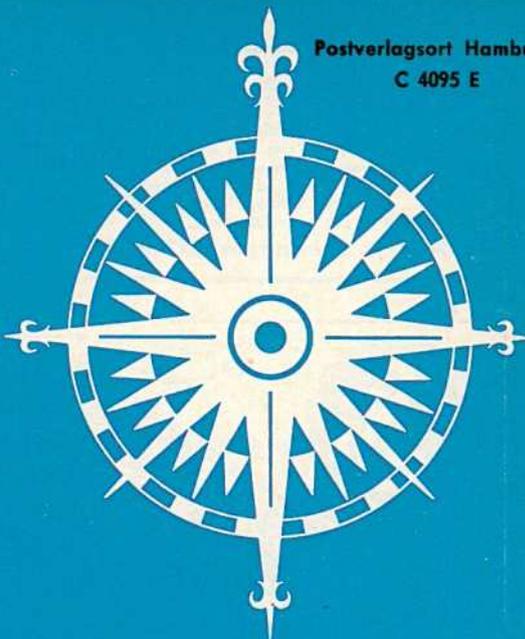


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Wer ist eigentlich Geber und
Nehmer von Arbeit?

Eine Reise kaufmännisch ge-
sehen

In Buenos Aires ging ich an
Land zum Urlaub in Süd-
amerika

Rationell und speziell

Das erste Auto mit Wankel-
motor

Unser Heim an Land

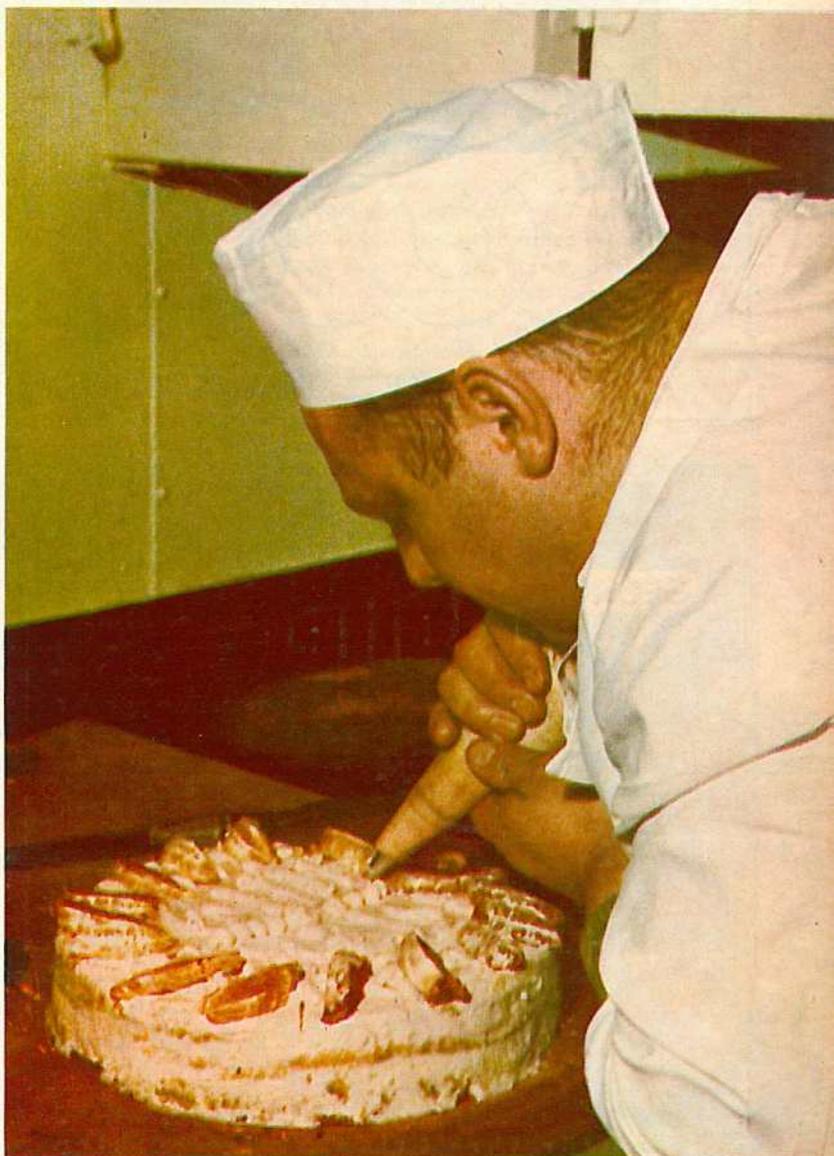
Auf dem Köhlbrand war am
meisten los

Vorschuß früher

Schmuntzelauge

Nachdenken

Sport an Bord

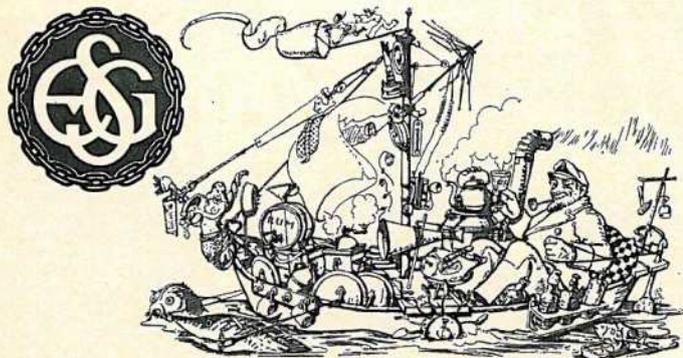


Volle Kraft in der Kombüse

AUTOFAHRER ACHTUNG!

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

KLEIN, Steyr, Hafnerstraße 4, Österreich.



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

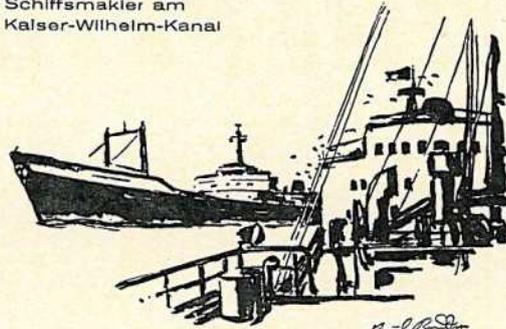
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

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. Ausstattg.; Doppelfenster, Innentür, Mahagoni, Ölzentralheizung mit zentraler Wwv., EI-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

ZERSEN & CO Gegr. 1839

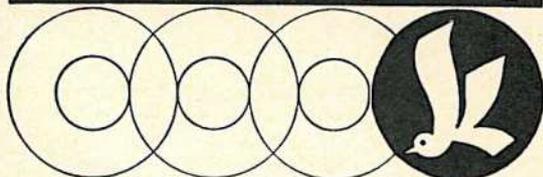
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

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

GEORG P.

Möller

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

BEISSER GEBRÜDER



FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang

September 1964

Nr. 9

„Heil Dir im Siegerkranz, nimm, was du kriegen kannst!“ Fünf Wörter stehen dieser „Hymne“ entgegen, hundertprozentig entgegen, fünf Wörter nur, nicht minder bekannt, aber dafür etwas bescheidener: **Geben ist seliger denn nehmen.**

Was würde die konsequente Anwendung des ersten „Leitsatzes“ bedeuten? Der Siegerkranz würde dem Arbeitgeber aufs Haupt gedrückt, der rücksichtslos das meismögliche an Arbeitskraft, Zeit und Leistung aus seinen Arbeitnehmern herausholt. Nackte brutale Ausbeutung wäre die letzte Konsequenz dieses Grundsatzes für ihn. Sieger der Arbeitnehmer wäre, wer unter Einsatz aller seiner Intelligenz und Finessen das meismögliche an Geld, Freizeit und Urlaub für geringstmögliche Leistung herauszuschinden verstünde. Die vollkommene Kunst des Sich-Drückens vor der Arbeit wäre seine letzte Konsequenz dieses Strebens nach dem „Siegerkranz“.

Das ist bewußt überspitzt ausgedrückt. Es soll nur vergegenwärtigen, daß „Heil Dir im Siegerkranz“ eine Teilwahrheit ist und als solche besonders falsch und gefährlich. Nur in der Ergänzung würde sie vertretbar: Nimm was du kriegen kannst und gib was du geben kannst.

Was den menschlichen Zustand beim Geben anbelangt, so weiß jeder, daß das zweite Wort eine ganze Wahrheit umfaßt. Daß geben mehr bringt als nehmen, erscheint zwar von der Logik her zunächst als glatter Unsinn. Doch dies ist geradezu ein Merkmal für die Wahrheit. Wer wollte leugnen, daß er noch nie so recht von Herzen froh war, als er einem Menschen eine Freude bereite? Wer kennt nicht das Hochgefühl nach einer Leistung, bei der er sein Letztes hergegeben hat? Sei es beim Sport, in der alltäglichen Arbeit oder in einem Notfall.

„Geben ist seliger denn nehmen“ würde für Arbeitgeber und für Arbeitnehmer in letzter Konsequenz bedeuten: zufriedene und frohe Menschen auf beiden Seiten bei gutem Erfolg. Zufrieden und froh, weil beide geben, zufrieden und froh, weil dann zwangsläufig auch beide ein Höchstmaß empfangen.

Dies zeigt schon die unlösbare Abhängigkeit, in der sich Geber und Nehmer befinden. Auch im Arbeitsprozeß.

Dies allein könnte schon genügen, um mit falschen Vorstellungen über Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufzuräumen. Diese Begriffe werden kritiklos hingenommen und sind um so mehr mit falschem Inhalt behaftet, je ausgiebiger sie in aller Munde geführt werden. Dafür soll hier keiner die Schuld bekommen. Unsere moderne Informationstechnik ist nun einmal derart, daß

Am Peilkompaß

Wer ist eigentlich Geber und Nehmer von Arbeit?

sie dem einzelnen weitgehend das Denken abnimmt. Es lohnt sich daher, der Sache ein wenig auf den Grund zu gehen.

Was gibt denn der Arbeitgeber unter vielem anderen eigentlich wirklich?

Er gibt mit dem Arbeitsplatz — auf einem Schiff kostet er ca. 300—400 000 Mark — dem sog. Arbeitnehmer die Möglichkeit, sein Lebensunterhalt zu verdienen. Dazu muß er Entgelt für geleistete Arbeit geben. Daß auf einem Schiff auf der Geberseite noch Kost und Logis hinzukommen und noch eine ganze Reihe von stillen Zuwendungen und Sicherheiten, sei hier nur am Rande erwähnt. Aber halten wir fest: ein Arbeitgeber gibt keine Arbeit, er gibt Arbeitsplatz und Entgelt für Arbeit. Er gibt damit materielle Existenzmöglichkeit für die bei ihm Beschäftigten. Das wiederum setzt seine Arbeit voraus, seine Arbeit, die er leistet und gibt. Darüberhinaus gibt er immer sein Vertrauen denen, die ihm ihre Arbeit geben, sein Vertrauen, daß sie pflichtbewußt und fair ihre Arbeit leisten.

Auf der anderen Seite ist es in Wirklichkeit der Arbeitnehmer, der seine Arbeit gibt. An dem vom sogenannten Arbeitgeber erstellten Arbeitsplatz gibt der sogenannte Arbeitnehmer seine wie auch immer geartete Arbeitsleistung. Auch er gibt mehr als nur diese. Er setzt seine ganze Persönlichkeit an diesem Arbeitsplatz ein, z. B. für anständige Beziehungen untereinander, für Kollegialität und Kameradschaft, für das Vorbild, das er abgeben muß, und auf sehr mannigfache Art gibt er sein Bestes für die Interessen seines sogenannten Arbeitgebers. Dazu gehören auch Verlässlichkeit und Loyalität und auch der berühmte gute Eindruck für Schiff, Reederei und Flagge. So wie er das Vertrauen des Arbeitgebers genießt, so gibt er diesem auch Vertrauen. Der Ziehschein z. B. ist ein schönes Beispiel für diesen Vertrauensbeweis. Auch seine getreue Ausführung ist ja nicht von vornherein selbstverständlich.

Wenn also der sogenannte Arbeitgeber Arbeit vom sogenannten Arbeitnehmer nimmt, dann ist es auch der Arbeitnehmer, der sie in Wirklichkeit gibt. Und wenn der Arbeitgeber selbst arbeiten muß, um Arbeitsplätze sicherzustellen und zu verdienen, und wenn weiterhin dieses sinngemäß richtige Geben und Nehmen von

Arbeit in seiner unabdingbaren Abhängigkeit voneinander erkannt wird, so dürften oben erwähnte falsche Vorstellungen nicht mehr bestehen können. Wenn klargestellt ist, daß es im Arbeitsprozeß nur Arbeitgeber gibt, insofern als alle Beteiligten gezwungen sind, jeder in seinem Pflichtkreis ihre Arbeit und ihre Zeit zu geben, dann kann es auch keinen mehr geben, der unabhängiger Alleinherrscher ist. Dann kann es auch keinen mehr geben, der von dessen Willkür, Gunst oder Laune abhängig wäre.

Für sogenannte Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist also zweierlei gemeinsam:

1. die Arbeit,
2. die Abhängigkeit,

und zwar die unabdingbare Abhängigkeit voneinander und noch eine ganze Reihe verschiedenartiger Abhängigkeiten: Konjunktur, internationaler Wettbewerb, politische Lage, Qualifikation, Ausbildung usw.

Es gibt praktisch nur einen einzigen Arbeitgeber für alle und der ist das Leben. Von nichts anderem als vom Leben selbst geht die Notwendigkeit zu arbeiten aus und zwar für alle, und in jeder wie auch immer gearteten Menschengemeinschaft, ja in unserer gesamten modernen Gesellschaft hat der Grundsatz von geben und nehmen Gültigkeit. Jede Gemeinschaft bietet sicherlich viele Sicherheiten und Garantien, nur darf man sie nicht gedankenlos und selbstverständlich hinnehmen. Denn eine Garantie gibt es ganz bestimmt nirgends: die Garantie nur nehmen zu können! Das gilt für alle Lebensbereiche, ja für unser Zusammenleben überhaupt. Ganz besonders an Bord.
Der Wachoffizier



Aus der Buddel trinken will gelernt sein, das weiß jedes „Flaschenkind“. Monkey hat gut aufgepaßt. Monkey kann das.

POLITIK UNTER DER LUPE

Das Frankreich de Gaulles

fährt fort in seiner national bestimmten Realpolitik. Es gibt heute in Europa wahrscheinlich keinen Staat, der sich mit so vielen anderen Ländern im Gegensatz der Auffassungen befindet. Die UNO ist für den Präsidenten bekanntlich eine Vereinigung von Schwätzern. Von der NATO hält er nicht viel mehr. Amerikaner und Engländer sind Angelsachsen, die Sowjets eine Kolonialmacht. Auf seiner letzten Pressekonferenz hat der General zwar groß von Europa gesprochen, aber gleichzeitig eingestehen müssen, daß die Italiener und die Benelux-Staaten nichts von seinen Ideen wissen wollen. Den Deutschen hat er ein langes Stündenregister vorgehalten und Bonn damit ein Übermaß an politischem Takt abverlangt. Was bleibt da von Europa übrig, fragen die Pessimisten. Auf wen will sich de Gaulle verlassen? Auf seinen neuen Freund Maurer? Auf die Chinesen? Paris verhehlt kaum noch, daß es mit Erhards europäischen und atlantischen Konzeptionen nicht mitzumachen geneigt ist.

Die Türken beginnen sich zaghaft mit dem Gedanken zu befreunden,

daß Minderheitenschutz für ihre Brüder auf Zypern — wenn er direkt von Athen garantiert wird — einiges für sich hat. Die Cyprioten selbst dürften durch die Verheerungen, die die türkischen Bomben anrichteten, etwas ernüchtert worden sein. Allerdings bleibt die Minderung der Spannung um die Mittelmeerinsel vorläufig noch sehr brüchig. In Griechenland und in der Türkei gibt es reichlich viel Heißsporne, und sie sitzen an hohen Stellen. Makarios ist schwach und eitel. Er bildete sich ein, auf dem Raubtier der Radikalen reiten zu können und merkte nicht, daß das Ungeheuer mit ihm durchbrannte...

Mao Tse-tang

der chinesische Meister im Brüllen, verhöhnte vor knapp zwei Jahren seinen Genossen Chruschtschow, weil der sich auf keinen offenen Konflikt in der Kubakrise einließ. Mag sein, daß es auch in Peking zwei politische Rich-

tungen gibt. Die schärfere versuchte es diesmal in Südostasien. Angriffe auf amerikanische Zerstörer hätte Nordvietnam nie ohne Schützenhilfe Chinas gewagt. Doch Amerika hat sich nicht auf diplomatische Proteste beschränkt. Es hat nicht einmal den Gegenschlag auf die angreifenden Torpedoboote konzentriert, nachdem auf den ersten Überraschungsangriff ein zweiter folgte. Die Schlupfwinkel der Partisanen wurden diesmal „aufs Korn genommen.“ Um kein Mißverständnis aufkommen zu lassen, betonte Johnson, daß dies noch immer nur eine scharf begrenzte Gegenmaßnahme sei. Dahinter steckt die Warnung, daß weitere Angriffe der Kommunisten mit Gegenschlägen beantwortet werden, die sich nicht länger auf die Küste beschränken.

Jetzt muß sich Nordvietnam vorsehen

Selbst China muß rasch nachdenken, wenn es sich nicht in einen Konflikt reißen lassen will, bei dem es — wie sich nun herausgestellt hat — den kürzeren ziehen würde. Die Amerikaner verfügen über die See- und Luftherrschaft am Stillen Ozean. Mao wäre nicht der erste Festlandpolitiker, der sich in der wirklichen Stärke einer See-Weltmacht gründlich verrechnet hätte.

Und schon wirbeln die Propagandatrommeln

daß der zweite Angriff nordvietnamischer Torpedoboote gar nicht stattgefunden habe, sondern ein Vorwand der Amerikaner sei, um das Festland bombardieren zu können. Im Grunde genommen zielt diese Propaganda aber auch gegen Moskau, das aufgeputzt werden soll. Der Kreml soll sich in einer Klemme finden, ob er es mit dem Westen oder mit seinen kommunistischen Genossen hält. In einer solchen Situation blieb Washington nichts anderes übrig, als so rasch und eindeutig wie möglich zu reagieren. Jedes Zögern hätte verwirrt. Jedes Warten hätte gelähmt. Es war eine bittere Entscheidung, aber es gab keinen anderen Weg. Wenn es nicht schlimmer werden soll, wird aber gleichzeitig der Verhandlungsweg erschlossen werden müssen. Die Sache wird nicht

einfacher durch den amerikanischen Wahlkampf. Johnson ist entschlossen, den Werbezug für sich selbst so intensiv zu führen, daß er Goldwater ganz entscheidend schlägt. Hoffen wir, daß es ihm gelingt, denn

was passiert, wenn Goldwater am Hebel sitzt?

Das politische Programm des Kandidaten aus Arizona sieht nicht sehr ermutigend aus. Als erstes sollen die Beziehungen, die seit Kennedy so viel besser und fruchtbarer geworden sind, zu den Sowjetrussen völlig abgebrochen werden. Zweitens würde Vietnam mit „südamerikanischem Temperament“ bombardiert werden. Drittens würde Goldwater das Problem des geteilten Deutschland wie Alexander der Große lösen wollen. Mit dem Schwert nach der berühmten Manier des Gordischen Knotens. Doch was würde dann aus dem übrigen Europa? Ihm fiel dann die schwere Aufgabe zu, als geeinter Block auszugleichen und die Stütze zu bieten, die Amerika den Europäern bisher bot. Es wäre eine Bewährungsprobe für ein Europa, das schon geeint sein müßte.

Ruth Mayer

Geht's auch billiger? . . .

„Recklinghausen oder Remscheid?“ — das ist die Frage, die zur Zeit in ganz Nordrhein-Westfalen erörtert wird. Warum? Recklinghausen zeigte, daß es maßzuhalten versteht: Die Stadtverwaltung kommt mit 49 Beamten und Angestellten auf je 10 000 Einwohner aus. Remscheid dagegen, ungefähr gleich groß, braucht zum gleichen Zweck 99.

Dieser Tatbestand löste heftige Debatten aus. Bürgermeister und Stadtdirektoren fühlen sich von wißbegierigen Bürgern bedrängt: Können ihr nicht billiger regieren? Die Remscheider erhielten bereits eine Antwort: Wir sind nicht überbesetzt! Der Beweis dafür soll noch nachgeliefert werden.

Doch wäre es falsch, die Gemeinden anzuklagen, weil der Bund mit „bestem“ Beispiel vorangeht: Binnen zwei Jahren vervierfachte er die Zahl seiner Beamten und Angestellten . . .

EWG und wir

Die Arbeitsleistung jedes Bundesbürgers stieg im vergangenen Jahr nur um 2,8 Prozent. Die Löhne und Gehälter sind aber um 6,2 Prozent gestiegen.

Auch die EWG in Brüssel hat die Mitgliedstaaten ermahnt, die Löhne nur in dem Maße wie die Arbeitsleistung des einzelnen zu steigern.



Unser
schönes
Deutschland

Dünen auf unseren Nordseeinseln sind wie die Fortsetzung des Meeres auf dem Land. Auch sie sind vom Wind geformt, — wie erstarrte Wellen.

Frachtenkalkulation

Eine Reise kaufmännisch gesehen

In der Reihe der gegenwärtig an verschiedenen Seefahrts- und Schiffingenieurschulen gehaltenen Vorträge über wirtschaftliche Fragen des Seeverkehrs veröffentlicht „Kehrwieder“ in der vorliegenden Ausgabe den zweiten Teil des Referates, das Herr Klaus H. Johns (Fisser & v. Doornum, Hamburg) kürzlich vor den Studierenden der Seefahrtsschule Hamburg unter dem Titel „Die Frachtvorkalkulation“ gehalten hat.

Proformaabrechnungen helfen Hafenkosten kalkulieren

Wenn über den Verschiffungstermin, den Umfang der Ladung, den Ladehafen, die Ladezeit, die Fähigkeit des Schiffes und die Ladedauer, also über die materiellen Bestandteile des Frachtvertrages selbst Klarheit besteht, hat sich die Reederei mit den kostenmäßigen Einzelheiten der Vorkalkulation zu beschäftigen. Im Ladehafen entsteht eine Anzahl verschiedener Kosten, die unter dem Sammelbegriff „Hafenkosten“ oder „disbursements“ zusammengefaßt wird. Zu diesen Kostenarten gehören die offiziellen Hafengebühren, Leuchtfeuergebühren, Lotsenkosten, Schlepper, Festmacher, Klarierungsgebühren für den Agenten und andere Auslagen. Die Höhe der Hafenkosten läßt sich theoretisch für die Vorkalkulation aus den verschiedenen in der Reederei vorliegenden Unterlagen genau zusammenstellen. Der Einfachheit halber legt man jedoch Sammlungen von sogenannten „Proformaabrechnungen“ an, in denen die hauptsächlich ins Gewicht fallenden Kostenarten für verschiedene Schiffsgrößen enthalten sind. Diese „Proformaabrechnungen“ werden häufig von den entsprechenden Schiffsagenten selbst veröffentlicht und sind auch mitunter in Fachzeitschriften zu finden. Ihr Ziel ist es, der Reederei einen Anhaltspunkt für die voraussichtlich entstehenden Kosten zu geben und ihr Vergleiche für verschiedene Ladungsarten zu ermöglichen.

