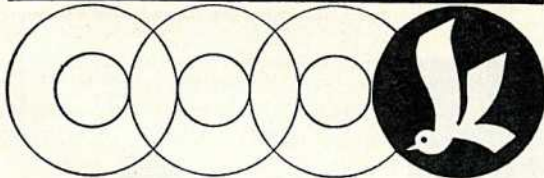


Das eine kann ich Ihnen sagen: Wenn ich wieder mal einen Heuerschein unterschreibe, kucke ich mir aber vorher das Kleingedruckte ganz genau an!



Don.

**Auslands-  
Umzüge  
Heinrich  
Klingenberg**



Hamburg, Winterhuder Weg 6-10, Tel. 22 05 55  
Bonn, Bornheimer Straße 131, Tel. 38 303

International



# Holzapfel

## Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,  
Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

# 314944

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

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





### Seewart-Medaille verliehen

Der Bundesminister für Verkehr hat dem Geschäftsführer der Poseidon Schifffahrt GmbH., Herrn Kapitän Hermann Kempf, am 19. Juli 1964 aus Anlaß seines 60. Geburtstages die Seewart-Medaille verliehen. Kapitän Kempf ist als eine hervorragende nautische Persönlichkeit in Schiffsverkehrskreisen bekannt. Bereits im Jahre 1936 wurde ihm als Schiffsoffizier der Hamburg-Amerika Linie die Seewart-Medaille in Bronze verliehen. Nach dem Kriege unternahm Kapitän Kempf als Reedereidirektor eine Studienreise nach Kanada, um Möglichkeiten des Überseeverkehrs nach diesem Gebiet zu ergründen. Er hat eine Abhandlung über kanadische Häfen, den St. Lorenz-Strom und die Großen Seen verfaßt. Diese wertvolle Schrift hat er auch dem Deutschen Hydrographischen Institut zur Verfügung gestellt. Einen weiteren aufschlußreichen hydrographischen Beitrag lieferte er 1953 über die Schiffbarmachung des Orinoco.

Nach dem Abitur trat Hermann Kempf 1923 zunächst als Offiziersanwärter in die damalige Reichsmarine ein, wechselte aber bald zur Handelsmarine über und begann hier seine Laufbahn als Schiffsjunge auf dem D „Altona“ der damaligen Deutsch-Australischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Bereits nach einer Reise musterte Hermann Kempf bei der Reederei Laeisz an und umsegelte als Matrose und Segelmacher auf der Viermastbark „Pamir“ und der Viermastbark „Peking“ nicht weniger als achtmal Kap Hoorn und ist heute stolz auf seine Mitgliedschaft bei der Amicale Internationale des Capitaines au long Cours Cap Horniers.

1928 und 1930 besuchte er die Seefahrtsschule und bestand beide Patente „Seesteuermann auf Große Fahrt“ und „Kapitän auf Große Fahrt“ mit Auszeichnung und Reichsprämie.

1931 erfolgte eine Marinefliegerausbildung bei der Reichsmarine und bereits 1934 fuhr J. A. Kempf als Kapitän auf D „Jessica“ im Hapag-London-Dienst und 1935 als Kapitän auf D „Felix Heumann“ der Kohlen-Import und Poseidon Schifffahrt A.G., Königsberg/Pr.

Während seiner Landaufenthalte zwischen den Jahren 1928 bis 1935 nahm Herr Kempf außerdem die Gelegenheit zu einem Jurastudium an der Universität Hamburg. 1935 Eintritt bei der Hugo Stinnes GmbH., Mülheim-Ruhr und Kohlen-Import und Poseidon Schifffahrt A.G., Königsberg/Pr. als Reedereinspektor, wo ihm 1937 Prokura erteilt wurde.

Bei Ausbruch des Krieges wurde Herr Kempf 1939 als Reserve-Offizier bei der Luftwaffe eingezogen. Er zeichnete sich in den Kämpfen südlich Narvik, die er in einem Gebirgsjägerregiment mitmachte, aus, und wurde bei diesen Kämpfen schwer verwundet.

Nach Wiederherstellung Fronteinsatz bis zum Kriegsende 1945, bei welchem er als Major der Luftwaffe in Gefangenschaft geriet.

Mit dem Jahre 1949, in welchem Herr Kempf Vorstandsmitglied der KIA und 1950 der Hugo Stinnes Reederei A.G. wurde, begann der Wiederaufbau der Schifffahrtsgesellschaft.

Durch unermüdliches Vorantreiben und das Ergreifen der Initiative konnte Herr Kempf für die Kohlen-Import und Poseidon Schifffahrt A.G. — den heutigen Poseidon Linien — im Jahre 1951 den Kiel für den ersten Nachkriegs-Neubau „Irmgard“ legen.

1960 feierte Herr Kempf sein 25jähriges Dienstjubiläum als Angehöriger des Hugo Stinnes A.G.-Konzerns. Er ist Mitglied einer großen Anzahl von in- und ausländischen Schifffahrts-Gremien sowie in den Verwaltungsräten bekannter Kuratorien. Als Ehrenbürger der Stadt Granby in Kanada sowie Ehrenmitglied der Kaufmannschaft von Duluth genießt Herr Kempf auch auf dem kanadisch-amerikanischen Kontinent größte Hochachtung. Seine überaus intensive Tätigkeit für die Firma läßt ihm nur wenig Zeit für ein geruhiges Privatleben, welches er dann, wenn irgendmöglich, mit Studieren der Geschichte, Fotografieren, Wandern und Bergsteigen ausfüllt. Zu seinen weiteren Hobbys gehört das große Interesse an dem Wettergeschehen und der Meteorologischen Navigation auf dem Nordatlantik.

### Ablieferung der „Spiekeroog“

Die Werft Nobiskrug GmbH. in Rendsburg lieferte das Tankmotorschiff „Spiekeroog“, das unter der Werftnummer 637 für die Reederei Carl W. Hanssen Tankschiffahrt, Hamburg-Blankenese, gebaut wurde, ab. Es handelt sich bei diesem Neubau um ein Schwesterschiff der „Wangeroo“, die am 20. 7. vorigen Jahres an dieselbe Reederei übergeben wurde. Der Neubau ist 73 m über Alles lang (68 m zwischen den Loten), 11,20 m auf Spanten breit, 5,10 m bzw. 6,20 m hoch, geht etwa 4,70 m tief und hat bei 999 BRT bzw. 526 NRT eine Tragfähigkeit von ca. 1750 t. Als Antriebsmaschine wurde ein MaK-2-Takt-Diesel der Type 6 ZU 451/AK eingebaut, der bei 300 UpM 1200 PSE leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 11,5 kn gestattet. Die Tankkapazität des mit Radar, Kreiselkompaß und Selbststeueranlage ausgerüsteten Schiffes beträgt ca. 1900 cbm, während zum Beladen zwei Pumpen mit einer Leistung von je 175 cbm/h aufgestellt wurden.

