

# Kehrwieder



## *Aus dem Inhalt:*

Winterstürme  
Reederversammlung 1961  
Matadi  
Dem Wetter auf der Spur  
Verkehrsdichte, Kollisionen und Radar  
Durchbruch der „Consul Horn“  
Kapitän Hilgendorf  
Auf sehr kleiner Fahrt  
Seemanns liebe

Januar 1962

Nr. 1

Jahrgang 6



Begrüßungsabordnung für Seeleute in Santa Marta, Kolumbien.



# CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Vorsetzen 54 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Tel. Sa.-Nr. 31 14 41



**SCHIFFSMAKLER  
SPEDITEURE**

**EMDEN**  
NEPTUNHAUS  
Telegr.: Seefritzen  
Tel.: 37 51-59  
Telex: 027 821

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**KIEL  
BERLIN  
HAMM (WESTF.)  
HAMBURG  
WILHELMSHAVEN  
NEW YORK**

**GEORG P.**

**Möller**

GEGR.  
1881

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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



Motor-Fracht- und  
Passagierschiff „WARISANO“  
erbaut für das Schifffahrtsministerium  
in Djakarta (Indonesien)

## JOS. L. MEYER

**Papenburg/Ems**

gegr. 1795

Telefon: 741 · Telex: 027 890 · Telegr.: Meyerwerft

Schiffswerft  
Maschinenfabrik  
Kesselschmiede  
Eisengießerei  
Kompressorenbau



## RAFFAY & CO. VOLKSWAGEN

**AUSSTELLUNG UND VERKAUF**

Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91  
Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65  
Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg  
Ruf 49 47 11

# Kehrwieder

6. Jahrgang

Januar 1962

Nr. 1

AM PEILKOMPASS

## Winterstürme

**Immer, wenn die Leute an Land in heimeliger Geborgenheit zum lieben Weihnachtsfest rüsten und es feiern, wenn sie sich mit Gaben beschenken, die einen Höchststand von Technik, Kultur und Zivilisation widerspiegeln, dann zeigt sich die See in unseren Breiten als ein Element, vor dem Menschenwerk nur Tand bleibt. Blind wie alle ungezügelt Natur schlägt sie zu und holt ihre Opfer: Unsere Kameraden und unsere Schiffe.**

Dann horcht man kurz auf an Land, wo die Absicherung gegen die Naturgewalten bis zu solcher Perfektion vorangetrieben ist, daß die Natur als Gefahr schon aus dem Bewußtsein zu schwinden begonnen hat. Etwas völlig anderes ist es, wenn wir trotzdem feststellen, daß die See, wenn sie gefährlich wird, den seefahrenden Menschen immer noch als hilfsbereiten Kameraden aufruft und findet, der in bescheidener Selbstverständlichkeit bereit ist, sich selbst zu opfern. Und die See findet unter uns immer noch die Menschen, die ihre Bereitschaft durch die Tat besiegeln.

Das allerdings ist nun keine der üblichen Sensationen mehr, mit denen man an Land nur noch durch bewußte Schockwirkung aufzurütteln vermag. Das reißt nicht an den Nerven, wie der aussichtslos erscheinende Totenkampf eines großen modernen Schiffes gegen Wasser, Wind und Sand, wie der „Ondo“, nein, was der Mensch an einer der wenigen noch verbliebenen Naturfronten „See“ demonstriert, das zielt in tiefere Bezirke. Dorthin, wo noch der Glaube an das Bessere im Menschen lebendig ist. Und das ist es, was anrührt und bewegt, trotz der so abgestumpften Ansprechbarkeit des modernen Menschen. Kein Seemann würde darüber viele Worte verlieren, daß jeder Versuch zur Rettung Schiffbrüchiger das Letzte von ihm verlangt. Für ihn genügt, was sein Verhalten aussagt, wenn es darauf ankommt.

