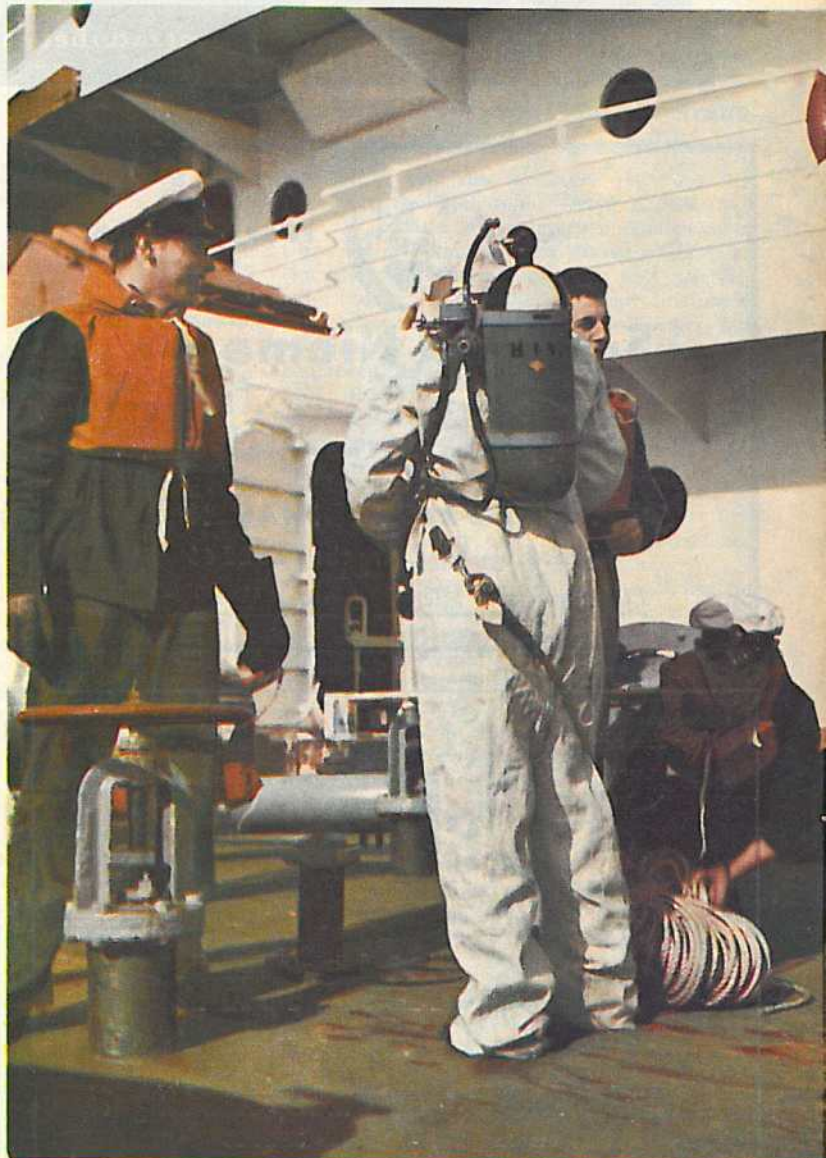


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Schotten dicht
- Die Macht der Großen
und der Kleinen
- Der IV. Deutsche Bundestag
im Endspurt
- Personelle Navigation
- In Buenos ging ich an Land
- Rationell und speziell
- Unser Heim an Land
- Echte Seeleute?
- Von den Dampfern im
Elbeverkehr
- Sind sie alle beatles-toll?
- Wie sie an Land gingen
- Schmunzelauge
- Was wollen die Seeleute
eigentlich?
- Sport an Bord



Bereit sein ist alles



**Rheinstahl
Nordseewerke GmbH
Emden**

Schiffswerft Maschinenfabrik Reparaturbetrieb Schwimmdocks Trockendock Tankreinigung

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

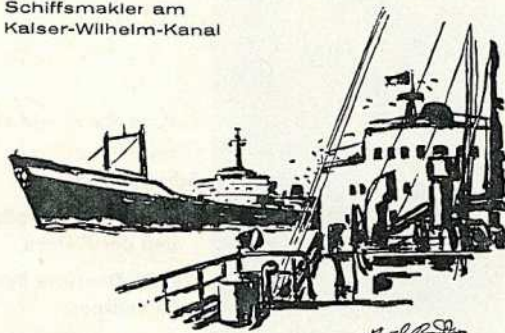
HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

International


Holzapfel

Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,

Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KOHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

An dem Tag, an dem diese Ausgabe der „Kehrwieder“ erscheint, haben die Abgeordneten des Deutschen Bundestages nach der Rückkehr aus der Sommerpause ihre Arbeit in Bonn wieder aufgenommen. In diesen Tagen ist das letzte Dreivierteljahr des IV. Deutschen Bundestages vor der Beendigung dieser Legislaturperiode Mitte 1965 angebrochen. Es erscheint daher angebracht, in diesem Zeitpunkt einen Rückblick auf die bisherige Tätigkeit dieses Bundestages zu werfen und gleichzeitig auch die noch vor ihm liegende Arbeit zu betrachten.

**Produktion: 267 Gesetzesentwürfe,
 283 Regierungsvorlagen**

Nach dem Stand vom 15. Juli dieses Jahres hat allein die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode im Bundestag 267 Gesetzesentwürfe eingebracht. 194 dieser Gesetzesvorhaben konnten bisher verabschiedet werden. Der übrige Teil steht entweder unmittelbar vor der ersten Lesung im Parlament oder wird bereits in seinen Ausschüssen beraten. Berücksichtigt man, daß dem Bundestag nach dem 15. Juli 1964 weitere 16 Gesetzesentwürfe zugeleitet wurden, so waren es insgesamt also 283 Regierungsvorlagen, die von der Bundesregierung im Laufe dieser Legislaturperiode eingebracht worden sind. Hinzu tritt noch eine Reihe weiterer Gesetzesvorhaben, die entweder als Initiativentwürfe aus der Mitte der Bundestagsabgeordneten oder vom Bundesrat vorgelegt wurden und mit denen sich der Bundestag ebenfalls zu beschäftigen hat. Eine Bezifferung dieser Vorlagen ist im gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings nicht möglich.

Das politische Gewicht der Gesetze

Für die Bewertung der gesetzgeberischen Arbeit dieses Bundestages ist jedoch nicht allein die Zahl der verabschiedeten Gesetze von Bedeutung. Entscheidend ist vielmehr der Inhalt der Gesetze selbst. Hier zeigt ein Überblick, daß sich unter den in den letzten drei Jahren verabschiedeten Gesetzen nicht nur in internationaler, sondern auch in nationaler Hinsicht sehr wichtige gesetzliche Maßnahmen befinden. Es mag nur hingewiesen werden auf die Europäische Sozialcharta, auf den Internationalen Vertrag zum Verbot von Kernwaffenversuchen sowie auf den deutsch-französischen Freundschaftsvertrag. Im nationalen Bereich beziehen sich die verabschiedeten Gesetze beispielsweise auf die Änderung bereits existierender Sozialgesetze, so auf das Rentenanpassungsgesetz, das Lastenausgleichsgesetz sowie auf Neuregelungen im Bereich der Unfallversicherung und der Mineralölabgaben. Von Wichtigkeit ist auch das Gesetz zur Förderung der Wirtschaft von Berlin. Schließlich verdient es herausgestellt zu werden, daß es vor kurzem erstmalig gelungen ist, eine langfristige Regelung über die Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund und Ländern zu erzielen. Diese Regelung gewährt eine erheblich bessere Möglichkeit, auf dem Gebiet der Finanzpolitik eine vorausschauende Planung vorzunehmen.

Unumgänglich, notwendig, aber zeitraubend

Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß ein großer Teil der laufenden Gesetzesvorhaben bisher noch nicht verabschiedet werden konnte. Hierbei handelt es sich vor allem um solche Gesetzesentwürfe, die einer besonders umfangreichen und sorgfältigen Vorbereitung bedürfen. Das gilt vor allem für die geplante Erneuerung des Strafbuchgesetzbuches, für die Reformierung des Aktienrechts und des Urheberrechts. Schon früher hat man für die Bewältigung dieser Aufgaben Jahrzehnte benötigt. Gegenwärtig befinden sich die Entwürfe der Bundesregierung in den zuständigen Bundestagsausschüssen. Eine Angelegenheit von weit-

Wo fängt der Reichtum an?

Das EMNID-Institut für Meinungsforschung ermittelte durch eine Repräsentativ-Umfrage im Juli dieses Jahres die Vorstellungen der Bundesbürger darüber, was „Reichtum“ ist. Die Frage lautete:

„Wieviel Geld müßte ein Mensch mindestens besitzen, um in Ihren Augen als reich zu gelten?“
 36 % der Befragten halten ein Vermögen von weniger als einer halben Million D-Mark zur Bildung von Reichtum für ausreichend. 19 % erklärten, daß alles, was zwischen einer halben und einer ganzen Million liegt, Reichtum darstelle. Für 32 % fängt Reichtum erst bei Beträgen an, die über einer Million D-Mark liegen. 13 % entwickelten keine rechte Vorstellung über den Reichtums-Begriff.
 Ein gleichlautende EMNID-Umfrage im Jahre 1959 hatte — wie folgende Gegenüberstellung zeigt — zu etwas anderen Vorstellungen geführt.

	1959 %	1964 %
Beträge unter 1 Million DM	63	55
1 Million DM und mehr	25	32
keine oder nicht auswertbare Antworten	12	13
	100	100

Es scheint also, daß in den fünf Jahren, die zwischen den beiden Befragungen vergangen sind, das Anspruchsniveau der Bevölkerung in dieser Hinsicht stark angestiegen ist.

tragender Bedeutung ist auch die Reform des Umsatzsteuerrechts sowie die Neubewertung des Grundbesitzes. Eine Neubewertung des Grundbesitzes ist vor allem deshalb vordringlich, weil die Einheitswerte seit fast 30 Jahren trotz des Krieges, der Währungsreform und der Wertänderungen unverändert geblieben sind. Die Reform des Umsatzsteuerrechts zielt auf die Einführung einer an die Wertschöpfung der Unternehmen anknüpfenden Mehrwertbesteuerung ab. Der Vorzug dieser Besteuerung besteht in ihrem wettbewerbsneutralen Charakter, was bei der bisherigen Allphasen-Bruttoumsatzsteuer nicht der Fall ist. Für die Mehrheit der Bevölkerung sind auch die Beratungen über das Steueränderungsgesetz 1964 von großer Wichtigkeit. Dieser Gesetzesentwurf hat nämlich neben einer Neuregelung der Sparförderung wesentliche Erleichterungen im Bereich der Einkommensteuer zum Inhalt, die vor allem der Förderung des Mittelstandes dienen sollen. Es wird auch erhofft, daß dieses Gesetz einen wesentlichen Beitrag zur Vereinfachung des Steuerrechts leisten wird. Dies gilt übrigens auch für die Bestrebungen zu einer umfassenden Finanzreform, mit der sich eine auf Beschluß des Bundeskanzlers und der Ministerpräsidenten der Länder gebildete Sachverständigenkommission gegenwärtig befaßt. Weitere Gesetzesentwürfe, mit denen sich der Bundestag zu beschäftigen hat, sind das Krankenversicherungs-Neuregelungsgesetz, die Änderung des Lohnfortzahlungsgesetzes, das Parteiengesetz und die Notstandsgesetze.

„7d6Cnos-1gobl

Seeschiffahrtsgesetz im Frühjahr 1965?

Vor Ende der Legislaturperiode wird sich der Bundestag nicht zuletzt auch mit den Fragen der Seeschiffahrt erneut zu beschäftigen haben.

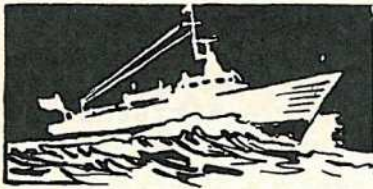
Das Ergebnis der Bundestagsdebatten über die Seeschiffahrt am 10. und 12. Juni 1964 bestand in der Übereinstimmung aller Parteien, daß sobald wie möglich ein mehrjähriges Förderungsprogramm zur Verbesserung der Kapitalstruktur und der Kostenlage der deutschen Reedereien erforderlich sei. Seit dieser Bundestagsdebatte ist es dem Bundesverkehrsministerium und dem Verband Deutscher Reeder gelungen, ein Einvernehmen über das Einbringen und die Grundsätze eines solchen Gesetzes zu erzielen. Das Bundesverkehrsministerium wird den bereits erarbeiteten Gesetzesentwurf beschleunigt mit den beteiligten anderen Ministerien behandeln, um ihn so schnell wie möglich dem Kabinett vorlegen zu können. Auf diese Weise hofft man, daß sich das Plenum und die Ausschüsse des Bundestages bereits in wenigen Monaten mit den Einzelheiten dieses Gesetzes befassen können, so daß die endgültige Verabschiedung bereits im Frühjahr des kommenden Jahres möglich ist.

Mineralölverbrauch und -Seetransport in der Bundesrepublik

Nur 14 Prozent des im Jahre 1963 über die deutschen Seehäfen importierten Erdöls (34,6 Mill. t) wurden auf deutschen Tankschiffen transportiert. Den größten Transportanteil an den deutschen Mineralölimporten hatten Schiffe unter norwegischer, liberianischer, britischer, französischer, schwedischer, griechischer und italienischer Flagge. Über drei Viertel der deutschen Tankertonnage von insgesamt 0,913 Mill. BRT sind im Besitz internationaler Mineralölkonzerne. Auf die Tanker deutscher Privatreederei entfällt damit im Jahre 1963 nur ein Transportanteil von etwa 3,5 Prozent des deutschen Mineralölimports. Die Indienststellung der zur Zeit für Rechnung deutscher Privatreederei in Bau und Auftrag befindlichen Tankschiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 400 000 BRT wird die Voraussetzung für eine Verbesserung dieses Mißverhältnisses zwischen dem ständig wachsenden deutschen Mineralölverbrauch und dem verschwindend kleinen Transportanteil der deutschen Tankerschiffahrt schaffen. Zum Vergleich sei angeführt, daß die Ölimporte Frankreichs zu etwa drei Viertel auf Tankschiffen unter französischer Flagge erfolgen.

Der jährliche Mineralölverbrauch ist in der Bundesrepublik in den Jahren von 1952 bis 1963 von 5,5 Mill. t auf 57,5 Mill. t gestiegen und hat sich damit mehr als verzehnfacht. Der Weltmineralölverbrauch hat dagegen in dem gleichen Zeitraum nur von 613 Mill. t auf 1,305 Mill. t, d. h. um 113 Prozent zugenommen.

Die Bundesrepublik liegt heute im Mineralölverbrauch in der Welt hinter den USA an zweiter Stelle. Die deutsche Tankerflotte nimmt dagegen mit einem Anteil von 1,8 Prozent an der Welttankertonnage (49,4 Mill. BRT) in der Rangliste der Tankerflotten nur den 14. Platz ein.



Flottenumschau

Bundesmarine

Nach Indienstellung des Zerstörers „Schleswig-Holstein“ Anfang Oktober sind bei der Bundesmarine 250 Einheiten im Dienst, wenn man alle Fahrzeuge vom kleinen Hafenschlepper bis zum Zerstörer mitzählt. Es handelt sich um 182 Kriegsfahrzeuge und 68 verschiedenartige Versorgungs-, Hilfs- und Versuchsschiffe. Die Reserveeinheiten sind nicht einbezogen. Nach und nach erneuert sich die Flotte. Die Bundesmarine hat jetzt etwa 31 500 Mann Personal, die gesamte Bundeswehr verfügt über 420 000 Soldaten und weitere 160 000 zivile Kräfte.

Ausbildung

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ ist nach fünfmonatiger Ausbildungsreise in den letzten Septembertagen nach Kiel zurückgekehrt. In diesen 12 700 sm langen Törn, bei dem 8430 sm unter Segel zurückgelegt wurden, fielen die Atlantik-Regatta von Lissabon nach den Bermudas und der Besuch in New York. Die Rückreise ging an Kap Farvel/Grönland vorbei über Irland, Island und Norwegen und weiter in den Heimathafen. Auf den Bermudas wurde ein Wechsel der zur Ausbildung eingeschifften Soldaten vorgenommen. Seit August 1959 hat dieses Schiff etwa 82 000 sm zurückgelegt, davon rund 53 000 unter Segel. Die 17. Reise der „Gorch Fock“ soll in den ersten Novembertagen beginnen und nach Casablanca führen. Kurz vor Weihnachten soll das Schiff wieder zurück sein.

Marinestützpunkte

Der alte Marinehafen Kiel ist auch heute noch der größte Stützpunkt der Bundesmarine. Hier sind Zerstörer, Schnellboote, Minensucher und Uboote beheimatet. Auch das Kommando der Schulschiffe hat seinen Sitz an der Kieler Förde, so daß die Schulschiffe „Deutschland“, „Gorch Fock“, „Weser“, „Donau“ und „Ruhr“, auf denen jetzt etwa 900 Ausbildungsplätze für Offizier- und Unteroffizieranwärter vorhanden sind, stets wieder nach Kiel kommen. Die Schulfregatten „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ der Marine-Artillerieschule sind ebenfalls in Kiel zu Hause. Sie werden jedoch in absehbarer Zeit mit einigen anderen Einheiten der Bundesmarine in den neuen Stützpunkt Olpenitz an der Schlei-Mündung verlegt. Der neue Marinehafen Olpenitz ist nahezu fertiggestellt.

In Eckernförde sind einige Versuchsfahrzeuge beheimatet. Zerstörer, Schnellboote, Minensucher und Minenschiffe sind in Flensburg stationiert. Außerdem zwei Schulfregatten der Marine-Unterwasserwaffenschule. In Neustadt in Holstein sind Schnellboote, Minensucher und die Uboots-Lehrgruppe beheimatet.

Im Nordseeraum ist Wilhelmshaven der größte Stützpunkt der Bundesmarine. Eine Anzahl von Einheiten verschiedener Typen ist dort stationiert. Cuxhaven ist Standort der Minensucher und der Geleitboote. In Borkum und Emden gibt es ebenfalls einige Marinefahrzeuge. Die Marineflieger sind in Kiel-Holtenau, Jagel bei Schleswig und in Nordholz bei Cuxhaven zu Hause.

Man könnte den Eindruck gewinnen, daß sich seit Kaisers Zeiten in der Verteilung der Schiffe und Boote zwischen Kiel und Wilhelmshaven nicht sehr viel geändert hat. Wenn die verhältnismäßig kleinen Einheiten der Bundesmarine in den nächsten Jahren in ihre endgültigen Stützpunkte verlegt worden sind, wird sich jedoch ein anderes Bild ergeben.

NATO-Seemanöver

Am Seemanöver der NATO im Herbst 1964 beteiligten sich etwa 150 Schiffe, 170 Flugzeuge und 30 000 Mann aus acht Nationen. Derartige Manöver werden alle 4 bis 5 Jahre durchgeführt. In diesem Herbst wirkte auch ein Konvoi von 20 Handelsschiffen aus verschiedenen Staaten mit.