Eilgeld und Liegegeld — Prämie und Strafe

Inwieweit der Reederei Ladekosten entstehen, bestimmt sich nach den besonderen Bedingungen des Frachtvertrages. Im allgemeinen wird man hierfür einen Wert einsetzen, der sich aus Erfahrungswerten ergibt. Im Zusammenhang mit der Ladung müssen unter Umständen auch besondere Kosten für die Reinigung des Schiffes, etwa für Getreide nach einer Kohlenladung, oder für die Herrichtung der Laderäume, berücksichtigt werden.

Das sogenannte Eilgeld nimmt in den Kostenrechnungen der Reedereien eine erhebliche Bedeutung ein. Es ergibt sich aus dem Zusammenhang zwischen der garantierten Lademenge pro Tag und der tatsächlichen Abfertigung des Schiffes. Ist im Frachtvertrag beispielsweise vorgesehen, daß der Befrachter eine Beladung des Schiffes von mindestens 2 500 t pro Tag

garantiert, das Schiff tatsächlich aber in einer kürzeren Zeit beladen wird, so erhält der Befrachter für diese schnellere als ursprünglich garantierte Beladung eine Prämie. Diese Prämie stellt das sogenannte Eilgeld dar, das sich in seiner Höhe außer an der gesparten Zeit auch am sogenannten Liegegeld orientiert und in den meisten Fällen 50 % oder 33 % des Liegegeldes beträgt.

Insofern ist das Liegegeld gewissermaßen das Gegenteil vom Eilgeld. Es läßt sich als eine Strafe auffassen, die der Befrachter an den Reeder zahlen muß, wenn er mehr Zeit für die Beladung des Schiffes braucht als laut Frachtvertrag garantiert wurde.

Die Kosten im Löschhafen werden in der gleichen Weise wie die Ladehafenkosten festgesetzt. Das Eilgeld für den Löschhafen berechnet sich ebenfalls aus dem Zusammenhang zwischen tatsächlich angesetzten Löschtagen und der im Frachtvertrag festgesetzten Löschantgarantie.

Normal- und Spezialversicherungen

Auch die Versicherungskosten müssen bei der Frachtenvorkalkulation so genau wie möglich vorausgeschätzt werden. Die normalen Versicherungskosten des Schiffes für seine Beschäftigung innerhalb bestimmter Fahrtgrenzen, in denen das Beschädigungs- oder Totalverlustrisiko den Versicherern übersehbar erscheint, sind in den Tageskosten enthalten. Soll dagegen eine Reise in besonders gefährdete Gebiete, beispielsweise im Winter nach Ostkanada oder innerhalb der Saison auf die Großen Seen, ausgeführt werden oder sind bestimmte Ladungen zu befördern, so muß sich der Reeder für diese speziellen Zwecke eine zusätzliche Prämie von den Versicherern quotieren lassen. Diese zusätzliche Belastung, die nur im Zusammenhang mit der beabsichtigten Reise entsteht, zählt naturgemäß zu den reiseabhängigen Kostenarten.

Maklerkommissionen und Bunkerkosten

Bei den im Zusammenhang mit der Befrachtung zu zahlenden Kommissionen unterscheidet man grundsätzlich zwischen der Adreßkommission und der Befrachtungskommission. Die Adreßkommission, die bei vielen Frachtverträgen schon in den gedruckten Text aufgenommen ist, ist nichts weiter als eine Art indirekter Frachtrabatt. Die Befrachtungskommission dagegen stellt das Entgelt für den Befrachtungsmakler für den von ihm vermittelten Abschluß dar. Die Befrachtungskommission kann in ihrer Höhe sehr starken Schwankungen unterworfen sein, da sie von der Ladungsmenge und der Frachtrate abhängig ist.

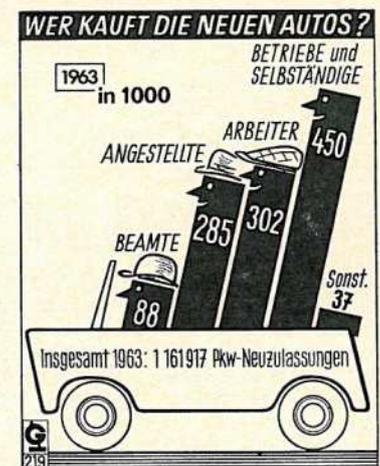
Die letzte Kostenart, die bei der Frachtenkalkulation schließlich noch zu berücksichtigen ist, bezieht sich auf die Bunkerkosten. Die benötigten Bunkermengen des Schiffes

lassen sich auf Grund des bekannten Durchschnittsverbrauchs unter Berücksichtigung der Reise- und Hafentage ziemlich genau berechnen. Die Bunkerpreise können den internationalen Preislisten der Ölgesellschaften entnommen werden. Zu den Bunkerpreisen pro Tonne sind schließlich noch die Anlaufkosten des Schiffes im Bunkerhafen hinzuzurechnen, die entweder den Unterlagen der Reedereien entnommen werden können oder von früheren Anläufen bekannt sind.

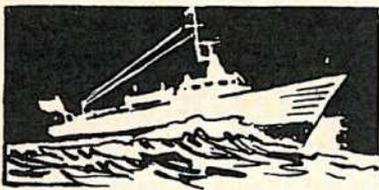
Bilanz der Reise

Nach der Feststellung der Bunkerkosten sind alle reiseabhängigen Kosten des Schiffes zusammengestellt. Nach ihrer Addition und dem Abzug von der Bruttofracht ergibt sich der von dem jeweiligen Schiff auf der beabsichtigten Reise eingefahrene Betrag, bei dem die Tages- und Betriebskosten jedoch noch nicht berücksichtigt sind. Erst der Ansatz der Tages- und der Betriebskosten zuzüglich der Zinsen und der Amortisationen läßt es erkennen, ob die Reise mit einem Gewinn oder einem Verlust abgeschlossen hat. Von einem erheblichen Interesse ist es jetzt, die verschiedenen Vorkalkulationen, die sich auf Grund der Ladungsangebote erstellen lassen, zu vergleichen und dabei die einzelnen Rundreiseergebnisse unter der Berücksichtigung der unterschiedlichen Reisedauern zu ermitteln. Derartige Vergleiche führen jedoch bereits in den Bereich der Schiffsdisposition, der auch seinerseits wiederum ein sehr schwieriges Gebiet darstellt.

Jeder 3. Pkw gehört einem Arbeiter



Arbeiter sind die größten Kunden des Pkw-Marktes; sie kauften im vergangenen Jahr jedes vierte der neuen Autos und jedes zweite der gebrauchten. Trotzdem stehen die Arbeiter in der Motorisierung noch hinter den meisten anderen sozialen Gruppen zurück. Aber sie holen, wie gerade die Neuzulassungen zeigen, schnell auf. Insgesamt befinden sich gegenwärtig rund 2,6 Millionen Personenaautos, ein Drittel des gesamten Pkw-Bestandes, im Besitz von Arbeitern.



Flottenumschau

Bundesmarine

Dem Bundesministerium der Verteidigung — Führungsstab der Marine — unterstanden bisher drei höhere Kommandos, nämlich das Kommando der Flotte, das Kommando der Flottenbasis und das Zentrale Marinekommando. Man hat sich jetzt zu einer Umorganisation entschlossen, die eine Straffung in der Marine herbeiführen soll. Danach werden unter dem Führungsstab der Marine (in Bonn) nur zwei Säulen stehen, das Kommando der Flotte und ein Marineamt (beide an der Küste).

Unser Kriegsschiff-Export

Vom Schnellbootstyp „Jaguar“ (190 ts, 42 Knoten) will die Türkei vier Einheiten bei einer deutschen Werft bauen lassen. Die türkische Marine zeigt auch Interesse für die 350-ts-U-Boote und sonstige Fahrzeugtypen, wie sie in der Bundesmarine benutzt werden. Viele der insgesamt 85 Staaten, die eine Flotte unterhalten, werden von den USA, der UdSSR und Großbritannien mit neuen oder älteren Kriegsfahrzeugen beliefert. Der Bau von kleinen Fahrzeugen auf deutschen Werften für fremde Nationen ist daher nicht uninteressant. Über den Bau von insgesamt 15 U-Booten des 350 ts großen Typs für Norwegen wurde mehrfach berichtet. Auch der Export kriegsschiffähnlicher Fahrzeuge, wie Polizei- und Zollboote, wurde erwähnt. Der neue Staat Tansania wird voraussichtlich zwei Küstenwachboote des Typs „Niobe“ (180 ts, 16 Knoten) erhalten. Möglicherweise werden auch an andere afrikanische Staaten im Rahmen der Entwicklungshilfe derartige Kleinboote geliefert. Griechenland soll Interesse für deutsche Minenräumfahrzeuge zeigen. In der dänischen und niederländischen Marine erörtert man den Bau von U-Booten unseres Standardtyps (350 ts).

Fremde Marinen

Die finnische Marine hat zwei Fregatten von der UdSSR gekauft. Sie sollen „Hämeenmaa“ und „Uusimaa“ heißen; das sind Namen, die bereits früher in der finnischen Marine benutzt wurden. Die Schiffe werden etwa 150 Mann Besatzung bekommen. Durch Friedensvertrag ist die finnische Marine auf 10 000 ts und 4500 Mann beschränkt und darf keine Schnellboote (Torpedoträger) und U-Boote besitzen.

An Indonesien hat die UdSSR zwei ältere Zerstörer, zwei Fregatten der „Riga“-Klasse (1350 ts, 28 Knoten, 90 m Länge), zwei Minensuchboote und einige Hilfsfahrzeuge abgegeben.

Die spanische Marine überlegt die Beschaffung eines Flugzeugträgers. Möglicherweise wird das Schiff in Frankreich gebaut.

In Kanada wird die Anschaffung von atom-angetriebenen U-Booten der „Skipjack“-Klasse (3500 ts, 35 Knoten unter Wasser, 77 m Länge) erörtert. Der Ankauf eines solchen Bootes aus den USA würde sich preisgünstiger stellen als der Lizenzbau in Kanada. Die USA würden ein solches Fahrzeug, das ein U-Boots-Abwehr-Boot ist, für etwa 175 Millionen Dollar liefern können.

Auf dem modernen Lenkwaffenzerstörer „Biddle“ der US-Marine, der jetzt in „Claude V. Rickets“ umgetauft wurde, ist eine gemischte Besatzung aus Marineleuten der USA, Großbritannien, Niederlande, Italien, Türkei, Griechenland und Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesmarine stellt hierbei 49 Mann. Das 3370 ts große Schiff hat insgesamt 336 Mann



Tanker „Frankenland“ beunkert auf hoher See in Fahrt 2 Zerstörer.

Besatzung, darunter 20 Offiziere. Von diesem Schiffstyp will die Bundesmarine drei Einheiten aus den USA erwerben. Der Kaufpreis beträgt etwa 200 Millionen DM.

Die französische Marine legt auf Hubschrauber zum Aufspüren und Verfolgen von U-Booten besonderen Wert. Der Hubschrauberträger „La Resolue“, der in „Jeanne d'Arc“ umbenannt werden soll, führt entsprechende Erprobungen durch. Die Hubschrauber haben elektronische Geräte zur U-Boots-Ortung und können sich auf der Stelle halten. Sie sind außerdem für die Minenräumung brauchbar und können bei Landungsunternehmen etwa 25 Mann transportieren. Es handelt sich hier um ein vielseitig verwendbares Flugzeug. — R —



gehört
gesehen
festgehalten

Ein 8000-t-Frachter in Originalgröße in München

Die Vorbereitungen für die Sonderschau des „Deutschen Seeverkehrs“ im Rahmen der ersten Weltausstellung des Verkehrs, München 1965, sind abgeschlossen.

Mittelpunkt der Halle sind Teile eines 8000 BRT großen Frachtschiffes, von dem in Originalgröße u. a. 1. und 2. Deck, Back, Brückenaufbau mit Bootsdeck, Kommandobrücke und Peildeck gezeigt werden.

In den Laderäumen des Schiffes werden Modelle und Umschlagseinrichtungen gezeigt.

Auf dem Brückenbau demonstrieren die Reedereien alle technischen und wirtschaftlichen Fragen der Seeschifffahrt. Ein Weg führt durch die Kammern der Offiziere, den Funkraum und über die Brücke. Die Verantwortungsbereiche aller Besatzungsmitglieder werden hier gezeigt. Im Funkraum werden die funktechnischen Einrichtungen erläutert.

Am Ende des Brückenhauses ist das Schiff abgeschnitten, so daß es hier zu einem Schnittmodell in Originalgröße wird.

Hamburger Jung wollte als Blinder über See

Allerdings nur zu seiner Tante nach Bremen. Doch bei Elbe 3 entdeckte man den 13jährigen im Maschinenraum, und die Reise war zu Ende. Der Kapitän des englischen MS „Whitby

Abbey“ drehte sofort bei und lieferte den Buttje nicht bei seiner Tante in Bremen, sondern bei der Wasserschutzpolizei in Cuxhaven ab.

Rheinische ev. Kirche baut ein Seeschiff

23 m lang soll es werden. Die evangelische Kirche in Hias (Indonesien) soll es erhalten. Zwischen den Inseln wird es Kranke, Passagiere, Medikamente und Nahrungsmittel fahren. Zur Zeit sammeln die Kirchen des Rheinlands noch fleißig die DM: 350 000 zusammen. Im September nächsten Jahres soll diese Kirchenschiff seinem Eigentümer in Hias übergeben werden. Diese Kirchengemeinde in Indonesien dürfte damit die erste sein, die Reedereifunktionen übernimmt.

Neues Pompeji in Costa Rica?

In der ehemaligen Hauptstadt Costa Ricas, Karthago (18 000 Einwohner), haben die schon 13 Monate andauernden Ausbrüche des Todesbergs, des 3432 m hohen Berges Irazu, Menschenleben gefordert. In einer Überschwemmung, entstanden durch Aschenregen, der einen Fluß staute, sind 10 Menschen umgekommen. 50 000 t Vulkanasche sind bereits auf die Hauptstadt San José niedergegangen. Karthago soll evakuiert werden.

10 000 m tief

das ist 10 mal tiefer als moderne U-Boote, soll ein auf der New Yorker Superschau gezeigter Almuinaut tauchen können. Das ist ein 1-Mann-U-Boot mit einer faustdicken Aluminium-Außenhaut.

Seeleute immer noch Beute von Landhaien auf St. Pauli

Zwei Seeleute gingen in Hamburg an Land Barvermögen DM 55,—. Auf St. Pauli wurden sie von einem der aussieht, wie ein hoher Vorgesetzter an Bord, von der Straße weg in ein Lokal geschleppt. Zwei Damen waren sofort zur Stelle. Sie machten sich unverzüglich über die beiden Janmaten her, Könnerrinnen ihres Fachs. So ausgekocht waren sie, daß die Gäste dem Wirt nachher schriftlich bestätigten, ihre Zeche „ohne Zwang“ gemacht zu haben.

Man bestellte und verzehrte gemeinsam 4 kleine Flaschen Bier, 6 halbe Flaschen Schaumwein nebst einer Packung Zigaretten. Die Rechnung lautete auf DM 317,90. In Worten: dreihundertsiebzehn DM und 90 Pfg! Die beiden verdatterten Seeleute legten ihre gemeinsame Barschaft auf den Tisch. Aus beiden Portemonnaies und sämtlichen Taschen kamen nicht mehr als 55,— DM heraus. Der Ober kam in Windeseile mit einer fertigen Schuldanerkenntnis. Die Seeleute füllten sie aus, hinterlegten ihre Seefahrtsbücher und unterschrieben. Am nächsten Tag mußte der Kapitän sie auslösen. Hier die Fotokopien des „Schuldanerkenntnisses“.



Schuldanerkenntnis
Ich, der Unterselohnte
Name, Richard - 27 Jahre - Heinrich
Anschrift, Reisekasse Arbeit Pass ausweis Nr. _____
erkläre hiermit an, von der Gaststätte „_____“, Hamburg
Esperbahn _____, Inh. _____, in der Höhe in
Höhe von 26190 (in Worten), Zweihundertsechzigtausend
erhalten zu haben, das sofort fällig wird. Ich verpflichte
mich zur Rückzahlung bis zum
Datum: 8.3.64
und überlasse der Firma freiwillig als Pfand
Die genannte Firma kann über das Pfand frei verfügen, wenn
ich meine Verpflichtungen nicht vorzeitig erfüllt. Sie
haftet nur für die Aufzahlung bis zum Fälligkeitsterm.
Nach der Verzehrung des Pfandes bleibe ich für den etwa
Betrag weiterhin haftbar.
Gerichtsstand ist das Amtsgericht Hamburg.
Hamburg, den 6.3.64 Richard Heinrich
Unterschrift des Schuldners
Richard Heinrich

In Buenos Aires ging ich an Land

zum Urlaub in Südamerika

H. Meiners, 1. Offizier

An- und Abreise zum Urlaubsziel war kein Problem

Die Lichter von Colón bleiben achteraus; die „Spreestein“ dampft nordostwärts und trägt mich der Heimat und dem Ende meines Urlaubs zu. Die interessanteste Zeit ist vorbei. Ich habe viel gesehen und erlebt auf dieser für einen Seemann etwas ungewöhnlichen Urlaubsreise, auf dieser Reise durch Südamerika, die am 16. März 1964 begann, als ich per Schiff von Antwerpen kommend in Buenos Aires an Land ging.

Der Gedanke an eine Urlaubsreise quer durch einen großen Teil Südamerikas kam mir, als ich feststellen mußte, daß ich urlaubsreif war, daß der Europa-Sommer noch weit entfernt war und ich das Gefühl hatte, nicht mehr lange warten zu können. — Da mir Sonnenschein und Hitze wesentlich mehr liegen als Schnee und Kälte, und da mir das Menschengedränge an den Urlaubsorten Europas sowieso unsympathisch ist, entschloß ich mich, meinem Onkel in Paraguay einen Besuch abzustatten und bei dieser Gelegenheit einmal richtig hinter den Vorhang zu sehen, der auch einem Seemann normalerweise wegen Zeit- und Geldmangels vor die Nase gehängt wird.

Freundlicherweise ermöglichte mir meine Reederei An- und Abreise per Schiff kostenlos; somit wurde mein Plan gefördert und seiner Erfüllung stand nichts mehr im Wege.

Am 16. März ging ich nach einer für mich fast aufreizend geruhsamen Überfahrt in Buenos Aires an Land.

Schon stellten sich die ersten Schwierigkeiten ein. Ich war als Besatzungsmitglied ins Land gekommen, und als solches darf ich die betreffende Hafenstadt nicht verlassen. Glücklicherweise konnte die Agentur eine Sondergenehmigung besorgen, die sie aber nur unter Stellung einer ziemlich hohen Kautions- und der Zusage erhielt, daß ich auf dem kürzesten und schnellsten Wege das Land verlassen würde.

Wenn es regnet, geht man schlafen

Das hieß also Flugzeug.

Bueno, am 18. März abends wurde ich unter Zollbewachung zum Flughafen gebracht, und dann begann das große Erlebnis, meine erste Reise ins Innere eines fremden Landes; außerdem absolvierte ich den ersten Flug meines Lebens!

Die „Boeing 707“ der Braniff brachte mich in gut einer Stunde sicher nach Asunción, der Hauptstadt Paraguays.

Paraguay empfing uns mit drückender Hitze, obwohl es spät am Abend war, und mir war erst etwas wohler, als ich nach Erledigung der Formalitäten den Fahrtwind im Taxi spürte, das mich in einer halben Stunde in die Stadt brachte. — An der mir angewiesenen Adresse stand ich dann wildfremden Menschen gegenüber, von denen ich nur wußte, daß sie die Schwiegerväter einer meiner zahlreichen paraguayischen Kusinen waren — mein Onkel hatte sich mit zehn Kindern versehen —. Das tat jedoch der Freundlichkeit, mit der ich sofort herzlich willkommen geheißen und bewirtet wurde, keinen Abbruch. In der Nacht begrüßten mich die Moskitos!

Am nächsten Tag wurde Asunción besichtigt. Die Stadt ist natürlich nicht mit Buenos Aires zu vergleichen, hat eher einen provinziellstädtischen Charakter, gefiel mir aber gerade dadurch.

Im Sommer ist es hier knuffig heiß, und es kühlt auch nachts nicht ab, da dann meistens kaum Wind weht und die Steinhäuser und Straßen die Hitze festhalten. Der Sommer war noch nicht vorbei — und das spürte ich wohl! Der nächste Morgen sah mich in einem sogenannten „Rapido“ — Micro-Bus — auf dem Wege nach Villarrica, der etwa zweitgrößten Stadt des Landes, in deren „Nähe“ mein Onkel wohnt. Die Fahrt geht durch saftig-grüne, hügelige Landschaft mit stellenweise fast tropischer Vegetation über anfangs gute Asphalt-, später sehr schlechte Schotter- und Sandstraßen. Als ich in Villarrica bei meinen — mir bis dahin auch unbekannt gewesenen — Verwandten abstieg, war es fast Mittag, und die Sonne brannte heiß auf die zum größten Teil ungepflasterten Sandstraßen der Stadt. Nach einem guten Mittagessen, das mir die Fliegen streitig zu machen suchten, wurde Siesta gehalten, und später ging ich dann in der Stadt spazieren.

Die letzte Etappe legte ich am folgenden Tag zurück. Die einzige regelmäßige Verbindung mit der Colonia Independencia, wie die deutsche Kolonie benannt ist, wird durch einen sogenannten „Mixto“, einem Lastwagen mit Bänken zur Beförderung von Passagieren und Gütern aller Art, aufrecht erhalten, der früh morgens die Kolonie verläßt und mittags von Villarrica zurückfährt; Fahrtdauer zwei Stunden. Wenn es stark regnet, ist der Verkehr auf dieser Straße — roter Lehm Boden — unmöglich, weshalb in dem Falle die „Ruta“ offiziell gesperrt ist. Überhaupt wurde mir gesagt: wenn es regnet, geht man schlafen!!

Bier und Manioka

Nun, nach einer Stunde hatte ich die Nase schon gründlich voll von der reizenden Autofahrt: Wenn ich auch als besonderer Gast den Vortritt hatte, vorne sitzen zu dürfen, so konnte ich doch zur Genüge die Annehmlichkeiten der Reise — nämlich Hitze und gewaltige Schlaglöcher — genießen. Als die Landschaft dann immer interessanter und schöner wurde, ließ ich mich etwas ablenken, und so gelang es mir doch, die Fahrt zu überstehen.

Ich wurde auch immer gespannter auf das, was mich erwarten würde; denn lange Zeit passierten wir praktisch nur Strohhütten. — Sollte mein Onkel in so einem Ding leben? Später stellte sich dann heraus, daß er ganz am Anfang tatsächlich in so einer Hütte gewohnt hatte, wie alle, die damals im Busch angefangen waren.