Aber so wahr es ein uraltes Anliegen der deutschen Fahrensleute ist, im Bewußtsein der Landsleute daheim den Platz einzunehmen, der den Realitäten dieses Berufes gerecht wird, so wahr ist es auch, daß die Winterstürme bei allem Leid der Betroffenen und Angehörigen die Existenz der Seeleute und ihre höchste Bewährung weit ins Land hineintragen. Man kann hier nur feststellen, daß die Grausamkeit und die Tragik in diesem uralten Kampf des Menschen gegen die See der Wirksamkeit der so bitter notwendigen Aufklärung über die Wirklichkeit unseres Berufes entspricht.

Tatsache ist jedenfalls, daß eine unserer größten Publikumszeitschriften, die in München erscheinende „Quick“, in ihrer Weih-

nachtsausgabe ihren Millionen Lesern den Opfern und dem vorbildlichen seemännischen Verhalten anlässlich der Strandung der „Ondo“ ihren Leitartikel gewidmet hat.

Dieses ist die nicht auf Vollständigkeit Anspruch erhebende Chronik der Winterstürme bis Ende 1961:

4. Dezember

2. Offizier Günther Welsch (38) aus Kiel, Matrose Volker Breitner (19) aus Hamburg, Leichtmatrose Harald Leopold (18), Zonenflüchtling, und Leichtmatrose Detlev Utzen (19) aus Mönchengladbach, von der „Maria Schulte“ (766 BRT) holen 4 holländische Seeleute des bei Eagle (NW-Irland) gestrandeten holländischen Kümos „Stientje Masinga“ mit dem Rettungsboot und treiben nach Rückkehr und Bruch der Fangleine zusammen mit den Geretteten in die stürmische Nacht und finden den Seemannstod.

6. Dezember

Seelotse Ulrich Engruch (37) aus Hamburg, Matrose Martin Szaknys und Matrose Henry Jenz kommen beim Versuch, nachts bei schwerem Orkan bei Elbe 2 den Lotsen auf die „Ondo“ (5435 BRT) zu versetzen, ums Leben. Kurz vor Erreichen der „Ondo“ schlug ein Brecher das Versetzboot des „Kapitän Hilgendorf“ voll. Es trieb schnell aus den Scheinwerferkegeln. Stunden später fand man es 7 Seemeilen von der „Ondo“ entfernt, leer. Offenbar um Menschen und Boot nicht zu gefährden, riskierte es Kapitän William Farquhar, die Maschine zu stoppen. Sein Schiff trieb auf den Großen Vogelsand und ging in den Mahlsänden verloren. Nachdem 5 Tage später die Besatzung der „Ondo“ geborgen war, harrte der

Kapitän mit seinem I. Offizier und Leitenden Ingenieur auf seinem Schiff aus, bis das Schiff von der Reederei aufgegeben wurde.

12. Dezember

Kapitän und Besatzung des Kümos „Bernd“ retten auf Notruf vier junge Dänen, die in einem hundert Jahre alten Boot in Seenot geraten und schon aufgegeben worden waren.

13. Dezember

Ein schwedischer Lotse fällt beim Übersteigen auf das Versetzboot bei Oxelösund ins Wasser. Das deutsche Kümo „Rita“ nahm sofort die Suche auf und lief dabei auf Grund. Die Besatzung wurde geborgen, aber beim Abschleppen nach Oxelösund sank die „Rita“. Der Lotse ist ertrunken.

20. Dezember

Seelotse Hans Heinrich Gruber (39) aus Itzehoe und die Matrosen Stelling und Diekmann aus Cuxhaven kamen mit ihrem Versetzboot der „Ditmar Koel“ bei grober See und schlechter Sicht unter die Wallschiene des Flugzeugtransporterschiffes „Weserflug I“, wobei das Boot umschlug. Das war kurz nach 18 Uhr. Um 23.40 Uhr mußte die Suchaktion mit mehreren Seenotrettungsbooten und Bergungsschleppern ohne Erfolg abgebrochen werden. Am nächsten Mittag wurde das Versetzboot treibend kieloben gesichtet.