Fremde Marinen

An Hand der neueren Angaben über den Bestand der britischen Marine läßt sich ein Bild darstellen, wie sich die Schiffstypen in den Marinen in den letzten 60 Jahren geändert haben. Linienschiffe und Kreuzer sind fast ganz

verschwunden; Zerstörer, Fregatten und Flugzeugträger sind die modernen Typen.

Jahr	Linienschiffe	Kreuzer	Träger	Zerstörer	Fregatten
1904	60	71	—	—	—
1964	—	6	7	39	61

Die britische Marine hat darüber hinaus noch Uboote, Minensucher, Landungsfahrzeuge, Troßschiffe usw. und neuere Entwicklungen wie Luftkissenfahrzeuge.

Hier sollte lediglich die Entwicklung bei größeren Kriegsschiffen dargestellt werden. Die Wende von den Linienschiffen, Schlachtschiffen und schweren Kreuzern zu den neueren Typen wie Flugzeugträger und große Zerstörer ist an den Entscheidungsschlachten zwischen der amerikanischen und japanischen Marine im Pazifik vor genau 20 Jahren erkennbar. Die US Navy hat 1944 nach langem Ringen und Insel-springen die Überhand gewonnen, weil sie auf die Flugzeugträgertaktik eingestellt war, während die japanische Marine mehr am Schlachtschiff und „Dickschiff“ festgehalten hat. —R—

Personelle Navigation

Es ist etwas Eigentümliches, ja geradezu Mystisches um einen Gedanken. Ist er einmal aufgetaucht, so kann ihn keine Macht der Welt mehr abschaffen. Ein Gedanke muß zeugen, fort und fort. Muß das Gesetz erfüllen das ihn selbst werden ließ. Vor jedem Haus, vor jedem Schiff stand zuerst der Gedanke daran. Und auch was Menschen tun im Haus und auf dem Schiff: zuvor war immer der Gedanke, es zu tun. Ein einmal geborener Gedanke ist nicht nur viel zäher als ein neugeborenes Kind, er hat auch eine viel größere Lebenserwartung. Doch er entwickelt sich genau so wie alles, was wächst.

Niemand kann sagen, wie alt der Gedanke schon ist, daß Schiffe das sind, wozu sie von Menschen gemacht werden. Wir wissen nur, daß Joseph Conrad es war, der ihn aussprach. Wir wissen nicht, wie alt die Schlußfolgerung daraus ist, die etwa lautet: Um mit guten Schiffen gut zu fahren, müssen die Menschen, die sie fahren, auch gutes menschliches Rüstzeug mitbekommen. Wir wissen nur, daß dieser Gedanke seit der ersten Loccumer Tagung „Der Mensch an Bord“ nie mehr verstummt ist. Nämlich seit ihm der Bremer Senatsdirektor Dr. Heinrich Maas dort zum erstenmal erläuterte. Es folgten noch eine ganze Reihe von Tagungen, auch in Sankelmark und Rissen. Es folgten die Gründung der Arbeitsgemeinschaft für Schiffssoziologie mit dem gleichlautenden ordentlichen Lehrfach für die Studierenden an der Bremer Seefahrtsschule.

Als jüngstes Kind dieses Gedankens gehen seit kurzem von dieser Arbeitsgemeinschaft und ihrem Leiter, dem Psychologen Dr. Sorge, die Menschenführungs-Lehrbriefe „Personelle Navigation“ an Bord. Sie wollen nichts mehr und nichts weniger, als die Männer an Bord dazu instand zu setzen, aus ihren Schiffen menschlich gute Schiffe zu machen, die für alle Beteiligten gute Reisen hinter sich bringen können.

Es ist verfrüht zu beurteilen, wie weit das Gelingen wird und welches schließlich die geeignetsten Methoden sind, um dieses über alle Zweifel erhabene Ziel zu erreichen. Das hängt nur zum Teil von der sachlichen und redaktionellen Qualität und von der Praxisnähe der „Personellen Navigation“ ab. Zum anderen von dem, was alle Menschen, die an gut fahrenden Schiffen interessiert sind, daraus machen.

Alles, was sich nicht auf dem Reißbrett planen läßt, wie eine Schiffskonstruktion, alles, was sich durch Gesetze und Verordnungen nicht regeln läßt, wie etwa durch Seemannsgesetze und Tarife, kurz alles das, was allein dem Menschlichen zu gestalten vorbehalten bleibt,

dem will sich die personelle Navigation auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse unter Berücksichtigung aller besonderen Verhältnisse im Schiffsbetrieb und aller Interessenten am Schiffsbetrieb widmen.

Erfordert das mehr Zeit an Bord? Dr. Sorge sagt entschieden „Nein“ und erläutert überzeugend, warum nicht.

Peter Rickmers — 50 Jahre



Am 24. September feiert Herr Peter Rickmers, — Vorstandsmitglied der Rickmers Rhederei AG und Rickmers Werft in Hamburg und Bremerhaven — seinen 50. Geburtstag.

Peter Rickmers, der einer alten Werft- und Reedereifamilie entstammt, wählte den Seemannsberuf. Nach gründlicher Ausbildung auf der Schiffsjungenschule in Hamburg-Finkenwerder fuhr er als Junge auf dem Schulschiff „Deutschland“, dann als Leichtmatrose und Matrose „vor dem Mast“. Er schloß seine Ausbildungszeit mit dem Besuch der Seefahrtsschule Hamburg ab. Im Kriege wurde Peter Rickmers zur Marine einberufen, und seit Kriegsende ist er im Hamburger Reedereibetrieb des Familienunternehmens tätig.

In verschiedenen Gremien des Verbandes deutscher Reeder widmet er sich besonders der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses. Er ist Mitglied des Kuratoriums der deutschen Seemannsschule in Hamburg und stellvertretender Vorsitzter des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses, — ferner 1. Vorsitzter des Nautischen Vereins zu Hamburg. Der Jubilar hat als Reeder seine Fahrzeit und seine Kollegen von damals nie vergessen. Alle, die ihn kennen, wissen sein stets offenes Ohr für alle Seemannssorgen genau so zu schätzen, wie seine aufrechte und herzhaft Art, mit der er Seemanns-, Seefahrts-, Ausbildungs- und Nachwuchsprobleme anfaßt.

In Buenos Aires ging ich an Land

zum Urlaub in Südamerika

H. Meiners, 1. Offizier

1. Fortsetzung

Per Pferd und Flugzeug

Die hauptsächlichsten Nahrungsmittel baut sich jeder selbst an, und Geld gebraucht man nur für Kleidung u. ä., sowie für einige kleine Sachen wie Mehl, Salz, Zucker etc. — Es wird viel Wein getrunken in Paraguay; und auch den produzieren die meisten selbst. Wenn man in Ostfriesland Besuche macht, bekommt man überall Tee vorgesetzt; in Paraguay trinkt man Wein, weshalb man dort sicherheitshalber ein Pferd oder den Ochsenkarren mitnimmt. Allerdings ist ein Pferd in dem Falle etwas unsicher für ungeübte Reiter, zu denen ich anfangs noch gehörte. Auf dem Heimweg von einem derartigen Besuch fand ich mich nämlich plötzlich neben dem Pferd sitzend wieder — mein Gaul guckte verächtlich geradeaus.

Am liebsten allerdings saß ich im Sattel und ritt durch die herrliche Landschaft, auf manchmal schmalen Pfaden durch dichte Wälder, über Wiesen und Felder, und genoß das schöne Bild und die vielartigen Geräusche der Natur. Paraguay hat schöne Volksmusik. Ich werde nie den Abend vergessen, als plötzlich eine Gruppe Laien-Musikanten in den Hof geritten kam, um uns ein Ständchen zu bringen. Mit entsprechenden Mengen Wein traktiert, spielten und sangen sie bis nach Mitternacht, während wir unter sternübersätem Himmel im Kreise um sie herum saßen und lauschten.

Ich brauste mit einer DC-6 nach La Paz, der Hauptstadt Boliviens bzw. deren Regierungssitz. Ich sah zum ersten Male die zum großen Teil kahle, bergige Landschaft der Küstenkordillere von oben. Der Pilot flog den Vulkan Misti bei Arequipa direkt an, und man konnte genau in den Krater sehen, als er die Maschine in eine Kurve zog. Mir war allerdings nicht ganz wohl dabei, als ich plötzlich den Berg nur 10—20 m entfernt neben mir sah. Hatte man mir doch gesagt: Wer den Tod nicht scheut, fliegt mit dem Lloyd! — nämlich dem Lloyd Boliviano.

Später überflogen wir dann die blauen Wasser des Lago Titicaca, während linker Hand in der Ferne die weißen Häupter der Cordillera Real, der Hauptkordillere, erschienen. Wir waren verblüfft über die Größe bzw. Länge des Sees; selbst aus unserer Höhe konnte man das Ende nicht erkennen. — Und dann landeten wir auf dem in 4100 m Höhe liegenden Flugplatz von La Paz; wir stiegen aus und hatten das Gefühl leicht betrunken zu sein.

Ohne Radar und Nebelhorn

Das Bild der im Talkessel auf 3600 m Höhe liegenden Stadt ist überwältigend; so hätte ich es mir nicht vorgestellt! Ich hielt bei meinem Bekannten lange Siesta, aber erst am nächsten Tag schmeckten Bier und Zigaretten wieder richtig. — Ich wurde in der Stadt herumgeführt durch die z. Tl. sehr steilen Straßen, und begeisterte mich an dem herrlichbunten Bild des Indio-Marktes, der sich in mehreren Straßen eines bestimmten Viertels befindet. Alle Indios haben dieselbe farbige Tracht, und jede der hauptsächlich handelnden Frauen hat ein Tragtuch auf dem Rücken, in dem sich Ware oder ein Baby befindet. Schon die kleinsten Mädchen sieht man ihr nur wenige Jahre jüngeres Schwesterchen oder Brüderchen durch die Gegend schleppen. Man hat nicht den Ein-

druck, als ob sie das als ein hartes Los empfinden!

Auf dem Markt fielen besonders die Vielzahl der Kartoffelsorten auf. Das alte Inca-Reich ist ja das Ursprungsland der Kartoffel. Interessant war die sogenannte Medizin-Straße, wo die tollsten Kräuter und Amulette feilgeboten wurden. Allerdings läßt sich kein Indio herab, einem „Gringo“ die Bedeutung der einzelnen Zaubermittel wie z. B. getrocknete Tier-Embryos, zu erklären — das bleibt ängstlich gehütetes Geheimnis.

Mein Bekannter machte mit mir eine Autofahrt nach Coroico, wobei ich innerhalb 4 Stunden Regen, Schnee, Nebel und Sonnenschein erlebte. Bei der Abfahrt von La Paz goß es in Strömen, auf der „Cumbre“ in 5000 m Höhe hatten wir Mühe, im Schneetreiben vorwärts zu kommen, und die Lamas sahen uns erstaunt nach. Als wir beim Abstieg in dichten Nebel kamen, dachte ich unwillkürlich an Radar und Nebelhorn, es hätte uns aber auch nichts genützt; an Ausweichen war nicht zu denken, denn die schmale Straße windet sich im Zickzack um den Berg herum und hat so wieso nur Platz für einen Wagen. Man muß nur darauf vorbereitet sein, sofort bremsen zu können, wenn plötzlich nur wenige Meter vor einem ein Auto mit quietschenden Bremsen steht. Das geschah nur zu oft!

Im Nebel fiel nicht auf, daß hier die Hänge bis zu 1000 m steil abfallen. Deshalb kam mir die Fahrt nicht allzu gefährlich vor. Auf der Rückfahrt jedoch von dem auf ca. 1800 m liegenden fast tropischen Coroico hatten wir herrliches Sonnenwetter, und mir stockte der Atem, als ich mir unsere Straße näher beschah. Zum Ausweichen ist stellenweise die Bahn etwas verbreitert, und wir mußten alle Augenblicke dorthin zurücksetzen, um gegenkommende Wagen vorbeizulassen; dabei standen die Räder unseres Autos oft genug genau auf dem Rande der z. Tl. direkt in den Berghang gehauenen Straße. An ein Aussteigen auf der Talseite war nicht zu denken — man hätte sich 1000 m tiefer wiedergefunden.

Unterwegs kamen wir an einem kleinen Gedenkstein vorbei; hier hatte man vor knapp 20 Jahren die Mitglieder der damaligen Regierung in den Abgrund gestoßen. So werden hier Regierungen gestürzt.

Am Titicacasee

Die Tiahuanaco-Kultur datiert man auf ca. 600—300 vor Christi Geburt; die bekanntesten Schätze dieses Ausgrabungsgebietes sind das Sonnentor und ein Monolith, eine Steinfigur, die rätselhafte, eingravierte Zeichen aufweist. Die Steinarbeiten des T.-Volkes unterscheiden sich im Wesentlichen von denen der Incas darin, daß sie Figuren mit Inschriften und Verzierungen versahen und beim Bau von Anlagen rechteckige und z. Tl. verzierte Steine benutzten, wogegen die Incas zum größten Teil unregelmäßige, vieleckige und nicht ornamentierte Steine gebrauchten; sie bauten nach rein praktischen Gesichtspunkten.

Die Ausgrabungen von Tiahuanaco sind offensichtlich noch lange nicht abgeschlossen. Vor kurzem noch hatte man einen Monolithen aus hellen Granitgestein — wie die Sage erzählt,

holte man alle Steine von jenseits des großen Sees — ausgegraben, der dem oben genannten ähnelt und trotz seiner langen Ruhezeit in der Erde keinerlei Verwitterungserscheinungen zeigte.

Die Indio-Jungen brachten kleine Kupfer- und Steinfiguren und waren beleidigt, als wir nicht einmal ein paar Bolivianos ausgeben wollten für die doch garantiert uralten Kulturzeugen.

Schließlich ging die Fahrt weiter durch die Hochebene, vorbei an Feldern, auf denen fleißige Indio-Familien die Kartoffelernte einbrachten, vorbei an mittelgroßen Schafherden, die von wollespinnenden Frauen oder kleinen Kindern gehütet wurden. Als wir den Hafen Guaqui am Titicaca-See erreichten, war der Dampfer, der uns nach Puno am anderen Ufer des Sees übersetzen sollte, noch mit dem Laden von Zinn-Erz beschäftigt, dem Hauptausfuhr-Produkt Boliviens. Die Abfahrt war erst spät am Abend angesetzt.

So machten wir noch einen kleinen Abstecher nach dem Desaguadero, dem Grenzübergang nach Peru. Die Verbindung der beiden Länder besteht hier in einer schmalen Brücke, über die noch lebhafter Verkehr floß, da gerade Markttag auf der peruanischen Seite war. Man ließ uns zu einem kurzen Besuch hinüber, und wir beobachteten das bunte Treiben auf einem kleinen Dorfplatz, wo die tollsten Sachen gehandelt wurden. Es ist quasi ein Schmuggelmarkt, denn man bezahlt keinen Zoll, wenn man die Brücke passiert.

Überall am Ufer des Sees sieht man die gelben Schilfboote der Fischer, die Balsa de Totorá. Totorá heißt das Schiff, das an manchen Stellen des Sees sehr dicht wächst. Die Boote haben eine Lebensdauer von 4—6 Monaten; dann hat sich das Schilf voll Wasser gesogen und trägt nicht mehr. Interessant ist auch, daß die Kühe die jungen Schößlinge des totora fressen; es sieht sonderbar aus, wenn sie im flachen Wasser stehen — Kopf unter Wasser!

Der Tag neigte sich schon, als wir den Rückweg antraten. Im Hintergrund über dem Lago zeigte sich noch einmal der Illimani in seiner weißen Pracht, Boliviens höchster Berg; rechts über uns stapfte ein Indio einen schmalen Bergpfad entlang, auf seiner Quena, der Schilfrohrflöte, ein seltsam monotones Lied spielend.

Seereise in 3854 m Höhe

Gegen 22 Uhr verließ unser kleiner Dampfer „Ollanta“ mit Namen, das bolivianische Ufer und strebte dem peruanischen Puno entgegen. Ich machte die Bekanntschaft des „Ltd. Ingenieurs“, der mir voller Stolz seine wirklich tadellos blitzende Dampfmaschine zeigte; ca. 14 Knoten wollte er damit erreichen.

Die Nacht verlief ruhig, nur in den frühen Morgenstunden kam etwas Seegang auf, der das Schiff stampfen ließ. — Durch plötzlich einfallende, kräftige Winde kann sich auf dem See mitunter eine ganz niedliche See bilden, die Motorbooten sehr gefährlich werden kann. Um 7 Uhr war die Schiffsreise auf dem höchsten schiffbaren See der Welt beendet; wir passierten die Zoll- und Immigrationsabfertigung und bestiegen den Zug, der uns innerhalb der nächsten 12 Stunden nach Cusco bringen sollte.

Fortsetzung folgt

Neue Maßnahmen gegen die Ölpest „Load on Top“-System

Bei dem neuen Verfahren, das im Laufe der letzten zwei Jahre ausgiebig und mit Erfolg geprüft worden ist, handelt es sich um ein System, das unter der englischen Bezeichnung „load on top“ („Neue Ladung auf Rückstände“) folgenden Vorgang umreißt:

Die Ölrückstände, die beim Reinigen des Laderaums eines Tankers mit Seewasser aus allen Tanks herausgewaschen worden sind, werden gemeinsam mit diesem Wasser in einem Schiffstank gesammelt. Nach einiger Zeit trennen sich dort Wasser und Öl. Die Rückstände setzen sich in Form einer Ölschicht auf dem Seewasser ab. Sobald das geschehen ist, wird das Seewasser, das keine Ölschicht mehr enthält, in die See zurückgepumpt. Die gesammelten Ölrückstände dagegen, vermischt mit einem Rest Seewasser, verbleiben im Tank. Im Ladehafen wird die nächste Rohöl-Ladung dann auf die Rückstände gepumpt und am Ende der Reise zusammen mit diesen bei einer Raffinerie oder einer Pipeline-Kopfstation gelöscht.

Sämtliche mit der Anwendung dieses Verfahrens verbundenen technischen Fragen sind gelöst. Einheiten der Shell International Marine haben in diesen Tagen die 550. Fahrt beendet, bei der das neue System praktiziert wurde. Aber obwohl die großen Mineralölgesellschaften das meiste Rohöl umschlagen, das mit Überseetankern transportiert wird, hängt eine wirksame Bekämpfung der „Ölpest“ letzten Endes von der Bereitschaft aller Tanker-Reedereien ab, das zuvor beschriebene oder ein ähnliches Verfahren anzuwenden. Die Voraussetzungen dazu soll eine Anleitung für die praktische Durchführung von „load on top“ schaffen, die die großen Gesellschaften gegenwärtig verfassen. Schon 1954 war eine internationale Konvention zur Verhütung der Verschmutzung der Meere durch Öl entworfen worden, die 1962 — als Ergebnis der Konferenzen in den Jahren 1954, 1959 und 1962 — noch erweitert wurde. Die Konvention aus dem Jahr 1954 ist in Kraft und schreibt unter anderem bekanntlich die Führung des Öltagebuches für alle Schiffe vor.