Die Straße führte streckenweise durch dichten, unberührten Urwald; und dann hielt der Fahrer und zeigte auf ein etwas zurückliegendes Haus bzw. eine Häusergruppe, da wohne mein Onkel. Ich registrierte: Also keine Strohhütte. Während ich noch meinen Koffer ab lud, stürmte ein junges Mädchen mit hellblonden Zöpfen auf mich zu, stutzte, grüßte und jagte wieder zurück — man hatte mich erst eine

Woche später erwartet und war dementsprechend überrascht.

Als ich dann auf den Hof kam, waren alle schon alarmiert worden und standen nun freudig strahlend zu meiner Bewillkommung bereit. Die Herzlichkeit, mit der ich begrüßt wurde, und die Freude mich zu sehen, waren so offensichtlich und so natürlich, daß ich mich sofort wie zu Hause, wie unter Geschwistern fühlte! Wir waren alle gleich so vertraut, als ob wir schon immer zusammen gelebt hätten. Diese Natürlichkeit und Offenheit im Benehmen, im Ausdrücken der Gefühle ist etwas, was in Deutschland leider schon seit längerem im Schwinden begriffen ist.

Zunächst wurde ich gestärkt durch einen herrlich labenden Schluck „cerveza paraguaya“ und eine ordentliche Portion Fleisch mit Manioka. Manioka ist die schnell wachsende Paraguay-Kartoffel bzw. Ersatz für die Kartoffel; sie ist die Knollen-Wurzel eines — man kann fast sagen — kleinen Baumes. Man kann sie innerhalb weniger Monate ernten und sie andererseits mehrere Jahre lang weiterwachsen lassen, ohne daß sie dadurch schlechter wird. — Manioka gehört zum Hauptnahrungsmittel des Paraguayers und schmeckt fast besser als unsere Kartoffel.

Windjammer-Matrose als Siedler im Urwald

Als Janmaat lag mein Onkel mit seinem stolzen Segler in einem chilenischen Hafen, als der 1. Weltkrieg die Seefahrt für viele deutsche Seeleute vorerst beendete. Onkel Hermann machte ganz Schluß damit, indem er sich lange Zeit auf chilenischen und später argentinischen Estancias ein hartes Brot verdiente. Als er an der Ostküste und schon weit im Norden Argentinien angelangt war, hörte er von Landschenkungen an Kolonisten im Staate Paraguay. Er reiste dorthin, bekam auch ein Stück Land und machte sich daran, es in Besitz zu nehmen. Es dauerte lange, lange Zeit, bis er es wirklich in Besitz genommen hatte!

Paraguay hat 2 Hauptlandschaften: den Chaco, das trockene und heiße Steppen-Gebiet und das dichte Waldgebiet. Wenn man die Colonia Independencia heute von oben sieht, bemerkt man noch viele Flecken dichten Waldes; dazwischen aber liegen große freie Flächen bebauten Landes oder saftige Wiesen. Ursprünglich war dieses Gebiet total verfilzter subtropischer Urwald, und alle die jetzt freien Flächen sind praktisch zentimeterweise in härtester Arbeit von den hauptsächlich deutschen Kolonisten erkämpft worden, wobei mein Onkel einer der ersten war, die damit begannen. Was für ein Mut muß dazu gehören, alleine einen derartigen Kampf überhaupt erst zu beginnen! Und was für unzähliges, gefährliches Getier krechtete und fleuchte damals dort herum — es gibt allerdings auch jetzt noch allerhand davon. Kurz vor meine Abreise erschlug eine Nachbarin eine Schlange (eine sogenannte Charará) — ca 1,5 m lang, armdick, mit ca. 2 cm langen Giftzähnen! Es ist nicht gerade angenehm, solchen Tieren nachts zu begegnen, weshalb man im Dunkeln auch nur mit Taschenlampe herumläuft.

(Wird fortgesetzt)

Wer hat nicht schon einmal vergessen, das Chronometer aufzuziehen?

Die Wempe Chronometer Werke in Hamburg, Hersteller für Marine-Chronometer und Schiffsuhrer, haben kürzlich ein Chronometer mit elektrischem Aufzug auf den Markt gebracht. Dieses neue Instrument ist fortschrittlicher und billiger als das herkömmliche Chronometer.

Es arbeitet mit einem Gleichstrom-Elektromotor. Als Stromquelle dienen 2 hintereinander geschaltete Batterien mit einer Temperaturbeständigkeit von -20° bis $+70^{\circ}$ C. Somit konnten das herkömmliche Federgehäuse, die Gelenkkette und die Schnecke fortfallen. An Stelle des täglichen Aufziehens tritt jetzt eine konstante und gleichmäßige Kraftquelle, die in Intervallen von 85 Minuten den Antrieb besorgt. Erfahrungsgemäß wurde das herkömmliche Chronometer auch nicht immer gleichmäßig aufgezogen. Gespräche mit den zuständigen Schiffsoffizieren ergaben, daß das Aufziehen des Chronometers auch zeitweilig ganz vergessen wurde.

Das neue Chronometer kann darüber hinaus für wissenschaftliche Zwecke mit einer elektrischen Kontaktanordnung versehen werden. Hierdurch wird ermöglicht, die Zeit auf Diagrammschreibern oder ähnlichen Geräten optisch festzuhalten.

Wie wird mein Schiff liegen?

Ein Kasten auf der Brücke errechnet Tiefgang, Trimm und Durchbiegung

Ein interessantes unter dem Namen Ladungskalkulator herausgebrachtes Gerät besteht aus einem auf der Brücke oder im Ladebüro am Schott anzubringenden rechteckigen Kasten. Er wird an das Bordnetz angeschlossen und stellt in seiner Arbeitsweise eine weitere Art von Automation dar. Tiefgang, Trimm und Durchbiegung soll er nach Angabe der Hersteller schnell und genau vorausberechnen, wenn man ihm mittels Schiffsplanes und Stellknöpfen die zu erwartenden Lade- und Bunkermengen und -gewichte eingibt.

Der Kalkulator soll dann das Anlegen erleichtern, es dem Tempo von leistungsfähigeren Kränen und Ladegeschirr anpassen. Durch das Betätigen der Drehknöpfe bei Eingabe der Ladungsgewichte wird ein Rechner gestartet. Dieser läßt dann Tiefgang und Trimm als Resultat am Gerät erscheinen. Der Vorgang für die Ermittlung der Durchbiegung ist ähnlich einfach. Mit dem Gerät läßt sich also schnell und genau ausprobieren, wohin die Parteien in Hinsicht auf Tiefgang, Trimm und Durchbiegung am günstigsten gestaut werden können. Das Verfahren läßt sich beim ersten Anlegen genauso anwenden wie beim Zuladen.

Das Anlegen nach Löschhäfen allerdings, unter Berücksichtigung besonderer Stauwünsche, Laderaumklima und Schutz vor gegenseitiger Beschädigung bleibt weiterhin allein der Beurteilung des Ladungssoffiziers überlassen. Immerhin dürfte es eine Hilfe sein, bei allen zu kalkulierenden Faktoren schon drei Resultate genau, sicher und schnell bekommen zu können.

Navigator koppelt rechtweisend auf der Seekarte und liefert genaue Schiffsorte am laufenden (Kurs) Band

„Sonar navigator“ ist die Bezeichnung für ein in den USA entwickeltes Navigationssystem, das den Kurs eines Schiffes automatisch auf einer Seekarte aufzeichnet und somit der Schiffsführung ständig Auskunft über den ge-

nauen Standort gibt. Dies wird mittels eines besonderen Echolots erreicht, das gleichzeitig verschiedene Schallwellen gleicher Frequenz – in die vier Grundrichtungen Nord, Süd, Ost und West – in Richtung Meeresboden aussendet, deren Echos von einem Kontrollgerät ausgewertet werden. Dabei werden automatisch Fahrtrichtung und Geschwindigkeit des Schiffes festgestellt. Dies ist deshalb möglich, weil die Echos der in Fahrtrichtung ausgestrahlten Wellen den Empfänger der Anlage etwas früher erreichen als bei einem stillliegenden Schiff und somit auch die Frequenz höher ist. Die Echos der nach hinten ausgestrahlten Wellen brauchen dagegen etwas länger und sind daher in der Frequenz etwas niedriger. Auch die beiden Seitenechos können in der Frequenz voneinander abweichen, und zwar je nachdem, welchen Kurs das Schiff nimmt. Diese als „Dopplereffekt“ bekannten Frequenzverschiebungen werden auf elektronischem Wege im Kontrollgerät laufend miteinander verglichen. Von dort gibt es die ermittelten Werte an die Schreibvorrichtung weiter, die sie mittels einer Zeichfeder auf die Seekarte überträgt. Dabei entsteht eine kontinuierliche Linie, aus der Kurs und Standort des Schiffes genau zu ersehen sind. Der Kontaktpunkt von Feder und Karte ist dabei jeweils der genaue Schiffsstandort.

Die Schreibvorrichtung läßt sich auf die verschiedenen Maßstäbe von Seekarten ohne große Schwierigkeiten einstellen. Die navigatorischen Vorteile des neuen Geräts sind vielfältig. So können z. B. Fischereifahrzeuge genau zu dem Punkt zurückkehren, wo sie auf der letzten Fahrt große Fänge eingebracht haben; auch das Auslegen von Bojen und anderen Seezeichen sowie die Auffindung von Schadensstellen an Seekabeln wird wesentlich vereinfacht; und bei einem „Mann-über-Bord“-Manöver ist die Schiffsführung in der Lage, den zurückgelegten

Kurs genau zurückzuverfolgen. Das neue Gerät wurde von der Raytheon Company während der vergangenen fünf Jahre entwickelt und auf dem Versuchsschiff des Unternehmens, „Alan“, in der Bucht von Narragansett (Rhode Island) eingehend getestet.

Vollautomatische, elektrische Korrosionsschutzanlage

Um Korrosionen an der Schiffswand, Schiffschraube und Ruder nachhaltig entgegenwirken zu können, wurde bei den Neubauten „Pisang“ (F. Laeisz), „Polarlicht“ (Hamburg-Süd) und „Republico de Colombia“ (Flota Mercante Grancolombiana) eine elektrische Korrosionsschutzanlage der Siemens-Schuckertwerke installiert. Die Anlage arbeitet nach dem Fremdstromverfahren.

10 gleichmäßig über die gesamte Schiffslänge verteilte Anoden, sind in die Schiffswand eingelassen und schließen bündig mit dieser ab. Über die Anoden wird durch das Seewasser ein Gleichstrom an alle Unterwasserteile des Schiffes geleitet, der den Korrosionsströmen entgegen gerichtet ist und diese kompensiert. Der Schutzstrom wird dem Drehstrombordnetz mit Hilfe von 2 Siliziumgleichrichtergeräten entnommen. Der maximal verfügbare Strom beträgt 150 A bei 4–18 Volt. Die Höhe des Schutzstromes richtet sich hauptsächlich nach dem Zustand des Schiffsanstriches, Salzgehalt und Temperatur des Seewassers sowie der Fahrtgeschwindigkeit.

Die Einstellung erfolgt über einen Dreitransformator, der die Gleichrichtergeräte speist. Die Schutzwirkung wird über Meßzellen erfaßt, die die gewünschte Potentialabsenkung des Schiffskörpers im Seewasser in Abhängigkeit des Schutzstromes erfassen und an einem Instrument zur Anzeige bringen. Über einen Regler wird die Potentialabsenkung mit einem Sollwert verglichen und selbsttätig durch Verstellen des Drehtransformators auf den gewünschten Wert gebracht. Die „Elektrische Korrosionsschutzanlage“ arbeitet damit vollautomatisch.

RADAR

Alle 15 Sek. ein Radarfoto

Das erste Produktionsmodell eines neuen Radargeräts für die Schifffahrt wurde am 30. Juni in London von der Firma Kelvin Hughes Ltd. vorgeführt. Das Gerät trägt die Bezeichnung „Photoplot“ und ist von wesentlich höherer Leistungsfähigkeit als herkömmliche Verfahren.

Die Informationen werden zunächst auf dem üblichen Wege einer Kathodenstrahlröhre übermittelt. Dann wird die Darstellung auf einen 16-mm-Spezialfilm photographiert, der in wenigen Sekunden entwickelt und auf die Unterseite eines durchsichtigen Schirms projiziert wird. Die zur Entwicklung des Films verwendeten Chemikalien werden in einer bestimmten Reihenfolge mittels Druckluft aufgesprüht.

Die georteten Gegenstände (andere Schiffe, Bojen oder sonstige Hindernisse) erscheinen schwarz auf weißem Hintergrund und ergeben ein klares stabiles Bild von 68,5 cm Durchmesser auf einer ebenen, mit Papier für die Ortung abgedeckten Oberfläche. Das projizierte Bild kann gleichzeitig von mehreren Beobachtern betrachtet werden, und zwar sowohl bei Tag als auch bei Nacht und ohne Verwendung der sonst erforderlichen Blenden und Masken. Das Zeitintervall zwischen aufeinanderfolgenden Bildern kann auf 15 Sekunden, drei Minuten oder sechs Minuten eingestellt werden, je nach den Ortungserfordernissen.

Aus zwei mach im Notfall eins

Das Fährschiff „Avalon“ der Britischen Eisenbahnen hatte an der Hamburger Überseebrücke festgemacht.

Neben anderen modernsten technischen Einrichtungen ist vor allem die Radaranlage des Schiffes bemerkenswert. Zwei vollständige und unabhängige Kelvin Hughes-Kursradaranlagen der Typen 14/16 P und 14/12 P sind durch das Kelvin Hughes-Radar-Sicherheits-Schaltssystem miteinander verbunden.

Dieses System gewährleistet, daß praktisch jederzeit ein brauchbares Radarbild vorhanden ist.

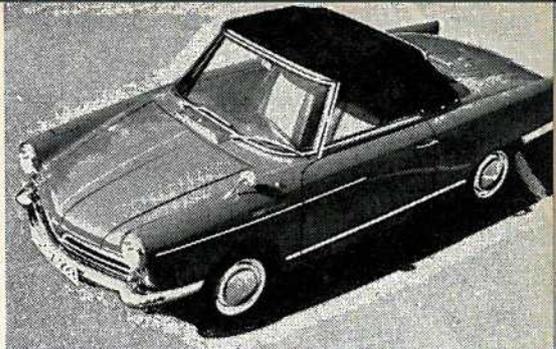
● Selbst wenn in beiden Anlagen gleichzeitig ein Fehler auftreten sollte, der sie als alleinige Anlage außer Betrieb setzen würde, ist es auch unerfahrenem Personal möglich, nur durch Betätigung der verschiedenen Wahlschalter sicher und schnell, ohne Unterbrechung der Stromversorgung, aus den Einzelgeräten beider Anlagen eine betriebsfähige Radaranlage zusammenzustellen.

Der Zuverlässigkeitsfaktor ist bei diesem Radarsystem gegenüber einem einzigen Radargerät nicht verdoppelt, sondern um ein vielfaches erhöht, zumal beide Radaranlagen mit derselben Wellenlänge von 3 cm arbeiten. Erst dadurch ist nämlich die vollständige Umschaltung, z. B. Austausch der Antennen und der Sender, möglich. Durch Betätigung von Sender-, Antennen-, Sichtgeräte- und Umformerswalschalter können 24 verschiedene Kombinationen geschaltet werden.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Heute: Das erste Auto mit Wankelmotor



Die Geschichte des Wankelmotors beweist, wie sehr sich die Fachwelt irren kann: Noch während die ersten Kreis- oder Drehkolbenmotoren auf den Prüfständen in Neckarsulm liefen, wurden sie von einem Gremium von Fachleuten begutachtet. Deren einhelliges Urteil: „Der Kreiskolbenmotor ist für Kraftfahrzeuge völlig ungeeignet.“ Nun, die tatsächliche Entwicklung der Dinge hat inzwischen das Gegenteil gezeigt. Denn allem zum Trotz wird nun der „NSU-Spider“ serienmäßig hergestellt. Dieser sportliche Wagen hat — wie seine Konstrukteure behaupten — die modernste 50-PS-Maschine der Welt unter der Haube: den Wankel-Motor. Äußerlich ähnelt er dem Sportprinz. Im Unterschied zum Sportprinz handelt es sich beim NSU-Spider um einen offenen Wagen mit Cabriolet-Verdeck. (Ein Hardtop ist in Vorbereitung).

Die Sensation befindet sich unter der Heckhaube — der erste Kreiskolbenmotor, der serienmäßig in ein Automobil eingebaut wird. Da dieser Motor keine Hubbewegungen kennt, sondern nur Drehbewegungen ausführt, ist er — obwohl es sich um einen Einkammermotor von 500 ccm Kammergröße handelt — bei durchschnittlichen Drehzahlen so laufruhig wie ein Sechszylinder herkömmlicher Bauart. Seine 50 PS verleihen dem NSU-Spider eine Höchstgeschwindigkeit von rund 150 km/h, sein Beschleunigungsvermögen beweist sportlichen Charakter. Das maximale Drehmoment (bei 3000 U/Min.) beträgt 7,5 mkg. Die Verdichtung liegt bei 8,5:1. Trotz dieses verhältnismäßig hohen Verdichtungsverhältnisses, das allein

schon auf einen Hochleistungsmotor hinweist, braucht der NSU-Spider nicht mit Superbenzin gefahren zu werden.

Beim ventillosen Kreiskolbenmotor ist nämlich die Klopfneigung wesentlich geringer, so daß auch bei scharfem Fahrbetrieb Normalbenzin ausreicht. Der normale Benzinverbrauch liegt mit etwa 8 Litern auf 100 km niedriger als bei einem sehr sparsamen herkömmlichen 50-PS-Motor.

Eine der augenfälligsten Eigenschaften des Kreiskolbenmotors ist sein geringer Raumbedarf und sein kleines Gewicht. Der Motor des NSU-Spider wiegt mit allen Zusatzaggregaten wie Anlasser, Lichtmaschine, Getriebe usw. nur 125 kg. Er läßt viel Platz für Gepäck. Im übrigen hat der NSU-Spider die Konstruktionsmerkmale des Sportprinz übernommen: Ganzstahlkarosserie, Vorderradaufhängung an Trapez-Dreieckslenkern, Federung durch Schraubenfedern und Querstabilisator. Nur dort, wo die höhere Motorleistung und die damit verbundene Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h es geraten erscheinen ließen, wurde der NSU-Spider mit besonderen Fahrwerksteilen ausgerüstet. So bekam er vorne griffige Scheibenbremsen und die Hinterräder wurden einzeln an Schräglenkern aufgehängt.

Die Ausstattung des Innenraums ist so wie man es von einem sportlichen Fahrzeug dieser Klasse erwartet: durchaus nobel und gediegen. Besonderer Wert wurde hier auf die bequeme Bedienung des Wagens gelegt: Das Getriebe hat vier — natürlich vollsynchronisierte —

Gänge und ist über einen Hebel auf dem Mitteltunnel leicht zu schalten. Die Kupplungskräfte vom Pedal zum Motor werden hydraulisch übertragen — ein Komfort, den sonst nur weit schwerere Wagen bieten. Ein Drehzahlmesser gehört zur serienmäßigen Ausstattung, er erleichtert das Schalten, denn ein Kreiskolbenmotor wird in höheren Bereichen gefahren als ein Hubkolbenmotor. Für Wärme oder Kühlung im Wagen sorgt eine Klimaanlage mit Warmwasserheizung und Heizgebläse.

Noch ist aus der harten Praxis des täglichen Straßenverkehrs nicht allzuviel über den NSU-Spider bekannt geworden. Seine Konstrukteure nehmen an, daß die einfachere Bauweise des Kreiskolbenmotors eines Tages dazu führen wird, daß die Kraftfahrzeuge billiger werden. Damit hat es freilich noch eine Weile Zeit, denn in den nächsten Jahren werden erst einmal die hohen Entwicklungskosten bezahlt werden müssen.

Technische Daten und Kosten

Preis ab Werk: 8500,— DM
Max. Leistung: 50 PS, 5000 U/Min
Motor: Wassergekühlter NSU/Wankelkreiskolbenmotor
Länge über alles: 3580 mm
Breite über alles: 1520 mm
Höhe über alles: 1235 mm (mit Verdeck)
Verbrauch/100 km: ca. 8,0 Liter
Spitze: über 150 km/h
Wendkreis: 9,1 m
Jahressteuer wird wegen Mangels an Hubraum vermutlich nach Gewicht bemessen, ca DM 144,—.

UNSER HEIM AN LAND

Der Staat stellt heute viele Möglichkeiten bereit, mit Hilfe von zinslosen oder niedrig verzinsten Fremdmitteln auch Leuten mit kleinem Geldbeutel das Bauen zu ermöglichen.

Hier eine kurze Aufstellung, die natürlich nicht ganz ausführlich sein kann. Die hier umrissenen Möglichkeiten gelten für eigen genutzte Eigenheime oder Eigentumswohnungen. Auch Bauherren von Mietwohnungen erhalten ähnliche Vergünstigungen für Mieter, auf welche die hier genannten Bedingungen zu treffen.

1. Erste Hypothek

Erststellig gesicherte Hypotheken werden von Sparkassen, Hypothekenbanken und anderen Kreditinstituten gewährt oder vermittelt. Bis etwa 40 Prozent der Gesamtkosten wird ihr Neubau erststellig beliehen. Also wohl die wichtigste, wenn auch im allgemeinen teuerste Finanzierungsquelle. An Jahreszinsen zahlen Sie zwischen 6 und 7,5 Prozent. Die Tilgung beträgt meist 1 Prozent. Achtung: In Zeiten niedriger Zinssätze ist es günstiger, eine Hypothekenbank als Kreditgeber zu wählen; sind die Zinssätze gerade auf einem Höhepunkt, gehen Sie besser zu einer Sparkasse. Die Zinsen bei Hypothekenbanken bleiben nämlich für die ganze Laufzeit der Hypothek in der ursprünglichen Höhe, bei den Sparkassen schwanken sie mit den Marktzinsen.

Auskünfte: Banken, Sparkassen, Versicherungsgesellschaften.

2. Bauspardarlehen

Wenn Sie einen Bausparvertrag abschließen, haben Sie nach Zuteilung Anspruch auf ein

zinsgünstiges Darlehen der Bausparkasse in Höhe der Differenz zwischen der angesparten und der Vertragssumme. Dafür läßt sich die Bausparkasse eine 2. Hypothek auf Ihr Anwesen eintragen. Bedingung der Bausparkasse ist, daß Sie wenigstens 18 Monate ihr Mitglied gewesen sind und wenigstens 40 Prozent der Vertragssumme angespart haben. Die Zinsen betragen ca. 5 Prozent für das gewährte Darlehen, die Rückzahlung meist zehn Jahre. Achtung: Der Staat beteiligt sich an Ihren Sparleistungen für die Bausparkasse und damit indirekt an Ihren Baukosten. Er gewährt Wohnungsbauprämien von 25 bis 35 Prozent (je nach Familienstand) der Sparleistungen, höchstens aber 400 DM jährlich.

Auskünfte: Öffentliche und private Bausparkassen, Sparkassen.