### Ausbildungsschiffe

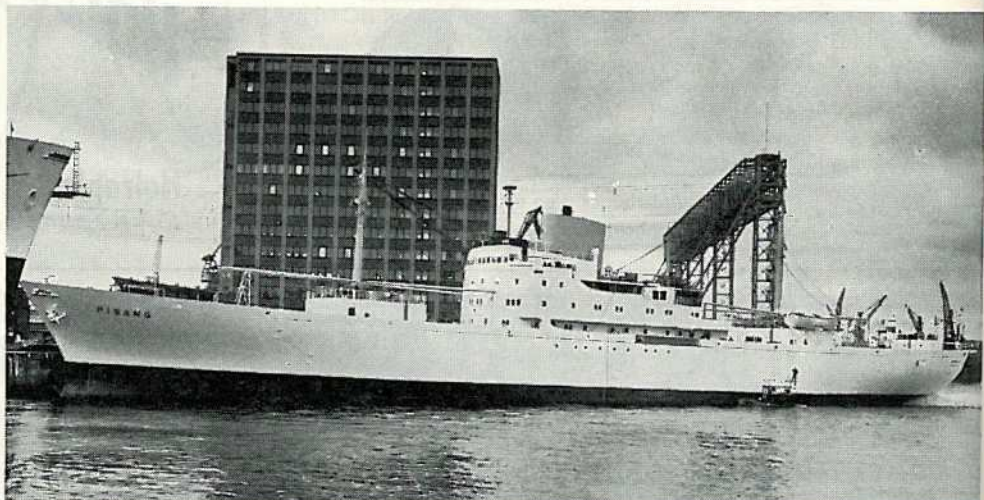
Außer dem MS „Santa Isabel“ (10 000 tdw) werden jetzt auch auf dem MS „Cap San Antonio“ (10 700 tdw) und auf dem TT „Caroline Oetker“ (33 000 tdw) nautische und technische Nachwuchskräfte für die Offizierslaufbahn geschult. Ab September wird auch das MS „Cap Palmas“ (13 000 tdw) für die Nachwuchsausbildung herangezogen werden. Durch den Einsatz dieser Ausbildungsschiffe sieht sich die Reederei in die Lage versetzt, künftig das leitende Bordpersonal wesentlich aus Männern zu rekrutieren, die ihre Ausbildung in der eigenen Flotte erhalten haben. Gleichzeitig hofft die Hamburg-Süd, damit dem immer stärker werdenden Besatzungsmangel entgegenwirken zu können.

## KÜHLSCHIFF „PISANG“

Die Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder lieferte am 14. Juli anlässlich der Probefahrt das unter der Werftnummer 803 erbaute Kühlschiff „Pisang“ an die Partenreederei „Pisang“ (Korrespondentreederei F. Laeisz) ab. Bei dem Neubau handelt es sich um die dritte Einheit einer drei Schiffe umfassenden Serie, von denen die „Puna“ im März und die „Pongal“ im April d. J. geliefert wurde.

Die „Pisang“ kann sowohl als Voll- als auch als Shelterdecker mit einer Tragfähigkeit von 5700 t bzw. 4000 t fahren und weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 142 m, Länge zwischen den Loten 128,50 m, Breite auf Spanten 18 m, Seitenhöhe bis zum I. Deck 9,25 m, Seitenhöhe bis zum II. Deck 6,90 m und Tiefgang auf Sommerfreibord als Volldecker

7,28 m und als Schutzdecker 6,28 m. Die Antriebsmaschine des Neubaus besteht aus einem für Schwerölbetrieb eingerichteten M.A.N.-Diesel der Type K 8 Z 70/120 D, der bei 135 UpM 9600 PSE leistet. Hiermit erreicht das mit einem sogenannten Bulb-Steven ausgerüstete Fahrzeug bei Bananenladung eine Geschwindigkeit von 21 kn. Sie übertrifft also die bei Kühlschiffen bisher übliche Norm, wie ja auch die Größe darüber liegt. Das Schiff verfügt über vier 6,66×5,27 m messende Luken, die von sieben Bäumen à 3/5 t sowie einem Baum mit einer Hebefähigkeit von 3/5/10 t bedient werden. Die Bananenkapazität des Neubaus beträgt 295 893 cbf. Zur nautischen Ausrüstung gehören u. a. Radar, Kreiselkompaß und Selbststeueranlage.





## Forschungsschiff „Nige Wark“ in Dienst gestellt

„Nige Wark“, das neue Forschungsschiff von Strom- und Hafengebäude, Hamburg, verließ am 1. Juli Cuxhaven zu ihrer ersten Fahrt nach Neuwerk und wurde damit offiziell in Dienst gestellt. Auch die auf den Inseln Neuwerk und Scharhörn errichteten Unterkünfte für Mitarbeiter des Hamburgischen Hafen- und Baumeisteramtes Cuxhaven und für die Forschungsgruppe Neuwerk wurden ihrer Bestimmung übergeben. Die „Nige Wark“ soll, wie Hafenbaudirektor Dr. Naumann während der Überfahrt erklärte, neben den festen Stützpunkten auf Neuwerk und Scharhörn wichtigstes Instrument zur Erfüllung der Forschungsaufgaben in dem von Hamburg erworbenen Gebiet um die beiden Inseln in der Elbmündung werden. Das im Auftrag von Strom- und Hafengebäude von Adolf Weselmann konstruierte und auf der Werft von Hein Garbers in Hamburg gebaute Forschungsschiff ist mit 112 BRT vermessen und hat bei einer Länge von 27,35 m und einer Breite von 6 m einen Tiefgang, der zwischen 1,20 und 1,65 m eingestellt werden kann. Zwei 147 PS-Dieselmotoren mit zwei Verstellpropellern verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 9,5 Knoten. Vier Schlafräume mit zusammen zehn Kojen dienen der Unterbringung von Besatzungsmitgliedern und Mitarbeitern der Forschungsgruppe. Die Kosten für das Schiff ohne Meßinstrumente betragen 820 000 DM. Im großen Ruderhaus sind neben den Einrichtungen für die Führung des Schiffes eine Anzahl hochmoderner Meßgeräte für die Forschungsarbeiten untergebracht. An Bord der

„Nige Wark“ befinden sich außerdem ein Arbeitsboot aus Kunststoff mit festem Motorantrieb und ein Schlauchboot für Außenbordmotor. Der Ladebaum hat eine Tragfähigkeit von 2,5 t. Mit ihm können die Boote und schweres Gerät im Watt abgesetzt werden.

Die Forschungsarbeiten, die mit Indienstellung der „Nige Wark“ und Einweihung der festen Unterkünfte auf Neuwerk und Scharhörn in vollem Umfange anlaufen können, sind — so sagte Dr. Naumann — keineswegs als direkte Vorarbeiten für den Ausbau eines neuen Hafens anzusehen. „Wir wissen heute noch nicht, ob mit dem Bau des Vorhafens noch in unserer Generation, in 50 oder gar erst 100 Jahren begonnen wird. Wir wissen noch nicht einmal, ob die Notwendigkeit bestehen wird, den Hafen überhaupt jemals zu bauen. Wenn jedoch die Entwicklung in der Zukunft den Bau eines hamburgischen Vorhafens zwischen Neuwerk und Scharhörn erforderlich machen sollte, müssen wir das Gelände genau kennen. Dazu bedarf es etwa 5 bis 6jähriger Untersuchungen sowie eingehender bodentechnischer, hydrologischer, hydrographischer und geologischer Messungen.“

## „Caroline Horn“ barg griechischen Frachter

Der griechische Dampfer „Maria Xilas“ (Baujahr 1944, 1713 BRT) der Reederei A. Lusi Ltd., London, hat am 18. Juli 1964 in den Abendstunden im Tyrrhenischen Meer auf der Position 40.10 Nord 10.41 Ost seine Schraube verloren. Am Sonntagmorgen (19. Juli) gegen 06.00 Uhr

wurde das in Seenot geratene Schiff von dem zur Hamburg-Süd-Gruppe gehörenden Kühlschiff „Caroline Horn“ in Schlepp genommen. Inzwischen ist der Schleppzug wohlbehalten im Nothafen Neapel eingetroffen, wo der Havarist unverzüglich eindockte.