Vorausgesetzt, daß alle Tankschiffe die Bestimmungen der Konvention streng befolgen würden, dürfte die Verschmutzung der Meere mit der Zeit abnehmen. Da aber auch diese internationale Übereinkunft noch das Ablassen von Ölrückständen in bestimmten Zonen erlaubt, würde das „Ölpest“-Problem mit ihrer Hilfe allein wahrscheinlich nicht rasch und umfassend genug gelöst werden können. Unter diesem Gesichtspunkt müssen die Entwicklung und Anwendung des „load on top“-Verfahrens als ein ganz wesentlicher Beitrag zur künftigen Verhütung der Ölverschmutzung von Meeren und Küsten angesehen werden.

König Passagier bestimmt: Schornstein muß sein

Die Silhouette eines neuen Cunard-Liner, der gerade auf dem Reißbrett Gestalt annimmt, wird sehr modern, im Grunde aber doch „traditionell“ aussehen. Und das hat einen wichtigen Grund. Erkundungen der Gesellschaft beim interessierten Publikum brachten eine Überraschung: Die Befragten erklärten mit großer Mehrheit, daß der neue 62 000 BRT große Liner auch „äußerlich wie ein Schiff aussehen soll“. Die Konstrukteure, die schon mit dem Gedanken gespielt hatten, den Schornstein ganz wegzulassen, bekamen von der Reederei-Leitung unter diesen Umständen Anweisung,

das neue Fahrgastschiff doch wieder mit 16 Meter hohen Schornsteinaufbauten mittschiffs zu planen.

Satelliten sollen Schiffbrüchige retten helfen

Wie aus London verlautet, soll ein mit einem Hochleistungssender ausgerüsteter Satellit in 960 km Höhe auf eine über die Pole verlaufende Kreisbahn um die Erde gebracht werden. Die von dem Sender in kurzen Abständen ausgestrahlten Funkwellen werden von einer Boje empfangen, die sich automatisch von dem Wrack löst und auf einem aufblasbaren Floß treibt. Die auch mit einem kleinen Sender ausgerüstete Boje strahlt dann ihrerseits, mit geringem Frequenzunterschied, ein Signal an den Satelliten zurück. Der Satellit gibt dann das Signal an eine Bodenstation weiter.

Auch die Boje empfängt kurze Zeit später das an die Bodenstation weitergegebene Signal. Aus der zeitlichen Differenz zwischen beiden Signalen läßt sich die Entfernung zwischen dem Satelliten und dem Standort der Überlebenden errechnen. Die Bodenstation weiß dann, daß sich die Sende- und Empfangsboje auf der Peripherie eines imaginären Kreises auf der Erdoberfläche mit dem Satelliten als Mittelpunkt befindet, dessen Radius der gemessenen Entfernung entspricht. Ein zweiter ebenso angelegter Kreis, dessen Mittelpunkt die Position des Satelliten kurze Zeit später bildet, wird den ersten Kreis in zwei Punkten schneiden und einer dieser Schnittpunkte gibt den Standort des Wracks an.

Welcher der beiden Schnittpunkte der richtige ist, ergibt sich aus der Änderung der Position der Boje entsprechend der Drehung der Erde im Verhältnis zu der Flugbahn des Satelliten, solange er in Sicht ist. Er kann in jedem Falle dann festgestellt werden, wenn der Satellit die Bodenstation 90 Min. später erneut überfliegt. In vielen Fällen wird er sich jedoch sofort aus der geographischen Lage der beiden Punkte ergeben, von denen sich wahrscheinlich einer zu weit entfernt von jeder möglichen Schiffsfahrts- oder Flugroute befinden würde.

Ein die Pole überfliegender Satellit wird jeden Punkt auf der Erdoberfläche alle 12 Stunden „sehen“. Wenn sich dieser Zeitraum als zu lang erweist, könnten weitere Satelliten verwendet werden. Der für dieses sicher funktionierende System erforderliche Satellit braucht zur Erzeugung der benötigten Energie nur eine kleine Zahl von Sonnenzellen. Es wird berichtet, er könne mit einer verhältnismäßig kleinen Trägerkategorie auf seine Umlaufbahn gebracht werden. Dreißig bis fünfzig Bodenstationen wären nötig, um mit dem Satelliten ständig in Kontakt zu bleiben. Auch sie bedürften nur einer einfachen Ausrüstung und könnten sogar automatisch Informationen an Such- und Rettungsorganisationen weitergeben. Dank der raschen Ortung von Überlebenden könnten alle modernen Mittel zu ihrer Rettung voll eingesetzt werden.

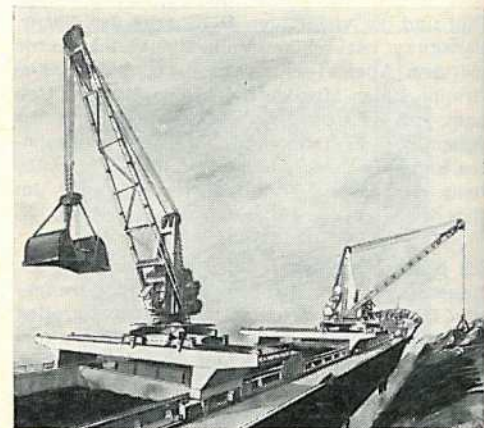
Kein Sturm findet im Glase statt

Testfahrten zur Untersuchung des Verhaltens der Schiffe auf See

Ein Kombi-Schiff, ein Trawler und ein meteorologisches Meß-Schiff sowie kürzlich ein Tanker wurden von einer britischen Gesellschaft für Schiffsforschung und anderen wissenschaftlichen Instituten mit einem Team von Forschern an Bord auf die Reise geschickt, um

neue Erfahrungen und Daten über das Verhalten von Schiffen bei den verschiedenen Beanspruchungen durch Beladung und Seegang zu gewinnen. Diese „am Feind“ gewonnenen Werte sollen in Zukunft bei Neubauten schon auf dem Reißbrett Verwendung finden.

Fünf Wissenschaftler, ein Schiffsbau-Architekt, ein Funkspezialist und eine Vielzahl von Meßgeräten begleiteten den Tanker auf einer normalen Versorgungsfahrt zwischen Curaçao, Durban und Lagos (Nigeria). Mehrfach täglich wurden die Maschinen gestoppt, um Ruderanöver auszuführen und die dabei auftretenden Schlingerbewegungen beobachten und messen zu können. Dabei bemühte man sich, das Schiff allen nur denkbaren Situationen auszusetzen. Das Tankschiff, die „Hemifusus“ gehört zu der Gruppe von vorerst 15 Shell-Tankern, die an ein neu entwickeltes System zur automatischen Übermittlung von Betriebsdaten auf dem Funkwege an die Londoner Zentrale angeschlossen sind, wo eine Auswertung durch Computer erfolgt. Der Einsatz der Elektronik ermöglichte eine verhältnismäßig rasche Auswertung der gemessenen Angaben, wenngleich allein die vorausgegangene Übermittlung der Daten eines Manövers von nur 20 Minuten Dauer durch die Fülle des anfallenden Materials mehr als vier Stunden in Anspruch nahm.



Wären nicht die Luken, könnte man dieses Massengutfrachterdeck kaum noch von einer modernen Kaianlage unterscheiden. Diese Kampnagel-Vierseil-Greifer-Bordkräne können mit jedem „Griff“ das ansehnliche Gewicht von 16 Tonnen befördern. Von nur einem Mann bedient, fahren diese schweren Bordkräne in Längs- und Querschiffichtung. Kürzlich sind wieder mehrere Frachter damit ausgerüstet worden. Sie verwandeln selbst die primitivste Massengutpier in einem schnellen Hafen.

Anruf genügt — 125-t-Jumbo kommt aufgetakelt an Bord

Ein transportabler Schwergewichtskran zum Be- und Entladen von Schiffen mit einer Kapazität von 125 t wird augenblicklich an Bord mehrerer Einheiten der Transatlantic-Flotte ausprobiert. Geliefert wurde dieser Typ seitens der ASEA-Fabrik für mechanische Produkte in Helsingborg.

Die ständig an Bedeutung zunehmende Forderung, schwere Güter zu verladen, hat zur Montage teurer Hebeeinrichtungen geführt, die auf den allermeisten Schiffen nur sehr selten zur Anwendung kommen. Ein für derartige schwere Frachten geeigneter, in bestimmten Häfen stationierter portabler Schwergutkran, der nur von den betreffenden Schiffen an die für ihn an Bord vorgesehenen Stelle gebracht zu werden braucht, dürfte zu einer wesentlichen Verringerung der Investitionen beim Ladegeschirr führen.

UNSER HEIM AN LAND

In unserer letzten Ausgabe hatten wir unseren Lesern hinsichtlich der Baufinanzierung über die erste Hypothek, das Bauspardarlehen, die Staats- bzw. Landesdarlehen und die Eigenkapitalien informiert. Wir setzen die Reihe der Möglichkeiten, die der Staat fördernd auch für kleinere Geldbeutel bereithält, fort:

3c. Familienzusatzdarlehen

Sind einem Bauherrn öffentliche Darlehen gewährt worden, so müssen ihm für das zweite und jedes weitere Kind je 2000 DM zinslose „Familienzusatzdarlehen“ (Tilgung 2 Prozent jährlich) zugestanden werden. Bei kinderreichen Familien können vom fünften Kind an aufwärts sogar je 3000 DM gezahlt werden. Errichten Sie in Ihrem neuen Eigenheim eine abgeschlossene Wohnung für eine kinderreiche Familie, so zahlt Vater Staat dazu noch verlorene Zuschüsse: 1000 DM für das dritte und vierte Kind ihres Mieters, darüber je 1500 DM.

Auskünfte: Kreis-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen.

3d. Aufwendungsbeihilfen

Wenn Sie nach all diesen Darlehen und Hilfen in Ihrem Haus nicht so recht froh werden, we Sie die Zinsen und Tilgungen nicht aufbringen können, so hilft der Staat noch einmal: er zahlt „Aufwendungsbeihilfen“, im wesentlichen an den gleichen Personenkreis, der überhaupt die unter 3a genannten Darlehen bekommen kann. Die Höhe dieser Zuschüsse zu Zins- und Tilgungsleistungen des Bauherrn richtet sich nach dessen Einkommen.

Auskünfte: wie 3a.

4. Darlehen aus dem Lastenausgleichsfond

Lastenausgleichsberechtigte erhalten z. B. für eine 60 qm große Wohnung Darlehen von 5500 DM, wenn es sich um Familieneigenheime mit nur einer Wohnung handelt. Größere Wohnungen machen Zuschläge möglich. Bedingung: Die Wohnverhältnisse des Antragstellers müssen unzureichend sein. Es können auch Antragsteller berücksichtigt werden, die als Anspruchsberechtigte zwar schon ausreichend Wohnverhältnisse haben, aber durch einen Neubau ihre bisherige Wohnung an eine Familie weitergeben, die ebenfalls anspruchsberechtigt aber unzureichend untergebracht ist. Auch Flüchtlinge mit C-Ausweis können diese Darlehen, zinslos mit zweiprozentiger Tilgung jährlich, erhalten.

Auskünfte: Ausgleichsämter.

5. Rentenkaptalisierung

Beschädigte, deren Erwerbsfähigkeit um mindestens 30 Prozent gemindert ist, Unfallrentner und Kriegerwitwen können zum Zwecke des Erwerbs oder der Stärkung ihres eigenen Grundbesitzes sich ihre Rente auf mehrere Jahre im voraus (höchstens 10 Jahre) auszahlen — kapitalisieren — lassen. Der Berechtigte muß mindestens 21 Jahre alt und darf nicht über 55 Jahre alt sein.

Auskünfte: Versorgungsamt, Fürsorgestelle für Kriegsbeschädigte und Kriegshinterbliebenen

6. Bundes- und Landesmittel für „Junge Familien“

Ehepaare mit oder ohne Kinder, von denen kein Partner älter als 40 Jahre ist, einzeln Personen unter 40, denen die Personensorge für mindestens ein Kind obliegt und Ehepaare oder -partner, die in Notwohnungen untergebracht sind, aber mindestens ein Kind versorgen müssen, stehen zum Bau, Erwerb oder Erweiterung bereits bestehender Wohnungen Darlehen bis

zu 4000 DM zu, die zinsverbilligt sind. Die Leistung des Staates besteht im Zinszuschuß. Die Darlehen selbst werden von den Kreditinstituten gewährt. Sie sind innerhalb von 10 Jahren zu tilgen. Der Zinszuschuß (höchstens 6 Prozent) wird 7 Jahre lang gewährt. Aufstockung durch weitere Landesmittel ist möglich.

Auskünfte: Sparkassen und Banken.

7. Bundeshaushaltsmittel für junge Ehepaare

Unter diesem Titel gibt es bis zu 2000 DM für Eheleute, die noch nicht länger als fünf Jahre verheiratet sind und von denen keiner der Partner älter als 35 Jahre ist. Das Einkommen darf die Höhe der auch für die Staats- bzw. Landesdarlehen geltenden Begrenzungen (sh. 3a) nicht überschreiten. Die Zinsen betragen 2 Prozent im Jahr, die Tilgung ist allerdings mit 10 Prozent jährlich sehr hoch.

Auskünfte: Kreis-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen.

8. Austauschwohnungen

Aus Mitteln der Wohnungsförderungsanstalten können die örtlichen Kreditinstitute für solche

Personen, die eine Sozialwohnung freimachen, weil sie eine neu zu schaffende Wohnung beziehen, geringverzinsliche Baudarlehen gewähren. Sie betragen bei Bereitstellung einer Austauschwohnung bis zu 60 qm Fläche für Familienheime und Eigentumswohnungen 7200 DM, über 60 qm 9000 DM.

Auskünfte: Sparkassen und Banken.

9. Pendlerdarlehen

Wenn Sie in unzumutbarer Entfernung vom Arbeitsort wohnen, verheiratet und über zwei Jahre im gleichen Betrieb sind, können Sie für Ihren Neubau „Pendlerdarlehen“ in Anspruch nehmen. Höhe: 5000 DM, für jedes dritte und weitere Kind 1500 Mark extra. Verzinsung: 2,75 Prozent jährlich.

Auskünfte: Arbeitsämter.

10. Heimkehrerdarlehen

Heimkehrer, die nach dem 31.12. 46 aus der Kriegsgefangenschaft entlassen wurden, können für den Wohnungsbau Heimkehrerdarlehen beantragen: Sie erhalten bis zu 5000 DM, zinslos, bei zweiprozentiger Tilgung jährlich.

Auskünfte: Ausgleichsämter



Echte Seeleute ?

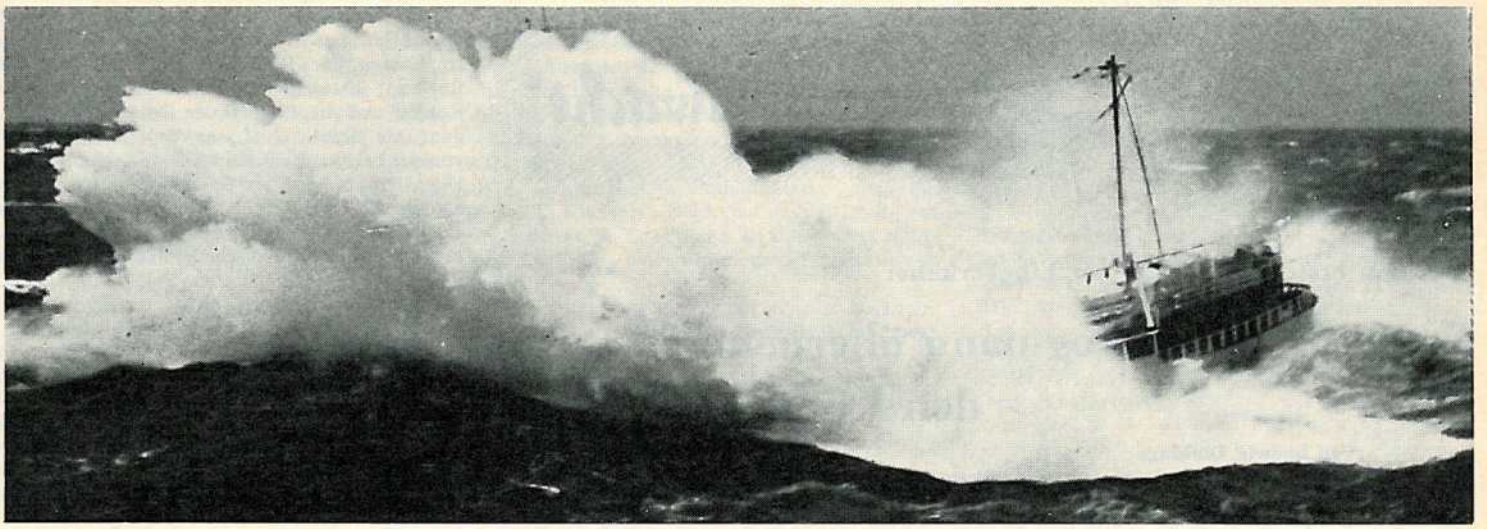
Echt: Kapitän Danuta Kobylińska-Walas. Sie kam mit ihrem polnischen 7000 Tonner „Kopalnia Wujek“ kürzlich mit einer Ladung Kupferkonzentrat aus West-Indien in Hamburg an, Hafenskapitän Morgenstern ließ es sich natürlich nicht nehmen, seiner charmanten Kollegin Hafensouvenirs ganz besonders

hat sie bestimmt nicht allein mit Charme und Selbstvertrauen überwinden können. Das Bordklima auf der „Kopalnia Wujek“ müßte schon mehr als ausgezeichnet sein, wenn sich alle Mann der gleichen zarten Behandlung erfreuen würden, wie sie dem Bootsmann (Bordhund) zuteil wird. Wie

Oben rechts sind wieder beide echt: das Mädchen in Takelrose und Segelhandschuhen und der alte Herr in Zivil, dem sie stolz ihren doppelten Palstek zeigt. Sie heißt Rosemarie und ist Schülerin der Hamburger „Gewerbeschule Werft Hafen“. Der alte Herr ist der 88jährige Bootsmann Charlie Miller, der einzige Oldtimer, der noch ausschließlich auf Segelschiffen gefahren hat.

Die beiden unten links sind natürlich Modepuppen von anno dazumal, historische Matrosenanzüge also. Sie sind mit 16 anderen aus den Jahren 1870—1930 im Museum für Hamburgische Geschichte zu bewundern. Die Eltern fanden das immer sehr schön. Die Kinder weniger.