3a. Staats- bzw. Landesdarlehen

Der Staat zahlt Zuschüsse zu Ihrem Bau, wenn Ihr Einkommen nicht zu hoch ist. Der Höchstverdienst beträgt für Alleinstehende 9000 DM im Jahr, er erhöht sich für jeden zur Familie des Wohnungssuchenden zählenden und von ihm zu unterhaltenden Familienangehörigen um weitere 1800 DM jährlich. Das sind Angehörige, die nachweislich kein steuerpflichtiges Einkommen über 3000 DM jährlich beziehen.

Die Höhe der Staats- bzw. Landesdarlehen ist beschränkt und von Land zu Land verschieden. Für eine etwa 65 qm große Wohnung kann man im Bausch und Bogen etwa 10 000 DM rechnen. Es gibt Höchstgrenzen für die Wohnungsgrößen, die „förderungswürdig“

sind. Bei Familieneigenheimen mit einer Wohnung ist diese Höchstgrenze 120 qm.

Für Familieneigenheime werden die Landesdarlehen zinslos mit einprozentiger Tilgung jährlich gewährt. Nach 30 Jahren erhöht sich die Tilgung auf 5 Prozent.

Auskünfte: Kreis-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen.

Über 1 Milliarde Baugelder

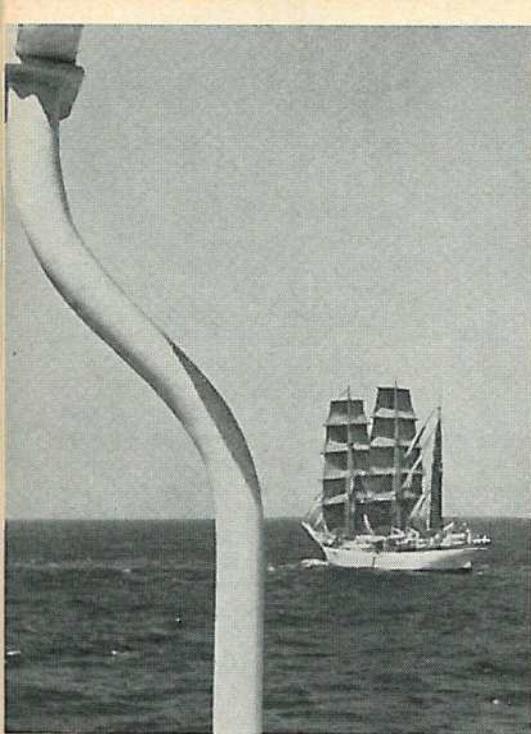
Seit der Währungsreform hat die Vereinigte Bausparkassen AG, Hannover-Bielefeld, über 1 Milliarde Baugelder für ihre Bausparer bereitgestellt. Die Gesellschaft erwartete die Überschreitung der Milliarden Grenze erst im Herbst, jedoch waren die Zuteilungen an ihre Bausparer infolge des starken Geldeinganges im bisherigen Jahresablauf so groß, daß mit der Julizuteilung bereits dieses Ziel erreicht werden konnte.

Der Neuzugang an Bausparverträgen ist bei der Vereinigten gleichfalls als sehr gut zu bezeichnen. Die Bilanzsumme hat die 400-Millionen-Grenze bereits nicht unerheblich überschritten.

3b. Eigenkapitalbeihilfen

Der Staat verlangt jedoch auch eine Eigenleistung von dem zu fördernden Bauherren, die „angemessen“ sein muß. Was angemessen ist, richtet sich nach dem Einkommen des Darlehensnehmers und nach der Zahl der Angehörigen. Dieses erforderliche Eigenkapital kann über einen Bausparvertrag angespart werden. Fehlt das Eigenkapital jedoch, so können „Eigenkapitalbeihilfen“ gewährt werden. Sie dürfen bei einer Eigentumswohnung höchstens 5500 DM betragen und sind mit 2 Prozent jährlich zu tilgen. Diese Zahl gilt für eine 60 qm große Wohnung. Für größere Wohnungen sind Zuschläge möglich.

Auskünfte: wie 3a. (wird fortgesetzt)



Begegnung mit der „Gorch Fock“

„Drückt uns den Daumen!“

Unsere „Wadai“ war am 8. 6. von Las Palmas heimgehend ausgelaufen. Das Bunkern hatte uns Zeit gelassen, die ersehnte Heimatpost zu beantworten und wir waren alle in der typischen Heimreisestimmung, als am 9. 6. gegen 10 Uhr der Wachoffizier ein Segelschiff voraus meldete. Daß es sich um einen Wettfahrteilnehmer handelte, war uns klar, — aber welcher war es?!

Durch das Glas erkannten wir, daß es die „Gorch Fock“ sein mußte, und sie war es! Ich ließ sofort alle Mann benachrichtigen, daß wir einen Windjammer dicht bei passieren würden. Ich selbst versorgte mich mit Film und Fotoapparat. Das Ruder wurde besetzt und wir drehten dicht heran. Alles, was Foto- und Filmapparat hatte, war auf der Brücke und dem Bootsdeck, um diesen seltenen Anblick festzuhalten.

Es war ein herrliches Bild, das Schiff in der nördlichen Brise dahinschiffen zu sehen! Als wir fast in Rufweite heran waren, gaben wir die übliche Begrüßung mit Flaggedippen und dazu dreimal lang mit unserem Typhon. „Gorch Fock“ antwortete sofort und blinkte uns herüber, das F.T. zu besetzen. Schnell war die Verbindung über Grenzwelle hergestellt und Kapt. z. See Engel und ich begrüßten uns per

Telefon. Ein herzliches „Dankeschön“ für die nette Begrüßung kam von drüben. Aber diese Dinge sind für uns ja selbstverständlich, hoffen wir doch alle, daß die „Gorch Fock“ siegen möge! Der Grußwunsch eines Funkmeisters der „Gorch Fock“ wurde noch notiert und bald verschwand die „Gorch Fock“ wieder in der Kimm.

Aus besonderen Gründen blieben wir noch bis zum 10. 6. in Funkverbindung. Bevor sie aber eingestellt wurde, gab ich an den Kommandanten noch meine Notiz durch:

„Meine Besatzung und ich wünschen Ihnen, Ihrer Besatzung und Ihrer schmucken Lady gute Weiterfahrt und raumen Wind, Stärke 7—8.“

Um 12.43 Uhr erreichte uns dann am 10. 6. eine Antwortnote der „Gorch Fock“:

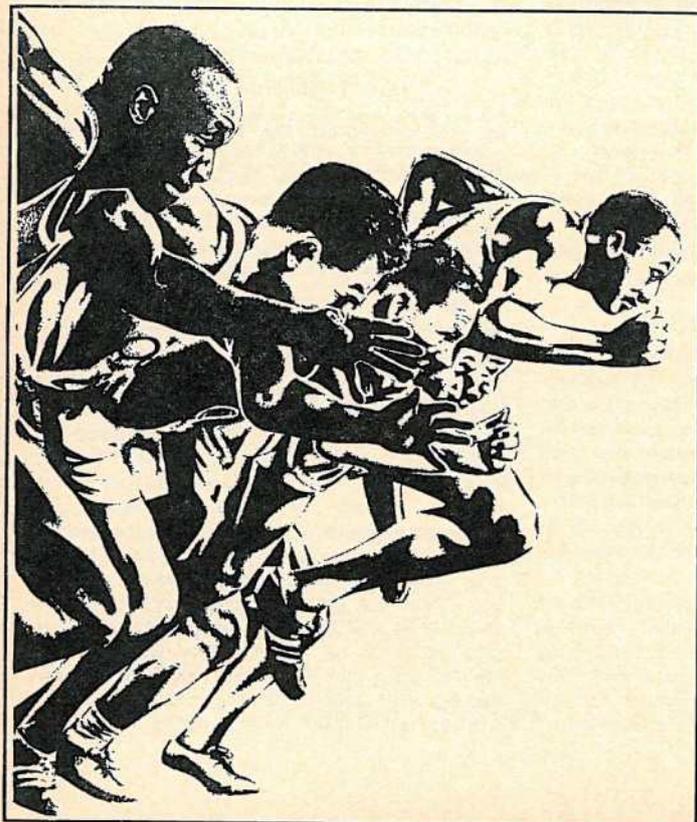
„Herzlichen Dank! Drückt uns weiter die Daumen, noch glauben wir vorne zu sein. Stehen kurz vor Palmas. Gute Heimkehr! Engel.“

Noch lange war diese Begegnung Gegenstand der Unterhaltung an Bord und es versteht sich, daß gerade wir die Daumenkräftig drückten und die Notizen in den Zeitungen eifrig verfolgten.

Kapt. H. Elson

Rendezvous der Eleganten bei Blohm & Voss

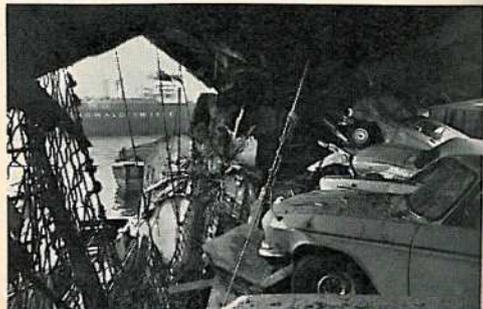
Unser Bild zeigt im Werfthafen von Blohm & Voss: 4 Kühlschiffe: Im Vordergrund MS „Bodetal“ der Reederei J. A. Reinecke, Hamburg; daneben rechts das in Ausrüstung befindliche Kühlmotorschiff „Polarlicht“ für die Hamburg-Süd; davor das gleichfalls in Ausrüstung befindliche Kühlmotorschiff „Brunsholm“ für die Reederei W. Bruns & Co. und im Dock dahinter MS „Alsterblick“, ebenfalls von Blohm & Voss gebaut für die Reederei Rob. M. Sloman jr.



Olympiade 1964 in Tokio

„Tönsberg“ mit aufgeschlitzter Bordwand

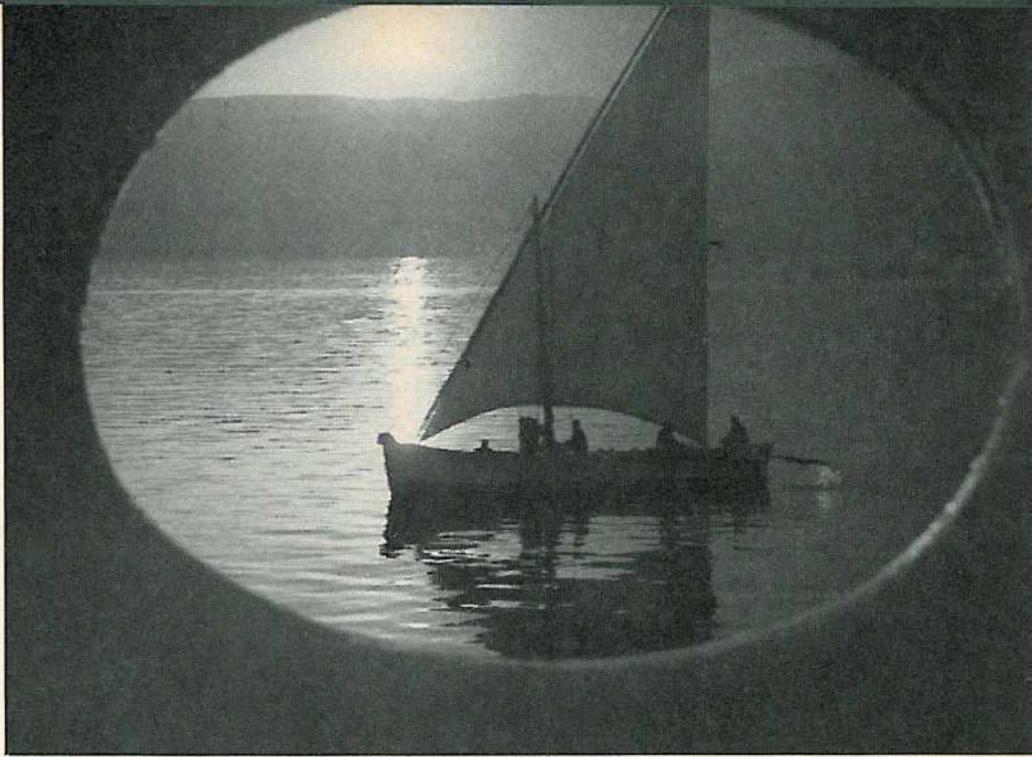
Nach einer Kollision auf der Elbe bei Brunsbüttel machte der norwegische Frachter „Tönsberg“ am Morgen des 12. 8. 1964 mit aufgeschlitzter Bordwand beim Schuppen 76 im Hamburger Hafen fest. Das 7151 BRT große Frachtschiff wurde durch den Rammstoß des schwedischen Frachters „Buenos Aires“ (8594 BRT) mittschiffs getroffen und aufgerissen. Im verwüsteten Laderaum 3 befinden sich unter anderem japanische Autos.



10.—24. Oktober, wichtiges Datum für alle sportlich interessierten, unter ihnen vor allen unsere Ostasien-Fahrer. Dann finden die XVIII. olympischen Spiele in Tokio statt.

Die Klüse ist zum Durchholen der Festmacherleine bestimmt. Doch ein Seemann mit wachen Sinnen und einer Kamera zauberte daraus einen Rahmen für eine einzigartige Stimmungsstudie vor der Küste Afrikas.

(Foto Rausch)



Das Foto exotischer Damen wurde an der Alster geschossen, als dort in einem Hotel der Unabhängigkeitstag der Republik Indonesien gefeiert wurde.



75 Jahre Australien-Dienst der HAPAG

Am 10. 8. 64 feierte die HAPAG mit der Ausreise ihres Motorschiffes „Blumenthal“ das 75jährige Jubiläum des Australiendienstes. Zur Verabschiedung des Schiffes gingen von der australischen Botschaft in Bonn der Botschaftsrat für Handel und Wirtschaft R. Keith Scott und R. S. King, Mitglied des australischen Parlaments mit dem Leiter des Australiendienstes der HAPAG an Bord, um Kapitän Hans-Jürgen Klock (41) gute Reise zu wünschen. Als Passagiere reisen die Hamburgerin Urte (19) und die Australierin Sworte (18) nach Australien mit. Sie peilen die Lage, obwohl ein Diopter kein Lagepeiler ist.



Großer Augenblick im würdigen Rahmen. Im Hamburger Rathaus überreichte Bürgermeister Engelhard kürzlich wieder 23 jungen Nautikern ihr Patent zum Kapitän auf großer Fahrt.



Seemänner mit Weinkönigin auf Hafenrundfahrt

Die Evangelische und die Katholische Seemannsmission in Hamburg hatten am 13. 8. 64 die Deutsche Weinkönigin Inge Schwalb aus Zeltingen (Mosel) zu Gast. Abends stand eine Hafenrundfahrt ab Altonaer Landungsbrücken auf dem Besuchsprogramm.





Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:

VII.

Auf dem Köhlbrand war am meisten los

Von Ludwig Dinklage

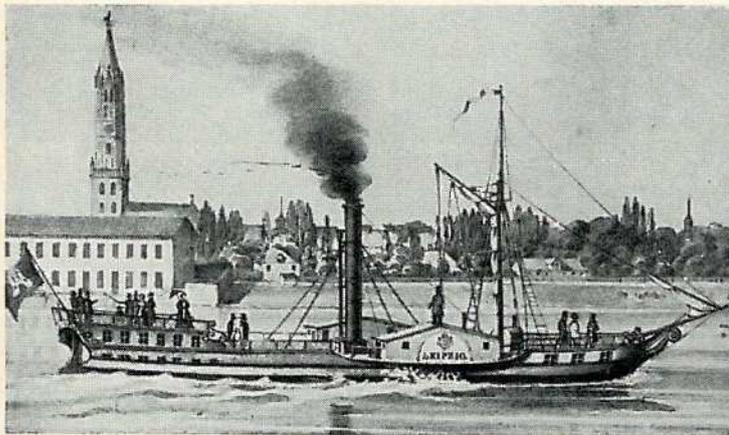
Von Itzehoe, Glückstadt, Stade, Twielenfleth und Buxtehude fuhren Dampfer nach Hamburg und verdrängten mehr und mehr die segelnden Fährer. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hatte das Maschinenschiff seinen Siegeszug angetreten, der nicht mehr aufzuhalten war. Die alten Verordnungen, daß Hochdruckmaschinen verboten waren, daß die Kessel erst angeheizt werden durften, hatte der Dampfer seinen Liegeplatz in Hamburg verlassen, oder das Wettrennen zwischen den Dampfern auf der Elbe hatten zu den Akten gelegt werden müssen. Selbst die auf der Elbe ergrauten Ewerschiffer merkten, daß man die Zeit nicht mehr zurückgehen konnte und machten ihr Dampferpatent. Schlosser, Schmiede und Maschinenbauer sattelten um und wurden „Meister“ an Bord, nicht nur in der Elbschiffahrt, sondern auch in der Seefahrt. Heute müssen sie lange die Schulbank drücken, bis sie endlich ihr C 5 oder C 6 haben und „Leitender Ingenieur“ geworden sind. Wieviel einfacher war das doch alles früher.

Kehren wir von der Este wieder zurück zur „Stader Dampfschiffahrts-Gesellschaft“. Diese schloß sich 1853 zusammen mit der „Aitländer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in Twielenfleth zur „Vereinigten Stade-Aitländer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“. Nicht nur in der Passagierfahrt machte die Reederei gute Geschäfte, sondern sie leistete auch Bugsierdienste auf der Elbe, die, da Schlepper im Hamburger Hafen immer noch Mangelware waren, einen guten Gewinn abwarfen. Ein schwieriges Problem war die Kohlenbeschaffung. Sie holte sich die Kohlen selbst von England und kaufte deshalb zwei Segler. Das war einmal die 121 Lasten große Brigg „Vereinigung“, 1856 von Tacke Jansen jun. an der Stephanikirchenweide in Bremen erbaut, und die 128 Lasten große Brigg „Pansewitz“, die 1850 in Prerow/Vorpommern bei Michael Hermann Zaage vom Stapel gelaufen war. Beide Schiffe sind untergegangen, die „Vereinigung“ 1865 in der Magellanstraße und die „Pansewitz“ 1882 auf der Elbe.

schon herumgesprochen, daß das Schützenfest in Freiburg eine Feier ganz besonderer Art war, an der man gern teilnehmen wollte, und so holte man dann an diesen Tagen die Gäste von der ganzen Niederelbe zusammen.

Die Cranzer Leute übernahmen 1858 den Raddampfer „Este“, der für 216 Personen zugelassen war. Er blieb bis zum Jahre 1910 im Dienst, also über ein halbes Jahrhundert. Und auch dann kam die „Este“ noch nicht zur Abwrackwerft, sondern diente noch mehrere Jahre als Kohlschiff.

Für die Harburg-Hamburger Schiffergesellschaft (Lorenz Harms & Co.) erbaute die Schiffswerft von Georg Renck in Harburg den eisernen Raddampfer „Lorenz“ von 27,5 m Länge, 4 m Breite im Rumpf und 8 m über die Radkästen. Er vermaß 25 Commerzlasten und die Maschine leistete 30 PS. Unter Kapitän Wilhelm Lüders fuhr die „Lorenz“, die nach dem Vornamen einer der Besitzer benannt worden war, von 1862 an als Schlepper und Vieh-



Der eiserne Raddampfer „Alexandrine“ ging für die Oberelbe zu tief und wurde deshalb in den Ausflugsverkehr zwischen Hamburg und Blankenese eingestellt. Länge 41,94 m, Rumpfbreite 5,74 m, Rauntiefe 1,95 m, 44 Commerzlasten. Die Niederdruckmaschine leistete 70 PS.

Auch die Fleckengemeinde Freiburg an der Elbe hat sich an der Passagierschiffahrt beteiligt. Es wurde hier 1854 die „Freiburg-Kehdingsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Freiburg“ gegründet, an deren Spitze der Gastwirt H. Romundt und der Kaufmann G. L. Gerdtz standen. Die Reederei verfügte nur über ein Schiff, den eisernen Raddampfer „Freiburg“, im gleichen Jahr in England erbaut und 50 Lasten groß. Die Maschine leistete 60 PS. 300 Fahrgäste durften an Bord genommen werden. Jeden Tag einmal machte das Schiff die Reise, fuhr um 6 Uhr morgens von Freiburg und um 3 Uhr nachmittags von Hamburg ab. Obgleich in den Jahren von 1855 bis 1859 28 451 Passagiere befördert wurden, rentierte sich das Unternehmen nicht. Man benutzte die „Freiburg“ als Schlepper und machte gelegentlich Vergnügungsfahrten nach der Lühe und Blankenese. An der Elbe hatte es sich aber

transporter zwischen Harburg und Hamburg. Schon im Jahr darauf erhielten die Eigner die Genehmigung, damit auch die Lühe zu befahren bis hinauf nach Steinkirchen.

Als „Ever-Dampfschiff“ bezeichneten die Kapitäne Albert Suhr und Johann H. Wegener ihren hölzernen Schraubendampfer „Fortschritt“, mit dem sie von 1865 an Fahrten auf der Este unternahmen und zwar zwischen Estebücke und Hamburg. 60 Fahrgäste waren dabei zugelassen. Ein solch großer Fortschritt war die „Fortschritt“ aber nicht. Immer wieder stellten sich an Schiff und Maschine neue Schäden heraus, die an der Werft behoben werden mußten, so daß man sie noch im gleichen Jahr aus dem Verkehr zog.

Der Ersatzbau, der eiserne Schraubendampfer „Fortschritt“ (2) war wesentlich besser. Dieser fuhr von 1866 bis 1903 und wurde dann an den Hamburger Schiffsmakler H. M. C. Steiger ver-

kauft. Dieses Schiff besaß als eines der ersten bereits ein Ruderhaus und ein kurzes Oberdeck. Zwei Hochdruckmaschinen mit feststehenden Zylindern leisteten je 25 PS. Die Fahrten gingen von Buxtehude bis Hamburg.

Zwei weitere Schiffe sind noch zu erwähnen, die sich im Unterelbe-Dienst einen Namen gemacht hatten. Das eine ist der 1865 von Michot & Bergmann, Eisenwerk und Kesselschmiede, (Inhaber die Maschinenbauer Tousaint Michot und H. C. A. Bergmann) in Harburg erbaute eiserne Schraubendampfer „Stade“. Er war 21,3 m lang bei 4,4 m Breite und einer Maschine von 35 PS. Unter Kapitän Mackroth verkehrte die „Stade“ zwischen Hamburg, Stade, Neuhaus und Cuxhaven. In erster Linie war sie jedoch Schleppdampfer.

Das zweite Schiff war der eiserne Raddampfer „Germania“, 1866/67 von der Reiherstieg Schiffswerft und Maschinenfabrik erbaut. Länge 39 m, Breite 5,6 m. Die Seitenräder hatten einen Durchmesser von 4,4 m. Die von Buckau gelieferte Maschine leistete 50 PS. 450 Personen durfte die „Germania“ zwischen Hamburg, Brunshausen und Neuhaus befördern. Über ein halbes Jahrhundert, bis 1919, fuhr die „Germania“ noch Ausflügler ins Alte Land und nach Brunshausen. Die Verwaltung dieses Schiffes lag in Händen des Fährschiffers H. Rieper, des Kohlenhändlers A. Schultz, des Schlossermeisters C. F. Raap und des Buchhändlers L. Pockwitz.