## Untersuchungen zum Bau des Kanaltunnels

Nach Mitteilung des englischen Transportministers Marples sollen die geologischen Untersuchungsarbeiten zum Bau des Kanaltunnels nach in diesem Sommer aufgenommen werden. Die Kosten, deren Höhe auf £ 1 250 000 geschätzt wird, werden zur Hälfte von der englischen Regierung und den Französischen Eisenbahnen getragen.

## Internationaler Schifffahrtkongreß Stockholm 1965

Nicht weniger als hundert Delegierte werden allein die USA zum internationalen Schifffahrtkongreß entsenden, der in der letzten Juni- und der ersten Juliwoche 1965 in Stockholm stattfindet und an dem insgesamt 1000 Teilnehmer aus über 40 Ländern teilnehmen werden. Die hierfür erforderlichen Vorarbeiten sind dieser Tage bereits in Schweden angelaufen. Kongresse dieser Art finden alle vier Jahre statt. 1961 trafen sich Schifffahrtsexperten in Baltimore. Nach einer Mitteilung des Kongreß-Generalsekretärs Knut-Inge Lassen von der Stockholmer Schifffahrtsbehörde, konnte eine Hauptfrage bereits gelöst werden, nämlich die Unterbringung einer so großen Anzahl von Delegierten in der an Hotelbetten armen schwedischen Hauptstadt.

## SCHIFFSUNFÄLLE

### Kümo „Waal“ nach Kollision gesunken

Am 14. 7. ist das deutsche Küstenmotorschiff „Waal“ (396 BRT) nach einer Kollision mit dem holländischen Binnenschiff „Pax“ im Rotterdamer Hafen gesunken. Die „Waal“, die sich mit einer Ladung Zellulose auf der Reise von Hallstätt zum Rotterdamer Binnenhafen befand, wurde auf Grund gesetzt. Mit der Entlösung der Zelluloseladung ist unverzüglich begonnen worden. Die etwa 900 t große „Pax“ erlitt zwar einen Stevensschaden, konnte jedoch ihre Reise fortsetzen.

### Kollision „Uppland“/„Toften“

Am 2. 5. 1964 um 13.10 Uhr ist das MS „Uppland“ nach dem Auslaufen aus Göteborg bei Böttö mit dem einlaufenden schwedischen MS „Toften“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß MS „Uppland“ in der Absicht, von Böttö ab die südliche Ausfahrt zu benutzen, den Gegner an Steuerbord passieren wollte und nach Backbord ging, während MS „Toften“ im letzten Augenblick ein Steuerbordausweichmanöver durchführte. Den Kapitän der „Uppland“ trifft insofern ein Verschulden, als er nicht die an seiner Steuerbordseite liegende Fahrwasserseite innegehalten hat. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgemäß.

### Durch Explosionsdruck gegen Schanzkleid geschleudert

Am 5. August 1963 gegen 1.00 Uhr ist auf dem MS „Hildegard Doerenkamp“ im Hafen von Rotterdam ein im Steuerbordmaschinenraum aufgestellter Heißwasserbereiter explodiert. Durch die Druckwelle wurde der an Deck stehende Decksjunge Beuth gegen das Schanzkleid geschleudert und schwer verletzt. Außerdem ist erheblicher Sachschaden entstanden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Thermostat des Gerätes nicht einwandfrei gearbeitet hat und das Sicherheitsventil nicht angesprungen ist. Ein Verschulden der Schiffs- oder Maschinenleitung ist nicht festzustellen. Die zur Versorgung des Verletzten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

### Kollisionsursache nicht zu ermitteln

Am 18. 4. 1964 um 10.25 Uhr ist das auf dem Borkumweg ostwärts steuernde Motorschiff „Erato“ bei Nebel östlich Terschellingbank-Feuerschiff mit dem schwedischen Motor-

schiff „Markland“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Die Ursachen des Unfalls sind nicht mit Sicherheit zu ermitteln. Der Schiffsführung von MS „Erato“ ist kein Verschulden nachzuweisen. Es ist jedoch zu beanstanden, daß das MS „Erato“ nach dem Auftreten von Nebel zunächst noch mit voller Fahrt weitergelaufen ist. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

## PATENTE

### Seefahrtsschule Hamburg

Am 17. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Jürgen Andersen, Horst Beran, Uwe Binder, Rudolf Borgwardt, Hans Braunwarth, Gerhard Dasse, Jürgen Frommelt, Hubert Gellert, Jürgen Hanisch, Paul Hasenclever, Friedrich Helling, Jörg Hohensee, Ulrich Joswig, Olaf Keller, Barnim Koos, Heinrich Korde, Dieter Kumm, Otto Maaß, Werner Matuschek, Wilfried Möller, Olaf Müller, Klaus Nachtigal, Holger Schneidt, Hermann Strachanowski, Manfred Wasmund.

Am 18. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Jürgen Abraham, Volker Brunn, Udo Bruhn, Horst Büch, Heinz Büllersfeld, Rolf Büsching, Peter Dreckmann, Werner Feustel, Gerhard Geile, Werner Gesche, Hans Herdel, Wolf Hetschko, Andreas Höbich, Joachim Hoops, Jens Jensen, Manfred Kausch, Hubert Klein, Gernot Kock, Bruno Kopp, Hans-Peter Korbs, Jan Krause, Heinz Liedtke, Hantwig Rösel, Manfred Schneider, Dieter Sell, Klas Stenke, Martin Wickland.

Am 18. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) die Herren: Klaus Borgwardt, Gert Bebus, Gustav Dibowski, Reinhard Donder, Dietrich Foth, Adalbert Hansen, Ernst Jaensch, Henning Jöhnik, Klaus-Dieter Karstens, Eberhard Kleefeld, Uwe Klein, Rolf Köhn, Dieter Minnasch, Siegfried Morzek, Karl-Heinz Müller, Dieter Reitmann, Heinrich Schilling, Friedrich Schnack, Joachim Sieloff, Hans Thie, Christian Trost, Gerhard Vogetley, Klaus Weiss, Peter Wellendorf, Rudolf Zander, Alfred Zidorczyk.

Am 3. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Peter Adank, Herwig Behrens, Otto Beyer, Wolfgang Borkmann, Herbert Brüdert, Otto Hübner, Helmut Kennenberg, Detlev Koeppen, Peter Kröger, Norbert Meyer, Cai Möbitz, Helmut Müller, Michel Ohlsen, Manfred Otto, Paul-

Gerhard Ponath, Karl-Friedrich Praechter, Peter-Ernst Rolin, Horst Rost, Meinhard Schnoor, Günter Struwe, Jürgen Wächter, Thomas Wicken, Friedrich Zain.

### Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 4. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren: Dieter Deiler, Christian Duus, Heinz Grünwald, Uwe Jürgen, Rolf Lemke, Heinz Leukert, Kurt Schröder, Ludwig Wagner, Karl Heinz Warnecke, Rudi Wurow.

Am 10. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) die Herren: Lothar Hopfchen, Wilhelm Kipka, Werner Löwner, Karl Papprotta, Rudolf Tschepe, Johannes Wehmschulte, Karl Heinz Wilke.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) bestanden die Herren: Klaus Brünjes, Bodo Gensch, Udo Homfeld, Wilhelm Kaiser, Dieter Klein, Jost Klein, Dieter Kluckow, Heinz Martens, Johann Müller, Uwe Päsche, Kurt Pohlmann, Fredo Robbers, Wilfried Schulz, Manfred Vinke, Hartmut Weinert.