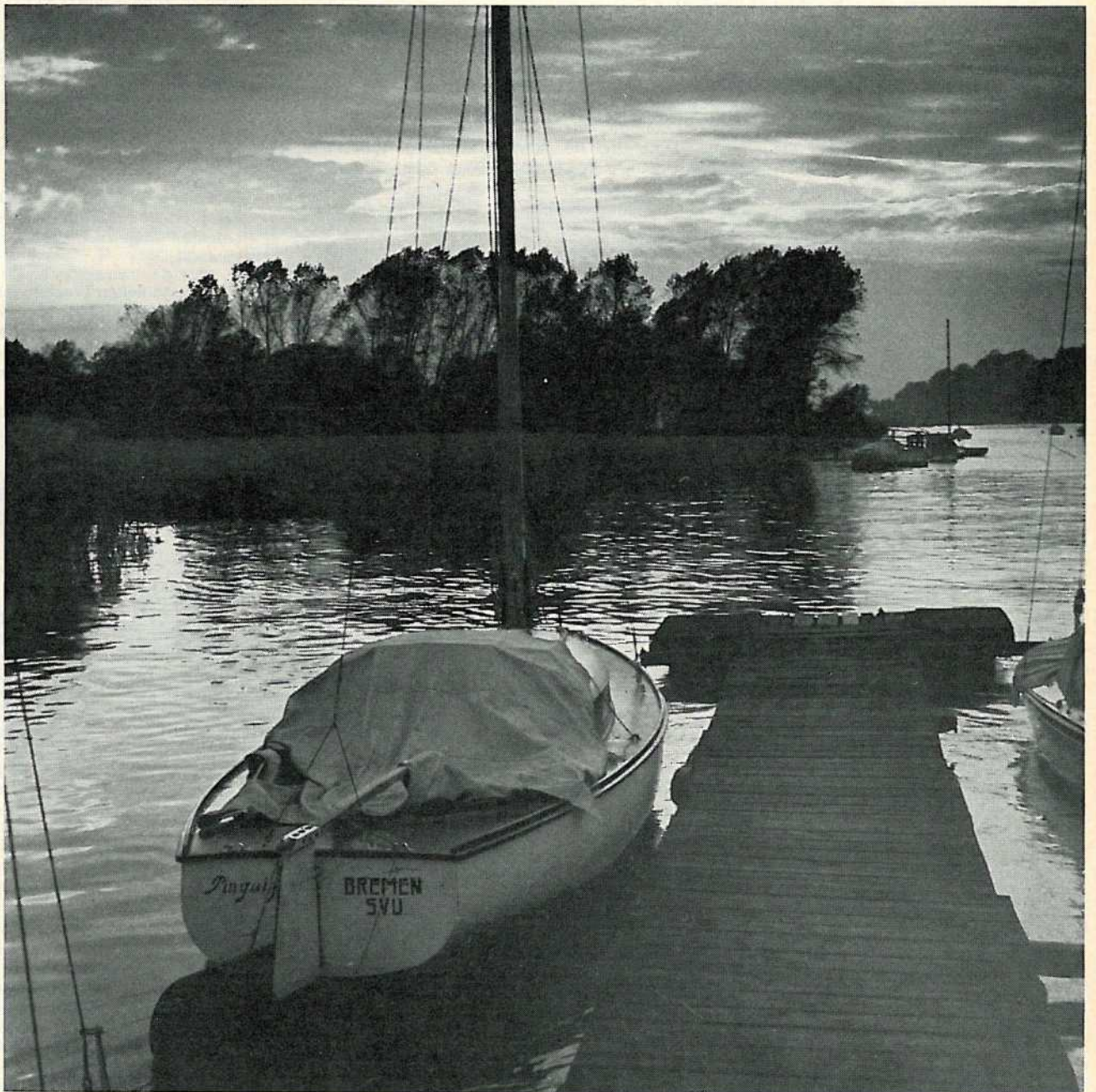




. *im Nordatlantik*

. *an der Lesum*

H
E
R
B
S
T
S
T
I
M
M
U
N
G





Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:

VII.

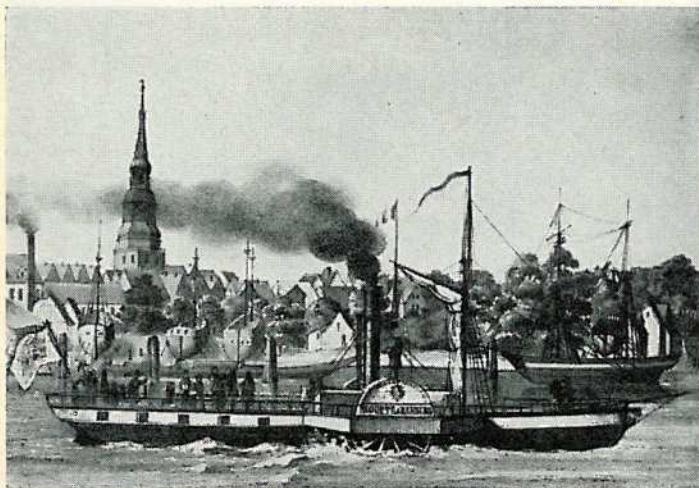
Wachsmuth u. Krogmann übernehmen den Köhlbrand-Dienst

Von Ludwig Dinklage

Vor 120 Jahren überzog im Übersee-Verkehr noch das Segelschiff. Nur wenige mutige Reeder wagten sich an das Dampfschiff heran. Die Hapag, Knöhr & Burchard Nfl., Ferdinand Laeisz, Rob. M. Sloman, Wachsmuth & Krogmann, A. H. Wappäus, B. Wencke Söhne, die damals führenden Reedereien Hamburgs, hatten fast ausschließlich Segelschiffe unter ihren Kontorflaggen fahren. Wo aber das Dampfschiff regierte, das war die Unterelbe. Einerseits ging es von Hamburg elbab bis nach Helgoland und den Seebädern, doch auch nach „oben“ fuhren Hamburger Dampfer, so nach Winsen und Hoopte, nach Berlin und Magdeburg. Der lebhafteste Verkehr aber herrschte auf dem Köhlbrand zwischen Hamburg und der Stadt Harburg, die zum damaligen Königreich Hannover gehörte. Auch das dänische Altona wurde dabei angefahren. Kein Wunder, daß die Reisenden viele Papiere bei sich haben mußten, kamen sie doch innerhalb einer knappen Stunde durch drei verschiedene Länder. Erst als nach dem Bau der Brücken über die Norderelbe und ebenso über die Süderelbe die hannoversche, die lüneburgische und die unterelbische Eisenbahn bis nach Hamburg fahren konnten, nahm der Passagierverkehr durch den Köhlbrand ab, doch der Transport von Vieh, Gemüse, Milch und Frachtgut blieb bestehen. Die Berliner Eisenbahn war der Tod der Dampferfahrten nach Potsdam und Magdeburg.

Nur einen Monat lang fuhr der Raddampfer „Adler“ zwischen Hamburg und Harburg. Man hatte ihn von der Königlichen Seehandlungsgesellschaft zu Berlin gechartert. Bisher verkehrte das Schiff zwischen Potsdam und Hamburg, doch als im Dezember 1846 die Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Berlin eröffnet wurde, war das Schiff dort überflüssig geworden. Charterer des Schiffes war die „Altona-Harburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, die

technischer Direktor der Maschinenfabrik Buckau, wollte eine Ehrenrettung für das Schiff schreiben und erklärte: „Freilich pflegt man bei hölzernen Schiffen die unangenehme Erfahrung zu machen, indem Wasser vom Holz eingezogen wird, nachmals ein vermehrtes Gewicht und mithin einen größeren Tiefgang bekommt, wie z. B. das Hamburger Dampfboot „Leipzig“ im Jahre 1838 mit 22 Zoll Tiefe begonnen habe und jetzt 36 Zoll tief gehe.“

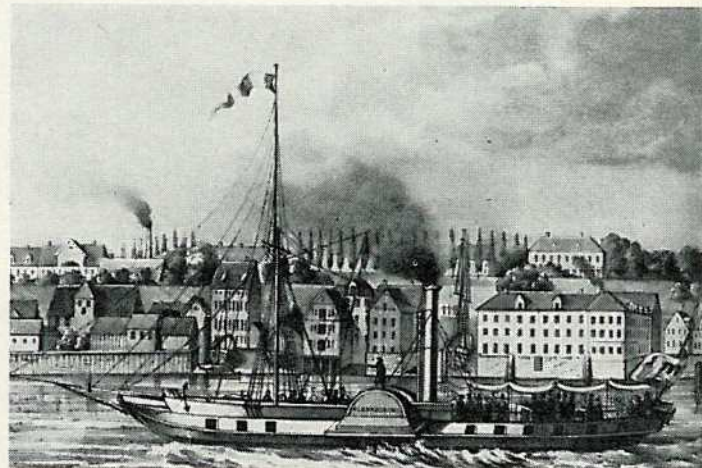


der Advokat H. Stoppel ins Leben gerufen hatte. Im März 1847 hatte ihm die Landdrostei zu Lüneburg die Genehmigung der Schifffahrt zwischen Altona und Harburg erteilt. Aus England hatte die Gesellschaft einen eisernen Neubau erworben, den Raddampfer „Altona“ von 32 Commerzlasten und 64 PSn. Der Advokat Stoppel verkaufte 1850 das Schiff an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, die aber schon nach kurzer Zeit das Schiff stilllegte und es 1852 verkaufte.

* * *

Ebenfalls hat der hölzerne Raddampfer „Leipzig“ keine große Rolle in der Köhlbrand-Fahrt gespielt. Das Schiff gehörte ursprünglich der „Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ und war dann nach Hamburg gekommen, wo es allerdings nur wenige Tage Verwendung fand, weil es für das unruhige Wasser nicht zu gebrauchen war. Es hatte nicht genügend Tiefgang und daher viel zuviel Abdrift. Der Schiffbaumeister Alfred Tischbein, damals

Der eiserne Raddampfer „Delphin“ war 32,2 m lang bei einer Rumpfbreite (ohne Radkästen) von 5,18 m und einer Rauntiefe von 2,13 m. Im Hintergrund die alte, 1842 abgebrannte Nicolai-Kirche, davor die Abendroth'sche Dampfmaschine und die Schiffswerften v. Somm, Opfermann und Holst. Rechts hinter dem Schoner die Staman'sche Schiffbauerei.



Der RD. „Alexandrine“ wurde 1841 von Gleichman & Busse's World Foundry auf dem Großen Grasbrook bei Hamburg erbaut und 1843 unter dem Namen „Phönix“ in die Hamburg-Harburger Fahrt eingesetzt. Länge 41,94 m, Breite ohne Radkästen 5,74 m, Rauntiefe 1,95 m, 44 Commerzlasten. Die Niederdruckmaschine leistete 70 PSn.

Noch ein weiteres Schiff kam hinzu, dessen Name bis vor wenigen Jahren in dieser Fahrt lebte, nämlich der eiserne Raddampfer „Delphin“. Dieser ist, so merkwürdig es klingen mag, an der Alster erbaut worden und zwar von der Maschinenfabrik und Eisengießerei Bennet & Meyn in der Hamburger Vorstadt St. Georg. Die Pläne zu diesem Dampfer stammen von Schiffbaumeister Johann Beenck. In den ersten acht Jahren verkehrte die „Delphin“ zwischen Hoopte bei Winsen an der Luhe und Hamburg. Im Juni 1840 sollte das Schiff zur Ablieferung kommen. Als erstes in Hamburg erbautes Eisenschiff konnte man den

Liefertermin nicht einhalten. Die Bauwerft mußte ein Ersatzschiff stellen, dessen Kosten zu Lasten der Werft gingen. Die Winsener Reederei hatte lediglich die Kosten für die Kohlen und die Heuern der Besatzung zu tragen. Das Ersatzschiff war die erste „Primus“, von der bereits die Rede war.

Die „Delphin“ war ein Glattdeckschiff mit zwei Kajüten 1. Klasse für fünfzig Personen und einer Damenkajüte im Achterschiff. Beide Salons hatten ledergestülpte Sitze und weiterhin Fußteppiche aus Wachstuch. Selbst eine Dampfkocheinrichtung fehlte nicht. So modern war man damals schon.

Die „Delphin“ fuhr täglich zweimal und im Winter dreimal über Zollenspieker nach Hoopte. Je nach der Tide dauerte die Reise einviertel bis anderthalb Stunden. In Hoopte wartete dann ein Omnibus auf die Reisenden, der sie über Winsen nach Lüneburg brachte. Der Fahrpreis betrug in der I. Klasse 12, in der II. Klasse 8 Gutegroschen.

Wie es hieß, sollten sich die Fahrten nicht recht rentieren haben. Die „Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ lief ebenfalls Hoopte an und machte der Winsener Dampfschiffahrt sehr viel Konkurrenz. Das beste Jahr war noch 1845. Hier beförderte die „Delphin“ 29 875 Passagiere. Nun beschloß die „Winsener Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ das Schiff zu verkaufen. Da sich kein Käufer fand, wurde es 1848 in Hoopte aufgelegt. Im Jahr darauf ersteigerten die Kaufleute C. L. O. Wachsmuth und H. C. T. Krogmann die „Delphin“ für 30 000 Taler hamburgisch Kurant. Krogmann stammte aus Winsen an der Luhe und hatte sich in Hamburg als Kaufmann niedergelassen. Er erhielt nun das zweite Hamburger Dampfpatent und konnte die „Delphin“ vom Jahre 1851 ab zwischen Hamburg und Harburg verkehren lassen, nachdem sie einigen Umbauten unterzogen worden war. Bis 1862 blieb der Raddampfer in dieser Route, dann wurde er zum Leichter umgebaut.

* * *

Als Ersatz ließen Wachsmuth & Krogmann auf der auf dem Großen Grasbrook gelegenen Godeffroyschen Werft, nachmals „Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik“ genannt, eine neue „Delphin“ erbauen, die 45,7 m lang

war bei einer Rumpfbreite von 5,8 m und einer 50 PSn starken Dampfmaschine. Das von Kapitän Bramann geführte 60 Commerzlasten große Schiff faßte 470 Fahrgäste. 1877 wurde die „Delphin“ (2) nach Rußland verkauft.

* * *

Gleich danach ließen die Reeder auf der Reiherstiegwerft, die außer J. C. Godeffroy & Sohn noch Dr. Ferdinand Beit gehörte, ein ähnliches Schiff bauen, das die alte „Primus“ (2) ersetzen sollte und 1863 unter dem Namen „Primus“ (3) unter Kapitän Heinrich Böttcher in Dienst gestellt wurde. Dieses Schiff war 43,8 m lang bei einer Rumpfbreite von 5,8 m und einer

Raumtiefe von 2,22 m. Die Seitenräder hatten einen Durchmesser von 4,57 m und waren 2,13 m breit. Die Maschine leistete 200 PSi. Bei einer Vermessung von 54 NRT faßte das Schiff 406 Fahrgäste. Bis zum Jahre 1893 fuhr diese „Primus“ auf der Köhlbrand-Route, dann wurde sie an Kapitän Jacob Quast in Hamburg und Kaufmann Heinrich Meyer in Altenwerder verkauft und fuhr unter dem Namen „Freya“ noch lange Jahre in der Küstenfahrt. Erst 1919 wurde sie nach Wismar verkauft.

* * *

Im Jahre 1865 trat eine neue Gesellschaft auf den Plan und zwar rief der Großkötner Paul Schwartau in Altenwerder, das damals noch nicht zu Hamburg gehörte, zur Gründung der „Altenwerder Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ auf. Diese brachte auch das Geld zum Bau eines Schiffes zusammen. Noch im gleichen Jahr lief auf der Werft von Janssen & Schmilinsky auf Steinwerder der eiserne Raddampfer „Union“ vom Stapel, ein Schiff von 29 m Länge bei 4,57 m Rumpfbreite und einem Tiefgang von 1,07 m. Neben dem Transport von Milch und Gemüse von Altenwerder nach Altona diente es außerdem dem Personenverkehr. Die „Union“ konnte 180 Passagiere nehmen. Die kleine Maschine leistete 26 PSn. Bis 1892 fuhr dieses Schiff, dann wurde es nach Finkenwerder verkauft und endete schließlich als Brückenvorleger in Geesthacht.

Im gleichen Jahr entstand auf der Reiherstiegwerft der Doppelschraubendampfer „Altenwerder“. Es war das erste Schiff mit zwei Schrauben, hatte einen geraden Steven und ein rundes Heck. Eine Kommandobrücke stand vor dem Schornstein. Länge 20,9 m, Breite 4,26 m und Tiefgang 1,15 m. Die beiden Hochdruckmaschinen leisteten 20 PSn. Vermessen war die „Union“ mit 37 BRT.

Vierzehn Jahre fuhr die „Union“ zwischen Hamburg und Harburg und wurde dann, 1879, als „Borstel“ nach Borstel im Alten Land verkauft. Als hier 1898 eine neue „Borstel“ kam, wurde aus der alten die „Borstel II“. Ab 1907 fuhr das Schiff noch drei Jahre lang Obst und Gemüse nach Hamburg.

1865 wurde auf der Werft von Michot & Bergmann in Harburg der Raddampfer „Courier“, ex „Englischer Courier“, umgebaut. Dieser fuhr von 1866 an unter dem Namen „Harburg“ in der Köhlbrand-Route.

Außer den Altenwerdenern gründeten auch die zu Hamburg gehörigen Moorburger ihre eigene Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Sie ließen auf Steinwerder von J. Empson & Co. den eisernen Raddampfer „Moorburg“ bauen, der bis 1896 Milch, Gemüse und Vieh nach Hamburg brachte. Dann wurde er an die Harburger Linie verkauft und fuhr unter dem Namen „Union“ (2) noch bis zum Jahre 1917.

1867 wurde die alte „Phönix“ durch einen Neubau der Reiherstiegwerft ersetzt. Die „Phönix“ (2) war ein verhältnismäßig großes Schiff von 40,83 m Länge und einer Rumpfbreite von 5,64 m. Die Niederdruckmaschine mit schwingenden Zylindern leistete 50 PSn.

Bis zum Jahre 1893 fuhr dieses Schiff, um dann durch einen Neubau abgelöst zu werden, die „Phönix“ (3), die Blohm & Voss in Hamburg für die Hamburg-Harburger Dampfschiffahrt baute. Gleichzeitig lieferte sie ein Schwesterschiff, die „Delphin“. Ebenso wurde der Raddampfer „Primus“ (3) ersetzt durch den 1897/98 auf der Werft von Gebrüder Sachsenberg in Rosslau/Elbe erbauten Raddampfer „Primus“ (4).

Nachdem 1920 die „Courier“ nach Bremen verkauft worden war und bald darauf dort abgewrackt wurde, entschied sich die Reederei zum Bau eines Doppelschraubendampfers bei den Hamburger Vulcan-Werken. Dieses Schiff erhielt wiederum den Namen „Courier“ (3).