Am 24. November 1905 ging die „Stade-Aitländer Dampfschiffahrts- und Rhederei-Gesellschaft“ in den Besitz des Hamburger Kaufmanns Albert Aust über, der daraus die „Hamburg-Stade-Aitländer Linie“ schuf. Am 30. März 1929 kaufte die „Hafen-Dampfschiffahrts A.-G.“ in Hamburg, unter dem Namen Hadag bekannt, die zehn weißen Dampfer mit dem blauen Ring und dem weißen Schlüssel im Schornstein auf und brachte sie unter den „grünen Ring“. Die Hadag war als Fährdampfer-Gesellschaft 1888 gegründet und dehnte ihren Betrieb, nachdem sie im Oktober 1918 von der Stadt Hamburg übernommen worden war, über die ganze Unterelbe aus. Die zehn schon recht alten Aust'schen Schiffe wurden nach und nach aus dem Verkehr gezogen.

Und nun ein Blick zum Köhlbrand

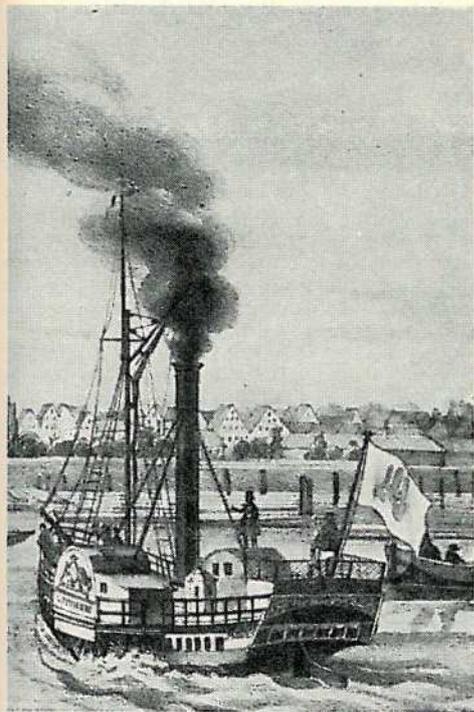
Der stärkste Reise- und Warenverkehr herrschte nach wie vor zwischen Harburg und Hamburg. Immer mehr Leute und Gesellschaften bemühten sich um eine Konzession des Hamburger Staates oder der Landdrostei Lüneburg, der damals Harburg unterstand. Auch Altonaer Schiffer hätten gern eine solche gehabt, denn Altona war damals noch dänisch. So stießen hier am Köhlbrand drei Länder zusammen, nämlich das Königreich Hannover, die Freie und Hansestadt Hamburg und das Königreich Dänemark. Selbst die Harburger Fährschiffer, die „seit unvordenklichen Zeiten“, wie es in einem damaligen Dekret der hannoverschen Regierung hieß, als einzige das Privileg besaßen, auf dem Köhlbrand eine Passagierschiffahrt zu betreiben, erkannten, daß ihnen der Dampfer überlegen war.

In den Jahren 1840/41 hatte Gleichman & Busse's Globe Foundry, wie sie sich stolz nannte, eine Maschinenfabrik auf dem Großen Grasbrook, im Auftrag des Spediteurs Franz Nicolaus Bruhns in Hamburg einen Raddampfer für den Dienst zwischen Hamburg und Boizenburg erbaut, die „Alexandrine“. Da aber das Schiff zuviel Tiefgang für die Oberelbe besaß, nahm Bruhns es nicht ab.

Aber die „Alexandrine“, so hübsch das Schiff auch war mit seiner für die damalige Zeit hochmodernen Einrichtung, war eine Fehlkonstruktion des englischen Ingenieurs John Thomson. Um das Geld zu retten, wurden damit auf

Rechnung der Werft Fahrten zwischen Hamburg und Blankenese gemacht, die — jedenfalls in den Sommermonaten — ihr Geld einbrachten, denn damals war das kleine Fischerdorf an der Unterelbe mit seinen vielen Kaffeegärten — mit dem einladenden Schild „Hier können Familien Kaffee kochen“ — bereits ein beliebtes Ausflugsziel der Hamburger. Nur im Winter sah es trübe aus. Geführt wurde die „Alexandrine“ von Kapitän J. Harmes.

1842 geriet die Maschinenfabrik von Gleichman & Busse, die sich seit 1840 mit dem Bau eiserner Schiffe befaßte, in Zahlungsschwierigkeiten und mußte den Betrieb einstellen. Die „Alexandrine“ wurde völlig umgebaut. Wie der Phönix aus der Asche erschien der Raddampfer wieder auf der Elbe und trat unter dem Namen „Phönix“ und unter der Führung von Kapitän Abraham Schjött am 1. März 1843 seine erste Reise von Hamburg nach Harburg an. Anstatt des Frauenbildnisses als Galionsfigur führte er jetzt einen vergoldeten Phönix. „Für die Bequemlichkeit des reisenden Publikums auf's prachtvollste eingerichtet und durch seine schnellen Reisen ausgezeichnet...“ hieß es in den Reklameschriften für dieses Schiff.



„Der englische Courier“ war ursprünglich für den Verkehr zwischen Lüneburg und Hamburg gedacht, wurde aber nach kurzer Zeit in die Köhlbrand-Fahrt eingereiht.

Inhaber des Schiffes war jetzt der Kaufmann Theodor George Gleichman, dessen Nachfahren noch bis 1937 in dieser Linie tätig waren, und zwar zusammen mit der Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann, bis in dem genannten Jahr die Hafen-Dampfschiffahrt A.G., die Hadag, diesen Dienst übernahm. Gleichman war wohl der befähigste Reeder in der Köhlbrand-Fahrt und hat sich um diese sehr verdient gemacht.

Im August 1846 erhielt der Raddampfer „Primus“ (2) sein Patent für den Köhlbrand-Dienst. Wir kennen diesen aus England angekauften Dampfer bereits von früher her, als er unter

dem Namen „Die Stoer“ von Itzehoe aus fuhr. Er sollte das Unglücksschiff „Primus“ ersetzen, das 1902 querab von Nienstedten von dem Seeschlepper „Hansa“ gerammt wurde. Als „Kleiner Primus“ blieb dieser aber vorläufig noch Reserveschiff auf dieser Route. Die neue „Primus“ aber bewährte sich ebenfalls recht gut und brauchte für die Strecke von Hamburg nach Harburg je nach der Tide 40 bis 50 Minuten und konnte dabei sogar noch Altenwerder anlaufen. Bis zu 14 Reisen machte das Schiff täglich und an den Sonn- und Feiertagen mußte es sogar 17mal durch den Köhlbrand dampfen. Einen guten Verdienst warfen aber auch die gelegentlichen Bugsierdienste ab.

Die „Primus“ (2) war 31,19 m lang bei einer Rumpfbreite von 5,28 m und einer Raumtiefe von 2,7 m. Bei einer Vermessung von 57,8 Commerzlasten konnte sie 400 Personen fassen. Auf die Anregung von Theodor George Gleichman hin taten sich alle Gesellschaften in der Harburg-Fahrt zusammen. Jede lieferte ihre Einnahmen ab an die „Administration der Hamburg-Harburger Dampfschiffahrt“, die dann den Reinertrag gleichmäßig an die beteiligten Schiffe verteilte. Die Betriebsunkosten

hatte dann natürlich jedes Schiff selbst zu tragen. Die Harburger Ewerschiffer traten damit völlig in den Hintergrund. Vom Jahre 1851 an war Gleichman alleiniger Inhaber der „Primus“ und im Jahr darauf trat die Firma Wachsmuth & Krogmann mit auf den Plan. Sie nannten sich dann zeitweilig „Hamburg-Harburger Dampfschiffahrts-Compagnie“. Ab 1860 führte Kapitän Heinrich Böttcher die „Primus“. Bis zum Jahre 1853, also volle 17 Jahre, blieb das Schiff im Dienst.

Den Namen „Courier“ trugen verschiedene Schiffe in der Köhlbrand-Fahrt. Das erste war die „Englische Courier“, 1839 auf der Blackwall-Werft bei London erbaut. Ursprünglich war das Schiff für die Oberelbe geplant und von der „Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Lüneburg“ angekauft worden. Dort blieb es jedoch nicht lange. Der Hamburger Mechaniker Repsold erklärte den Lüneburgern, daß er niemals anderes Material als Eisen für den Flußschiffbau verwenden würde. Nach kurzer Zeit ging das Schiff in den Besitz einer Harburger Gesellschaft über, die das „Englische“ im Namen strich und es nur noch „Courier“ nannte. (Fortsetzung folgt)

Wer ist wer?

Ulrich Walter

Viele hundert deutsche Kapitäne und Schiffsoffiziere werden sich seiner noch entsinnen, an Kapitän Walter, dem sie ein gut Teil ihrer Erziehung zum Seemann verdanken. Sie kennen ihn als den Vater der Nautischen Kameradschaft „Tritonia“.

Als Sohn eines Fabrikanten in Mühlhausen/Thüringen wurde Ulrich Walter am 6. Juni 1881 geboren. Nachdem er sein Einjähriges-Examen, die heutige Obersekundareife, bestanden hatte, war sein Wunsch, Seemann zu werden. Er meldete sich beim Norddeutschen Lloyd und durfte als Kadett anmusteren auf dem Segelschulschiff „Herzogin Sophie Charlotte“, die heute noch als polnisches Schulschiff unter dem Namen „Dar Pomorza“ segelt. Die gute alte „Lotte“ wurde damals von Kapitän E. Zander geführt. Die nächsten Reisen machte Walter dann auf einem Neubau, der stählernen Viermastbark „Herzogin Cecilie“ unter Kapitän M. Dietrich.

Nachdem er seine Kadetten- und Matrosenzeit auf Segelschiffen voll hatte, besuchte er die Steuermannsschule in Bremen. Hier trat er bald in die 1889 gegründete Nautische Kameradschaft „Tritonia“, Bremen, ein. Nachdem er sein Patent in der Tasche hatte, ging er zum Lloyd zurück und fuhr als junger Offizier auf Fracht- und Passagierdampfern in der Nordatlantik- und der Ostasienfahrt. Nach dem Kapitänsexamen, das er ebenfalls in Bremen ablegte, kam er erst als II., dann als I. Offizier an Bord des Reichspostdampfers „Kleist“ des Norddeutschen Lloyd, der in der Ostasienfahrt beschäftigt war.

Im Jahre 1909 bot sich ihm Gelegenheit, als Teilhaber in die „Hanseatische Schleppschiffahrt“ einzutreten. Im Juni 1915 wurde er zur Marine eingezogen und wurde ausgebildet auf

den Linienschiffen „Kaiser Karl der Große“ und „Schwaben“. Als Vizesteuermann erlebte er die Skagerrakschlacht an Bord des Linienschiffs „Rheinland“. Im Dezember 1916 zum Leutnant zur See der Reserve befördert, hatte er noch mehrere Kommandos auf Vorpostenbooten und bei den U-Boot-Geleitflotillen. Nach Beendigung des Krieges übernahm er wieder seine Bugsier-Firma, der er bis 1931 vorstand.

Noch einmal machte er eine Reise als Kapitän des 4845 BRT großen D. „Berengar“. Als er wieder an Land ging, wurde ihm das Amt des technischen Aufsichtsbeamten der Seeberufsgenossenschaft in Bremen übertragen, das er in der Stellung eines Regierungsrates bis zum 31. Dezember 1950 führte.

Während seiner Fahrzeit und seiner Tätigkeit an Land war er stets ein großer Förderer seiner „Tritonia“ gewesen. Kapitän Walter war es, der mit großzügiger Unterstützung der Bremer Reedereien der Nautischen Kameradschaft ein Heim an der Leinestraße schaffte, das während des letzten Krieges zwar zerstört wurde, doch dank seiner Initiative am alten Platz im Jahre 1958 wieder aufgebaut werden konnte. Das war wohl die Krönung seines Lebenswerkes.

Alein der Geist von Kapitän Walter war es, der die Tritonen immer wieder zusammenrief, und sein Geist war es, der diese Kameradschaft mit Leben erfüllte.

Ulrich Walter war es auch, der als einer der ersten herbeieilte, als die Deutsche Sektion der „Cap Horniers“ gegründet wurde.

Im 81. Lebensjahr, am 5. Dezember 1961, starb Kapitän Ulrich Walter in Bremen, tiefbetrauert von allen, die ihm unvergeßliche Stunden zu verdanken haben, und das waren in erster Linie seine „Tritonen“.

VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

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

**Auf diese
Steine
können
Sie
bauen**



Wann nutzen Sie die Erfahrung, Finanzkraft und solide Leistung von „Schwäbisch Hall“? Viele Hunderttausende vor Ihnen haben schon „Schwäbisch Hall“ vertraut. Und Hunderttausende werden es nach Ihnen tun. Beginnen Sie jetzt mit dem Bausparen!

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

Luxhaven, Poststraße 6, Ruf (04721)5788

Itzehoe, Lübecker Straße 22, Ruf 2145

Hamburg 1, Große Allee 2 pt., Ruf 244743

Kiel, Raiffeisenhaus - gegenüber dem
Hauptbahnhof - Ruf 63993

Lübeck, Huxstraße 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

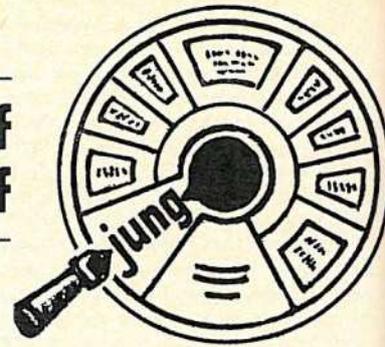
Landesstelle für Hamburg, Bremen
und Schleswig-Holstein

Hamburg 1, Domstraße 15/IV, Telefon 338549

Landesstelle für Niedersachsen

Hannover, Hildesheimerstraße 56, Telefon 881477

**Telegraf
auf**



Vorschuß in alten Zeiten

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

Was nützt denn dem Seemann sein Geld

Über Vorschuß ließe sich fast ein besonderes Kapitel schreiben. Er war nicht nur eine beliebte Angelegenheit seit Jahrhunderten, er war für Jan Maat auch so notwendig wie die Seefahrt selbst. Denn wovon hätten seine Angehörigen leben sollen, nachdem er in See gegangen war, wenn nicht von dem Teil der Heuer, den er vor der Reise erhielt? Von der Abrechnung der letzten Reise war doch gewöhnlich kein Stüber mehr vorhanden!

Schiffsführer und Reeder, sie kannten Jan Maats Schmerzen. Es waren ja immer die gleichen seit alters her. Und weil man einsah, das Heine Seemann die neue Reise nur dann mit frischem Mut antreten konnte, wenn er seine Lieben vor Not und Kummer geschützt wußte, traf man weislich Vorsorge dafür, und das schon lange, ehe weise Landmensch die Vokabel „Sozial-sein“ erdachten. So erließ der „Ersame Rath der kaiserlichen Stat Lübeck“ vor mehr als vierhundert Jahren eine „Ordinanz upp de Schipperen und Bosslüdenn“, also etwas, was wir heutzutage eine Seemannsordnung nennen würden. In deren achtzehntem Artikel heißt es:

Ock so schal der schipper sine volke, wann he dat tho Sevarth gehuret, den Huren in dren tyden to gewende belaven, alls thom ersten, wan dat schip halff geladen — —

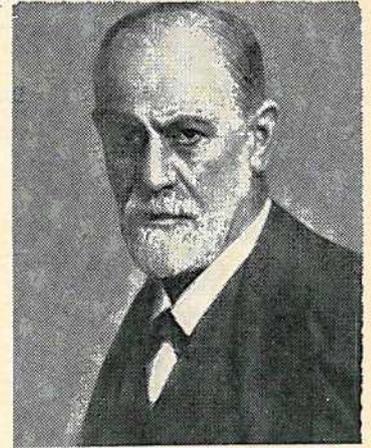
Auch soll der Schiffer seiner Mannschaft, wenn er sie zur Reise anheuert, die Heuer zu drei Zeiten (in drei Teilen also) auszahlen, und zwar zum ersten, wenn das Schiff halb geladen — —

Es scheint demnach, als wenn damals vor Antritt der Ausreise ein Drittel der Heuer als Vorschuß üblich war. Wahrscheinlich wurde hierbei die Länge der Reise nach früheren Erfahrungen geschätzt. Man vergesse dabei nicht, daß es

früher Brauch war, gleich bei der Anheuerung des Mannes diesem ein Handgeld zu zahlen, dessen Annahme ihn gesetzlich zum Dienstantritt verpflichtete. Im 17. und 18. Jahrhundert bürgerte sich die Gewohnheit ein, vor einer längeren Reise, also nach Amerika oder Indien, zwei volle Monatsheuern als Vorschuß zu geben. Später, als die Reisedauer kürzer wurde, zahlte man eine Monatsheuer aus.

Nun geschah es jedoch gar nicht so selten, daß Jan Maat mit diesem Gelde „achteraus segelte“, es versäumte, seinen Dienst an Bord rechtzeitig anzutreten, ehe das Schiff den Hafen verließ — meist unfreiwillig, manchmal allerdings auch gewollt. Dann war der Führer des Schiffes der Hereingefallene, ein Monat in bar hin, oder die Reederei war um den Vorschuß geprellt. Als Schutz gegen solche Verluste ersannen die Kapitäne die „Advance-Note“, die Hein kurz „Avangß-Schien“ nannte. Das war eine Anweisung über den Betrag einer Monatsheuer, zahlbar durch die Kasse der Reederei des Schiffes oder die der Heuerstelle. Aber sie wurde nicht sofort eingelöst, sondern sie erlangte ihre Gültigkeit erst vier Tage, nachdem das Schiff in See gegangen war und selbstredend nur unter der Voraussetzung, daß sich der Mann beim Auslaufen an Bord befunden hatte, auf dessen Name die Note ausgefertigt war. Eine ebenso einfache wie wirksame Lösung — für das Schiff. Für Hein Seemann wirkte sich der Brauch in anderer Weise aus.

Nahm ein Geschäftsmann diese Anweisung von einem Seemann, der bei ihm Stiefel, Hemden, Tabak für die Reise einkaufte, und blieb der Mann an Land zurück, so war jetzt nicht mehr das Schiff, sondern jener Handelsmann der Benachteiligte. Die Folge war, daß Ausrüstungsgeschäfte und Wirte sich daran gewöhnten, diese Advance-Note als eine Art Spekulations-



Im September jährt sich zum 25. Male der Todestag von Sigmund Freud, Professor in Wien. Freud ist bahnbrechender Begründer der Psychoanalyse. Er stellte eine umfassende Theorie des menschlichen Trieb- lebens auf. Darauf basiert eine analytische Methode der modernen Seelenheilkunde.

Rangliste der Deutschen Schlager
im August 1964

1. Liebeskummer lohnt sich nicht

Zum zweiten Mal ist dieser Titel on top! Wir gratulieren Siw Malmkvist, die sich zur Zeit von ihrem Erfolg in Deutschland zu Hause in Helsinki ausruht. In ihrer Villa an der Ostseeküste aalt sie sich mit Tochter Tove und denkt dabei nur noch an den lukrativen Gewinn „ihres Liebeskummers“...

2. Sag „No“ zu ihm
(Don't talk to him)

Zuviel Allein (The Lonely One)
Mit dieser theatralischen Doublette brachte sich Cliff Richard einmal wieder zur Geltung. Von Platz 17 über Nummer 9 wurde der Außen-seiter zum „Einlauf-Sieger“ und erhielt damit seine große Chance.

3. Schwimmen lernt man im See

Tscha — Manuela — in der Badeswanne geht's schwerlich. Vom 28sten über den 6. Platz aber er-rang sie jetzt den „Freischwimmer“ und darf nun hiermit im Spitzenteam herum „krauln“... Wer schwimmen kann, hat eben gelernt, sich über Wasser zu halten. Darum: nichts als hinein in den oder die See!

4. Zwei Mädchen aus Germany

Auch Paul Anka gehört wieder zu den Glückskindern der harten Konkurrenz im Schlagergeschäft. Bei 280 Singenden und 40 Schlager-Produzierenden ist's fast ein Lottogewinn, einen Bestseller zu erzielen. Noch dazu, wenn man bedenkt, daß am Umsatz außer 170 Musik-Verlagen, 100 Textern, 530 Komponisten noch 20 Schallplattenfirmen beteiligt sind.

5. Kein Gold im Blue River

Hiermit kam Ronny unerwartet vom 15. Platz angebraust! Nach seinem Urlaub in Norderney ist er jetzt auf Gastspielreisen zwischen Dortmund und Berlin. Seine Platte: „Darling Caroline“ hat übrigens mittlerweile die Welt erobert.

M. Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge
by „Musikmarkt“)

Firma) betonen hiermit noch einmal die Großzügigkeit der neuen Arbeitsgesetze. Sie erwarten aber eine wesentliche Steigerung der Arbeitsleistung, zum Ausgleich für diese fast utopischen Bedingungen.“

Der Mann ohne Kopf

von Günther Klein

Wieder einmal war Hein Karstens von langer Reise zurückgekehrt. Seine Freunde hatten sich um ihn versammelt und lauschten, was er diesmal zu erzählen hatte.

„Eines Tages“, so begann er, „ihr werdet es kaum glauben, betrat ein Mann die Hafenkneipe, er trug seinen Kopf unter dem Arm. Ihr könnt euch denken, daß dieser Mensch großes Aufsehen erregte. Aber er störte sich nicht daran. Seelenruhig setzte er sich an einen leeren Tisch, bestellte einen steifen Grog, ließ seinen Kopf ein wenig nippen, und kippte den Rest hastig hinter seinen Kragen.“

Ihr hättet einmal sehen sollen, wie darauf der Kopf ein heftiges Gezeter anstimmte. Er käme immer zu kurz, keifte er, nur weil er sich nicht wehren könne.

Der Fremde beendete den Streit dadurch, daß er seinem Kopf einfach den Mund mit der Hand verschloß. Dann zahlte er und ging hinaus.

Erst als der Fremde draußen war, begann eine stürmische Debatte unter den Gästen. Keiner konnte sich diese Erscheinung erklären. Fast waren wir überzeugt, Opfer unserer durch Alkohol angefeuerten Phantasie geworden zu sein.

Indessen, am nächsten Tag um dieselbe Zeit erschien der Fremde erneut, diesmal ohne seinen Kopf. Da konnte der Wirt nicht länger an sich halten. „Um Gottes Willen!“ rief er, „wo haben Sie denn Ihren Kopf gelassen?“

Der Fremde erwiderte gelassen: „Sie werden es wahrscheinlich bemerkt haben, er fing gestern Streit an. Da habe ich ihn einfach zu Hause gelassen.“

Dann schüttelte er seelenruhig seinen Grog hinter den Kragen, zahlte und ging.“

Hein Karsten machte eine lange Pause. Seine Zuhörer schwiegen. Aber von ihren nachdenklichen Gesichtern konnte man ablesen, was in ihnen vorging. Schließlich fragte der lange Tim:

„Ich verstehe nur eins nicht. Wie konnte der Fremde denn reden, wenn er seinen Kopf nicht hatte?“ „Das ist doch ganz einfach“, sagte da Hein Karstens, „der Mann war Bauchredner!“

Die Leute an Land erwarten vom Seemann Seemannsgarn. Immer noch! Man darf sie nicht enttäuschen, was Hein Karstens auch nie tat.

sten Tagen! Sie waren so selten wie Antialkoholiker beim Apotheker-Kongreß. Denn jeder ältere Fahrensmann kennt noch allzu genau jene vielen Ausrüstungsgeschäfte an unserer „Sandküste“, die für eine Vorschußnote grundsätzlich nie mehr als 70% in Waren boten — und in was für welchen! Und häufig genug geschah es, daß sie nur die Hälfte des angewiesenen Betrages auszahlten. Aber was kümmerte Hein Seemann schon der Verlust! Wie sang er doch gleich in seinem Abschieds-Kantus?