Wir wollen an dieser Stelle Fragen, die offenbleiben könnten, den Seeämtern überlassen. Wir wollen aber die Namen unserer hier aufgezeichneten Kameraden auf der großen Ehrentafel hinzufügen, die zwar unsichtbar, so doch schwerwiegend, zum Gepäck eines jeden rechten Fahrensmannes gehört.  
Der Wachoffizier



Der Lotse kommt an Bord

## Kein auswegloses Schicksal

Unser persönliches Leben und die Geschichte unseres Volkes werden nicht durch ein dunkles auswegloses Schicksal bestimmt, sondern wir alle, jeder an seinem Platze, sind in der Lage, durch unsere eigenen Anstrengungen dieses Schicksal mitzubestimmen. So sagte Bundespräsident Lübke in seiner Neujahrsansprache, die über die Rundfunk- und Fernsehsender der Bundesrepublik ging.

Der Bundespräsident rief damit alle Verantwortungsbewußten auf, nicht die Hände in den Schoß zu legen, sondern mit frischem Mut die Aufgaben anzugehen, die jedem von uns gestellt sind. Auch an die Deutschen in Übersee dachte er; er betonte, daß die Politik der Bundesregierung ausschließlich von dem Bestreben bestimmt sei, zur Wahrung des Friedens beizutragen und zu allen Staaten und Völkern der Welt freundschaftliche Beziehungen zu unterhalten. Im gleichen Sinne hatte sich der Bundeskanzler Adenauer in seiner Weihnachtsansprache geäußert. Er betonte vor allem das Recht auf Selbstbestimmung für alle Deutschen und auf die Wiedervereinigung unseres Vaterlandes. Diese Forderung sei um so dringlicher, je mehr Terror und Diktatur die Menschen hinter der Mauer daran hinderten, ihre Freiheit selbst zu vertreten.

### Symbol der Freiheit

Es gehört nicht viel Prophetengabe dazu, um voraussagen zu können, daß das Jahr 1962 weitgehend im Zeichen der Verhandlungen um Berlin stehen wird. Berlin ist nun einmal zum Symbol der freien Welt geworden, und in den maßgebenden Hauptstädten der Erde überdenken die außenpolitischen Führungskräfte die Möglichkeiten einer Lösung. Je bunter die Vorschläge sind, die dem sowjetischen „Alles oder nichts“ entgegengesetzt werden können, desto besser, und wenn sich daraus eine annehmbare internationale Lösung herauskristallisieren sollte, dann könnte auch sie in Erwägung



# POLITIK

gezogen werden. Schließlich ist es das Wesen der Diplomatie, zu verhandeln. Vielleicht beschert die Lösung der Frage, gerade weil sie von so weittragender Bedeutung ist, uns und der Welt ein neues diplomatisches Genie? Uns scheint, daß das vorige Jahrhundert in dieser Hinsicht produktiver war. Von Bismarck — es gab außer ihm noch andere Meisterdiplomaten in Europa und Übersee — sagte man, daß er es verstanden habe, virtuos mit drei Bällen zu spielen. Der große Staatsmann, der berufen wäre, die Probleme der Gegenwart zu entwirren, müßte mit mehr als drei Bällen spielen können.