Als 1937 die Hafen-Dampfschiffahrt A.G., die Hadag, die Harburger Linie von Wachsmuth & Krogmann übernahm und damit die Schiffe mit

dem roten Schornsteinring und dem weißen Andreaskreuz darin unter dem grünen Ring auf dem silbernen Schornstein kamen, schwand eine Tradition dahin. Vom 14. Juni 1818 an, als die „Privilegierte Dampfähre“ ihre erste Reise von Hamburg durch den Köhlbrand nach Harburg antrat bis zu dem Augenblick im Jahre 1937, als die „ollen Paddelkästen“ noch mit 1. und 2. Klasse an Deck und in der Kajüte von Wachsmuth & Krogmann an die Hadag abgetreten wurden, waren immerhin 119 Jahre vergangen.

Fünf Schiffe waren von der Hadag übernommen worden, die treu und brav bis in unsere Zeit hinein ihren Dienst verrichtet hatten, die mit ihren „oszillierenden Zylindermaschinen“ manchem Hamburger Jungen imponiert hatten,

Wer ist wer?

Wachsmuth & Krogmann

Zu den ältesten Hamburger Reedereien gehört die Firma Wachsmuth & Krogmann. Von 1831 an bis zum Zweiten Weltkrieg hat sie in ununterbrochener Folge Schiffe unter ihrer Flagge laufen lassen.

Als Gründer der Firma gilt Johann Christian Wachsmuth. Dieser war 1775 in Hechthausen an der Oste, einem linken Nebenfluß der Unterelbe, geboren. Er ließ sich in Hamburg nieder und eröffnete in der Steinstraße einen Krämerladen. Das muß um 1796 gewesen sein. Dieser Laden wurde bald zu einer Lebensmittel-Großhandlung ausgebaut. 1820 starb J. C. Wachsmuth und hinterließ die Firma seinem Bruder C. L. O. Wachsmuth und dem bisherigen Prokuristen H. C. T. Krogmann.

Der Vater dieses Prokuristen, Andreas Krogmann, war auch nicht in Hamburg geboren. Er kam aus Winsen an der Luhe, einem Städtchen im Lüneburgischen. Am Stadtdeich in Hamburg hatte er ein Holzgeschäft eröffnet, das rasch aufblühte. Er starb bereits Ende des 18. Jahrhunderts. Seine Witwe setzte das Geschäft fort. Während der Franzosenzeit brannte das Holzlager vollkommen nieder, die Familie Krogmann verarmte und die Witwe starb im Elend. Der nun allein dastehende siebzehnjährige Sohn Hermann Christian Tobias Krogmann trat in die Hanseatische Legion ein. Nach den Befreiungskriegen als Feldwebel entlassen, mußte er sich jetzt nach einer Stellung umsehen. Er fand diese als Kommis bei J. C. Wachsmuth. Schnell arbeitete er sich hier zum Prokuristen empor. 1820, nach dem Tode seines alten Prinzipals, wurde er bereits Teilhaber des Geschäfts und heiratete in zweiter Ehe die Tochter des Chefs. Da sein Schwager C. L. O. Wachsmuth im Jahre 1855 aus der Firma ausschied, wurde Krogmann Alleininhaber. Seit dieser Zeit gibt es keinen Wachsmuth mehr in der Firma. Sie blieb alleiniges Eigentum der Krogmanns.

Hermann Christian Tobias Krogmann war nun derjenige, der den Reedereibetrieb aufnahm. Wenn die Krogmanns auch nicht die Bedeutung eines Ferdinand Laeisz oder eines Robert Miles Sloman erreicht haben, so waren sie für Hamburg eine recht wichtige Schiffahrts-Gesellschaft, die über hundert Jahre hindurch mit ihren Seglern und Dampfern die Hamburger Farben in alle Welt hinaustrugen.

Das erste Schiff, das unter der weißen, rot umrandeten und die blauen Buchstaben W & K zeigenden Kontorflagge segelte, war die 51 Commerzlasten große Galiot „Mary Ann“. Das Schiff war 1828 für den Cuxhavener Reeder J. C. Bufe erbaut. 1831 kauften Wachsmuth & Krogmann den Segler. Unter Führung des auch als Dichter bekannten Helgoländer Kapitän Heyckens machte die „Mary Ann“ Reisen ins Mittelmeer und später sogar nach Brasilien. Das zweite Schiff, die Brigg „Elise“, wurde 1835 angekauft. Die Reisen gingen nach Rio de Janeiro und nach Westindien. Der Schoner

sowie die beiden Schraubendampfer „Courier“ und „Union“. Cern hätten wir einen der alten Raddampfer als Museumsstück gerettet, aber alle bis auf einen fielen vor wenigen Jahren den Schneidbrennern der Abwracker zum Opfer. Nur ein Schiff wurde nach Holland verkauft und fährt dort heute noch.

* * *

Richtigstellung

Leider ist uns in Heft 9, Seite 10, ein Irrtum unterlaufen. Das Bild stellt nicht den eisernen R.D. „Alexandrine“, sondern den hölzernen R.D. „Leipzig“ der „Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ dar. Das Schiff verkehrte nur kurze Zeit zwischen Hamburg und Harburg.

„Hector“, die Briggs „Dorothea“ und „Andromache“ folgten und 1844 rüstete Krogmann sogar einen Walfänger für die Südsee aus, die Bark „Der Hanseat“. Das war jedoch ein Mißgriff, denn das Schiff kam ohne Beute zurück. Ihren ersten Höhepunkt erlebte die Reederei in den Jahren 1869/70 mit neun Seglern von insgesamt 2658 Commerzlasten.

Eines der berühmtesten Schiffe war die Bark „Selene“, die unter Kapitän F. H. Israel außerordentlich gute Reisen machte und selbst gegen Kapitän Hilgendorf, den „Düwel von Hamburg“, bestehen konnte.

In den Jahren 1905 bis 1907 hatten Wachsmuth & Krogmann nicht nur in Bezug auf die Anzahl der Schiffe, sondern auch auf die Tonnage ihren Höchststand erreicht, nämlich 8 Segler mit 13 137 BRT. Damit standen sie an fünfter Stelle der Hamburger Segelschiffs-Reedereien.

* * *

Nicht nur mit Schiffahrts- und Handelsunternehmungen haben sich Wachsmuth & Krogmann befaßt, sondern sie betätigten sich auch als Schiffbauer. So übernahmen sie eine Zeitlang die Behnsche Werft in Oevelgönne, einem unterhalb Altona gelegenen Dörfchen, in dem vornehmlich Fischer und Lotsen wohnten. Hier lag auch die Werft von J. P. Dircks, die einen Teil der Krogmann'schen Flotte gebaut hatte.

Gleich nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges gründete der damalige weit-schauende Inhaber der Reederei, H. Krogmann, zusammen mit einigen anderen Hamburger Reedern die „Deutsche Dampfschiffs-Rhederei zu Hamburg“ und richtete mit dieser einen Ostasien-Dienst ein. Bis zum Jahre 1898 bestand diese Gesellschaft.

Recht bekannt geworden sind Wachsmuth & Krogmann aber besonders durch ihre Dampfschiffahrt von Hamburg nach Harburg, nicht nur durch den Köhlbrand, sondern auch durch den Reiherstieg. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erwarb die Reederei noch ein größeres Gelände auf der Hohen Schaar am Köhlbrand, wo aus dem Baggergut, das bei den ununterbrochenen Stromverbesserungen auf der Unterelbe stets reichlich anfällt, ein herrlicher Sandstrand entstand, der nach dem holländischen Badeort Kattwik benannt wurde und zum ersten Familienbad Hamburgs wurde. Nachdem Mitte der 80er Jahre die Südsee- und später auch die Indienfahrt eingestellt worden waren, wurden die Segler in der wilden Fahrt beschäftigt.

Zur Dampfschiffahrt gingen Wachsmuth & Krogmann erst sehr spät über. 1893 wurde der erste Übersee-Dampfer in Fahrt gesetzt. Zwischen den beiden Weltkriegen hatte die Reederei immer noch einige Dampfer laufen, die aber unter der Flagge Aug. Boltens, Wm. Millers Nachfl. als Korrespondentreederei fuhren. Der letzte Dampfer, die 3812 BRT große „Helios“, ging im letzten Weltkrieg verloren. wa.

**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

Eutin, 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

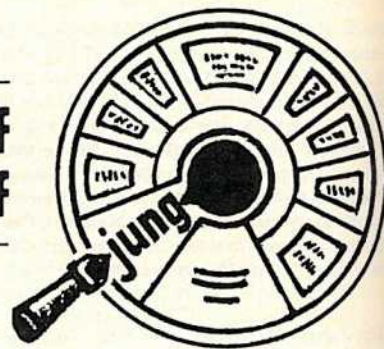
Landesstelle für Hamburg, Bremen
und Schleswig-Holstein

Hamburg 1, Domstraße 15/IV, Telefon 338549

Landesstelle für Niedersachsen

Hannover, Hildesheimerstraße 56, Telefon 881477

**Telegraf
auf**



*Sind
sie
alle
beatletoll?*

Dies ist einer der letzten Aufsätze eines 17jährigen Jungen, bevor er auf die Seemannsschule ging. In seiner ehrlichen und mutigen Sprache ist er sicherlich sehr aufschlußreich im Hinblick auf das uralte Thema „Jugend von heute“.

Wir fragten den Verfasser, was er von den Beatles halte. Er antwortete ohne Umschweife, er höre diese cleveren Burschen recht gern, aber ihm täten die Mädchen leid, die sich von den Pilzköpfen hysterisch machen ließen. Er jedenfalls halte mehr von den Mädchen. So hieß auch das Thema.

MÄDCHEN!

Ich bin in ein Mädchen verliebt. Ich traf es vor kurzem und wurde von ihm regelrecht gefangengenommen. Täglich denke ich an sie. Ich möchte am liebsten immer in ihrer Nähe sein und frage mich immer wieder: Wie kann ich sie erringen? Wird sie meine Zuneigung bemerken? Mit bangem Herzen stehe ich auch vor der Frage: Wird sie mich anhören und meine Empfindungen erwidern?

Vor kurzem hatte ich das große Glück, mit ihr zu tanzen, ich bemühte mich sehr um eine Unterhaltung und um einen Ausdruck meiner Gefühle. Sie aber lächelte mich nur an und sonnte sich offenbar an meinen vergeblichen Bemühungen. Ich fühlte mich preisgegeben und völlig durchschaut. Sie antwortete nicht. Sie sah mich nur an, und ich war unsicher, wie ich ihren Blick deuten sollte. Ich versuchte, ihren Blick zu erwidern, brachte dafür aber nicht die nötige Kraft auf. Das verwirrte mich sehr und brachte mich schließlich aus dem Schritt.

Die nächsten Tage ärgerte ich mich über meine Hilflosigkeit. Ich dachte über mein Verhalten nach und wußte bald, was ich falsch gemacht hatte. Beim nächsten Mal wählte ich mir eine andere Partnerin. Doch ich war nicht bei der Sache und dachte nur an „Sie“, sie lächelte mich wieder an. Zufrieden forderte ich sie zum nächsten Tanz auf. Ich

unterhielt mich mit ihr und drückte sie dabei eng an mich. Sie entzog sich nicht. Ich schaute ihr lange in ihre dunklen, für mich geheimnisvollen Augen und verlor mich in ihr Gesicht, das nicht eigentlich schön war, aber doch eine innere Wärme ausstrahlte. So wie ihr Gesicht, so war sie: frisch und natürlich. Aber auch anziehend und zugleich zurückweisend.

Von nun an sahen wir uns häufig. Sie erzählte mir alles, was sie bewegte und auch ich verschwieg ihr nichts.

In dieser Zeit benahm ich mich ganz anders. Ich bemerkte meine Mutter wieder und half ihr ohne Widerworte. Auch zu meinen Brüdern benahm ich mich freundlicher. Ich achtete jetzt mehr als früher auf mein Äußeres. Ich änderte mich zu meinem Vorteil. Das hatte nun ein Mädchen bewirkt. Irgendeine Kraft muß also in einem Mädchen stecken. Was ist es? Diese Kraft geht von ihrem Wesen aus und ist bei jedem irgendwie anders.

Wenn ich gut gewachsene Mädchen erblicke, die mich herausfordernd ansehen, denke ich nicht an ihr Wesen, sondern an ihren Körper. Sie erregen in mir einen Wunsch, der nur triebhaft ist. Ich weiß, daß ich sie nicht wirklich gern haben könnte, denn zu wahrer Liebe gehört doch viel mehr. Leicht wechselt man Verlangen mit Liebe und was dann nachbleibt, ist schlimmer als nichts.

Einige Mädchen üben keinen Reiz auf mich aus. Sie sind da. Ich unterhalte mich mit ihnen, sonst nichts. Doch auch sie möchte ich nicht missen.

Wie alle Lebewesen, so unterscheiden sich auch die Mädchen sehr stark voneinander. Jedes hat seine eigene Art.

Ich frage mich immer wieder: „Warum fühle ich mich zu ihnen hingezogen?“

Ich glaube, der Grund liegt darin, daß sie sich völlig von mir unterscheiden. Sie sind zarter gebaut

und haben ein ganz anderes Wesen. Sie haben Angst und scheuen sich nicht, sie offen zu zeigen und suchen nach Schutz. Fast alle sind im Grunde gut und eben nicht so roh, wie wir Jungen. Sie legen auf eine Art meine Stärke und das Gute in mir bloß, die ich ihnen danke. Ich glaube, Verehrung beruht darauf. Sie stellen aber auch starke Anforderungen an mich. Oft kommt es mir vor, als wenn der Schlüssel zu einem Mädchen eine schwierige Rechenaufgabe wäre, deren System zur Lösung ich nicht kenne. Ich muß Stück für Stück zur Lösung zusammentragen. Oft habe ich die richtige Lösung gefunden, doch nun tun sich immer mehr ungelöste Aufgaben vor mir auf. Wenn ich das System gefunden habe, verstehe ich das Mädchen, dann ist sie irgend- wie mein. Ein Mädchen, das keine Anforderungen an mich stellt, übt fast keine Anziehungskraft auf mich aus. Mich lockt das Neue, Unbekannte. Es ist

doch so: Ein Mann heiratet nicht das Mädchen, das sich ihm gleich hingibt. Ein Mädchen zeigt seine Zuneigung oft mit Kälte. An mir liegt es, das herauszufinden. Ich aber darf einem Mädchen meine Gefühle nicht allzu oft zeigen. Auch ich muß Anforderungen stellen. Auch sie liebt wohl das Fremde, das Andere an mir. Vielleicht auch das Bessere in mir, das sie hervorlockt.

Gott sei Dank lassen sich keine Lehrsätze aufstellen. Die Mädchen sind verschieden und handeln oft unlogisch.

Doch eins stellte ich schon fest. Das Leben würde seinen Glanz und seinen Sinn ohne die Liebe verlieren. Ein Leben ohne Liebe ist nichts. Ich glaube, ein solches Leben kann zur unüberwindlichen Qual werden. Größtenteils tritt die Liebe in Form der Zuneigung zum anderen Geschlecht auf. Ich liebe diese Wesen, — und um der Liebe willen.

Claus

Wie sie an Land gingen

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

Es gab Zeiten, da erkannte man den Seemann an Land schon von weitem an seinem Anzuge. Es gibt eine genaue Beschreibung der üblichen Landgangstracht. Der amerikanische Rechtsanwalt Dana machte als junger Student eine Seglerreise von der Ostküste nach Kalifornien mit. In seinem Reisebericht schildert er eingehend, was Jan Maat anno 1836 trug, wenn er einen Landbummel unternahm.

Da setzte er einen runden Hut mit breiter Krempe auf, der war von steifem Segeltuch gemacht und überdies noch mit feinstem Black Varnish dick bestrichen, so daß er tiefschwarz erglänzte wie der Seidenhut eines Börsianers. Die Brust umschloß ein blütenfrisches Hemd, dessen tadellose Weiße der Stolz jedes rechtschaffenen Jan Maaten war. Allerdings, Naturen mit einem Hang zum Malerischen bevorzugten bunt karierte Hemden. Verwegen umschlang das lose geknüpfte Halstuch den braunen Nacken. Aus der Tasche des schweren blauen Tuchjacketts flatterte der Zipfel eines Tuches von weicher Seide, ohne das sich kein Tiefwasserseemann für vollständig angezogen hielt. Und über derben schwarzen Stiefeln mit kurzen Schäften, ähnlich den „Knobelbechern“ der deutschen Infanteristen, schlappten bei jedem wiegenden Schritt die in üppiger Weite geschnittenen weißen Leinenhosen.

Besonders diese wehende Beinzierde war es, die seit dem 17. Jahrhundert für den Seemann charakteristisch wurde, lange schon, als man

an Land noch jene enganliegenden, trikotähnlichen Beinfutterale trug, die später durch die Mode der Kniehosen und Seidenstrümpfe abgelöst wurden. Aber so elegant die „Culottes“ sich auch an einem Männerbein machten, Jan Maat konnte damit nichts anfangen. Er brauchte ein Futteral, das er bequem und schnell zurückstreifen konnte, möglichst bis zu den Hüften hinauf, wenn es feucht an Deck wurde, oder wenn er an offener Küste landend aus den schweren Schiffsbooten durch das Wasser hindurch zum Strand waten mußte. Darum die erstaunliche Weite seiner Hosen, die sie ja bis auf den heutigen Tag von denen anderer Leute unterscheidet.

Jahrzehnte hindurch konnte man dem Seemann der Kauffahrer schon von weitem seine Nationalität ansehen, und zwar erkannte man die seine am Anzug wie die seines Schiffes am bunten Tuch der Flagge. In einem alten Ankerhiev-Shanty heißt es davon:

„Three Yankee-sailors you'll see there —
away — ho — Hilo —
with red-topped boots and short cut hair —
oh John's gone to Hilo!“

Besonders die „red-topped boots“ verrieten den Seemann von jenseits des Western Ocean. Drüben stellte man Seestiefel her aus einem Leder, das auf der Innenseite einen kräftigen bräunlich-roten Farbton zeigte. Die Schäfte waren so lang ge-

schnitten, daß sie bis über die Knie hinauf reichten. An Land wurde der hohe Schaft beim Gehen lästig, darum klappte Hein Seemann ihn einfach bis unters Knie um auf die Wade hinab — und fertig waren die „Stiefeln mit rotem Oberteil“, die im Liede besungenen „red-topped boots“.