Was nützt denn dem Seemann sein Geld, wenn er damit ins Wasser fällt...

Er nahm die halbe Monatsheuer (oder den Gegenwert dafür in sündenteuren Waren) anstelle der ganzen, die er quittiert hatte und die er außerdem erst noch verdienen mußte, nahm sie und — bedankte sich noch obendrein!

A Song is ten Men on a Rope

Dieter Wehnert, MJ Augsburg

„An einem Tampen ist ein Lied soviel wert wie zehn Mann!“

Warum veranschlagte die Seefahrt von gestern ein Lied so hoch? Lieder, Songs, Shanties sind aus der Segelschiffzeit nicht wegzudenken, man brauchte sie so notwendig wie den Wind. Nicht nur, weil die Seefahrt damals ungleich härter war, so daß es nötig war, sich durch fröhliche und lästerliche Lieder neuen Mut zu „ersingen“, sondern vor allem deshalb, weil das Lied die Gemeinschaftsarbeit am Tampen erleichterte. Immer, wenn es hieß, die Anker zu hieven, Segel zu setzen oder zu brassen, immer wenn man viele Hände an Deck zu einer Arbeit brauchte, dann wurden Lieder gesungen, um ein Arbeitstempo und einen Arbeitstakt zu haben. Man konnte so die ganze Crew ausrichten, und hier entsprach die Wirkung eines Liedes tatsächlich der Leistung ganzer zehn Mann. A song is ten men on a rope!

Heute singen wir diese Lieder, weil sie uns die romantische Herrlichkeit dieser Zeit frei von ihrem Schweiß und ihren Flächen herbeizaubern. Ihre originellen Texte, die meist in englischer oder plattdeutscher Sprache abgefaßt sind, berichten von „gar schauerlichen Ereignissen“, die sich auf See abgespielt haben sollen, oder aber sie erzählen tolle Stories, in denen „de Düvel“ eine wichtige Rolle spielt; manche preisen auch fremde Länder, fremde Völker, fremde Mädchen!

Wir pflegen mit diesen Liedern also eine sehr schöne Tradition, die unserer seemännischen Eigenart entspricht. Doch Shanties können nach zu weit mehr gut sein. In ihnen liegt, wie überhaupt im Gruppen-

singen, eine Wunderkraft. Der Gesang kann einigen, er kann stärken und er kann zusammenschweißen. Er kann, lassen wir uns diese Sache nur angelegen sein, den Gemeinschaftsgeist fördern und in diesem Sinne eine Bereicherung um zehn ganze Kerle bedeuten. A song is ten men on a rope!

Die „gute, alte Zeit“!

(Büroordnung einer australischen Schiffshandelsfirma im Jahre 1852)

„... hat unsere Firma die Arbeitsstunden verkürzt. Das Personal braucht jetzt nur noch an den Wochentagen zwischen 7 Uhr vormittags und 6 Uhr nachmittags anwesend zu sein... Sollte jedoch ein Kriegsschiff oder ein anderes Schiff Proviantierung benötigen, wird das Personal auch am Sonntag arbeiten... Die Kleidung muß einfach sein. Das Personal wird sich nicht in hellschimmernden Farben bewegen und Strümpfe nur tragen, wenn sie in Ordnung sind... Es wird empfohlen, daß jedes Mitglied des Personals täglich bei kaltem Wetter 4 Pfund Kohle mitbringt... Kein Mitglied des Personals darf den Raum ohne Erlaubnis von Mr. Ryder verlassen... Während der Bürostunden darf nicht gesprochen werden... Die Sucht nach Tabak, Wein und Alkohol ist eine menschliche Schwäche und ist dem gesamten Personal verboten... Das Essen ist zwischen 11.30 Uhr und Mittag erlaubt. Die Arbeit darf dabei jedoch nicht unterbrochen werden... Das Personal bringt seine eigenen Schreibfedern mit... Die Eigentümer (der

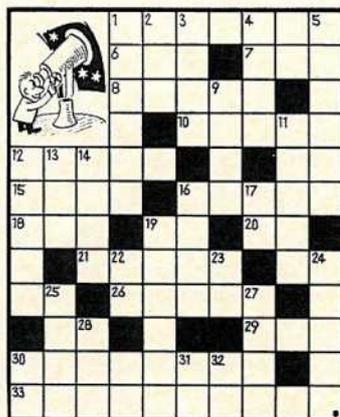
Knifflige Sachen

Unser Kreuzworträtsel

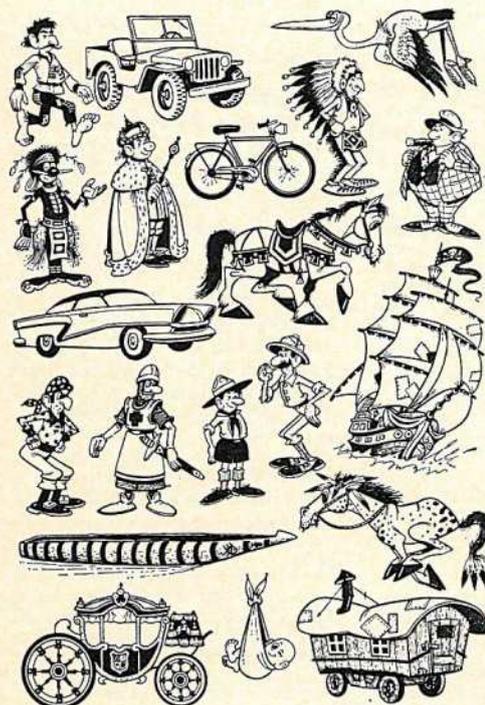
Sind Sie sternkundig?

Waagrecht: 1. Sternbild in der Äquatorzone, das nach einem Meeressäugtier benannt ist, 6. Großstadt Brasiliens (Kurzwort), 7. griechische Göttin der Verblendung, 8. Sternbild in der Äquatorzone, das nach einem Raubvogel benannt ist, 10. bedauernswerte Lebensverhältnisse, 12. unscheinbares Sternbild, das nach einem Katzenraubtier benannt ist, 15. Achtung, die eine Person beanspruchen kann, 16. Daseinsform, 18. engl. „Zorn“ (poetisch), 20. chemisches Zeichen für Americium, 21. siebentes Tierkreissternbild, 26. Inhaltslosigkeit, 29. franz. „König“, 30. achtes Tierkreissternbild, 33. elftes Tierkreissternbild.

Senkrecht: 1. Ausgedehntes nördliches Sternbild, das nach einem Fabelwesen benannt ist, 2. feierliche Wahrheitsversicherung, 3. Vorname der Tänzerin Montez, 4. tiefer Schmerz, 5. achter Planet von der Sonne aus, 9. Hinterlassenschaft, 11. islamitischer Rechts- und Gottesgelehrter, 12. nördliches Sternbild mit dem Fixstern Wega, 13. Meßgerät, das von den Sternen abhängig ist, 14. Schiffsmannschaft



(engl.), 16. Freimaurervereinigung, 17. chemisches Zeichen für Barium, 19. dichterisch: Kämpfer, streitbarer Ritter, 22. arabischer Artikel, 23. Fürwort, 24. Sternbild in der Äquatorzone mit dem roten Überriesen Beteigeuze, 25. Adliger im alten Peru, 27. Frauenname, 28. Schicksal, 31. chemisches Zeichen für Iridium, 32. heiligstes Wort im indischen Ritual.



Aus vielen Ländern und Epochen

Die zehn Personen dieses Rätsels möchten alle gern unterwegs sein, zu Lande, zu Wasser oder in der Luft. Wer findet heraus, mit welchem Gefährt jede der Personen reisen wird?

Die schlaue Kiste

Licht — Waffe und Werkzeug Der LASER

(kos). K. H. Werner schreibt im 38. Band des Jahrbuches „Durch die weite Welt“ (Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart) über eine der bedeutendsten Erfindungen unseres Jahrhunderts, den Laser:

„Puls in Ordnung, Atmung normal!“ melden die Assistenzärzte dem Chirurgen, der eben an das Bett des Kranken tritt. Vor ihm liegt der Patient in tiefer Narkose. Eine der aufsehenerregendsten Operationen beginnt.

Im Geiste geht der Chirurg nochmals die Krankengeschichte durch: Eine Geschwulst wuchert im Auge des Patienten, droht ihm die Sehkraft zu rauben. Der Mann steht kurz vor der Erblindung. Er hatte zahllose Spezialisten besucht, doch keiner konnte ihm helfen. Denn bis vor wenigen Wochen gab es noch keine Möglichkeit, derartige Geschwülste im Innern des Auges zu operieren, ohne das Auge selbst zu zerstören. Nun sollte hier, im New Yorker Columbia-Hospital, zum ersten Male ein derartiger Eingriff vorgenommen werden.

Physiker, Mediziner und Techniker hatten ein Instrument geschaffen, das dort Hilfe bringen sollte, wo die übliche Operationstechnik versagt. Sie schufen den Laser-Koagulator, eine Operationsmaschine, die das scharfe Skalpell in der Hand des Chirurgen durch einen haarfeinen Lichtstrahl ersetzt.

Das Instrument wird an das Krankenbett herangeschoben: Es ist nicht viel größer als ein Schuhkarton, der mittels eines Schwenkarmes an einem Stativ befestigt ist. Der Chirurg spreizt die Augenlider des Patienten auseinander und blickt durch eine Art Zielfernrohr in das kranke Auge. Deutlich sieht er die Geschwulst auf der Netzhaut. Sein Finger berührt einen Knopf, aus dem Laser-Koagulator schießt ein Lichtblitz unerhörter Intensität. Die Lichtstrahlen werden durch die Augenlinse gebrochen und auf der Geschwulst in einem mikroskopisch kleinen Brennpunkt vereint. In einer Tausendstelsekunde — so lange dauert ein Laser-Blitz — hat die konzentrierte Lichtenergie die Zellen der Geschwulst im Brennpunkt zerstört. Der Chirurg dreht sein Zielfernrohr um Millimeterbruchteile weiter, ein

zweiter Blitz entfaltet im Innern des Auges seine zerstörende, aber heilende Wirkung, ein dritter, ein vierter...

Schließlich schiebt der Chirurg das Instrument zur Seite. Die Geschwulst ist zerstört, ihre Zellen sind abgetötet. Sie können nicht mehr weiter wuchern und das Auge gefährden. Die Gefahr der Erblindung ist gebannt.

Laser, so schreibt K. H. Werner, ist eine Abkürzung für „Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation“. Dies heißt auf deutsch: „Lichtverstärkung durch angeregte Strahlungsemission“. Dieses Prinzip wurde 1960 von dem amerikanischen Physiker Maiman und seinen Mitarbeitern entdeckt. Es beruht im wesentlichen darauf, daß der Rubinstab das von der Entladungsröhre ausgestrahlte Licht aufnimmt, die Lichtenergie speichert und dann nach einer gewissen Zeit schlagartig als Lichtblitz ausstrahlt.

Bekanntlich besteht das Licht aus kleinsten Teilchen, den Photonen. Die Lichtquelle des Laser — die spiralförmige Gasentladungsröhre — strahlt nun ununterbrochen Millionen und aber Millionen Photonen aus. Sie werden in dem Rubinstab gespeichert. Solange die „Tragkraft“, die „Kapazität“ des Rubins ausreicht, passiert gar nichts. Er „saugt“ sich mit Lichtteilchen voll, wie ein Schwamm mit Wasser. Aber schon nach wenigen Sekunden ist er mit Licht „gesättigt“. Es kommt gewissermaßen zu einer atomaren Einsturzkatastrophe: Das gespeicherte Licht durchbricht den halbdurchlässigen Spiegel an dem einen Ende des Rubinstabes und tritt als geballter Energieblitz aus dem Laser aus.

Es sind erst zwei Jahre vergangen, aber dennoch hat sich in dieser Zeit schon eine richtige Laser-Industrie entwickelt. Laser-Geräte — Strahlenkanonen in Taschenformat — sind sogar schon bei uns in Deutschland erhältlich. Sie kosten allerdings etliche tausend Mark und werden daher hauptsächlich für wissenschaftliche Untersuchungen eingesetzt, die uns immer neue Beweise für die Leistungsfähigkeit und Vielseitigkeit dieses Geräts liefern.



Gummi
für Schiff

und Hafen

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

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

WILLBRANDT & CO 2000 Hamburg 1 Mönckebergstr. 31 Tel. 334190 Telex 0215378



Klar bei Schmunzelaugen

Ein braver Sailor über ein aktuelles Thema

Scheune Utsichten!

De neeste Mod ut Kamerun,
 De smitt den stärksten Seemann um.
 Wenn de erst kummt, ick segg di wat,
 Denn givt Rabbatz in't Kabelgatt!

„Wie kriegt nu bald“, seggt Bootsmann Radden,
 „De Busenfreiheit von de Swatten!“
 De Sailors schreet „Three Cheers-Hurra!“
 „Kulturaustausch mit Afrika!“

Wi Seelüd find't dat wirklich nett,
 Wenn se 'n stabiles Vörschipp het.
 „Mit manch Madam“, seggt Käppen Knaken,
 „Dor is veel Staat nich mehr to maken.“
 De Mod de kleed so'n Frunsminsch nur,
 Mit'n Bost as'n Galionsfigur.

Wenn dat de Frunslüd denn erreicht,
 Und stolz den blanken Steben zeigt,
 Denn givt dat bald — dor kannst op speen —
 Dat Heck im Freien ook to sehn.

Jonny Meyer

Fiete auf Urlaub

Einige Tage seines Urlaubs entschließt sich Fiete in dem Nest zu verbringen, in dem er einige Jahre die Schulbank gedrückt hat. So einfach mal, um die alten Freunde wieder zu sehen, vielleicht auch, um mit dem alten, sicherlich schon pensionierten Lehrer ein Bierchen zu trinken.

Gleich am ersten Tag trifft er einen seiner alten Spielgefährten. Nach

der üblichen Begrüßung im breitesten Platt meint der „Eingeborene“ denn: „Du, du ik meen, du versteist doch wat von Schepen. Ik hev dor mol ne Froch. In dat Firnseen, weeißt, dor weer zulezt wat von dann „Stapellauf“ von dat ganz groote Schip. Und door is mi wat unklar. Wie dat Ding dor rünnersuust, dat kann man sick ja vorstellen, aber nu vertell mi mol, wie hebt de denn dat Ding dor ropkregen?“ H. S.



Ihr Wagen wartet bereits am Kai

Bremen, Bahnhofplatz 32, Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven, Hafenstr. 30, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44
 Hamburg 36, Große Bleichen 35, Ruf: 34 21 24 · Hamburg 39, Winterhuder Marktplatz 17, Ruf: 47 93 48 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-56, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82

Autovermietung · rent a car



selbstfahrer union

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf 51 40 71 · Telex 021/3246

Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen
 Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

KE 4

Gewissensfrage

„Glauben Sie etwa, ich bin ein Idiot“? braust der Chief auf. Der also gefragte Assi zuckt die Schultern: „Wie soll ich das wissen, ich bin ja erst seit gestern an Bord.“

Was ist eine päpstliche Bulle?

Zu diesem Aufsatzthema schrieb ein Kind in Amerika: „Ein päpstlicher Bulle ist eine Kuh, die in den vatikanischen Gärten grast, um die Kinder des Papstes mit Milch zu versorgen.“

Die Behörde und der Gott

Sogar der Kommerz verbrämt sich heute. Das geht bis ins Mythologische. Zum Beispiel die Behörde für Wirtschaft und Verkehr, wie sich das Wirtschaftsressort des Bundeslandes Hamburg nennt, verwendet als Telegrammanschrift: Mercurbehörde. Das ist doch hübsch, oder etwa nicht?

Allerdings muß man dabei vergessen, daß Mercur ja nicht nur der Gott der Kaufleute, sondern auch der Diebe war.

Jedes Ding hat seine zwei Seiten

In manchen Geschäften auf dem New Yorker Times Square hängen blauseidene Fahnen mit gelben Fransen, die in großen Lettern die Inschrift tragen: „Be American — Buy American“ (Sei amerikanisch — kauf amerikanisch!). Auf der Rückseite der Wimpel steht allerdings ganz klein geschrieben: „Made in Japan“.



Nein, wir haben keine einzige Ratte an Bord. Die sind alle verhungert.

Durchgedreht

(Diese Story ist wahr.)

Herr und Frau Hinterhuber begeben sich von Hamburg aus auf die Reise nach Helgoland. Bei der Kugelbake erklärt Herr Hinterhuber seiner an-dächtig lauschenden Frau eingehend den Vorgang des In-See-Stechens. Bei Elbe 3 ist Frau Hinterhuber blaß, bei Elbe 2 grün und bei Elbe 1 drückt sie ihrem Mann wortlos ihre Handtasche in die Hand. Verwundert fragt der: „Wozu?“ Haucht Frau Hinterhuber: „Falls das Schiff untergeht und i ch.“



Fleischlieferant für Schiffsproviant

Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte

Eigene Fleischwaren-Fabrik

Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken

Vollsterilisierte Fleisch- und Wurstkonserven

Hausveterinär kontrolliert Fabrikation

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

JOH. MÜGGE KG.

Hamburg-Freihafen

Tel. 78 14 86-89 FS 02-14009

Draht: meatimport





Kleines Schiff mit 8 deutschen Seeleuten auf großer Fahrt

Auf große Fahrt von Brake an der Unterweser nach Chittagong in Ost-Pakistan ging dieses Tage dieses nur 32 m lange und 8,20 m breite Schiff. — Das nach Art eines Landungsbootes gebaute Fährschiff soll die im Brahmaputra und Ganges-Delta gelegenen Inseln an den Verkehr anschließen. Auf diesen Inseln sind weder Häfen noch Fähranleger, so daß die Entwicklung eines Schiffes notwendig wurde, das wie ein militärisches Landungsboot auf den Strand auffahren kann. Die nach Maierform konstruierte Fähre kann 200 Passagiere aufnehmen. Gebaut wurde das Schiff von der Werft C. Lühring in Brake.

Die Überführung des Schiffes nach Ost-Pakistan wird von 8 deutschen Seeleuten unter Führung von Kapitän Herko Bischoff durchgeführt. Kapitän Bischoff rechnet damit, daß die Reise 8 Wochen dauern wird.



DER WEG ZUM PATENT

Schiffingenieurschule Flensburg

Absolventen des Sommersemesters 1964

Schiffingenieur I (C 6): Peter Bonzelius, Hans Böttge, Hans-Peter Buthmann, Wolfgang Dembeck, Klaus Günther, Dietmar Hesse, Carl-Hermann Keitel, Hans-Jürgen Krause, Klaus Lehmann, Peter Nissen, Klaus Oelker, Manfred Otmokke, Wulf Petersen, Hans-Jörg Rehberg, Hinneker Schildt, Karl-Heinz Stummer, Klaus Thiel, Wolfgang Todt, Gerd Uhlhorn, Wilhelm Wendler, Joachim Witte, Joachim Adolf, Karl Diekmann, Joachim Groß, Klaus Groth, Hansfried Hassemeyer, Hans Hoffmann, Günter Herrmann, Johannes Jongeloed, Harald Kock, Julius Lausch, Hans Marks, Horst Pajung, Harald Schmidt, Heinz Schmitz, Jens Schröder, Klaus Tietgen, Dietrich Trapp, Hellmut Volkman, Ernst Wischeropp.

Schiffingenieur II (C 5): Horst Arendt, Heinz Baumgart, Werner Bitter, Karl Boos, Günter Braum, Peter Byl, Horst Dallmann, Christian Doll, Paul-Detlef Glander, Carl-Friedr. Hagedorn, Hans-Werner Hillesheim, Klaus Kaeßler, Jürgen v. Klepäck, Manfred Krohm, Jerzy Lafert, Klaus Lingenberg, Friedrich Schifferdecker, Hans-Joachim Schmäling, Wolfgang Schmitz, Rolf Schöttler, Hans Schüller, Volker Vau, Peter Vollstedt, Hans-Ulrich Wahl, Jürgen Willrodt, Siegfried Evers, Helmut Hartwich, Wolfgang Heyden, Karl Hinrichsen, Klaus Hoffmann, Dietmar Hoefert, Gerhard Hülsmann, Hans-Jürgen Jahnke, Hans-Joachim Jakob, Klaus Jost gen. Kreuter, Peter Junge, Gustav Krienke, Klaus-Dieter Müller, Frank Neumann, Henry Olte, Eggert Pfeiffer, Ernst Raddatz, Egon Renz, Siegfried Reuß, Heinz-Günter Riedel, Gerhard Rinski, Günter Silber, Bodo Thonnes, Georg Wenzky, Bernhard Döring, Herbert Dreyer, Klaus Engel, Leonhard Friedrichs, Klaus-Peter Greggers, Klaus-Dieter Habeck, Dietrich Hartmann, Hans Heesch, Jochen Kluge, Horst Krause, Franz Kröger, Günter Kurella, Jürgen Meinert, Klaus Modersitzki, Albert Rüther, Hans-Jürgen Schadowald, Friedhelm Siegmund, Lutz Spelzhaus, Hans-Jörg Stegmann, Detlef Wendt, Detlef Witt, Peter-Arndt Wulffing.

Seemaschinist I (C 4): Heinrich Adolf Andresen, Wolfgang Behncke, Joachim Bleifuß, Claus Brodersen, Claus-Peter Clausen, Bernd Feuersenger, Horst Frasch, Wolfgang Jäger, Hermann Kramer, Lothar Krause, Manfred Kröye, Günter Lehmann, Fritz Lipke, Klaus Mews, Adolf Nickel, Nordfried Ohlsen, Gerhart Platte, Egon Riese, Karlheinz Schrader, Karl-Dieter Sassenberg, Helwin Tollgaard.

Seemaschinist II (C 3): Uwe Abranowski, Hermann Armbrust, Klaus Bielert, Horst Danker, Uwe Geest, Horst-Joachim Göhlich, Wolfgang Groß, Hans-Dieter Grüneberg, Peter Hamkens, Heinz Klingenberg, Lothar Krell, Manfred Lucht, Hans Helge Lunau, Klaus Matzen, Eduard Menzel, Abdel Khalil-Mohamed, Horst Müller, Franz Nitschner, Hans Nommensen, Werner Nommensen, Dieter Rudolph, Gerhard Scharafin, Horst Schmitz, Henry Severin, Horst Seydel, Karl-Heinz Sogofski, Bernhard Wemjes, Hans-Günther Witt.