### Wo brennt es?

Man könnte diese Frage auch anders fassen. Etwa so: Wo brennt es nicht? Das ehemalige Belgisch-Kongo ist nach wie vor ein Krisenherd, und Katanga ist trotz aller Bemühungen und Opfer der UNO noch lange nicht befriedet. Im Libanon kriselt es. Indonesien will Neu-Guinea den Niederländern entreißen. Die arabische Welt ist in Bewegung. Portugal muß sich gegen Putschisten im Lande zur Wehr setzen. Daß Indien die portugiesische Besetzung Goa mit Waffengewalt an sich gebracht hat, ist ein Symptom für andere Gewaltmaßnahmen. Es scheint angebracht, über diesen überraschenden Schritt Nehrus einige Worte zu verlieren. Goa gehört als Überseeprovinz seit 1510 zu Portugal. Erst seit 1954 erhebt die Indische Union Anspruch auf das Land, das immerhin 600 000 Einwohner zählt. Niemals hat Indien von Gewalt gesprochen. Immer war nur die Rede von einer gewaltlosen Eingliederung in das indische Territorium. Und ausgerechnet Nehru muß es einfallen, die indischen Truppen marschieren zu lassen. Er hat fast ein Leben lang für die Unabhängigkeit Indiens gekämpft. Von 1930 bis 1940 war er der Führer des „passiven Widerstandes“. Als er 1947 Ministerpräsident Indiens wurde, hatte er sein Lebensziel erreicht. Als Befürworter einer neutralen Politik zwischen Ost und West schien er berufen, die „dritte Kraft“ darzustellen, die zwischen den Gruppen der Westmächte vermitteln sollte. Diese Hoffnung darf

nun wohl begraben werden. Kenner der indischen Probleme meinen, Nehru habe aus innerpolitischen Gründen so handeln müssen. Wie dem auch sei: Sollte eines Tages China die Hand nach indischen Grenzstreifen ausstrecken, wird von Gegnern Indiens der Hinweis auf den Fall Goa nicht fehlen. Mahatma Gandhi, „Große Seele“ genannt, Führer der indisch-nationalen Bewegung vor Nehru, hungerte in Gefängnissen für die Freiheit Indiens; er starb durch eine Mörderkugel.

### Die Weltwunder

Eine große Sonntagszeitung befragte Prominente des deutschen Geisteslebens nach ihrer Meinung über die „sieben Weltwunder“ unserer Tage. Bekanntlich bezeichnete man im Altertum als die „sieben Wunder der Welt“ die ägyptischen Pyramiden, die hängenden Gärten in Babylon, den Artemistempel zu Ephesus, das Kultbild des Zeus von Phidias, das Mausoleum zu Halikarnassos, den Koloß von Rhodos und den Leuchtturm auf der Insel Pharos. Was sagten nun die Prominenten? Ein Künstler bezeichnete den unbeirrbaren Lebenswillen der Menschheit als Wunder, ein Theologe nannte eine Autobahn so, und dann kam, was kommen mußte: Gagarins Raumschiff, Radar und Fernsehen, „Nautilus“ unter dem Polareis, das Elektronengehirn, die Herz-Lungen-Maschine, die Eindämmung der Zuidersee und schließlich die U-2-Flugmaschine. Zweifellos Hochleistungen der Technik. Aber wie lange halten sie vor? Wann sind sie überholt? Niemand kam darauf, das einzige Wunder zu nennen, das unüberholbar ist: den gestirnten Himmel über uns. Nennen wir ihn Kosmos, Universum oder Weltall. Millionen von Sternsystemen erfüllen ihn. Und nun schickt der Mensch sich an, in den Weltenraum einzudringen, teils aus wissenschaftlichen Gründen, teils um Stationen zu errichten, von denen aus er andere Menschen zu vernichten gedenkt. Auf der Erde: blutiger Kampf um wenige Quadratmeter Boden; über der Erde: Vorbereitungen zur Dezimierung ganzer Völker.

Wir haben weit ausgeholt, um zum Thema Atomwaffenstop und Abrüstung zu kommen. In Wien und Genf sitzen die Fachleute seit Jahren, und beraten, und kommen keinen Schritt weiter. Möge ihnen das Wunder des Weltalls aufgehen, auf daß ihnen die mörderischen Pläne verrinnen wie Sand in der Wüste. Das geben wir ihnen am Beginn des Jahres 1962 mit auf den Weg. Der Mann, der das Wort vom gestirnten Himmel über uns gesprochen hat, der Sattlersohn aus Königsberg, Immanuel Kant, hat auch das Wort vom kategorischen Imperativ gesprochen: Handle so, daß die Maxime deines Handelns ein allgemeines Gesetz werden könne.