Es scheint, als wenn es auch die amerikanische Teerjacke war, die als erste die langen, bis auf die Schultern fallenden Haare kappte. Diesseits des Atlantik mußte der Seemann sich noch den kurzen Zopf flechten und ihn dann wischen, bis er eigensinnig wie ein Klüverbäumchen achteraus startete, da kamen die Yankee-sailors bereits mit kurzgeschnittenem Haar daher. Als nächste folgten diesem Beispiel natürlich die Besatzungen derjenigen Schiffe, die regelmäßig die Häfen der Staaten besuchten. Das waren in erster Linie die englischen Postsegler, jene Flotte wahrer Sturm- vögel, die man als „Packet Ships“ bezeichnete. Ein „Packet“, das war die zu einem Paket gebündelte Briefpost, die jene Segler mit einer ans Wunderbare grenzenden Regelmäßigkeit über den Atlantik beförderten. Kein Wintersturm, keine Orkanböen, nicht Nebel und nicht Eis hielt die Führer dieser Schiffe zurück, in See zu gehen und ihr Schiff über die viertausend Meilen zu knüppeln mit allen Kräften, die Mann und Material nur irgendwo in sich hatten. Ein harter Schlag Seeleute wuchs heran auf diesen über alle Begriffe harten Reisen. Wenn die einmal an Land gingen, dann hieß es Wahrschau! unter den Wirten und Polizisten der Wasserfront.

Man erkannte sie schon an ihrer amerikanisch geschnittenen Kleidung und vor allem an der Haartracht. In dem schönen, vielgesungenen „Blow the man down...“ sagt im Hinblick auf diesen für Europa damals noch neuen Brauch der Liverpools Policeman zu dem Janmaaten eines Seglers der Black Ball-Line:

„Says he: You're a Black Baller
by the cut of your hair,
I know you're a Black Baller
by the clothes you wear!“

Anzug und Haarschnitt hatten den Krakehler verraten, das Auge des Gesetzes, liebend geschärft, hatte die „Packet-Ratte“ sofort erkannt. Im Landgangszeug hebt sich der Seemann heute für den Uneingeweihten kaum noch vom Landbewohner ab, geschweige denn, daß man Angehörige der Mannschaften bestimmter Reedereien an ihrem Äußeren unterscheiden könnte. Das für ihn Charakteristische hat er abgelegt, hat es fast mit Nachdruck vermieden. Doch das hatte eine ungewollte Wirkung: Die in harter, gefährlicher Arbeit wohlentwickelten Gestalten der jungen Janmaaten, muskulös und geschmeidig wie die Panther, sie fielen in der Allerweltstracht unserer Tage dem Kennerauge doppelt auf — und besonders den Augen der Kennerinnen...



Zum 70. Geburtstag
Heinrich Lübke

Geboren am 14. X. 1894 in Enkhausen (Westfalen)

Heinrich Lübke ist seit 1959 deutscher Bundespräsident. Als Agrarwirtschaftler war er 1926 an der Gründung der Deutschen Bauernschaft beteiligt. Von 1953 bis 1959 war Lübke Bundesernährungsminister.

Rangliste der Deutschen Schlager im September 1964

1. Liebeskummer lohnt sich nicht!
Keine Zwei ohne Drei! Auch diese Mal hat Siw Malmkvist noch wieder den Vogel abgeschossen. Wir gratulieren der Schützenkönigin zur hartnäckigen Titelverteidigung und sind gespannt, wie lange das wohl noch so weiter geht.

2. A Hard Day's Night!
Die Beatles können wohl allmählich ein Lied davon singen, was es bedeutet: Nacht — nach einem harten Tag. Denn so anstrengend haben sie sich das Berühmtsein sicher nicht träumen lassen. Dafür kamen sie jedoch mit diesem Hit auch sofort — ohne Umschweife — in's Spitzenteam.

3. Das kommt vom Rudern, das kommt vom Segeln!

Aber Peter Rauch und die Regenspfeifer verstehen es nicht minder, gleich heranzurauschen aus unbekanntem Fahrwasser. Tscha — so was kommt vom Rudern und vom Segeln! Sie beherrschen eben die Navigation und hatten Glück beim Startschuß, als drittes Boot gestoppt zu werden. Der Titel ist ja auch mal wieder dazu angetan, frische Brise in die Parade zu bringen...

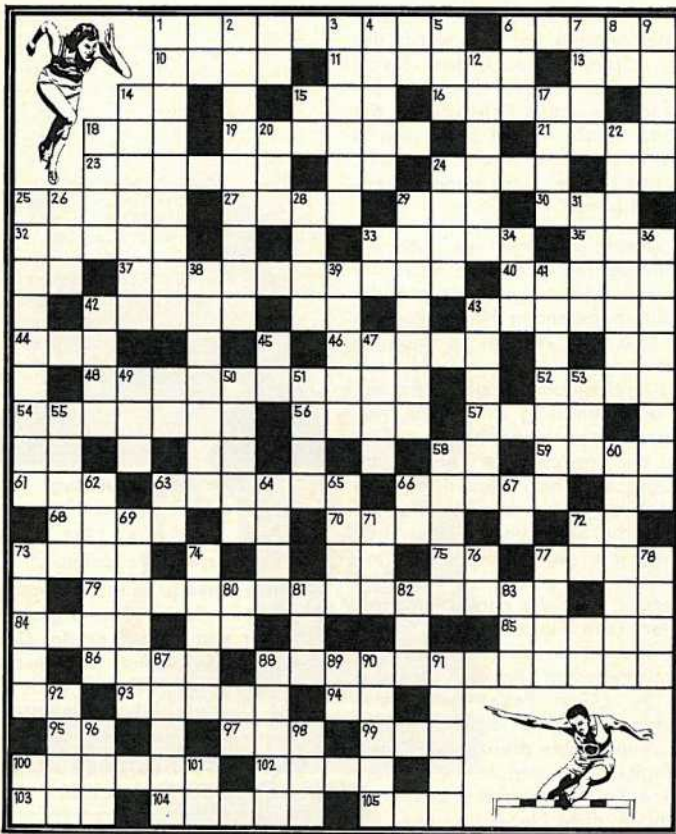
4. Zwei Mädchen aus Germany!
Paul Anka hält verbissen seinen 4. Platz fest. Doch gestützt von zwei deutschen Mädchen dürfte es kein großes Kunststück sein — oder...

5. My Boy Lollipop
Über Nummer 24 und 13 gings' hiermit nun in die Ausscheidung. Millie ist glücklich mit ihrem Puppenjungen. Übrigens, gab's nicht so etwas ähnliches schon einmal bei unseren Altvorderen? Hiieß es nicht damals: „Puppchen, du bist mein Augensterne!“ Also, alles schon mal dagewesen! Ob auf deutsch, chinesisches, amerikanisch oder skandinavisch. Na — denn mit Lilleba zum Lollipop...
M. Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge
by „Musikmarkt“)

Klar denken, gepflegt sprechen, durch das Wort gewinnen!

Gegen Fedescheu und Prüfungsangst!
FROMM-SCHULE 34 65 79 Colonnaden 17
Jeden Monat kostenloser Probeabend



Waage recht: 1. Rauhe Wintersportart, 6. Schlitten, 10. angelsächsisches Längenmaß, 11. berühmte spanische Flotte, 13. Frauennamen, 15. griechischer Buchstabe, 16. Edelsteingewicht, 18. Kfz.-Kennzeichen von Kehl, 19. Stadt im Ruhrgebiet, 21. Verein und Versammlungsort der Freimaurer, 23. Gestalt aus „1001 Nacht“, 24. Baktreibmittel, 25. Stroh oder ähnliches als Viehlager, 27. die zusammenhängende Wassermasse der Erde, 29. rumänische Münzen, 30. englische Anrede, 32. geistlicher und weltlicher Herrscher des Islams als Nachfolger Mohammeds, 33. finnischer Wunderläufer, 35. die Großmutter in der Kindersprache, 37. Erfinder des Steindrucks, 40. Teufel, 42. erster Machthaber der Sowjetunion, 43. Südfucht, 44. orientalischer Männername, 46. Männername, 48. Erforschung der öffentlichen Meinung und des Marktes, 52. im Jahre, 54. Fehlwaffe, 56. ohne Inhalt, 57. früheres Staatsoberhaupt von Genua und Venedig, 59. Nachtvogel, 61. Fuge, längliche Vertiefung, 63. Brautwerbung, 66. englisch „Irrtum“, 68. Brautwerbung, 66. packung, 70. Frauennamen, 72. Abkürzung für Aktiengesellschaft, 73. lateinisch „gut“, 75. Abkürzung für United Nations, 77. Blutgefäß, 79. deutsches Eisläuferpaar (zwei Namen), 84. spanischer Frauennamen, 85. Laubbaum, 86. Überbleibsel, 88. Sportart, die sich in der Luft abspielt, 93. Wasserstrudel (Mehrzahl), 94. Faultier, 95. Zeichen für Tantal, 97. Abschiedsgruß, 99. Sportschlitten, 100. bekannter Münchner Skiläufer, 102. Vorfrage, 103. englisch „eins“, 104. Nebenfluß der Ailer, 105. afrikanischer Strom.

Senkrecht: 1. Wintersportart, 2. Sportart, die man im Sommer im Freien und im

Winter in Hallen betreiben kann, 3. Bruder des Pollux, 4. bewaffnete Auseinandersetzung zwischen Staaten, 5. tibetanisches Wildrind, 6. selten, 7. dasselbe, desgleichen, 8. persönliches Fürwort, 9. bekannter deutscher Läufer, 12. zu Hause, 14. aus Schienen zusammengesetzte Fahrbahn, 17. Stadt in Südfrankreich, 18. Männername, 20. Fluß in Peru, 22. Sammelname indogermanischer Völker zwischen Rhein, Donau und Weichsel, 24. Gebieter, 25. noch eine Wintersportart, 26. Zeiteinheit, 28. hügelig, 29. Kronleuchter, 31. griechischer Buchstabe, 34. mohammedanischer Name Jesu, 36. Hahnenfußgewächse, 38. Tabakgift, 39. Angehöriger eines alpinmongolischen Volks, 41. Conferencier, 42. Badestrand von Venedig, 43. von den selben Eltern Abstammend, 45. amerikanische Abkürzung für „alles in Ordnung“, 47. Keimzellen, 49. Passionspielort in Tirol, 50. an Stelle von, 51. Frauennamen, 53. ungebraucht, 55. Saiteninstrument, 58. Schlafersleben, 60. Heiligenerzählung, 62. Öltransportschiff, 64. Berliner Rundfunkstation, 65. Festkleidung, 67. sibirischer Strom, 69. zeitweiliges Verlassen des Heimatortes (Mehrzahl), 71. zu keinem Zeitpunkt, 72. Abkürzung für Anno Domini, 73. bekanntes deutsches Eisläuferpaar (Ehepaar), 74. Verzeichnis, 76. Kraftfahrzeug-Nationalitätskennzeichen der Niederlande, 77. Opernlied, 78. französisch „nichts“, 80. Auerohse, 81. heftiger Windstoß, 82. mundartlich: Eule, 83. biblische Männergestalt, 87. Stoffbahn als Windfang auf Schiffen, 88. französische Stadt an der Maas, 89. chemisches Zeichen für Gallium, 90. Nadelbäume, 91. lehrhafte kleine Erzählung, 92. englische Schulstadt, 96. englisch „Alter“, 98. Lebensbund, 101. Vorsilbe, die „zurück“ bedeutet.

Eifersucht

Drei eifersüchtige Ehemänner befinden sich mit ihren Frauen am Ufer eines Flusses und wollen zum anderen Ufer. — Sie finden ein Boot, das aber nur zwei Personen faßt. Die große Eifersucht der Männer stellt sie nun vor ein Problem: Wie kommen alle sechs Personen hinüber, wenn keiner der Frauen in Gesellschaft eines oder zweier Männer bleiben darf, ohne daß ihr Gatte dabei ist?



Die schlaue Kiste

Zeus schaute zu



Bei den Griechen waren die Olympischen Wettkämpfe ein religiöser Kult. Man glaubte, daß Zeus, der Gottvater selbst, den Spielen zusah. Ein Zeustempel und ein Heratempel befanden sich neben dem Wettkampfstadion. Das Dorf Olympia war Mittelpunkt und Schauplatz religiöser Festlichkeiten. Die Olympischen Spiele wurden auf diese Weise zum einigenden Besitz der sonst politisch stark zersplitterten Griechen. Tradition übertrug diese einigende Kraft auf die ganze Welt.

Wußten Sie schon, daß

... Bakterien unsere Gegner beim Rostschutz sind?

(kos.) Eine Gruppe von Bakterien, die ihre Lebensenergie aus der oxydierten Oberflächenschicht von Metallen beziehen, wurde neuerdings von der U.S. Industrial Chemical Co. isoliert. Wie Dr. F. A. Croy im Septembeerheft des „Kosmos“ berichtet, schädigen diese Bakterien die Oberfläche von rostfreiem Stahl, Eisen, Kupfer, Zink, Chrom, Messing, Vanadium und Aluminium und rufen auf diese Weise eine von der Oberfläche ausgehende Veränderung der Metalle hervor (= Korrosion). Gegen Sterilisierungsversuche erwiesen sie sich sehr widerstandsfähig. Diese Ergebnisse bedeuten, daß sich die Metallindustrie künftig auch mit Untersuchungen und Maßnahmen auf biologischem Gebiet beschäftigen muß, um einen Schutz gegen die Korrosion durch die Bakterien zu erzielen. Spekulationen, ob es etwa einmal gelingen wird, derartige Bakterienstämme in der Erzaufbereitung zu verwenden, muten zunächst phantastisch an; doch ist eine solche Möglichkeit nicht unbedingt von der Hand zu weisen.

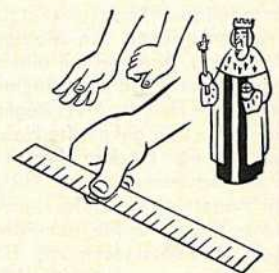
... es im Pazifik ein Gegenstück zum Golfstrom gibt?

(kos.) Vom Sommer 1965 an soll der Kuro Schio, das nordpazifische Gegenstück des Golfstroms, alljährlich 30—45 Tage lang von Forschungsschiffen aus mindestens 6—7 Ländern gleichzeitig eingehend untersucht werden. Das sieht eine Empfehlung vor, die nach einer Mitteilung der UNESCO kürzlich in Tokio von acht Anliegerstaaten des Nordpazifik ausgearbeitet wurde und im Juni in Paris erörtert werden soll.

Der „Schwarze Strom“ — so nennen ihn die Japaner wegen seiner dunkelblauen Färbung — beginnt etwa 10° nördlich des Äquators. Er führt das ihm vom pazifischen Nordäquatorialstrom zuströmende Wasser von der Ostküste der Philippinen nach der japanischen Küste und weiter an die Westküste von Nordamerika. Vor allem vor den Küsten Japans, das in seiner Ernährung in hohem Grade auf das Meer angewiesen ist, wurde er bereits eingehend erforscht. Man weiß, daß sich Strömung und Weg des Kuro Schio, der vor Japan bis 4 Knoten (= rund 7 km/h) Geschwindigkeit sowie eine Breite zwischen 50 und 100 km erreicht, beträchtlich ändern können. Wie die naturkundliche Zeitschrift „Kosmos“ im April-Heft berichtet, möchte man jetzt Einzelheiten über die zeitliche Abfolge dieser Schwankungen kennenlernen, die für die Fischerei und das Wetter von großer Bedeutung sind. Auch das Verhalten dieses großen Stromes über eine Anzahl von Jahren ist bisher noch nicht untersucht worden.

Woher kommt das Längenmaß „Zoll“?

Das in USA und England noch heute gebräuchliche „Zoll“ geht auf König David I. von Schottland zurück, der es im Jahre 1150 einführte. Er ließ



die Daumenbreite eines großen, eines mittelgroßen und eines kleinen Mannes messen und bestimmte, daß der Mittelwert hiervon ein „Zoll“ sei. Das heutige Zoll ist 25,4 Millimeter lang.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. „SELBSTEUER“

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT





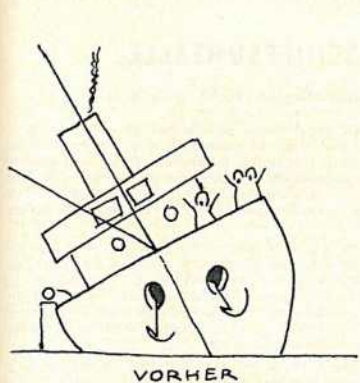
Klar bei Schmunzelaugen

Modern Seafaring

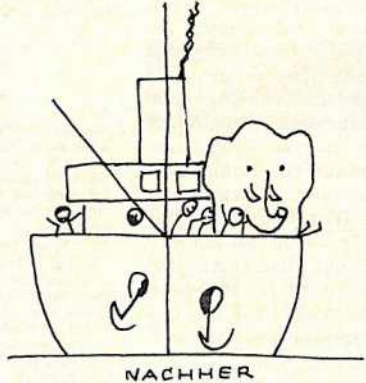
von Havald

I. Folge:

Kein Schiff ohne Bordelefanten



VORHER

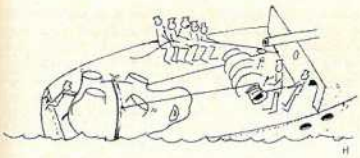


NACHHER

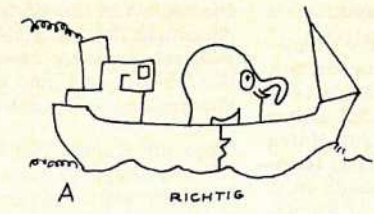
Viel mühevoller Trimmarbeit erspart das Mitführen eines leichtbeweglichen Bordelefanten. Die Nützlichkeit einer solchen Einrichtung bewies kürzlich wieder der Fall des griechischen SS „M!“, 1090 BRT, das durch

verrutschende Ladung in der Nähe der Azoren in erster Bedrängnis geriet. Der eilends zum Einsatz gebrachte Bordelefant „HANNIBAL“ rettete Schiff und Ladung innerhalb weniger Minuten.

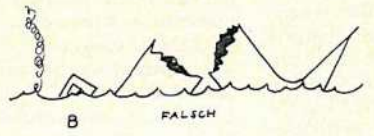
* * *



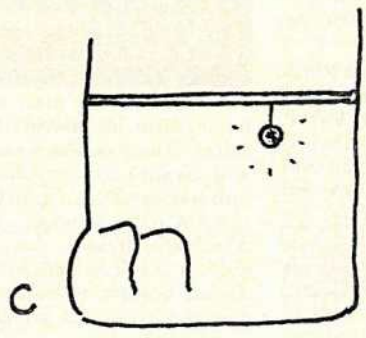
Die Besatzung des schwedischen Minensuchers „MINEKNACKARE 19“ geriet bei der versuchsweisen Verwendung eines Bord-Nilpferdes wegen dessen ungünstiger Rollperiode in eine jämmerliche Lage und mußte Schlepperhilfe anfordern.



A RICHTIG



B FALSCH



MONI SOIT QUI MAL Y PENSE!

Auch dieses ernste Beispiel spricht positiv für den Bordelefanten als Schutz für Schiff und Besatzung. Der Elefant „COOKEYE“ wurde im Januar dieses Jahres von der britischen Königin für sein mutiges Aussehen in unangenehmer Situation (a) mit dem Hosenbandorden geehrt (c). Ohne die Anwesenheit des treuen Rüsseltieres wäre dem britischen Fischdampfer „SEAPEAKER“ das in Abbildung b gezeigte tragische Schicksal nicht erspart geblieben.