Das „Seefunksonderzeugnis“ erhielten die Herren: Lothar Abbrecher, Walter Bernackek, Peter Bohnhorst, Horst Bruhn, Ernst Fischer, Klaus Günther, Rainer Humbach, Heinz Hoch, Gerhard Isak, Horst Kirschning, Alfred Naschke, Theodor Seeborg, Ulrich Spennemann, Hans Ulmer, Anselm Zänkert.

### Seefahrtsschule Lübeck

Am 3. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren: Holger Bogenschneider, Dieter Boldt, Günter Callesen, Dieter Christensen, Wolfgang Dose, Wolfram Engelhard, Arno Grandt, Klaus Haupthof, Hans-Jörn Jentsch, Otto Kümmel, Martin Looks, Gunter Lux, Egge Mahler, Horst Marrek, Christoph Mehrpahl, Winfried Mühlen, Manfred Mischke, Gerhard Riedner, Harry Ring, Helmut Schmalfeld, Helmut Schlüter, Rüdiger Westphal, Manfred Wolter.

Am 27. Juli 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Hans Bartel, Karl Burwitz, Karl-Heinz Draeger, Peter Ewerth, Peter Friede, Helmut Fenske, Heinrich Godglück, Hans-Richard Gosda, Heinrich Hagge, Jürgen Haß, Jens Hansen, Gerhard Hauke, Wilfried Lehmann, Helmut Lorenz, Dieter Schädlisch, Gerd Schlüter, Rolf Schlüter, Dieter Steinhardt, Peter Strübing, Olaf Thede, Erich Wischumerski.

Cargocaire



verhindert Schweißwasser - Schäden

in einer Flotte von mehr als

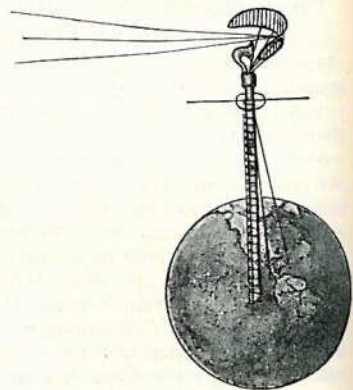
3 000 000 BRT

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





# ARBEITSMORAL



*Das Gute ist nicht der Preis für die Glückseligkeit,  
das Gute ist selbst Glückseligkeit.*

*Spinoza*

Es soll heute Kühlschranksfabriken geben, die ihren Kunden 5 Jahre Garantie auf ihre Erzeugnisse leisten. Wie diese Garantie zu verstehen ist, merken die Kunden genau nach 5 Jahren. Dann ist die Eisbox garantiert schrottreif. Es soll heute Arbeitnehmer geben, die garantieren ihre volle Arbeitsleistung. Wie der Personalchef das zu verstehen hat, merkt er meistens schon sehr früh. Dann nämlich, wenn er feststellt, daß sein neuer Mitarbeiter das Maß seiner Leistung dann als voll erbracht betrachtet, wenn er sich von der Arbeit so vollständig drücken kann, wie es gerade noch angänglich ist, ohne allzusehr aufzufallen.

Das wäre, überspitzt ausgedrückt, die Arbeitsmoral. Moral wurde noch nie gern gemocht. Arbeitsmoral noch weniger. Moral ist un bequem. Sie will zum Gegenanschwimmen zwingen, zum Gegenanschwimmen gegen den inneren Schweinehund. Moral noch mit Arbeit zu verquicken, sei, meinen die Gegner der Arbeitsmoral, der Gipfel bauernfängerischer Heuchelei.

Diese Einstellung zur Arbeitsmoral hat nach dem Krieg in erschreckendem Maß begonnen zu grassieren. Gleichgültigkeit und Trägheit haben sich angeschickt, über Fleiß und Pflichtbewußtsein zu triumphieren. Trägheit und Gleichgültigkeit zielen auf Zerstörung der Arbeitsmoral ab. Was sie zerstören, ist die Arbeitsfreude.

Es ist müßig, den ganzen Katalog der Ursachen für den Verfallprozeß aufzuzählen. Teils liegen die Ursachen auf der Hand, teils liegen sie tiefer.

Grundsätzlich zu begreifen sind sie vielleicht nur als Übergangsstadium inmitten der weltumfassenden Umwälzungen, die sich heute vor unseren Augen vollziehen.

Aus der Vielzahl der vordergründigen Ursachen für das Sinken der Arbeitsmoral möge als ein Beispiel für viele folgendes Interview herausgegriffen werden: Dr. Paulsen, Präsident der Dachorganisation der Arbeitgeberverbände, antwortete Journalisten auf die Frage, ob er meine, daß der deutsche Arbeitnehmer heute fauler sei als früher, mit „nein“. Dr. Paulsen fuhr sinngemäß fort, daß bei dem Angebot, das dem Arbeitnehmer heute gemacht würde, es menschlich verständlich wäre, wenn da keiner widerstehen könne.

Als Beispiel für die tieferliegenden Ursachen der gesunkenen Arbeitsmoral ist vor allem die grundlegende Wandlung aufzuführen, die die Einstellung zur Arbeit erfahren hat. Ein Stichwort nur möge diese neue Einstellung andeuten: Der Job.

Die Arbeit des Jobs ist nur ein Mittel zum Zweck der meist materiell aufgefaßten Lebenserfüllung. Die Arbeit des Berufs dagegen war selbst noch Lebenserfüllung. Es ist also eine Trennung vollzogen worden zwischen Berufs- und Privatpersönlichkeit. So wurde es möglich, und erhielt sogar den Anschein einer gewissen Rechtschaffenheit, daß man sich auf eine zweifache Moral einrichtete: eine für das Privatleben, wo man nach wie vor Wert darauf legte als anständiger Mensch zu gelten, und eine für die Arbeit, wo es nicht mehr so sehr auf Moral ankam, weil man sich niemandem mehr so recht verpflichtet oder verantwortlich fühlte. Denn aus dieser Sicht ist ja Arbeit nur ein notwendiges Übel zum Zwecke der Beschaffung von Geld. Dabei kann Moral nicht helfen. Im Gegenteil. So gesehen ist Arbeitsmoral nur ein Hindernis. So wurde also Arbeitsmoral ersetzt durch kühle Kalkulation. Die Kohlen müssen stimmen! Kohlen sind alles, was von der Arbeitsmoral übrig geblieben ist. Daß dies eine massive Aufforderung an den Arbeitgeber ist, seinerseits so moralisch zu handeln, wie man selbst meint, es nicht nötig zu haben, darüber denken solche Antimoralisten nicht nach. Um so mehr denken sie, verführt durch schlechte Beispiele, angeheizt durch ein falschverstandenes liberales Wirtschaftssystem, über etwas anderes um so intensiver nach: Weil es heute den Anschein hat, als sei die Anbetung des wirtschaftlichen Erfolges die moderne Religion, in der die 10 Gebote durch das Gesetz von Angebot und Nachfrage ersetzt ist, deshalb kamen die erklärten Feinde der Arbeitsmoral auf den absurden Gedanken, es bezüglich ihrer Arbeit den Kaufleuten und Händlern gleichzutun.

Und also wollen sie auch ihre Arbeitskraft mit Gewinn verkaufen.