Außerdem erwarben: 59 Studierende (C 5) den Schein zum Rettungsbootsmann;

68 Studierende des 2. Semesters (C 5) erhielten eine Bescheinigung über die Teilnahme am Lehrgang für „Erste Hilfe und Gesundheitslehre“;

15 Herren das Seefunksonderzeugnis;

43 Herren das Seefunksprachzeugnis.

Mit „gut“ bestanden: (C 3) Horst Müller;

(C 4) Adolf Nickel;

(C 5) Horst Dallmann, Hans-Ulrich Wahl, Frank Neumann, Leonhard Friedrichs, Detlef Wendt;

(C 6) Peter Buthmann, Klaus Oelker, Karl Heinz Stummer, Klaus Tietgen.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgruß-Sendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am: Seemannsntag, 1. Oktober, für Seeleute mit Angehörigen aus Berlin;

Seemannsntag, 29. Oktober, für Seeleute mit Angehörigen aus Bremen;

Seemannsntag, 26. November (Aufnahmeort steht noch nicht fest).

*

Die Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt gibt bekannt:

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

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

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

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

* * *

Muß Leichtsinns bestraft werden?

Bei einem großen Teil der Bord-Betriebsunfälle ist Leichtsinns im Spiel. Darum muß nachdrücklich auf die Reform der Unfallversicherung hingewiesen werden. Besonders auf einige — viel zu wenig beachtete! — Neuerungen:

- Künftig werden auch Arbeitnehmer bestraft, wenn sie grob fahrerlässig (oder sogar absichtlich) Unfälle verursachen. (Bis zu DM 10 000,—).
- Bestraft wird auch schon, wer die Unfallverhütungsvorschriften verletzt hat, auch wenn kein Unfall passiert ist.

Der Unterschied zur alten Regelung ist, daß früher bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bestraft werden konnte; freilich hatten die Berufsgenossenschaften dazu keine sehr praktische Handhabe. Heute muß bestraft werden laut Gesetz, nämlich nach § 710 der Unfallversicherungsreform, der Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften regelt . . .

In allein 2½ Monaten wurden bei einer großen Linienreederei genau 140 Unfälle gemeldet. Davon waren:

Eindeutig selbstverschuldet	40 Unfälle
teilweise selbstverschuldet	77 Unfälle
völlig ohne eigenes Verschulden	23 Unfälle
	<hr/>
	140 Unfälle

Bei Befolgung der UVV und besserer Aufmerksamkeit hätten also mehr als 83 % der Unfälle vermieden werden können.

Wehrpässe abliefern

Alle Seeleute, die ihren Wehrdienst oder irgendwelche Übungen in der Bundeswehr absolviert haben und im Besitz eines Wehrpasses sind, müssen vor dem Verlassen Deutschlands ihren Wehrpaß bei ihrem zuständigen Kreiswehrrersatzamt abgeben. Auswärtige, die ihren Paß bis Hamburg mitgebracht haben, können ihn auch beim Kreiswehrrersatzamt Hamburg, Hamburg 13, Sophienterrasse 14, abgeben.

Schiffsverkäufe

„Herla Engeline Fritzen“ (6 177 BRT) von einer Partnerreederei an die Eastern Shipping Line Inc., Manila, Neuer Name: „Eastern Meteor“.

MS „Mariaeck“ (1 294 BRT) von der Deutschen Dampfschiff. Ges. „Hansa“ an die Foster, Hawthorne & Co., Ltd., Westindien. Neuer Name: „Hawthorne Trader“.

Schiffsunfälle

Über Bord gefallen und ertrunken

Am 26. März 1964 — gegen 14.50 Uhr MEZ — ist von dem Turbinenschiff „Anna Katrin Fritzen“ — auf dem ungeländerten Schiffsort 62° 03,5 Nord, 04° 25,5 Ost, der am 15. September 1944 geborene Decksjunge Dirk Ullmann über Bord gefallen.

Die Ursache hat sich nicht feststellen lassen; er hat nicht gerettet werden können.

Ein Verschulden seitens des Kapitäns und des wachhabenden II. Offiziers liegt nicht vor.

Anhaltspunkte für einen Freitod oder für die Einwirkung Dritter auf das Leben des Verunglückten sind nicht gegeben. Die nach dem Unfall getroffenen Maßnahmen waren sachgemäß. Mängel an den Schiffs- und Seeverkehrseinrichtungen sind nicht festgestellt.

Beim Baden ertrunken

Am 16. Juli 1964 gegen 15.15 Uhr ist der Decksjunge Da u vom Motorschiff „Proteus“, der am Ankerplatz im Gattun-See mit Außenbordarbeiten beschäftigt war, während einer Arbeitspause beim Baden ertrunken.

Es trifft niemand ein Verschulden.

Die unternommenen Rettungsarbeiten waren sachgemäß.

Von schwingender Hieve tödlich getroffen

Am 8. März 1964 um 21.45 Uhr ist der Leichtmatrose Reckert an Bord des Motorschiffes „Hornsee“ im Hafen von Callao (Peru) beim Löschen von Winkelisen in Raum 3 von einer herumschwingenden Hieve getroffen worden und hat so schwere innere Verletzungen erlitten, daß er am 17. März 1964 im Krankenhaus verstorben ist.

Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Der Unfall ist auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die zur Versorgung des Verletzten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Mangelndes Verantwortungsbewußtsein bewirkte Patententzug

Am 9. März 1964 um 00.40 Uhr ist das MS „Göteborg“ bei Nebel im Samsö-Belt nördlich der Leuchttonne 22 A mit dem norwegischen MS „Björnö“ zusammengestoßen und über der Wasserlinie beschädigt worden.

Der Unfall ist im wesentlichen auf die schlechten Sichtverhältnisse zurückzuführen.

Der wachhabende Steuermann der „Göteborg“ hat sich schuldhaft verhalten, weil er im Nebel die Fahrt nicht ertastet, den Ausguck nicht besetzt und keine Nebelsignale gegeben hat. Wegen des gezeigten Mangels an Verantwortungsbewußtsein wurde ihm die Gewerbebefugnis als Kapitän entzogen.

Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Kollision im Englischen Kanal

Am 5. Januar 1964 um 05.56 Uhr ist das MS „Braunsfeld“ bei Nebel im Englischen Kanal südlich von Dover mit dem dänischen TMS „Eso Aarhus“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie erlitten. MS „Braunsfeld“ hat Dünkirchen als Nothafen angefahren.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß beide Schiffe, die fast auf Gegenkurs lagen, mit den nach Radarbeobachtung eingeleiteten Manövern nicht rechtzeitig zum Stillstand gebracht worden sind.

*

Vorbeugung an Bord gegenüber Malaria-Erkrankungen

Zwei bedauerliche Malaria-Todesfälle, die sich in der letzten Zeit ereignet haben, geben der See-B.G. Veranlassung, erneut auf die Notwendigkeit einer sorgfältigen Malaria-Vorbeugung hinzuweisen. Einzelheiten über die Vorbeugungsmaßnahmen sind im Malaria-Merkblatt der See-Berufsgenossenschaft und in der Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrtschiffen, Band I, Seite 31, Nr. 33 und Seite 34, Nr. 44 sowie in Band II auf Seite 106 enthalten.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrerleute 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 Fahrerleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Das Bücherbrett

K.-H. Schwadtko, Deutschlands Handelsflotte 1964. Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg 11. 225 Seiten, 206x135 mm quer, mit 825 Seitenskizzen von Handelsschiffen, glanzkaschierter Kartoneinband, DM 10,80.

Zum achten Mal seit 1952 erscheint „Deutschlands Handelsflotte“ modernisiert und auf Grund des rasch fortschreitenden Strukturwandels auf den neuesten Stand gebracht. Der Interessent, der sich informieren will, findet wieder in dem nach Reedereien geordneten Listenmaterial ausführliche technische Angaben über alle deutschen Handelsschiffe über 500 BRT. Schiffsabbildungen veranschaulichen das Werk. Ergänzt wird es durch eine Liste der Ex-Namen und ein alphabetisches Namensregister.

Deutsches Schifffahrt und Hafen Jahrbuch

Der Schifffahrts-Verlag „Hansa“ C. Schroedter & Co., Hamburg, hat den 59. Band des Deutschen Schifffahrt und Hafen Jahrbuches herausgegeben. Dieses überarbeitete und auf den neuesten Stand gebrachte Handbuch dürfte für alle, die in, mit oder für die Seewirtschaft arbeiten, unentbehrlich sein. Ein Vergleich, der auf den neuesten Stand gebrachten Eintragungen mit den Angaben des Jahrganges 1962 vermittelt einen Begriff von der Fülle der inzwischen eingetretenen Veränderungen. Diese bedeuten in den meisten Fällen einen Fortschritt im Sinne einer Leistungssteigerung, wobei die hier zum Ausdruck kommenden Qualitätsverbesserungen umso beachtenswerter sind, da die ungünstige Konjunkturlage in der Seeschifffahrt dem Fortschrittsstreben der Reedereien Zügel anlegte. Dieses Nachschlagewerk für Schifffahrt, Schiffbau und Häfen mit Anschriften, Daten und Informationen wird sich sicher auch in Zukunft als wertvoller Ratgeber in der täglichen Praxis erweisen. Das ca. 450 Seiten umfassende Werk mit 30 Hafenplänen kostet in Leinen gebunden DM 14,80 und kann direkt durch oben genannten Verlag bezogen werden.

Brauns Lieferanten-Nachweis für Werften und Reedereien

Ausgabe 1964 — 2. Jahrgang

Verlag Hans Vieth, 2 Hamburg 11, Vorsetzen 41. 196 Seiten Kunstdruck, kartonniert DM 9,80.

Neben der zahlenmäßig erweiterten Nennung von Zulieferfirmen wurde bei der kürzlich erschienenen zweiten Ausgabe wiederum besondere Sorgfalt auf die übersichtliche Gestaltung verwendet.

Das Handbuch gliedert sich — wie beim ersten Jahrgang — in vier Teile. In der ersten Sektion sind die deutschen Stichworte zusammengefaßt, in der zweiten die englischen. Der dritte Teil nennt in deutsch und englisch die einzelnen Erzeugnisse mit den Herstellerfirmen. Der vierte Teil ent-

hält die Zusammenstellung sämtlicher im Werk genannten Unternehmen mit voller Anschrift, Telefon- und Telexnummer unter Berücksichtigung der neuen Postleitzahlen und Selbstwählnummern.

Das Werk dürfte sich für Reedereien und Werften im In- und Ausland (zweisprachig) als nützlicher Ratgeber bei der Beschaffung und Auftragsverteilung erweisen. H. S.

Ölböhrungen unter der Nordsee, das DHI und das Bergamt

Nach dem Gesetz zur vorläufigen Regelung der Rechte am Festlandsockel vom 24. 7. 1964 (BGBl. I, S. 497) ist das Aufsuchen und die Gewinnung von Bodenschätzen und jede mit Bezug auf den Festlandsockel vorgenommene Forschungshandlung verboten, soweit sie nicht in bergtechnischer und bergwirtschaftlicher Hinsicht vom Oberbergamt in Clausthal-Zellerfeld und hinsichtlich der Nutzung und Benützung der Gewässer und des Luftraumes vom Deutschen Hydrographischen Institut erlaubt werden.

Mit der Erlaubnis sind Auflagen verbunden. So fordert das Deutsche Hydrographische Institut z. B. Maßnahmen, die die Sicherheit der Seeschifffahrt gewährleisten. Hinsichtlich der in der Öffentlichkeit stark diskutierten Frage der Ölverschmutzung sei folgendes angemerkt: Sollte im Zusammenhang mit der Nutzung des Festlandsockels die Gefahr einer Verschmutzung des Meeres durch Öl bestehen, werden die beiden Fachbehörden, das Oberbergamt und das Deutsche Hydrographische Institut, die notwendigen Maßnahmen veranlassen.

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes sind bereits Erlaubnisse erteilt worden.

Gesundheitsdienst an Bord

Verbandlehre

Grundtours der Bindenverbände

Bei allen Bindenverbänden kehren gewisse Grundtours immer wieder; es sind dies:

1. der einfache Kreisgang, die Zirkeltour;
2. der Spiralgang, die Hobelspanbinde mit ihren verschiedenen Unterarten;
3. der Achtergang, der Kornährenverband;
4. der Flächenverband, Schildkrötenverband.

Zu 1.: Die Kreisbinde wird bei fast allen Verbänden als Anfangstour gebraucht. Man führt sie, um ein Rutschen des Verbandes zu vermeiden, derart aus, daß man den Bindenanfang

etwas schräg zu der Achse des zu verbindenden Körperteiles legt, einen regelrechten Kreisgang ausführt und den nun überstehenden Zipfel des Bindenanfangs umklappt und in den zweiten Kreisgang, der den ersten genau deckt, mit einschließt.

Darauf folgen sogleich die weiteren bei dem betreffenden Verbands nötigen Bindetours.

Zu 2.: Die Spiralinde wird, je nachdem sie an einem Körperteil auf die Mitte zustrebend oder auseinanderstrebend angelegt wird, als auf- oder absteigende Hobelspanbinde bezeichnet.

a) Eine Schlangentour entsteht, wenn man, nach Anlegung der Anfangstour (Kreisgang), die Binde derart um die Gliedmaßen führt, daß der obere wie untere Rand derselben ganz genau an der Haut anliegen, d. h. wenn man sie, kurzweg bezeichnet, in einer Spirale laufen läßt, so, wie sich eine Schlange um einen Stab windet. Mit dieser Tour werden die Körperteile von der Binde nur teilweise umschlossen. Daher können die Gänge nur zur lockeren Befestigung von Verbandstoffen, Watteeinlagen usw. dienen.

b) Bei der Schrauben-Spiraltour wird die Binde kreisförmig um die Gliedmaßen geführt, in der Weise, daß ein Bindengang den anderen um ungefähr ein Drittel der Bindenbreite deckt. An zylindrischen Körperteilen, wie am Oberarm, läßt sich hiermit eine gleichmäßige Umhüllung herstellen; dort aber, wo Rumpf oder Glieder sich verdicken oder verjüngen, wie am Unterarm, Ober- und Unterschenkel, steht der eine, dem geringeren Umfange entsprechende Bindenrand bei jedem Kreisgange etwas vom Körper ab (es bildet sich eine sogenannte Nase), so daß eine regelrechte, gleichmäßig anschließende Einhüllung, wenigstens mit Binden aus unelastischen Stoffen, nicht möglich ist. Um diesen Übelstand abzuwehren, wendet man an diesen Stellen den Bindenumschlag an.

E. Jünemann

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schifffahrt 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, Waller Glasing, Helgoländer Straße 7, NR., 6122 ERBACH/Odw., Schuhversand Jüst, Dresdener Straße 6, NR., 2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleicher, Dittmar-Koel-Straße 12, NR., 2000 HAMBURG, Arthur Busch, Johannisthalwerk 14-15, N., 2000 HAMBURG 11, Wilh. Mangner, Reimarusstraße 17, N., 2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Schiffsausrüstungen, Kajen 14-16 N

Modell THEO
Gr. 36-47 DM 8,50 bis 9,50
Modell OL-THEO
Gr. 40-46
DM 13,50



* = Kap.-Möglichkeit. N = Nachn.-Vers.

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:
FREUDENBERG & CO.
Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM (Bergstraße)

Halbhoher Stiefel
Modell BOY

Gr. 40-46
DM 16,50



Seit 1893

Vorsorge + Sicherheit

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

Unsere Fachberater stehen auf Wunsch mit speziellen Auskünften zur Verfügung

Rheinisch-Westfälische

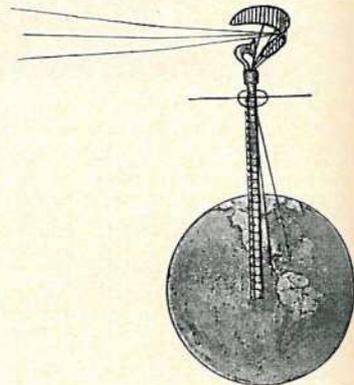
LEBENSVERSICHERUNG a. G.

Geschäftsstelle „Seefahrt“ Bremen

Am Wall 174 · Telefon 32 34 89



NACHDENKEN



Du sollst nicht nachdenken, du sollst denken! — Du sollst nicht denken, das machen die Pferde, die haben einen größeren Kopf. Diese Töne sind für viele von uns Erinnerungen aus der Lehrzeit, Erinnerungen an den Kommiß. Das kann man heute noch hören in den Lehrstätten und auf den Kasernenhöfen. — Was hat das auf sich?

Möwen brauchen nicht zu denken

Wir wollen diese Aufforderung an Jugendliche, das Denken zu lassen, hier nicht dramatisieren. Im gewissen Sinne sind sie sogar berechtigt. Es gehört nämlich eine ganze Menge Erfahrung, Übung und Schulung zum Denken. Und die besitzt nicht jeder von vornherein. Außerdem ist vor das Denken das Sehen und das Beobachten gesetzt. Wer nichts wahrnimmt, hat auch keinen Stoff zum Denken. Und außerdem — wie war es denn im Paradies? War da nicht im Wohlstandsüberfluß des Naturalienangebots ausgerechnet der Apfel der Erkenntnis verboten? Nun ja, wir wissen: der Apfel war nicht süß. Dieser denkwürdigste aller Äpfel war salzig! Total versalzen! Und mit dieser kleinen Probe — „Adam probier mal, einmal ist keinmal“ — mit diesem kleinen Probierbiß war auch das Paradies versalzen, — ein für allemal!

Stimmt das? — Wir kommen noch darauf zurück.

Eines stimmt jedenfalls ganz gewiß: erkennen, denken und arbeiten stehen in engem Zusammenhang. Rosen machen sich bestens für Schlager. Aber sie „erkennen“ nicht und müssen auch nicht arbeiten. Hechte im Karpfenteich und Möwen auf der Signalrah, sie erkennen auch nur das Notwendigste: ihren Fraß. Sonst leben sie wie Tümmeler und Katzen ausschließlich ihrem Vergnügen. Denken und nachdenken ist nicht ihre Sache, und infolgedessen auch nicht arbeiten.

Ganz so dumm ist es im Grunde also gar nicht, was der Nachwuchs über das Denken und Nachdenken immer wieder zu hören bekommt. Anders sieht das natürlich aus, wenn ein Wachmann auf Wache vom W.O. aus friedlichem Schlummer in der warmen Pantry geweckt wird und dann laut denkt: „Ich dachte, Sie schlafen auch!“

Der Seemann denkt gern

Aber Scherz beiseite.. So paradox es nach Vorhergesagtem klingen mag: Wer wach ist, scharf beobachtet und scharf über das Beobachtete nachdenkt, hat mehr vom Leben. Dies gilt ganz allgemein und grundsätzlich. Am Beispiel des Seemanns sei diese Behauptung erläutert.

Der Seemann denkt ausgesprochen gern. Das weiß jeder, der Seeleute wirklich kennt. Es ist eine Feststellung auf Grund von Beobachtungen, es ist eine Erfahrung. Sie wird erhärtet durch Vergleiche. Bei den durchschnittlichen Landleuten gilt denken schon seit langem als unbequem und anstrengend. Man erinnert sich

zwar noch zuweilen daran, daß der Kopf sich nicht nur zur Nahrungsaufnahme vortrefflich eignet, aber man macht nicht mehr den rechten Gebrauch von dieser Erinnerung. Ausnahmen bestätigen natürlich auch hier die Regel. Man ist im allgemeinen viel zu sehr beschäftigt mit dem Bilderbesehen, im Fernsehen, Film, Illustrierten und Reklame. Keine Zeit mehr zum Denken. Nur noch zum Futtern. Man verläßt sich auf die Spezialisten für die Fertigung von Produkten für Mund, Auge und Ohren. Sie produzieren auf Hochtouren. Alle, noch dazu die Werbeleute, nehmen einem das unbequeme Denken ab. Das ist eine Beobachtung, die schon seit langem ein Heer von Pädagogen, Soziologen, Ärzten und Psychologen aller Schattierungen beschäftigt, — denkend, nachdenkend beschäftigt. Ihr Ergebnis ist Kulturpessimismus. Die Phantasie, das Schöpferische im Menschen wird durch das Bombardement der Produzenten abgestumpft, getötet. Der Mensch wird zur Larve, die unersättlich ist.

Anders an Bord: Außer vielleicht von einem guten Smut keine Überflutung aus der Schaugeschäftskonserven. Dagegen sieht sich der Seemann noch Tag und Nacht der Natur gegenüber, und zwar dort wo sie am unverbildetsten ist. Das ist Erlebnis, auch wenn es zur gewohnten Umwelt geworden ist. Vom Bombardement künstlicher Mache auf Auge und Ohr keine Spur. Das Ergebnis? Der Seemann bleibt innerlich lebendiger, entgeht leichter der Gefahr der Abstumpfung und Vertrottelung. Seine Phantasie wird befreit anstatt gelähmt und denken und nachdenken ist für ihn noch spannend und abenteuerlich.

Woran sich Seeleute an Land gern erinnern, sind die Gespräche auf See, sei es auf der Luke, auf der Brücke oder in der Messe. Diese Gespräche, die vom Hundertsten ins Tausendste führen und häufig ausgesprochen philosophischen Inhalt haben, werden an Land vermißt, werden dann nachträglich als Verlust einer echten Lebensbereicherung empfunden. Wenn Seeleute alles aufschreiben würden, was sie denken, es käme ein Werk dabei zustande, das manchem professionellen Denker in Erstaunen setzen würde. Was allein schon über unseren Redaktionstisch läuft, ist schon der überzeugende Beweis dafür, daß Seeleute gern denken und nachdenken. Nutznießer davon sind in erster Linie sie selbst. Wer wach ist und denkt, hat mehr vom Leben.

Diese Feststellung läßt sich abwandeln. Wer wach ist und nachdenkt, lebt bequemer. Da ärgerte sich einer über das leidige Tiefgang-

ablesen. Nachts bei schlechtem Wetter mit der Taschenlampe auf einer Jakobsleiter unter dem Heck herumzuturnen, erschien diesem findigen Nachdenker genau so unbequem wie unnötig. Er baute sich einfach Meßlatten, die es ihm ermöglichen, den Tiefgang jederzeit bequem von Deck aus abzulesen. Jeder Erfindung liegt Nachdenken zugrunde. Das gilt für die Versteifung am Schnürsenkel genau so, wie für Automation und Raumfahrt. Auch diese letztere wäre z. B. nicht möglich, wenn nicht einer einmal darüber nachgedacht hätte, warum Steine mit wachsender Geschwindigkeit zu Boden fallen (Galileo - Galilei). Im Grunde verdanken wir alle unseren technischen Komfort, alle Sicherheit, auch auf See, der Tatsache, daß Menschen dachten und nachdachten. Descartes — der berühmte französische Philosoph und Mathematiker hat sogar das Denken zum einzigen Beweis für die menschliche Existenz erhoben: Ich denke, also bin ich!