Daran sollten die Großen unserer Tage mehr als bisher denken. Fritz Roßberg

*Unser schönes*

*Deutschland*

*im Winter in den Bergen*



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

## Reederversammlung 1961

Am 7. Dezember 1961 fand die ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder für das Jahr 1961 statt. Aus diesem Anlaß kamen in Hamburg unter dem Vorsitz von Harald H. Schuldt (Reederei H. Schuldt, Hamburg) mehr als 250 Reeder aus allen deutschen Küstenländern zusammen. Neben der Durchführung der satzungsmäßigen Neuwahlen für das Präsidium und den Verwaltungsrat des Verbandes befaßte sich die Reederversammlung auch mit den aktuellen Problemen der deutschen Reedereien.

In dem der Presse überreichten Kommuniqué über den Verlauf und die Ergebnisse der Reederversammlung wird die gegenwärtige Schifffahrtssituation mit folgenden Leitsätzen charakterisiert:

- „Trotz partieller Verbesserungen in einigen Fahrtbereichen ist ein grundsätzlicher Umbruch in der internationalen Schifffahrtssituation nicht eingetreten.“
- Das erhoffte Gleichgewicht zwischen dem Welthandel und dem Tonnagebestand hat sich immer noch nicht eingestellt.
- Das Rateniveau ist nach wie vor unbefriedigend. Die Aufwertung der D-Mark, ständig steigende Kosten und die im Vergleich zum Ausland vielfach höhere Steuerbelastung haben die strukturellen Wettbewerbsnachteile der deutschen Seeschifffahrt im Jahre 1961 deutlich sichtbar werden lassen.
- Enttäuschung der Reederversammlung über die Reduzierung der in Aussicht genommenen Strukturhilfen.
- Die Freiheit des internationalen Seeverkehrs ist auch im Jahre 1961 durch protektionistische Maßnahmen verschiedener Staaten weiter eingeeengt worden.“

Im Mittelpunkt der Darlegungen über die konjunkturelle Entwicklung wird hervorgehoben, daß sich das Rateniveau auf den einzelnen Frachtenmärkten sehr unterschiedlich entwickelt hat. Regelmäßig decken die Tagesraten auch heute noch nicht die Amortisation und die Verzinsung des Kapitals. In vielen Fällen können sogar noch nicht einmal die Betriebskosten eingefahren werden. Daher ist eine echte Rentabilität nur in wenigen, auf besonderen Umständen beruhenden Fällen gegeben.

Die schlechtesten Ergebnisse werden nach wie vor auf dem Tankfrachtenmarkt gebucht. Dieser Markt hat Mitte des Jahres 1961 seinen absoluten Tiefpunkt erreicht und konnte erst im Oktober sein niedriges Vorjahresniveau wieder erlangen.

Auf den Trampfrachtenmärkten hat sich im Verlauf des letzten Jahres eine leichte Entspannung eingestellt. Dies war zu erkennen in der europäischen Holzfahrt und bis vor kurzem in der Fernostfahrt — die jedoch wegen fehlender Rückladungen problematisch ist — und vor allem im Zeitchartergeschäft. Die transatlantische Getreidefahrt hat nur sporadische Ratenverbesserungen ergeben und leidet unter dem nach wie vor umfangreichen Einsatz von Tankern für diese Transporte.

In der Linienfahrt ist auf verschiedenen Routen eine Mengenkonjunktur festzustellen, die zu besserer Ausnutzung des Frachtraums geführt hat. Andere Routen blieben hingegen völlig unergiebig. Es war deshalb nur in einigen Fahrtgebieten möglich, die seit langem zur Kostendeckung erforderlichen Tarifierhöhungen durchzuführen.