Das ist aber nicht nur unmoralisch und betrügerisch, sondern stellt auch alle Wirtschaftsgesetze auf den Kopf. Gerecht kann ein Lohn nur dann sein, wenn er unter dem Gesichtspunkt der Produktivität eine vollkommen entsprechende Gegenleistung für die geleistete Arbeit darstellt. Entspricht der Wert der Arbeit nicht dem Wert der Arbeitskraft, so ist dieses Entgelt in jedem Falle ungerecht. Es ist ungerecht, wenn es zu hoch ist, weil dann unschuldige andere die Differenz zwischen mangelnder und produktiver Leistung bezahlen müssen. Es ist genau so ungerecht, wenn es zu niedrig ist, weil dann der Arbeitende selbst draufzahlt. Um zum Zwecke des Erwerbs etwas zu produzieren oder eine Dienstleistung zu erbringen, müssen zwei Dinge stabil und in

ihrer gegenseitigen Wertsetzung unveränderbar bleiben: Arbeit und Geld.

Wenn nicht unser mit Recht so gepriesenes freies Wirtschaftssystem, von dem wir alle profitieren, zusammenbrechen soll, dann müssen Geld- und Arbeitswert stabil und einander vollkommen gleich bleiben. Wer Arbeit leistet, der hat den im Rahmen der Produktivität genauen Gegenwert seiner Arbeit zu verlangen. Keinen Pfennig mehr und keinen Pfennig weniger. Arbeit mit Gewinn verkaufen aber heißt: beim Wechseln einer Mark zwei Mark zurückzuverlangen.

Das ist die elementare wirtschaftliche Seite der Arbeitsmoral. Sie besagt, daß ohne gesunde Arbeitsmoral kein gesundes Wirtschaftssystem aufrechtzuerhalten ist.

Doch das wesentliche der Arbeitsmoral hat ein anderes Gesicht, ein menschliches. Arbeitsmoral ist nicht nur die Voraussetzung für ein gesundes Gedeihen der Wirtschaft, die steht und fällt mit der Produktivität. Doch diese wiederum steht und fällt mit der in Zeiteinheit geleisteten Arbeit. Doch auch das eigene Wohlbefinden, das gesunde Lebensgefühl, die tiefe innere Befriedigung, die rechtschaffen geleistete Arbeit schenkt, all das steht und fällt mit guter oder schlechter Arbeitsmoral. Eine schlechte kann wohl mit ergauertem Geld und damit zu einer gewissen hämischen Freude führen, aber niemals zu jenem Selbstvertrauen, das das Leben lebenswert und die Arbeit der Mühe wert macht.

Wer beim Empfang seiner Abrechnung rot werden muß, wer sich aus falschverstandener Kameradschaft künstlich Blei an die Füße schlägt, um nur im allgemeinen Trott nicht aufzufallen, wer seine Leistungsfreude gewaltsam bremst, um das vereinbarte Mindestmaß an Leistung nicht zu überschreiten, der vergeudet seine besten Energien an eine schlechte Sache. Dabei ist es erst in zweiter Linie wichtig, wie seine Mitarbeiter und die für ihn Verantwortlichen über ihn denken. Sie werden seine Faulheit schon richtig beurteilen. Darüber soll man sich keinen Täuschungen hingeben.

In erster Linie aber ist Arbeitsmoral für das eigene Wohlbefinden, für die innere Befriedigung so wichtig, wie die Luft zum atmen.

Arbeitsmoralisch ok zu sein, ist also — wenn man so will — eine geradezu egoistische Angelegenheit. Denn sie liegt wie alles Gute mit Vernunft und mit persönlicher Lebenserfüllung vollkommen in einer Linie.

Das ist, was oben angeführtes Spinozawort über die Arbeitsmoral zu sagen hat.

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenleute 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 Fahrenleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



# Rationell und speziell

Die Überschrift „rationell und speziell“, unter dem diese Rubrik im allgemeinen steht, besteht aus mehr als nur zwei Eigenschaftsworten unter vielen. Rationell und speziell bedeutet im Zeichen einer Großraumwirtschaftspolitik ein Gebot der Stunde. Mehr noch: ein Programm der Eigengesetzlichkeit, mit der sich aller, besonders aber der technische Fortschritt vollzieht. Wenn, wie mit Sicherheit vorauszusagen, sich die Menschheit in den nächsten 40 Jahren verdoppelt, wenn die Technik mit Riesenschritten — buchstäblich und im übertragenen Sinne — unseren Erdball verläßt und in die Unendlichkeit des Raumes vorstößt, wenn Naturvölker sich heute anschicken, sich zu Industrievölkern zu entwickeln, wenn im hektischen Tempo immer neue und immer mehr Wettbewerbssituationen entstehen — dann ist eine derartig industrialisierte Massenwirtschaft nur durch enorme rationelle Anstrengungen zu bewältigen. Und was den mörderischen Wettbewerb in diesem gewaltigen Prozeß einer sich total technisierenden Wirtschaft anbetrifft, so zwingt er außerdem noch zu immer differenzierterer Spezialisierung. Wer im Zuge der Normung, den die Rationalisierung zwangsläufig mit sich bringt, bestehen will, sieht sich auch gezwungen zu spezialisieren. Denn im ständig anwachsenden Angebot muß Spezialisierung durch besondere Vorteile anreizen. Die Rationalisierung sehen wir in unserer Seeschifffahrt, in der sprunghaften Entwicklung zum kosten- und personalsparsamen Großfrachtschiff. Die Spezialisierung demonstriert sehr drastisch das enorme Anwachsen der Zahl der Schiffstypen in den letzten 20 Jahren.

Nicht nur die Seefahrt selbst, sondern auch die Seefahrtsrandgebiete, die Küsten, sind bereits von der Rationalisierungswelle ergriffen. Von den Beispielen Schiffsmeldedienst, UKW, Radarlotsung und Einwegverkehr im Englischen Kanal sei hier nur auf die Befuerung etwas näher eingegangen.

Da vollzieht sich unter unseren Augen das Sterben der Feuerschiffe und ihr Ersatz durch Leuchttürme. Vor allem die Skandinavier haben auf diesem Gebiet bereits Pionierarbeit geleistet. Bei uns ist im vergangenen Jahr das Feuerschiff „Flensburg“ eingezogen, und ein Leuchtturm steht an seiner Stelle. Es wäre reizvoll, auf die Rationalisierung des Leuchtturmbaus selbst einzugehen. Der neue Leuchtturm in der Wesermündung böte dafür ein anschauliches Beispiel.

In diesem Rahmen soll im Zusammenhang mit dem Thema Rationalisierung jedoch nur auf die Tatsache hingewiesen werden, daß bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Pläne über den Einsatz der Feuerschiffe „Elbe II“ und „Elbe III“ vorliegen. Diese Pläne werden zur Zeit, besonders im Hinblick auf Rationalität in Bau und Betrieb auf lange Sicht geprüft. Rationell heißt wirtschaftlich, heißt große Leistung bei niedrigen Kosten. Die Prüfung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion soll vor allem klären, ob Erstellung und Betrieb von Leuch-

türmen in der Elbemündung wirtschaftlicher sind als die Modernisierung der veralteten Feuerschiffe.