Auf's „wie“ kommt es an

Wie aber verhält sich die Tatsache, daß Nachdenken Sicherheit und Bequemlichkeit schafft zu der klassisch-christlichen Behauptung, daß wir für erkennen und denken mit Schweiß, Mühe und Arbeit bestraft werden. Wenn man dieses Verbot und die Folgen seiner Übertretung allzu wörtlich und vordergründig auffaßt, ist dieser Widerspruch nicht so leicht zu überwinden. Er wäre nur als Menschenschicksal hinzunehmen. Zu diesem Schicksal gehört es auch, mit der Erkenntnis fertig zu werden, daß jedem Gedanken etwas Zersetzendes innewohnt. Solange der Mensch erkennt, muß er auch kämpfen, muß sich zur Wehr setzen gegen das, was er erkennt.

Doch ein Gedanke hilft beim Ertragen dieses Menschenschicksals, dieser Gedanke: Es ist nicht gleichgültig, wie man denkt. Man kann gut denken und böse, gütig und schlecht (von seinen Mitmenschen zum Beispiel), positiv und negativ. Nur wer gut denkt, hat Ehrfurcht vor dem, was jenseits aller noch so großen menschlichen Dennkraft steht. Wer gut denkt, denkt von dort aus, von dieser Ehrfurcht aus. Er wird sich nicht ins bodenlose Nichts verirren. Er wird z. B. niemals denken: Wenn ich den Bankboten erschlage, bekomme ich sein Geld. Hingegen wird er immer denken: Wer in Not ist, wer mich braucht, für den bin ich da, dem werde ich helfen.

Wer gut, gütig, aufbauend, positiv denkt, der darf denken, der soll denken. Es ist erlaubt, es ist gut. — hs —



Minikay

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

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon - Sammel - Nr. 4718 27

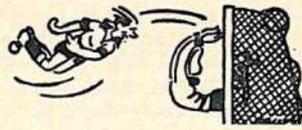
● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN !

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS !



Sport an Bord



MS „Transcanada“

Vor einiger Zeit faßten wir den Entschluß, ein Fußball-Team zu gründen. Gesagt, getan. In Chicago fingen wir an zu trainieren und fortan in jedem Hafen, wo immer sich nur ein kleines Plätzchen fand.

In Hamilton bot sich dann am 31. Juli abends um 19.00 Uhr die erste Gelegenheit. Unser Gegner war das schwedische Schiff „Kungaland“. Anfangs klappte unser Zusammenspiel überhaupt nicht. Kein Wunder! Wir spielten ja das erste Mal zusammen. Trotzdem stand es dann am Ende der 1. Halbzeit 3:0 für uns. Technisch war die „Kungaland“ besser, vor allem lieferte der linke Flügel der „K“ ein schönes Zusammenspiel. In der 2. Halbzeit lief unser Spiel besser und wir konnten am Ende mit einem 5:2 vom Platz gehen.

Die nächste Gelegenheit bot sich dann in Toronto gegen ein Schiff unserer Reederei, der „Poseidon“. Am 2. August mittags um 13.00 Uhr war der Anpfiff. Bereits nach wenigen Minuten fiel das erste Tor. Am Ende der Halbzeit stand es 3:0 für uns. Nach dem 4:0 wurden einige Spieler der „Poseidon“ etwas wild. Kurz vor dem Schlußpfiff hieß es 5:0.

Dank der Initiative unseres O.A. und des Seemannspastors in Rotterdam wurde ein 3. Spiel auf die Beine gestellt und zwar am 17. August um 19.00 Uhr gegen die „Schwabenstein“ des NDL. Da wir von der „Schwabenstein“ nur

gute Ergebnisse gehört hatten, machten wir uns bereits mit dem Gedanken einer Niederlage vertraut.

In den ersten Minuten sah es auch tatsächlich so aus, als ob wir baden gehen würden, bis überraschend das 1:0 für uns fiel. Wir konnten es noch garnicht fassen, daß wir das erste Tor geschossen hatten, als die „Schwabensteiner“ bereits zu einem Gegenstoß, zum 1:1 ansetzten. Dabei blieb es bis zur 2. Halbzeit.

Bereits in der dritten Minute der 2. Halbzeit setzten wir zum 2:1 den Ball ins Netz.

Man merkte, daß die „Schwabensteiner“ bereits wußten, was die Stunde geschlagen hat. Unser Zusammenspiel klappte tadellos und unsere Kondition war fabelhaft. Am Ende hieß es dann nach einem sehr fairen Spiel 5:1 für die „Transcanada“.

Wir hoffen, daß wir weiterhin gut abschneiden und trainieren fleißig, wo immer sich eine Möglichkeit bietet. Nach dem nächsten Gegner sind wir auf Ausguck.

Mit sportlichem Gruß
Die „11“ der „Transcanada“

MS „Hasselburg“ mit negativer Bilanz!

Ende Juli kam nach langer Pause endlich einmal wieder ein Fußballspiel zustande, und zwar in Rotterdam gegen das Reedereischiff MS „Amalienburg“. Wir befanden uns auf der Zwischenreise, so daß einige gute Spieler von

unserer Mannschaft in Urlaub gefahren waren. Die „Hasselburg“ mußte mit halber Reservemannschaft antreten. Die Spieler der „Amalienburg“ waren denn auch immer ein wenig schneller, und wir hatten das Nachsehen. Da unsere Angriffe kaum über die Mittellinie kamen, war die Entfernung für einen Torschuß zu groß. Uns blieb also nichts anderes übrig, als der „Amalienburg“ das Toreschießen zu überlassen. Aber unser Glück war, daß sie davon auch nicht zuviel verstanden. So brauchten wir am Ende nur 2:0 geschlagen vom Platz gehen.

Anfang August konnten wir gegen die MS „Remscheid“ antreten. Dieses Mal waren wir auf der Ausreise, und hatten daher alle Spieler zur Verfügung, was sich später im Spiel auswirkte.

In der ersten Halbzeit hatten wir aber ein wenig mehr Glück und schossen das erste Tor, ein Abstaubertor. Unser Mittelstürmer fing einen mißlungenen Abschlag ab und verwandelte ihn zum 1:0. Anschließend zeigte uns die Remscheidmannschaft, daß sie auch auf dem Posten war, und ehe wir uns versahen, waren wir 2:1 im Rückstand. Das gab natürlich Auftrieb beim Gegner, und wir hatten recht viel zu tun, um wenigstens dieses Ergebnis zu halten. Irgendwie gelang uns aber bis zur Halbzeit noch der Ausgleich.

Danach rollte bei uns der Angriff. Vor allen Dingen unser rechter Flügel spielte ausgezeichnet, und die Spieler der „Remscheid“ kamen stark in Bedrängnis. Das Spiel wurde immer schneller. Der Angriff lief meistens über rechts und von dort kamen dann die Flanken zur Mitte, und das Toreschießen begann. Ein bildschönes Kopfballtor wurde von unserem Halbbrechten in die Kiste gelegt. (Uwe Seeler wäre erblaßt!).

(Fortsetzung umseitig)

PREISENSATION! Achtzehn herrliche Operschallplatten,

alle zusammen nur D-Mark 20,—, zwölf moderne Schlagerplatten D-Mark 10,—, zwölf Platten Heimatlänge 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.

Marine-Uniformen Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL

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

Funkenfänger und Schalldämpfer für Dieselmotoren jeder Größe

Hakenlose Bootsaufhängungen
Öl- und Wasserabschelder für Dampf, Druckluft und Gas

HEINR. WILHELM HUSS & CO. K. G.

Maschinen- und Apparatebau BREMEN Postfach 3055 · Ruf 44 50 32

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 691 49 52, 29 55 28

Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

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



Bei jeder Brise
diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H/164 S

Da der Remscheidmannschaft so nach und nach die Puste ausging, konnten wir noch vier weitere Treffer erzielen, so daß der Endstand 7:2 für die „Hasselburg“ war.

Schon für den nächsten Tag war ein neues Spiel angesetzt: gegen die Schleppermannschaft von Antwerpen. Die Mannschaft hat den Ruf, daß Schiffsmannschaften meistens nicht viel gegen sie ausrichten können. Wir versuchten trotzdem unser Glück. Gespielt wurde zweimal 25 Minuten. Unsere Sportler traten mit mächtigem Muskelkater und leichtem Brummschädel an (der Sieg vom Vortage war ein wenig zu viel gefeiert worden). Unsere Form ließ einiges zu wünschen übrig. Aber trotzdem begann das Spiel recht gut, und wir konnten sogar 1:0 in Führung gehen. Die Freude war natürlich groß, aber sie dauerte nicht lange. Die Schleppermannschaft konnte recht schnell ausgleichen und damit ging es in die Halbzeit. In der zweiten Hälfte machte sich die bessere Kondition des Gegners bemerkbar, und nach kurzer Zeit fiel dann auch das 2:1. Unser Schlussmann war machtlos. Wir mußten dann noch ein weiteres Tor hinnehmen. Es war ein „Trudeltor“, da der Ball recht langsam über die Torlinie rollte. Dort fehlte vermutlich ein Mann. Das Tor hätte vermieden werden können, aber es zählte, und so verloren wir 3:1. N. Strehlauf



KMS „Amalienburg“ in Hochform!

Vom 12. bis zum 29. Juli 1964 lag unser KMS „Amalienburg“ im Hafen von Rotterdam. Während dieser langen Liegezeit ist es uns gelungen, eine gute Fußballmannschaft auf die Beine zu stellen.

Unser erstes Spiel bestanden wir am 13. 7. gegen die Mannschaft der „Frank Leonhardt“. Das 2:2 (2:0) spornte uns mächtig an. In den folgenden Spielen brauchte unser Torwart nur noch zweimal hinter sich zu greifen, um einen Ball aus dem Netz zu holen.

Hier unsere Erfolgsserie in Rotterdam:

- 18. 7. „Amalienburg“—„Tanganyika“ 3:1
- 20. 7. „Amalienburg“—„Hasselburg“ 2:0
- 25. 7. „Amalienburg“—„Schwarzenbek“ 7:1
- 28. 7. „Amalienburg“—„Frank Leonhardt“ 5:0

Unser letztes Spiel fand am 16. August 1964 in Santos statt. Der Gegner war die Mannschaft des norwegischen Motorschiffes „Nopal Progress“, die sehr zuversichtlich den Rasen betrat. Aber schon nach wenigen Minuten fühlten wir uns spielerisch überlegen und trumpften groß auf. Am Ende des zeitweise recht harten Kampfes hatten wir uns einen 6:0 (2:0) Sieg erspielt.

Aus somit sechs Spielen erzielte „Amalienburg“ ein Punktverhältnis von 11:1 und ein Torverhältnis von 25:4. Leider wird in Kürze unsere Mannschaft durch den Verkauf des Schiffes auseinandergerissen.

Unser Dank für das Zustandekommen der Spiele gilt in Rotterdam dem deutschen Seemannsdiakon Herrn Hyballa und in Santos dem norwegischen Seemannspastor Herrn Schjetlein.

F. O. Ilgenstein

T.S. „Hoechst“ in Surabaja vor 2000 Zuschauern

Für die 34. Reise des T.S. „Hoechst“ der Hamburg-Amerika Linie mußten wir eine neue Fußballmannschaft bilden, da durch das Wechseln der Besatzung auch unsere bewährte „Elf“ auseinander gelaufen war.

Wir bestritten unser erstes Spiel am 22. 6. in Belawan/Sumatra gegen den Norweger „Høegh Elite“. Kaum war der Anpfiff ertönt, lief das Spiel auf unserer Seite bestens, und die neuen Leute erwiesen sich als überraschend gut. Wir schossen bis zur Halbzeit eine 4:0-Führung heraus und konnten das Ergebnis bis zum Anpfiff auf 7:0 erhöhen. Besondere Erwähnung verdient unser junger Linksaußen, der allein 5 Volltreffer erzielte!

Am 15. 7. konnten wir durch Vermittlung unseres Agenten ein Spiel auf Ostjava gegen eine Auswahlmannschaft aus Surabaja bestreiten. In einem Stadion vor über 2000 zahlenden Zuschauern wurde unter stechender Sonne das Spiel angepfiffen. Wir mußten klar die Überlegenheit der Indonesier anerkennen, und sie führten mit Recht 4:1 zur Halbzeit. Wir beschlossen, trotz des Rückstandes weitr offensiv zu spielen, denn unsere Abwehr war stark genug, um ohne Unterstützung des Sturmes die Angriffe abzuwehren, — und daß der Sturm Tore schießen konnte, hatte er im ersten Spiel bewiesen. Die Taktik bewährte sich, und das Spiel wurde ausgeglichen. Das Endergebnis von 3:6 war auf Grund der starken ersten Halbzeit der Auswahlmannschaft gerecht. Fazit des Spiels: gegen Schiffsmannschaften haben wir eine echte Chance, gegen Landmannschaften hapert es an der Kondition.

Am 27. 7. spielten wir in Padang/Sumatra gegen das indonesische MS „Papaja“ im strömenden Regen auf einem aufgeweichten Platz, nur Inseln waren trocken, 2:2 unentschieden. Trotz drückender Überlegenheit in der 2. Hälfte, konnten wir es nicht verhindern, daß die Indonesier in der letzten Minute noch das Ausgleichstor schossen.

Am 1. August forderte uns der norwegische Frachter „Fergate“ in Belawan/Sumatra heraus. Die „Norskens“ wollten an Pokalspielen in der Heimat teilnehmen und betrachteten uns noch schnell als geeignetes Kanonenfutter. Die Norweger waren uns in der 1. Halbzeit ebenbürtig, und es gab gefährliche Szenen vor beiden Toren. Da unsere Hintermannschaft aber stand, unsere Läuferreihe einwandfrei das Mittelfeld beherrschte und somit unseren Sturm immer wieder auf Reisen schicken konnte, spielten wir eine leichte Feldüberlegenheit heraus. Mit 1:0 wurden die Seiten gewechselt. In der 2. Hälfte verstand es unser Mittelstürmer durch herrliches Zusammenspiel mit den Außenstürmern, die Deckung der Norweger auseinander zu reißen. Unsere Gegner gerieten ins „Schwimmen“, und wir schossen einen glatten 5:0-Sieg heraus. Wir hatten in der 1. Hälfte die Skandinavier niedergekämpft und in der zweiten die Tore erzielt.

Zu erwähnen ist, daß wir nach der sportlichen Begegnung auch die menschliche nicht vernachlässigt haben. Nach den Spielen saßen wir mit unseren Gegnern immer in einer fröhlichen Runde beisammen, in der die Härten des Spiels vergessen wurden.

Ich glaube, wir haben auf dieser Reise viele neue internationale Freunde gewonnen.

Dierk Reinecke

**Land in Sicht
Fahrpreisermäßigung für Ehefrauen der Seeleute**

Bereits seit einiger Zeit bemühen sich der Verband Deutscher Reeder und die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, eine Fahrpreisermäßigung für Ehefrauen von Besatzungsmitgliedern bei der Deutschen Bundesbahn zu erwirken. Bisher wurde dieser Antrag immer wieder mit der Begründung abgelehnt, die Deutsche Bundesbahn baue ihre Sozialtarife immer weiter ab, so daß es nicht möglich sei, noch eine weitere aus sozialen Gründen gerechtfertigte Fahrpreisermäßigung einzuführen.

Nunmehr teilt das Bundesverkehrsministerium mit, daß die Deutsche Bundesbahn immerhin in Erwägung ziehe, die allgemein verbilligten Rückfahrkarten auch dann den Ehefrauen von Besatzungsmitgliedern zu gewähren, wenn die An- und Abreise nicht über die gleiche Bahnstrecke erfolgt. Dies wird insbesondere dann wichtig, wenn Ehefrauen von einem deutschen Hafen mit dem Schiff ihres Mannes bis zu einem anderen Kontinenthafen mitfahren und von dort die Rückreise antreten.

Die Deutsche Bundesbahn will ihre Entscheidung hierüber davon abhängig machen, in welchem Umfange die eventuelle Verbilligung in Anspruch genommen werden wird.

Woher kommt der seemännische Nachwuchs?

54 0/0 aus dem Binnenland

Küstenbereich	46,1 0/0
Raum Braunschweig/Hannover, Osnabrück	8,4 0/0
Nordrhein-Westfalen	17,6 0/0
Bundesländer nördlich der Mainlinie	6,2 0/0
Bundesländer südlich der Mainlinie	14,5 0/0
Berlin	4,9 0/0
aus anderen Gebieten (Zone, Ausland)	2,3 0/0
Zusammen	100,0 0/0

So geht es aus einer Statistik über die Besetzung der Seemannsschule für das Jahr 1963 hervor.

Auflösung von Seite 14

„Aus vielen Ländern und Epochen“:

Zigeuner = Wohnwagen; Neger = Einbaum; König = Kutsche; Indianer = Pferd rechts unten; Mann mit Zigarre = Auto; Pirat = Segelschiff; Ritter = Pferd, Mitte; Pfadfinder = Fahrrad; Mann mit Tropenhelm = Jeep; Baby = Storch.

„Sind Sie sternkundig“?

Waagerecht: 1. Delphin, 5. Rio, 7. Ate, 8. Adler, 10. Armut, 12. Luchs, 15. Ehre, 16. Leben, 18. Ire, 20. Arm, 21. Waage, 26. Leere, 29. roi, 30. Skorpion, 33. Wassermann. Senkrecht: 1. Drache, 2. Eid, 3. Lola, 4. Harm, 5. Neptun, 9. Erbe, 11. Ujema, 12. Leier, 13. Uhr, 14. Crew, 16. Loge, 17. Ba, 19. Kaempe, 22. al, 23. er, 24. Orion, 25. Inka, 27. Erna, 28. Los, 31. Ir, 32. Om.

Zeichnungen und Fotos: Titelbild Shell Foto E. de Jong, S. 1; G. Schowalter, S. 2; Globusmater, S. 3; Bundesmarine, S. 4; NSU-Werkfoto, S. 7; Deikemater (Olympiade), Archiv Seehafen-Verlag, S. 8; Conti-Press, Photo-Rausch (Segler), S. 9; Willy Brandt, S. 10 u. 11; Deikemater, S. 13 u. 14; D. Smith; S. 15; Conti-Press, S. 16.

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

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

F.C. „Cap Delgado“ tritt den Ball im Antipodenland

Am 4. 1. 1964 fanden wir in Auckland/Neuseeland unseren nächsten Gegner im dänischen Motorschiff „Jill Cord“. Wir legten sofort ein scharfes Tempo vor, so daß wir bis zur Pause einen 3 : 0 Vorsprung hatten. Nach dem Wechsel zeigten sich bei uns kleine Konditionsschwächen, trotzdem konnten wir das Ergebnis um ein Tor erhöhen. Wir gewannen dieses Spiel mit 4 : 0.

Für den 6. 1. 1964 war mit MS „Rhein“ in Auckland ein Spiel abgeschlossen worden. Vom Anpfiff bis zum Ende wurde es ein schönes, schnelles und faires Spiel. Durch geschickte Spielzüge bekam unser Gegner drei Tore ins Netz. Nach dem Wechsel bekam unsere Hintermannschaft viel zu tun, immer wieder mußten die gefährlichen Angriffe gestoppt werden. Durch einen scharf geschossenen Strafstoß konnten wir noch ein Tor erzielen. Diesmal gingen wir wieder mit 4 : 0 an Bord.

Schon am 13. 1. 1964 wartete unser nächster Gegner auf uns. Diesmal war es wieder die Stadtmannschaft von „Lyttelton“. Diese Begegnung fand bei strömendem Regen statt. Hier mußten wir zusehen, wie der Gegner die Tore schoß. Wir konnten auf dem nassen Boden keinen Halt finden. Die „Lytteltoner“ konnten dieses Spiel mit 8 : 2 gewinnen.

Dieses Ergebnis machte in Lyttelton schnell seine Runde, denn am nächsten Morgen brachte unser Agent für sämtliche Fußballschuhe Stollen mit. Mit neuem Mut traten wir am 24. 1. 1964 in Brisbane gegen MS „Blumenthal“ an. Die Hapag-Leute begannen mit einem schnellen Spiel. Doch durch wunderbare Spielzüge konnten wir einen Zweitore-Vorsprung bis zur Pause erzielen. Leider wurde diese Begegnung 15 Minuten vor Schluß wegen Dunkelheit beim Stande von 4 : 0 für F. C. „Cap Delgado“ abgebrochen.

Am 20. 4. 1964 traten wir in Sydney gegen das englische Schiff „Papanui“ an. Diesmal erwischten wir keinen glücklichen Tag und mußten uns trotz aller Bemühungen mit einem 1 : 1 begnügen.

Zwei Tage später waren wir Gast bei MS „Nürnberg“. Durch schnelle und gekonnte Spielzüge konnten die Hapag-Leute mit einem Zweitore-Vorsprung in die Halbzeit gehen. Auch nach dem Wechsel konnte unser Sturm nicht den Anschlußtreffer erzielen. Durch die Unsicherheit unserer Hintermannschaft mußten wir noch drei Tore hinnehmen.

Einen Tag später beschlossen wir, wieder in die Fußballschuhe zu steigen. Der Gegner, die Fußballspieler von MS „Bischofstein“ begannen mit gefährlichen Spielzügen, aber diesmal war unsere Hintermannschaft auf dem Posten. Zwei wunderschöne Flachschoß-Tore unseres Halblinken waren — nach den Chancen gemessen — viel zu gering. Nach dem

Wechsel gaben wir das Mittelfeld mehr und mehr preis. Da unserem Torwart zwei grobe Fehler unterliefen, mußten wir uns von der „Bischofstein“ mit 2 : 2 trennen.

Am 25. 4. 1964 fanden wir wieder in Melbourne unseren nächsten Gegner, es war das norwegische Schiff „Santa Monica“. Schon kurz nach dem Anpfiff konnten wir ein Tor erzielen und bis zur Pause auf 2 : 0 erhöhen. Nach dem Wechsel versuchte die Mannschaft der „Santa Monica“ einen Treffer zu erreichen, der ihr auch nach längerem Bemühen gelang. Auch unser Sturm konnte noch ein „Ei“ ins Netz schieben. Mit einem 3 : 1-Erfolg gingen wir vom Spielfeld.

Am 1. 6. 1964 traten wir in Vancouver gegen das englische MS „Standcloud“ an. Diesmal mußten wir mit mehreren Ersatzspielern in den Kampf gehen. Durch eine unglückliche Torwartparade mußten wir eine 1 : 0-Niederlage hinnehmen.

Auf dieser Reise wurden noch zwei deutsche Schiffsmannschaften Opfer unserer Schußfreudigkeit. Die Kassel in Coos Bay bedienten wir mit 8 : 0 und unser Kompanie-Schiff „Cap Blanco“ in Melbourne mit 6 : 0.

Im Namen der Mannschaft danken wir den einzelnen Ressort-Chefs, die es uns ermöglichen, mit voller Mannschaft zu jedem Spiel zu erscheinen. Ebenso danken wir den Kameraden, die es für selbstverständlich hielten, die Wache für einen „Aktiven“ zu übernehmen.

Klaus Kunze



VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFART
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.



Lindolin-
SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Seemannsausrüstung

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

von der Aa

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

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

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

LEIHAUTOS

für gepflegten Landgang! Isabella, Ford 12 M, Karm. Ghia, VW-Export, neueste Modelle mit Radio

Hamburg 13, Bogenstraße 7, Telefon 45 41 37

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesetzungen. 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: Hafendruckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustelgebühren. Bei Sammelbezug DM 1,20.



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



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

CAMEL

EVERY INCH A REAL SMOKE!

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

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