Die Ertragslage der Reedereien ist im letzten Jahr darüber hinaus erheblich durch die Folgen der Aufwertung der D-Mark beeinträchtigt worden. Die Veränderung des

Wechselkurses der D-Mark bedeutet für die deutschen Reedereien einen Einnahmefall von etwa 80 Mio DM im Jahr. Nach entsprechenden Vorstellungen des Verbandes Deutscher Reeder und der Küstenländer war angesichts dieser Situation von der Bundesregie-



Zum Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder gewählt: Professor Dr. Rolf C. W. Stödter.

rung vorgesehen worden, den deutschen Reedereien eine Hilfe in Gestalt von finanziellen Mitteln zur Verbilligung der Zinszahlungen und zur Rationalisierung zu gewähren. Mit großer Enttäuschung wurde von der Reederversammlung festgestellt, daß die für diese Zwecke vorgesehenen Haushaltsmittel des Bundes nunmehr auf 50 Mio D-Mark reduziert werden sollen. Die deutschen Reeder befürchten, daß die Zinshilfe die Kostenrechnungen der Reedereien nicht in dem ihrer hohen Verschuldung entsprechenden Ausmaß erleichtert. Es wurde auch zum Ausdruck gebracht, daß es schwer zu verstehen wäre, wenn die Bundesregierung die von ihr geplanten Hilfsmaßnahmen so einschränken würde, daß die Erreichung der mit ihnen verfolgten Zwecke ernsthaft in Frage gestellt wäre. Außerdem rief es Befremden hervor, daß die Hilfe des Bundes für die Reedereien gegenüber denjenigen zurückbleiben soll, welche die Bundesregierung den deutschen Werften für den Auslandschiffbau gewährt hat.

Die Wettbewerbsverzerrungen durch den Flaggenprotektionismus haben sich auch im Jahre 1961 sehr nachteilig ausgewirkt. Im Bereich protektionistischer Wirtschaftssysteme befinden sich heute latent etwa 30 % der Welttonnage und rund 40 % des seewärtigen Güterverkehrs. Die deutsche

Seeschifffahrt wird von diesem Protektionismus seit Jahren schwer getroffen. Hervorstechende Beispiele hierfür sind die Folgen der von Brasilien und Burma getroffenen Maßnahmen. In diesem Zusammenhang wurde wiederum mit allem Ernst darauf hingewiesen, daß es untragbar erscheint, wenn ein Land, dem die deutsche Regierung Entwicklungshilfe gewährt, seinerseits die Flagge der Bundesrepublik schädigt.

Da die Seeschifffahrt ausschließlich auf internationalen Märkten konkurriert, wirkt sich die Gewerbesteuer als eine besonders schwere finanzielle Belastung bei den Reedereien aus. Sie trifft die hoch verschuldeten deutschen Reedereien besonders hart, obgleich die Gemeinden durch die Reedereien finanziell weit weniger belastet werden als durch landgebundene Wirtschaftszweige. Die deutsche Seeschifffahrt erwartet daher von der künftigen deutschen Steuergesetzgebung, daß sie die Gewerbesteuerung der Reedereien entscheidend reduziert. Das gilt auch für die nach wie vor bestehende Doppelbesteuerung, die ebenfalls eine drückende Steuerlast für die deutschen Reedereien darstellt und die nach der gegenwärtigen Gesetzgebung nicht in ausreichendem Maße aufgefangen werden kann.

Die Handelsflotte der Bundesrepublik steht — so wurde auf der Reederversammlung festgestellt — gegenwärtig mit einem Anteil von 3,6 % an zehnter Stelle der Welttonnage. Die deutsche Reederflotte umfaßt zur Zeit einen Bestand von 1090 Schiffen mit 4,455 Mio BRT.