Daß Leuchttürme mehr und Besseres für die Sicherheit der Navigation leisten als Feuerschiffe, liegt auf der Hand. Ihre Position ist genauer, ihre Lampen stärker und damit die Sichtweite größer, sie können darüberhinaus mit Fahrwasser- und Warnsektoren versehen werden. Technisch können sie besser ausgerüstet werden als Feuerschiffe, und überdies sind sie gegen Sturm und Eisgang weitgehend immun. Das alles fällt hinsichtlich der Sicherheit schwer ins Gewicht. Waren es doch auch die Strandungen von „Fides“ und „Ondo“, die den Anstoß dazu gaben, diesem durch Strom, Treib- und Mahlsände besonders gefährdeten Fahrwasser mit größter Verkehrsdichte bessere Sezeichen zu geben. Bei den Prüfern der Schifffahrts- und Wasserstraßendirektion steht heute schon fest, daß auf lange Sicht der Betrieb von festen Sezeichen rationeller ist als Feuerschiffe. Dies schon wegen der praktisch doppelten Besatzung, ohne die Feuerschiffe bekanntlich nicht auskommen. Die Besatzung könnte

auf einem Feuerturm ganz wegfallen, ganz bestimmt aber drastisch eingeschränkt werden. Was den Prüfern des an sich fertig ausgearbeiteten Plans am meisten Kopfzerbrechen macht, sind die Kosten für den Bau. Seegang, Strömung und wandernder Schlick erschweren und verteuern die Errichtung eines solchen Spezial-Wasserbauwerkes ungemein mehr als beispielsweise in der Ostsee.

Der Plan liegt vor, und gegenwärtig wird er von den Experten durchgearbeitet. Wie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion mitteilt, ist bei dem großen Umfang der sehr ins Einzelne gehenden Vorbereitungsarbeiten am Zeichen- und Schreibtisch mit dem Baubeginn z. Z. noch nicht zu rechnen.

Wenn sie stehen werden, die Leuchttürme Elbe II und III, werden auch sie nicht nur weithin sichtbare Zeichen einer rationalisierten Welt sein, sondern sie werden, das steht fest, der internationalen Seefahrt an einem Brennpunkt des Seeverkehrs jene navigatorische Sicherheit bieten, die der Bedeutung und dem Sicherheitserfordernis eines solchen Fahrwassers entspricht. Jedoch wird mit den roten Feuerschiffen, ersten und letzten Grüßen der Heimat, wieder ein Stück Romantik der Rationalisierung und Spezialisierung zum Opfer gefallen sein.

## 1500 t mit 100 kn auf Luftkissen

Eine Hovercraft-Fähre von 150 t könnte den erwarteten Verkehrszuwachs auf den Hauptverkehrslinien zwischen England und dem Kontinent bis 1968 bewältigen. Um die Fahrzeuge und Passagiere zu befördern, die für den Kanal-Tunnel erwartet werden, würden etwa 22 SR. N 4 Hovercrafts benötigt. Diese Mitteilung machte Sir Eric Mensforth, Vorsitzender der Westland Aircraft, Ltd., bei einem Treffen der Institution of Production Engineers in London. Seit 1959 sind 75 Hovercrafts aller Art gebaut worden. Wenn man diese Zahlen mit den Angaben für Schiffstonnage vergleicht, so erscheinen diese gering, aber es ist dabei zu berücksichtigen,

- daß die Kapazität der geplanten SR. N 4 150 t Hovercraft so groß ist, daß sie täglich 50 % Fahrgäste mehr befördern kann als eine 4000-t-Fähre.

Da die Hovercraft-Fahrzeuge mit sehr großer Kapazität gebaut werden können, sind sie billiger als Hubschrauber und besser für kurze Strecken geeignet, besonders wenn sie über Wasser eingesetzt sind. Im Vergleich zu Tragflügelbooten haben sie eine wesentlich höhere Geschwindigkeit. Durch ihre amphibische Be-

schaffenheit sind nahezu alle Risiken, die durch Schäden aus Treibgut, Eis und Untiefen entstehen, ausgeschaltet. Die Tragflügelboote müssen jedoch in Gewässern fahren, die frei von Treibholz sind, obwohl sie über Wasser wahrscheinlich bei langsamer und mittlerer Geschwindigkeit besser operieren. Für die Hovercrafts gibt es viele günstige Gewässer auf der Welt. Diese Routen werden augenblicklich genau überprüft, so z. B. im Englischen Kanal.

Zwischen 16 und 22 Crafts waren nötig, um einen ausgezeichneten Dienst zu realisieren. Dies scheint eine verhältnismäßig große Anzahl ziemlich kleiner Hovercrafts zu sein. Wenn man sie jedoch mit den 44 Kanalfähren (ausschließlich Frachtfähren), die täglich 53 Hin- und Rückfahrten durchführen, vergleicht, sehen die Dinge schon anders aus.

Diese Hovercrafts sind aber auch eine ausgezeichnete Basis für eine bedeutende Exportindustrie. Sogar größere Fahrzeuge dieses Typs können gebaut werden,

- z. B. mit einer Geschwindigkeit von 100 kn und 1500 t Größe.

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

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

**Notsignale, Leinenschießgeräte  
Schlauchboote  
Rettungsinselfn**

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reederei 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.



## Verbandlehre

Um den Kranken nicht zu schädigen, muß auch das Abnehmen des Verbandes in bestimmter Weise und mit Vorsicht geschehen. Man gibt den abgewickelten Bindenknauel bei den Kreisgängen um den verbundenen Körperteil von einer Hand in die andere, um jede Zerrung zu vermeiden. Hat man beim Anlegen des Verbandes darauf geachtet, das Bindende der eben angelegten und den Bindenanfang der weiter aufzuliegenden Binde genau zu decken, so wird bei Abnahme des Verbandes das lästige Suchen nach dem Ende der zu unterst liegenden vermieden.

Da sich bei schmutzigen Mullverbänden die Mühe des Abwickelns nicht lohnt, schneidet man sie am besten mit der dazu gebräuchlichen, Verbandschere, möglichst nicht direkt über der Stelle der Verletzung durch.

Soll eine Binde öfter verwendet werden, so muß sie vor dem jeweiligen Gebrauche (nach gehöriger Reinigung) wiederum gut aufgerollt werden. Dies kann beim Binden aus festeren Gefüge, wie Leinen-, Flanell- und Gummibinden, bei einiger Übung ganz leicht mit den Händen geschehen. Man rollt den Bindenanfang um einen Bleistift, am besten auf einer ebenen Unterlage (Tisch usw.), ungefähr bis zu Daumendicke auf und faßt nun den kleinen Bindenkopf an beiden Rändern zwischen Daumen und Mittelfinger der linken Hand so, daß er vom Gesicht abgewendet ist. Der aufzuwickelnde Bindenteil wird zwischen Daumen und Zeigefinger der rechten Hand durchgeleitet und nun wird der Bindenkopf von links nach rechts um seine Achse gedreht, während er auf der Innenfläche der rechten Hand einen sicheren und bequemen Stützpunkt finden kann. Eine andere Art, die Binde aufzurollen, ist folgende: Man läßt den aufzuwickelnden Bindenteil zwischen Daumen und Zeige- oder Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand durchgleiten, während der bereits aufgerollte Teil der Binde, auf den übrigen Fingern und in der Hohlhand seinen Stützpunkt findend, mit der linken Hand von links nach rechts, d. h. auf die rechte Handfläche zu gedreht wird. Das Aufrollen muß sehr gleichmäßig und fest geschehen. Eine ungleichmäßig und locker aufgewickelte Binde erschwert das Anlegen erheblich.