Der Goldfisch
Unser Smutt hat immer behauptet, er fühle sich mit seinen 63 Lenzen zum Heiraten noch viel zu rüstig. Aber wir wußten alle: Nicht seine Rüstigkeit hinderte in am Heiraten, er wollte eine „mit wat an de Feut“. Doch die war ihm noch nie begegnet. Bis kürzlich in Bremen. Da rauschte er ran an seinen Goldfisch, wie er die Auserwählte nannte. Aber auf der Ausreise stand er wieder in seiner Frikadellenschmiede, rüstig und ledig wie eh und je. Fragte man ihn nach seinem Goldfisch, kam es wieder mürrisch: „Noch viel zu rüstig!“ Nur Paul, der Storekeeper, ließ nicht locker. Zu dem hatte Smutt Vertrauen. Ihm hat er seine Goldfischstory erzählt: Smutt hatte kurz vor Ende der Liegezeit die entscheidende Frage an seinen Goldfisch gestellt. „Bevor ich um Ihre Hand anhalte, Fräulein Dora, möchte ich wissen, ob sie was auf der Bank haben.“ „Ja“, — hatte sie gesagt — „einen Verlobten! Er ist dort Abteilungsleiter.“

Bordquiz
In einem südeinglichen Hafen kommt eine Flotille Schwäne längs. Fragt eine Passageuse mit entnervendem Augenaufschlag: „Ich denke schon so lange darüber nach, Herr Kapitän, warum die Schwäne wohl so lange Hälse haben.“ „Das hat seinen Grund. Sie sehen ja, daß jetzt Niedrigwasser ist. In zwei Stunden ist wieder Hochwasser, dann würden ihre lieben Tierchen doch jämmerlich ertrinken, wenn sie nicht so lange Hälse hätten.“



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



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



Autovermietung · rent a car
selbstfahrer union

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf 51 40 71 · Telex 021/3246
Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen KE 5
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

Dr. Rogge trat in den Ruhestand



Der leitende Regierungsdirektor Dr. jur. Eberhard Rogge, seit dem Jahre 1949 Leiter des Amtes für Hafen und Schifffahrt, Hamburg, schied zum 30. 9. 1964 aus dem Staatsdienst aus. Ihm waren so wichtige Stellen wie die Hafentreibsdi- rektion, das Oberhafentnam und Hafentlots- wesen, die Schifffahrtsabteilung mit dem Seemannsamt und dem Strandamt, das Freihafenamt, das Fischereiamt und das Auswanderungsamt unterstellt.

Als 21-jähriger bestand er die Prüfung als Flugzeugführer, sechs Jahre später erhielt er das Patent eines Steueramts auf kleiner Fahrt. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß er im Jahre 1923 einen Menschen vor dem Tode des Ertrinkens in der Nordsee rettete und dafür die Preußische Rettungsmedaille am Bande verliehen bekam.

Der zweite Weltkrieg sah ihn zunächst als Flottillenführer beim Seenotdienst der Luftwaffe an der Atlantikküste; in den Jahren 1940/42 konnte er in persönlichem Einsatz vier Piloten aus dem Ärmelkanal retten. Später war er als Hafentinspektor in verschiedenen norwegischen Häfen, u. a. in Kirkenes, eingesetzt.

Dr. Rogge ist Mitglied des Aufsichtsrates der Hafen-Dampfschiffahrt A.G. und der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt. Seit 1949 ist er Treuhänder der Deutschen Schiffsbaubank (DSB); auch gehört er dem Verwaltungsbeirat des Deutschen Wetterdienstes an.

Die besondere Sorge D. Rogges galt dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und der Wiederherstellung bzw. Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ganz besonders der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses.

Auch als Hamburger Vertreter dieses Vereins hat Dr. Rogge 10 Jahre lang das Fördern nicht nur sehr ernst genommen, sondern auch nie nachgelassen zu mahnen, mehr für die seemännische Ausbildung zu tun. Daß in diesen 10 Jahren viele neue Seemannsschulen ins Leben gerufen worden sind, ist wesentlich seiner Mitwirkung zuzuschreiben. So könnte vor allen Dingen die Seemannsschule in Bremervörde mit Fug und Recht Roggevörde heißen, denn die sehr schwierige Realisierung dieses Projektes wäre ohne Dr. Rogges stiller, aber zielstrebigere Arbeit damals kaum so zügig vorangegangen. Dieser Schleswig-Holsteiner war in seiner Dienstzeit immer dran an unseren Problemen, immer drin in unserer Praxis. Die Redlichkeit seines Bemühens in seinen überaus vielseitigen und verantwortungsvollen Dienstbereichen war ihm immer alles, der Erfolg wenig. So kann es nicht Wunder nehmen, daß aus allen Dank- und Abschiedsadressen das aufrichtige Bedauern um das Ausscheiden aus so vielen für das Gedeihen unserer Seefahrt entscheidenden Diensten zum Ausdruck kommt.

*

Wetterdienstplakette verliehen

Für zehnjährige Mitarbeit im Wetterbeobachtungsdienst auf See hat der Bundesverkehrsminister Kapitän A. Eyben (MS „Buchenstein“, NDL) und Funker G. Matthies (Fischdampfer „Regensburg“) die Wetterdienstplakette verliehen.

Klinsiek, Wilfried Kreker, Horst Lünemann, Peter Marks, Lutz Pakula, Gerhard Petersen, Horst Pinkepank, Klaus Rahneberg, Gerold Seidler, Lothar Steinhoff, Gunter Schulenburg, Manfred Wachter, Manfred Welke.

Am 23. September 1964 bestanden nachstehende Herren die Prüfung zum „Seefunker 2. Klasse“:

Dieter Brandes, Klaus Giesemann, Alfred Otto, Otto Tiedemann.

Seefahrtsschule Leer

Am 18. und 21. September 1964 bestanden folgende Herren die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6): Lübbö Blank, Siegfried Bojen, Fokko Buß, Hermann Faber, Cornelius Garrels, Ottomar Graumann, Karl Hensenius, Johann Heyen, Heinrich Jellke, Helmut Kutschera, Wilfried Ohlthaver, Dieter Schaa, Folkert Tammen, Heinrich Seigtast, Heinrich Thos, Karl Tjarks, Knut Vollmer, Erhard Graf von Wedel, Horst Wolf.

Uwe Bruhns, Hermann Buss, Gerd Buß, Heinrich Hebbelmann, Dieter Herrguth, Rudolf Logge, Hermann Menzel, Helmut Mindrup, Heinz Pohl, Klaus Reizow (mit Auszeichnung bestanden), Rudolf Rühl, Joachim Schommartz, Wilfried Simmat, Ulrich Ulrichs, Arthur Uhlts, Diedrich von der Wall, Hanns-Georg Wirth.

Am 22. September 1964 bestanden folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5):

Eduard Bahnsen, Klaus Erling, Dieter Glöser, Günther Hanke, Peter Heeren, Laurenz Held, Erwin Kablau, Rainer Kaupa, Hans-Joche Martin, Joachim Pollmann, Helmut Ranff, Harald Schmeling, Walter Scholtz, Horst Stamm, Fritz-Wilhelm Steinker, Sigfried Stephan, Ulrich-Gerd Stoffregen, Arthur Tams, Elmar Wohlgenuth.

Am 23. September 1964 bestanden folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (A 2 / B 2):

Hermann Bojen, Gerhard Eilers, Rolf Heimeier, Aloysius Held, Heinrich Hermes, Johann Janßen, Heinz Knollmann, Peter Körte, Peter Kunath, Heinrich Litmeyer, Johann Meyerhoff, Hans-Josef Niemeyer, Wolf-Dietrich Reh, Bernd Revens, Heinz-Johann Schmidt, Heinrich Schoon, Hans Udo Schröder, Harald Schuldt, Habbo Stöhr, Wilhelm Willms.

Am 17. September 1964 bestanden folgende Herren die Prüfung für das Seefeukzeugnis 2. Kl.:

Wolfgang Schiever, Hartmut Woltmann, Wilfried Borowski, Helmut Michael, Volker Schwamborn, Volker Enderlein, Reinhard Koelsing, Hagen Weinmann, Erich Wenck, Wolfgang Knoerl, Helmut Oldekamp.



A.G. „Weser“ lieferte dritten NDL-Umbau „Isarstein“ ab

Die Bremer Werft A.G. „Weser“ konnte am 19. 9. 1964 als dritten Umbau den Frachter „Isarstein“ an den Norddeutschen Lloyd zurückliefern.

Die „Isarstein“ wurde genau wie ihre Schwesterschiffe „Werrastein“ und „Havelstein“ von Dampfturbinenantrieb auf Dieselantrieb umgestellt und wird nun als modernisiertes 20-Knoten-Schiff wieder Dienst tun.

Mit der Rücklieferung des Frachters „Isarstein“ hat die A.G. „Weser“ den Umbauftrag, der die Modernisierung von insgesamt drei Frachtern des Norddeutschen Lloyd vorsah, abgeschlossen.

SCHIFFSUNFÄLLE

Ankerlieger nicht gesehen

Am 21. Juni 1964 gegen 02.00 Uhr ist das Motorschiff „P. C. Asmusen“ auf der Schelde unterhalb der Royer-Schleuse mit dem vor Anker liegenden belgischen Binnenschiff „Guido“ zusammengestoßen. Das Binnenschiff hat ein Leck erhalten, ist aber schwimmfähig geblieben. MS „P. C. Asmusen“ hat geringen Schaden über der Wasserlinie davongetragen.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Ankerlieger erst auf kurze Entfernung ausgemacht worden ist. Ein Verschulden der Schiffsführung von MS „P. C. Asmusen“ ist nicht festzustellen. Ein Ankerlicht der „Guido“ ist nicht gesehen worden und konnte unter den gegebenen Umständen wahrscheinlich auch nicht gesehen werden. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Die Umstände lassen vermuten, daß auf dem belgischen Binnenschiff am vorderen Mast kein Ankerlicht eingeschaltet gewesen ist.

Kapitän nicht auf die Brücke gerufen

Am 13. April 1964 kollidierten um 05.51 Uhr auf der Kanalreedie vor Brunsbüttelkoog etwa 150 m westlich der Tonne KR 2 im dichten Nebel das deutsche TMS „Svend“ mit dem vor Anker liegenden dänischen Küstenmotorschiff „Insula“. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der wachhabende Steuermann der „Svend“ neben dem Rudergänger und dem durch einen Leichtmatrosen besetzten Ausguck alleine auf der Brücke gewesen ist, und den Kapitän trotz dichten Nebels bei der Annäherung an die Kanalreedie nicht auf die Brücke gerufen hat. Dadurch war es ihm nicht möglich, bei der Annäherung an im Radar erkannte Ankerlieger laufend das Radarbild weiter zu beobachten, so daß er nicht bemerkte, daß das von ihm angeordnete Ausweichmanöver mit Rücksicht auf die Stromversetzung durch den Ebbstrom unzureichend gewesen ist. Den Steuermann trifft deswegen ein Verschulden.

Kollisionsschaden 1 Mill. DM

Am 11. August 1964 um 23.17 Uhr ist das elbafwärts gehende schwedische Motorschiff „Buenos Aires“ bei Nebel in der Nähe der Ostemündung mit dem ankommenden norwegischen Motorschiff „Tönsberg“ zusammengestoßen. Beide Schiffe sind erheblich beschädigt worden. Auf MS „Buenos Aires“ ist ein Feuer ausgebrochen, das mit Bordmitteln gelöscht worden ist. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß 1. MS „Tönsberg“ die Fahrwassermitte nach Norden überschritten und den Gegner nicht mit dem Radar geortet hat, 2. „Buenos Aires“ in einer ungünstigen Lage ein Überholmanöver durchgeführt hat und dadurch mit zu hoher Fahrt gelaufen ist.

Den Seelotsen der „Buenos Aires“ trifft ein Verschulden an dem Unfall, weil er angesichts einer aus dem Radarbild erkennbaren Gefahr die Fahrt nicht aus dem Schiff gebracht hat. Der Seelotse der „Tönsberg“ hat sich insofern schuldhaft verhalten, als er nicht mit aller gebotenen Sorgfalt navigiert hat. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Die Aufklärung dieser folgenschweren Kollision, bei der die Gesamtschäden an beiden Schiffen zusammen ca. 1 Mill. DM betragen, erfolgte in einer mehrstündigen Seemattsverhandlung. Wenn auch die Darstellungen über den Kollisionsort etwas auseinandergingen, so konnte doch festgestellt werden, daß sich die Kollision im nördlichen Fahrwasser ereignet hat. Unverständlich ist, daß man auf der „Tönsberg“ den späteren Kollisionsgegner nicht im Radar geortet hat. Ferner hat sich verhängnisvoll ausgewirkt, daß genau bei der Tonne 23 ein kleineres Fahrzeug überholt und mit einer Geschwindigkeit von etwa 13 kn über Grund gelaufen worden ist. Diese Stelle war bei den herrschenden Witterungsbedingungen für ein Überholmanöver recht ungeeignet.

Kollision

Das Motorschiff „Robert Bornhofen“ kollidierte am 4. 9. auf der Reise von Antwerpen nach Alexandrien auf der Position 49° 23' Nord und 3° 41' West mit dem britischen Dampfer „Rhodesia Castle“, der von London nach Durban unterwegs war. Beide Schiffe erlitten Beschädigungen über der Wasserlinie. Die „Rhodesia Castle“ kehrte nach Southampton zurück.



Seefahrtsschule Lübeck

Am 5. September 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Dieter Beutin, Heiner Bosse, Gottfried Bruhn, Gerd Bugislaus, Kay Butenschön, Hans-Peter Cochius, Carl-Sven Ehler, Dieter Großklaus, Dieter Höppler, Gerhard Ipsen, Jürgen Manske, Siegfried Mauritsch, Bernd Niemann, Rüdiger Palm, Peter Rasch, Herbert Scholl, Jörg Schaffranek, Bernd Spieler, Dieter Stargardt, Frank Unruh, Peter Wahl, Wolfgang Werner, Lutz Westphalen.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 24. September 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Karl-Uwe Bellmann, Gerhard Demandt, Bernhard Framme, Dietrich Graumann, Werner Keitsch, Bernhard Koepke, Klaus Meine, Wilhelm Michaelen, Bodo Müller, Manfred Nagel, Robert Scheibe, Dieter Scholl, Dietmar Schulz, Ingo Steinmann, Jacob Stolley, Erwin Thiele, Uwe Thiem, Peter Tjardts, Klaus Wäninger.

Am 24. September 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Jan Daun, Günther Gigerich, Jan-Gerd Hansing, Achim Hantke, Hartmut Heinlein, Dieter Kruck, Volkmar Kynas, Sieghard Nordhoff, Jochen Pauls, Erich Pfizenmaier, Friedrich Pieper, Udo Ralle, Karl Schmitz, Eberhard Schröder, Klaus Schütte, Werner Seidler, Wolfgang Sulz, Alexander Sy, Claus Tantz, Hagen Wooge.

Harald Blum, Jörg Borzan, Ingo Damerius, Jan Grohne, Ludwig Groß, Paul Hansen, Heinrich Hickstein, Horst Juske, Karl-Heinz Korhals, Hermann Kothe, Martin Kull, Artur Leffringhausen, Uwe Lohmeyer, Helmut Mühlhausen, Wolfgang Poc Wuthen, Peter Preuß, Hartmut Schäfer, Harro Scheibe, Hans-Werner Stellbrink, Winfried Vergau, Wolf, Rüdiger Weber, Gunter Wilken.

Wolfgang Abscht, Gerd Bode, Rainer Buscher, Lothar Dehner, Hermann Diers, Ingo Dupke, Horst Ellerlage, Martin Haucke, Henning Holtgreve, Uwe Janßen, Jürgen

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute seit langem genießt. Wir vertreten Sie bei den Behörden. Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrensleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

MS „Neuwied“ gesunken

In der Nacht des 29. August um 00.45 Uhr sank in der Scheidemündung das MS „Neuwied“, das eine Ladung Stückgüter an Bord hatte. Die gesamte Besatzung konnte gerettet werden.

Bei dem Schiff handelt es sich um einen 1953 bei der Werft Abeking & Rasmussen gebauten Motorfrachter, der bei 819 BRT eine Tragfähigkeit von 1350 t dw hat.

Vorsicht bei Kunststoffhemden

Der III. Ingenieur und ein Ingenieur-Assistent waren damit beschäftigt, den Kühlschrank in der Pantry des Vorschiffes zu überholen. Dabei sollte die Anlage auf Frigen-Leckagen geprüft werden. Beim Anzünden der Prüflampe fing das Nylonhemd eines zufällig in der Nähe stehenden Messerstewards Feuer. Er erlitt starke Verbrennungen am Rücken. Nylon und ähnliche Kunststoffe sind durchweg nicht nur leicht entflammbar; die beim Verbrennen entstehenden Zersetzungsprodukte können überdies zu Blutvergiftungen mit schwersten Folgen führen. Deshalb Vorsicht!

* * *

Richtlinien für Autodecks und Autoverladungen

Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft hat die nachstehend veröffentlichten Richtlinien für Autodecks und Autoverladung beschlossen, die am 2. Juli 1964 in Kraft traten:

Die für den Autotransport auf Seeschiffen unter der Bundesflagge bestimmten Einrichtungen, wie Hängedecks, losnehmbare Plattformdecks, ihre Stützen, Träger, Tragseile oder Tragketten, müssen so stark sein, daß bei voller Beladung und unter Berücksichtigung ungünstigster dynamischer Belastung im Seegang ausreichende Sicherheit gegen Bruch oder Verformung gegeben ist.

Die Einrichtungen zum Bewegen und zum Festsetzen der nicht beladenen Autodecks sowie die Anschlüsse dieser Einrichtungen am Schiffskörper müssen eine mindestens fünffache Sicherheit aufweisen. Sie sind laufend zu warten. Die zur Beladung hergerichteten Decks müssen so gesichert sein, daß sie sich im Seegang nicht lösen und daß hakende Heben die Decks nicht anheben können.

Die festgesetzten nicht beladenen Decks sind in geeigneter Weise gegen Bewegungen im Seegang zu sichern. Festsetzvorrichtungen, Umlenkrollen usw. sollen so angeordnet sein, daß sie nicht durch Greifer, Gabelstapler o. ä. beschädigt werden können.

Falls der Abstand zwischen der Kante des Autodecks und der Außenhaut bzw. den Querschotten größer als 250 mm ist, müssen Geländer angebracht sein, z. B. in Form von Stahlseilen auf Innenkante Spanten oder Schottsteifen. Ersatzteile müssen den Originalteilen gleichwertig sein.