E. Jünemann

### Vergiftung durch Tetrachlorkohlenstoff

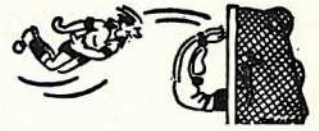
Die See-Berufsgenossenschaft hat in einer Bekanntmachung auf einen Unglücksfall durch Tetrachlorkohlenstoff-Vergiftung hingewiesen, die im nachfolgenden im Wortlaut wiedergegeben wird:

„Ein Kühlschiff lag am 20. Oktober 1963 beigedreht in einem Taifun, als durch Seeschlag der elektrische Teil zweier Laderaumlüfter ausfiel. Der Elektriker, der Lagerhalter und ein Schmierer wollten die Lüfter wieder in Betrieb setzen und mußten dazu die Teile in der Schaltanlage reinigen. Nach 15–20 Minuten wurden die drei Besatzungsmitglieder im Schaltraum des achteren Deckshauses vom II. Ingenieur bewußtlos aufgefunden. Eine mitgeführte Flasche Tetrachlorkohlenstoff war infolge des starken Arbeitens des Schiffes im Seegang unbemerkt umgefallen und teilweise ausgelaufen. Durch Einatmen der sich entwickelnden Gase in dem ungelüfteten Raum waren alle drei zu gleicher Zeit benimmungslos geworden, konnten aber durch sofort eingeleitete Wiederbelebungsversuche und Behandlung mit Sauerstoff nach kurzer Zeit wieder zum Bewußtsein gebracht werden. Der am nächsten Tag von ihnen aufgesuchte Arzt stellte als Nachwirkung eine Funktionsstörung der Leber fest.

Es wird daran erinnert, daß Tetrachlorkohlenstoff eine narkotische und toxische Wirkung hat. Tetrachlorkohlenstoff soll daher als Reinigungsmittel nicht verwendet werden.



# Sport an Bord



## „Franciskaner-Elf“ — neue Mannschaft mit vielversprechender Zukunft?

Die englische Schiffsmannschaft, die uns als Gegner präsentiert wurde, startete gleich nach Anpfiff mit einem schnellen Spiel über die Flügel, um unsere Verteidigung aufzureißen. Aber verstärkt durch die zurückgezogenen Außenläufer, leistete sie energisch Widerstand. Nach 25 Minuten donnerte unser Mittelstürmer nach herrlicher Vorlage einen „Volley-Schuß“ unter die Latte des englischen Torhüters und es hieß 1:0.

Obwohl nun das Spiel hauptsächlich in der gegnerischen Hälfte vorgetragen wurde, gelang es den englischen Stürmern, zweimal unseren Schlußmann zu überwinden und es ging mit 1:2 in die Pause. Bei Wiederanpfiff legten die Engländer ein so rasantes Tempo vor, daß wir zeitweise mit allen Spielern verteidigen mußten. So war es weiter nicht verwunderlich, daß aus dieser Drangperiode heraus noch ein Tor für die Engländer resultierte.

Mit einem Ergebnis von 3:1 mußten wir uns bei Abpfiff geschlagen geben.

Es war ein sehr faires Spiel und da auch ein gutes persönliches Verhältnis mit unseren englischen Kollegen zugrunde lag, wurde für den übernächsten Tag ein Rückspiel vereinbart.

Schon in den ersten Spielminuten dominierte unsere Mannschaft, so daß es einige turbulente Szenen vor dem gegnerischen Tor gab. Einen dabei herausgeschossenen Handelfmeter verwandelte unser Mittelstürmer Leu kaltblütig zum 1:0 für uns. Fünf Minuten später hieß es dann sogar 2:0 für die Franciskaner. Jetzt gab es kein Halten mehr in unserem Sturm und Bombe auf Bombe krachte auf das gegnerische Tor, und die Briten konnten sich im wahrsten Sinne des Wortes bei ihrem hervorragenden Schlußmann bedanken, daß es bei Halbzeit nur 3:0 hieß. In der zweiten Spielhälfte hatten sich auch die Engländer wieder gefangen und ein gelungener Spielzug brachte den Anschlußtreffer. Aber auch unser Spiel lief wie zuvor und elektrisiert von den Anfeuerungsrufen der Zuschauer hieß es bald 4:1 und kurze Zeit darauf lagen wir mit 5:1 in Führung. Zweimal war dann unsere Elf und zweimal die Briten erfolgreich, so daß das Spiel mit 7:3 beendet werden konnte.

Möchten an dieser Stelle auch der Reederei und der Schiffsleitung danken, die durch ihr Verständnis und ihre Unterstützung dazu beigetragen haben, daß sich die auf dem Spielfeld gereifte Kameradschaft auch im Bordleben bemerkbar machen konnte.

Heinz Radke, Matrose

## † Kropp

Beerdigungs-Büro »St. Anshare«  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49  
Gänsemarkt 19

## Und so spielten sie auf Vermittlung des Deutschen Seemannsheimes in Rotterdam:

### Mai 1964

Sabratha — Byblos . . . . .	7:2
Kaapland — Bayernstein . . . . .	7:0
Carmania (engl.) — Gunda . . . . .	7:2
Hödur — Karroo . . . . .	5:2
Geestemünde — Transeuropa . . . . .	9:1
Leada — Ratzeburg . . . . .	1:5
Christoffer Oldendorff — F. Schoen (holl.) . . . . .	0:4
Sabratha — Frank Leonhardt . . . . .	3:1
Kandelfels — Algol . . . . .	6:0
Langelsheim — Montan . . . . .	5:2

### Juni 1964

Siegstein — Nürnberg . . . . .	2:3
Heidelberg — K.S.C.C. (holl.) . . . . .	9:2
Karroo — Roeirs Eendracht (holl.) . . . . .	2:5
Tannenfels — Calanda (schweiz.) . . . . .	2:0
Riederstein — Gonzenheim . . . . .	6:0
Alcor/Lisboa — Homburg . . . . .	5:2
Tannenfels — Thälmann Pionier . . . . .	3:2
Schauenburg — Syltium . . . . .	2:0
Tannenfels — Poprokles (engl.) . . . . .	0:0
Transpazifik — Delta (portug.) . . . . .	2:2
Eckenheim — Wadai . . . . .	6:0
Ceuta — Picardi (engl.) . . . . .	2:3
Nürnberg — Neuenfels . . . . .	6:0
Marienfels — Praunheim . . . . .	1:4
Magdalene Vinnen — Usambara . . . . .	8:0
Kormoran — Falke . . . . .	5:0
Kormoran — K.S.C.C. (holl.) . . . . .	2:4
Eckenheim — Schwanheim . . . . .	8:0
Hannover — Astartid . . . . .	9:1
Thälmann Pionier — K.S.C.C. (holl.) . . . . .	5:3
Hornland — N.R.V. (Rheinschiffer) . . . . .	4:1

### Juli (1.—15.) 1964

Riederstein — Marienfels . . . . .	2:1
Linzertor — Roeirs (holl.) . . . . .	0:5
Naguilan — Ceuta . . . . .	3:1
Wilhelm Florin — Treuenfels . . . . .	3:2
Naguilan — Delta (portug.) . . . . .	0:5
Poseidon — Erlangen . . . . .	3:1
Togo — Frankfurt . . . . .	5:1
Frank Leonhardt — Amalienburg . . . . .	2:2
Usambara — K.S.C.C. (holl.) . . . . .	3:6
Eckenheim — Homburg . . . . .	11:1
Sabratha — Uvena . . . . .	3:2

(Fortsetzung im September.)

## Auflösung von Seite 14

### „Raum für alle hat die Erde“:

Waagerecht: 1. Menue, 5. Sauce, 9. examinieren, 11. Tiu, 12. Boe, 13. Ina, 14. Kerbe, 16. Si, 18. Reep, 20. Alge, 22. da, 23. Silbe, 26. Aga, 28. Kot, 29. Oer, 30. Tell, 32. Imre, 33. Iambuse, 34. Elbe, 36. Oger, 38. Lei, 39. Fes, 41. Ada, 42. Piro, 44. Maus, 46. Lahn, 49. Kr., 52. Sorge, 55. CL, 56. Gau, 58. Ade, 59. Hai, 60. Abwesenheit, 61. Seele, 62. Felle.

Senkrecht: 1. Melt, 2. Exil, 3. Nau, 4. Eibe, 5. Sieb, 6. Uri, 7. Cent, 8. Enak, 10. Nord, 14. Kies, 15. Eile, 16. Se, 17. AG, 18. Rage, 19. Pik, 20. Abt, 21. Eber, 22. Datteln, 24. Lorbeer, 25. Dreirad, 27. Alibi, 29. Omega, 31. Laa, 32. Iso, 35. Leim, 37. Eden, 39. Fis, 40. Sol, 42. Puls, 43. Lake, 45. Ai, 47. Abgas, 48. Erde, 50. Elite, 51. Habe, 53. Oase, 54. Genf, 55. Gaß, 57. Uwe, 59. Hel.

Zeichnungen und Fotos: Titelbild: Shellfoto, S. 1: A. Janus, S. 2: Contipress, S. 6: Rausch, S. 12: Pallas-Film, S. 15: Smith.

## J. M. LINDEMANN

Telefon 34 38 66-67 . Tel.-Adr.: Lindham

## HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



## Wissenschaftler sollen den Seeleuten helfen

Die historische Entwicklung der Schiffsmedizin weist eine wechselnde Aktivität auf. Die letzte sehr rege Arbeitsperiode fällt in das ausgehende 19. und beginnende 20. Jahrhundert. Sie ist für Hamburg als dem größten Hafen Deutschlands unlösbar mit dem Namen **Bernhard Nocht**, dem ersten Hafentarzt der Freien und Hansestadt Hamburg und Gründer des nach ihm benannten Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten, verbunden. In jenen Jahren bemühte man sich vornehmlich um hygienische und allgemein medizinische Fragen, man suchte nach Wegen, die aus der Hygiene und Bakteriologie gewonnenen Erkenntnisse auch dem Seemann an Bord zugute kommen zu lassen.

### Hetze statt Monotonie

Die Rationalisierung wird im Bestreben nach Leistungssteigerung und Kostensenkung gerade in den letzten Jahren stark vorangetrieben. Durch diese Veränderungen hat sich die Arbeitsweise des Seemanns völlig gewandelt. Die frühere oft Monate und Jahre währende Monotonie langer Reisen ist einer schnellen, häufig gehetzten Fahrt gewichen. Statt der ehemals gewohnten körperlichen Schwerarbeit sieht sich der Seemann in zunehmendem Maße technischen Apparaturen, Steuer- und Regelorganen gegenüber, die bedient, überwacht und gewartet werden müssen. Das Maschinenpersonal ist ständig wachsenden Anforderungen, insbesondere Lärm und Hitze, ausgesetzt.

Die veränderten Arbeits- und Lebensbedingungen haben Spannungen und Schwierigkeiten

im Gefolge, die sich häufig für die Gesundheit des Seemanns nachteilig bemerkbar machen. Hinzu kommen die grundlegenden Veränderungen in der allgemeinen Arbeits- und Lebensweise, des sozialen Milieus und andere Dinge mehr.

### Hamburg idealer Standort

Das Fehlen einer Institution, die sich zentral mit der Bearbeitung schiffsmedizinischer Fragen sowie der Sammlung entsprechender Unterlagen befaßt, macht sich immer mehr bemerkbar. In seinen Ausführungen zum Etat der Gesundheitsbehörde wies Dr. med. F.-E. Rüder in der Hamburger Bürgerschaft 1962 und 1963 darauf hin, daß gerade diese Hafenstadt diese schiffsmedizinischen Arbeiten ermöglichen und unterstützen sollte.

● Angesichts dieser Tatsache hat die Gesundheitsbehörde dem Senat einen Vorschlag unterbreitet, wie entsprechende Arbeitsmöglichkeiten geschaffen werden können. Es ist in Aussicht genommen, im Rahmen des Bernhard-Nocht-Institutes für Schiffs- und Tropenkrankheiten eine Abteilung für Schiffsmedizin einzurichten. Damit wäre der Beginn einschlägiger Untersuchungen in nächster Zukunft gewährleistet.

Die geplante schiffsmedizinische Abteilung soll sich mit sämtlichen medizinisch-hygienischen Fragen der See- und Binnenschiffahrt befassen. Im Vordergrund werden Probleme der allgemeinen Schiffs- und Trinkwasserversorgung, der Heizung, Lüftung und Klimatisierung an Bord sowie arbeitsmedizinische Fragen stehen. Daneben wären unter anderem einzelne Probleme der Ernährung, der medizinischen Betreuung an Bord, der Schädlingsbekämpfung sowie Fragen der Seediensttauglichkeit, des Schiffsbruches, der Rettung aus Seenot und auch des Strahlenschutzes an Bord zu bearbeiten. Besondere Beachtung sollen auch medizinische Fragen aus den Bereichen der Hafen- und der Binnenschiffahrt erfahren. Die Abteilung für Schiffsmedizin soll kein theoretisches Institut darstellen, sondern angewandte Wissenschaft betreiben.

**HAGENUK - FUNKGERÄTE**

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




Aus dem Programm:

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

**HAGENUK**

25, Kiel - Postfach 500 - 412 31

## FIAT KLOK

Verkauf: Ballindamm 11 • Tel. 33 34 58  
Reparaturwerk - Ersatzteillager:  
Hamburg 39, Heideberg 39, Tel. 27 87 27

Ständige Ausstellung von guten geprüften Gebrauchtwagen

### 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 Ww., 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

### Marine-Uniformen Tropenbekleidung

### STEINMETZ & HEHL

HAMBURG 11 • Rödingsmarkt 43 • Tel.: 36 46 91

### See-Ausrüstung

### CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) • Tel. 3435 28  
BERUFSKLEIDUNG (Eigene 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

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

**von der Aa**



### Zillertal

bleibt

Zillertal

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

Gegründet 1903 (1893)

## CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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





## Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*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

### 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.

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

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwicklei

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



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.**



hält was es verspricht

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

Modell BERND

Gr. 26-45

DM 7.75  
bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45  
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM  
ölfest

Gr. 36-45  
DM 15.75  
und 16.75



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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

2190 CUXHAVEN, Walter Gläsing, Helgoländer Straße 7, NR. 6122 ERBACH/Odw., Schuhversand Jöst, Dresdener Straße 6, NR. 2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleider, Dittmar-Koel Straße 12, NR. 2000 HAMBURG, Arthur Busch, Johannissballwerk 14-15, N. 2000 HAMBURG 11, Wilh. Mangner, Reimarusstraße 17, N. 2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Schiffsausrüstungen, Kojen 14-16 N

Modell THEO  
Gr. 36-47 DM 8.50 bis 9.50

Modell OL-THEO  
Gr. 40-46  
DM 13.50



R = Rep.-Möglch. N = Nachn.-Vers.



Halbhoher Stiefel  
Modell BOY

Gr. 40-46  
DM 16.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO.**  
Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)

Dr. Schindlmecht  
Groß Sahl 32

Ri

7

4095