Bei Neu- und Umbauten sowie bei der Beseitigung von Mängeln an vorhandenen Einrichtungen ist der See-Berufsgenossenschaft die Festigkeit rechnerisch nachzuweisen. Vor jeder Beladung des Schiffes mit Kraftwagen ist der einwandfreie Zustand der genannten Einrichtungen vom Kapitän oder von einem vom Kapitän beauftragten Schiffs-

offizier zu überprüfen. Festgestellte Mängel sind sofort zu beheben, nötigenfalls mit Werthilfe. Durchführung und Ergebnis der Prüfung sind in das Schiffstagebuch einzutragen. Vor Reisen ohne Kraftwagenladung sind die festgesetzten Decks zu überprüfen. Auch das Ergebnis dieser Prüfung ist in das Schiffstagebuch einzutragen.

Mit dem Anbringen und Entfernen der Autodecks usw. sollen nur Personen beschäftigt werden, die mit diesen Arbeiten vertraut sind. Die Aufsicht muß in den Händen einer von der Schiffsführung bestimmten geeigneten Person liegen.

Arbeiten in den Autodecks dürfen ohne zwingende Gründe nicht angeordnet werden, solange das Schiff heftige Bewegungen im Seegang ausführt. Bei Kontrollgängen ist von Seiten der Schiffsführung gehörige Rücksicht zu nehmen. Alle vier Jahre sind die genannten Einrichtungen einer eingehenden Besichtigung durch einen technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft zu unterziehen. Diese Besichtigung erfolgt nach Möglichkeit während der Klassen-erneuerungsarbeiten.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Neuester Sendeplan

GMT	Region	Frequenz (Wellenlänge)	Wellenlänge (m)
0645—0945	Ostasien, Australien, Neuseeland	11 795 kHz	(25,43 m)
		9 735 kHz	(30,82 m)
0945—1245	Japan	11 795 kHz	(25,43 m)
		9 650 kHz	(31,09 m)
1250—1550	Südastien	15 275 kHz	(19,64 m)
		11 730 kHz	(25,58 m)
1600—1900	Nahost	11 795 kHz	(25,43 m)
		9 640 kHz	(31,12 m)
1715—2015	Afrika	11 785 kHz	(25,46 m)
		9 530 kHz	(31,48 m)
		7 260 kHz	(41,32 m)
1905—2205	Westafrika	11 925 kHz	(25,16 m)
		9 605 kHz	(31,23 m)
2230—0130	Südamerika	9 735 kHz	(30,82 m)
		9 575 kHz	(31,33 m)
		6 160 kHz	(48,82 m)
0000—0300	Nordamerika Ost	9 545 kHz	(31,43 m)
		6 100 kHz	(49,18 m)
		6 000 kHz	(50,00 m)
0145—0445	Mittelamerika	9 605 kHz	(31,23 m)
		6 145 kHz	(48,82 m)
0300—0600	Nordamerika West	9 640 kHz	(31,12 m)
		6 100 kHz	(49,18 m)
		6 075 kHz	(49,38 m)

Die nächsten Seemannsgruß-Sendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

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

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

Wir weisen unsere Leser auf folgende Sendungen der überall zu empfangenden Deutschen Welle besonders hin:

Wer Spaß an reizvollen Variationsmöglichkeiten von Schlagern hat, dem wird empfohlen, sich am Sonntag, 18. 10., mit dem Funkner in Verbindung zu setzen. Da wird um Ihr Urteil gebeten: „Ein Schlager mal so, mal so.“

Der Intelligenz wird einiges abgefordert bei „Achtung Fußangel“. So heißt die Quizsendung am 24. Oktober.

Am Sonnabend darauf, 31. Okt., wird es dümpelgewohnten Fahrensleuten sicherlich Spaß machen, auf das „Karussell der guten Laune“ umzusteigen. Damit kann sich jeder auf unterhaltsame Weise ins Wochenende kurven lassen. Ihr Funkfreund wünscht Ihnen viel Spaß, Freiwache und möglichst lautlose Ladewinden für guten Empfang.



Schiffsverkäufe

KMS „Parthenon“ (2659 BRT) von der afrikanischen Frucht-Compagnie Laciş & Co. an die Blue Star Line-Limtd, London. Neuer Name: „Padova Star“.

D „Hochkamp“ (1915 BRT) von Ahrenkiel & Bene nach Indien.

MS „Adriana“ und „Luciana“ (1600 BRT) von der Reederei Patzlaff & Zuckschwerdt GmbH, Kiel, an die Knud Knudsen Reederei in Rendsburg bzw. Flensburger Reederei AG.

MS „Albert Vögler“ (9320 BRT) von der Seereederei Frigga AG, Hamburg, an die National Shipping Co., Karachi, neuer Name „Padma“. Ebenfalls das Schwesterschiff „Albert Janus“ von derselben Reederei an dieselben Interessenten.

MS „Helga Schröder“ (9186 BRT) von der Reederei Richard Schröder, Hamburg, nach Pakistan.

MS „Ursula Rickmers“ ex „Gertrude Maersk“ (5907 BRT) an die Eisen- & Metall AG. in Hamburg zum Abbruch

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schifffahrt besondere 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



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

Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50
Modell TOM ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 und 16.75



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

2860 BR HAVEN, Heinrich Voraga, Schiffs-ausrüstungen, Bgm-Smidt-Str. 137, N. 2190 CUXHAVEN, Walter Glüsing, Helgoländer Straße 7, NR, 6122 ERBACH Odw., Schuhversand Jöst, Dresdener Straße 6, NR, 2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleicher, Ditmar-Koel Straße 12, NR, 2000 HAMBURG, Arthur Busch, Johannissollwerk 14-15, N, 2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Schiffs-ausrüstungen 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.-Möglichl. 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



Bei jeder Brise diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H11764 S

Was wollen die Seeleute eigentlich im allgemeinen – und speziell von ihrer Zeitung?

Wer wollte es wagen, klipp und klar zu beantworten, was die Seeleute wollen? Wer sich vor etwa 50 000 Mann hinstellen wollte und fragen: Was wollt ihr eigentlich, der würde zwar allherhand zu hören bekommen, bestimmt aber keine klare Antwort. Schon aus akustischen und nachrichtentechnischen Gründen könnte dieser Weg der Meinungsforschung bei fahrenden Seeleuten zu keinem Ziele führen. Wie aber?

Auch die meinungsforschenden Institute stünden hier vor schwierigen Problemen. Wie viele Ausfrager sollten sie an Bord schicken, und zwar mit auf die Reise. Denn ein Schiff im Hafen ist etwas ganz anderes als ein Schiff auf See. Wie sollten die Ausfrager auf Schiffe und Fahrtgebiete verteilt werden, damit die erhaltenen Antworten vor der Wahrheit bestehen könnten? Schriftlich ginge es schon eher. Nach Sichtung der vielen tausend Antworten könnte man immerhin die größte Anzahl der gleichlautenden zu der gesuchten erklären. Aber auch dabei treten sehr erhebliche Zweifel auf. Denn dann würde nur das sehr problematische Gesetz der größten Zahl regieren und die Bewertung nach Qualität, nach Stichhaltigkeiten und Vernunft würde weitgehend unter den Tisch fallen. Es gibt dreierlei das lügt: Kinder, die was ausgefressen haben, Zeitungen und Statistiken, und es gibt dreierlei, was sich irren kann: Götter, Menschen und Mister Gallup.

Wie also soll sich anhand dieser Umstände die Redaktion einer Seemanns-Zeitschrift ein Bild über die Meinung ihrer Leser verschaffen können? Zu wissen, was die Seeleute wollen, muß uns brennend interessieren. Wir fühlen uns unseren Lesern einfach verpflichtet, Informationen über die Meinung der Kameraden zu geben. Gerade deshalb, weil sie auf 2000 Schiffen auf 7 Meeren schwimmen, trotzdem aber in einem Boot sitzen.

Was halten sie z. B. davon, wie ein Seemann zu einer anständigen Frau kommen soll? Was verstehen sie unter Bordklima? Oder wie stehen sie überhaupt zu ihrem Beruf? Ob das eine Thema dem einen auf dem Magen liegt und dem anderen am Herzen, kann dabei nur eine untergeordnete Rolle spielen. In einem Forum gehören nicht nur langweilig gleichgerichtete, sondern vor allem gegensätzliche Meinungen. Sicher ist, daß es für jeden Seemann eine Unmenge von Themen gibt, an denen alle Anteil nehmen. Sicher ist auch, daß es äußerst reizvoll und anregend ist, die eigene Meinung mit anderen vergleichen zu können. Auf der Hand liegt darüber hinaus der große persönliche Nutzen, den jeder aus der Gegenüberstellung der Meinungen für die Bildung der eigenen ziehen kann. Das hilft das Urteil schärfen und führt schließlich zu einem eigenen, sicheren Standpunkt.

Auf der anderen Seite kommt auch keine Redaktion darum herum, sich ein Bild der Lesermeinungen zu verschaffen. Unser Schreibtisch müßte an Bord stehen. Denn wir wollen ja keine Rosenzüchter, Parlamentarier oder Stiftsdamen mit der „Kehrwieder“ erfreuen, sondern fahrende Seeleute. Auch aus diesem Grund unsere Frage: was wollen die Seeleute?

Wir stellen einen Brief,
der uns erfreute . . . und uns zu denken gab

zur Diskussion

An dieser Stelle möchten wir zunächst all den Lesern herzlich danken, die uns durch ihre Zuschriften bei der Beantwortung dieser Frage geholfen haben. Ein Sonderlob verdienen die Sportfreunde!

Einer dieser Zuschriften erschien uns hinsichtlich unseres Themas besonders aufschlußreich. Sie kam wie gerufen. Gern bringen wir sie auszugsweise im Originaltext. Warum wir es tun, soll dieser Text selber sagen. Nur eins vorweg: wir wählten gerade diesen Brief aus, weil er nicht ausschließlich eine Lobeshymne auf „Kehrwieder“ darstellt. Er schien uns zum Thema sachdienlicher als die Zuschriften, die unsere Arbeit vorbehaltlos bestätigen.

Hier die Auszüge:

„Ich habe mir die Mühe gemacht, zu beobachten, wie Ihre Zeitschrift an Bord aufgenommen wird und leider — ist das Ergebnis negativ ausgefallen. Die Mehrzahl der Seeleute, für die diese Zeitung ja schließlich gedruckt wird, „liest“ sie ungefähr so, wie ein kleines Kind ein Bilderbuch ansieht. Auf den ersten zwei Seiten erledigen das die Überschriften.

Die Rubriken Wirtschaft-Handel-Verkehr und die Artikel über wirtschaftliche und rationale Dinge an Bord sind zwar sehr gut aber meiner Meinung nach fehl am Platze. Um sich über diese Sachen zu informieren, bedienen sich die dafür zuständigen und interessierten Herren an Bord einer anderen einschlägigen Fachzeitschrift.

Sehr beliebt sind andererseits „gehört — gesehen — festgehalten“, die Städtebeschreibung, „Landgang mit hundert Sachen“, „Die Freiwache“, „Telegraf auf jung“ und „Klar bei Schmunzelauge“.

Außerdem wird die Rubrik „Schiffsunfälle“ von allen aufmerksam gelesen. Wunderschön sind auch die beiden Bildseiten in der Mitte.

Vergessen Sie bitte nicht, daß doch der größte Teil Ihrer Leser ganz junge Leute sind, die nach Feierabend etwas anderes lesen möchten, als den Lebenslauf einer unbekanntenen Persönlichkeit oder wissenschaftliche Abhandlungen über Frachtkalkulation.

In unzähligen Artikeln wird die Zusammengehörigkeit der Seeleute betont und

doch hat „Kehrwieder“, obwohl sie die Möglichkeit dazu hat, nichts unternommen, um diese Zusammengehörigkeit zu unterstützen.

Wie ich mir das vorstelle? Wie wäre es denn damit, wenn einmal ein paar Seeleute darüber zu Worte kommen würden, wo es besonders fotogene Winkel in welchen Häfen gibt oder was es sich wo anzusehen verlohnt oder wo es vernünftige Tanzlokale gibt oder wo man am besten nicht hingehet. Falls Sie der Meinung sein sollten, daß das nicht aktuell sei, dann haben Sie sich gewaltig geirrt, denn nicht selten läuft ein Schiff einen Hafen zum ersten Mal an und keiner weiß so recht, wo er ableiben soll und die Hälfte kommt enttäuscht zurück an Bord, obwohl das Gesuchte ganz in der Nähe war.

Diese Dinge helfen das Bordklima besser in Ordnung zu halten, als schöne Worte. Des weiteren könnte man für die, die gerne an Bord bleiben möchten oder für die Freiwache auf See Vorschläge für Basteleien, Hinweise auf gute Bücher (auch Fachbücher und Neuerscheinungen) Bekanntmachungen von interessanten Sendungen im Radio mit Angabe der Sender und Wellenlängen, Anleitungen zum Bau kleiner Dinge wie Lampen, Lautsprecher, Bücherborde usw. zur Verschönerung der Kammer abdrucken.

Man könnte es doch zum Beispiel so einrichten, daß Offiziere, Steuerleute oder Maschinisten irgendwelche Beobachtungen, Verbesserungen oder mit Erfolg gekrönte Erprobungen schreiben, die dann die anderen Besatzungen mit gleicher oder ähnlicher Anlage oder mit ähnlichen Problemen wiederverwenden könnten.

Kurz gesagt — es fehlt an der Rubrik: „Leserzuschriften“.

W. Steinfadt

Geschrieben hat uns diesen Brief Herr Steinfadt von MS „Helga Matthiesen“. Wir danken herzlich. Dieser Leser hat uns gesagt, was er will. Nicht nur mit „Kehrwieder“, sondern bezüglich einer ganzen Reihe von Punkten in Hinsicht auf den Bordbetrieb hat er zu erkennen gegeben, was er will. Das ist genau das, was wir brauchen, um „die Zusammengehörigkeit zu unterstützen“. Um es zu erreichen, bittet um Leserzuschriften

Ihre „Kehrwieder“-Redaktion

Cargocaire

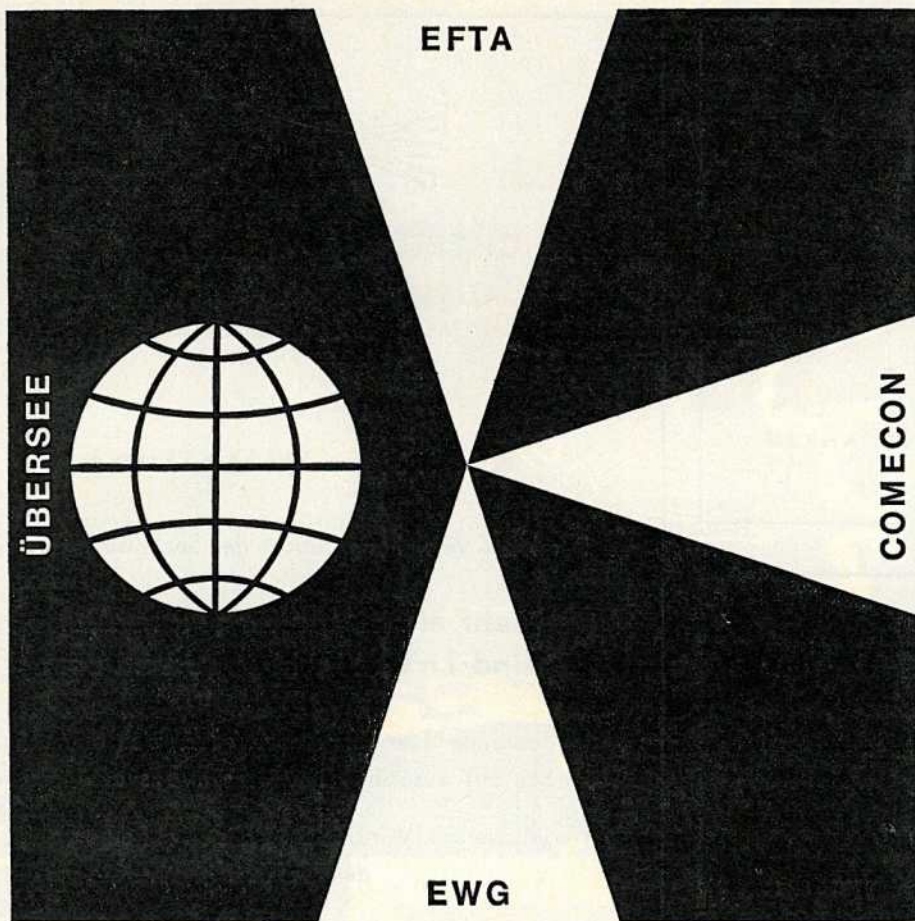


verhindert Schwitzwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT

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



Im Schnittpunkt
der Märkte

Hafen Hamburg

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

Mittler zwischen Europa und Übersee



'Patz' Pils - weltbekannt das deutsche Exportbier

Originalabfüllung der **Schultheiss-Brauerei**
gebraut nach den deutschen Reinheitsgesetzen
IMMER EIN VOLLER GENUSS
Ihr Vorteil, es an Bord zu haben
Ihr Ausrüster, **Firma Antoni Höen Nachf.**,
Hamburg - Freihafen, Telefon 36 54 92,
liefert es Ihnen prompt brauereifrisch



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

2 HAMBURG 11 Telefon 33 68 05 Fernschreiber Telegramm-Adresse
Brooklorkal 16 33 30 58 02 15 14 9 »Brockteac«

Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL

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

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 **HEINRICH G. HOMEYER**

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

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwicklei

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



Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostersteinweg 40/41

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



Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“

Telefon 24 94 47/49

Alles
für den Seemann

Seemannsausrüstung · Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

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



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



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFAHRT
HAMBURG 11 · SCHAARTOR 1
RUF 36 45 93

Wichtige Mitteilung

Der letzte Verwaltungsbericht der Seekasse meldet:

**Mehr als 61% aller Neurenten
sind Invaliditätsrenten**

Tausende Ihrer Kameraden haben sich daher
bei uns zusätzlich invalidenversichert!

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

Wir beraten Sie auch in anderen Versicherungsfragen.

Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

AUTO FINANZIERUNG



HKV Hanseatische Teilzahlungs-Kreditbank G.m.b.H.
HAMBURG 36 · DAMMTORSTRASSE 1 · TELEFON 3415 51

FILIALEN: Harburg, Wilstorfer Straße 10, Ecke Bremer Str.
Altona, Bahrenfelder Straße 82
Barmbek, Fuhsbüttler Straße 106
Bergedorf, Sachsenort 5^I

Die
weltbekanntesten *



„LILY“-BRAND SCHIFFSFARBEN

Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

HAMBURG 22 - PAPPELALLEE 20
Telefon 31 32 23/4 - FS 021 2919 - Tel.-Adr.: Sigmaha

Fordern Sie ein vollständiges Adressen-Verzeichnis unserer
Niederlassungen im In- und Ausland

Auslands- Umzüge

Hamburg, Tel. 22 05 55
Winterhuder Weg 6-10

Bonn, Tel. 38 303
Bornheimer Straße 131

**Heinrich
Klingenberg**



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