Zum Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder wählte die Reederversammlung Professor Dr. Rolf C. W. Stödter (John T. Essberger, Hamburg). Mit Professor Stödter tritt eine Reederpersönlichkeit an die Spitze des Verbandes, die schon einmal in den Jahren 1951—1955 die Geschicke des Verbandes Deutscher Reeder geleitet hat. Nachdem Professor Stödter im Jahre 1936 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in die Geschäftsführung des Verbandes eingetreten und bereits Ende 1938 Erster Geschäftsführer geworden war, hat er während des ganzen Krieges die Arbeit der damaligen Fachgruppe Reeder betreut. In der Nachkriegszeit wandte er sich mit großer Zähigkeit und sichtbarem Erfolg dem Wiederaufbau der völlig zerstörten deutschen Handelsflotte zu. Seit Anfang 1951 Geschäftsführender Vorsitzender des Verbandes, hat Professor Stödter während seiner Amtsführung insbesondere die Beziehungen zu allen internationalen Reederorganisationen wiederhergestellt. Diese Aufgabe wurde ihm durch sein großes Ansehen in internationalen Schifffahrtskreisen wesentlich erleichtert. Seit dem 1. Januar 1956 ist Professor Stödter Mitinhaber der Reederei John T. Essberger und Geschäftsführer der Deutschen Afrika-Linien G.m.b.H. & Co. Das Vertrauen und die Anerkennung, die er sich durch seine Arbeit für die deutsche Seeschifffahrt in den letzten 25 Jahren erworben hat, kommen in seiner Wahl zum Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder erneut zum Ausdruck.

Außer Professor Stödter werden dem neuen Präsidium des Verbandes Deutscher Reeder Consul Thomas Entz (Zerßen & Co., Rendsburg), Ernst Meier-Hedde (Schlüssel Reederei O.H.G., Bremen) und Harald H. Schuldt (H. H. Schuldt, Hamburg) angehören.

# Flottenumschau

Beim Jahreswechsel 1961/62 hatte die Bundesmarine 173 Kriegsschiffe und 27 Hilfsschiffe im Dienst. Die Marineflieger verfügten über etwa 80 Flugzeuge. Mit der Indienstellung der Neubauten wurden schrittweise einige alte Boote außer Dienst gestellt, so daß sich der Gesamtbestand an Fahrzeugen nicht wesentlich änderte. Das S-Boot „Zobel“ (190 t), im Dezember 1961 als 31. Schnellboot in Dienst gestellt, ist das erste Fahrzeug einer neuen Serie, die sich von den bisherigen Einheiten durch die Form der Aufbauten unterscheidet.

Das große Torpedofangboot „Hermes“, ein etwa 70 m langes Fahrzeug, wurde Mitte Dezember für das Flottendienstgeschwader übernommen. Dieses Schiff hat zwei MAN-Dieselmotoren von je 3000 PS. Es kann auch als U-Jäger dienen. Anfang Februar wird der Stapellauf des 6. Geleitbootes (Typ „Köln“, 2100 t) erwartet. Die Aufträge zum Bau kleiner Landungsboote sind vergeben worden. Das 4500 t große Ausbildungsschiff wird im Jahre 1962 ausgerüstet und soll ab Mitte März 1963 zur ersten großen Auslandsreise auslaufen.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ hat seit seiner Indienstellung mehr als 30 000 sm zurückgelegt. Eine Reise nach New York ist für das Frühjahr 1962 geplant. Anfang Januar treten neun Ausbildungsschiffe eine Reise in das Mittelmeer an. Die Schulfregatten „Bromny“ und „Raule“ sollen Messina, Venedig, Saloniki und Malta aufsuchen, für die Schulboote „Eider“, „Trave“, „Wespe“ und „Brummer“ ist der Besuch von Barcelona, Tarent, Izmir, Piräus, Livorno und Gibraltar vorgesehen.

Für die Schulfregatten „Hipper“ und „Graf Spee“, die Anfang Februar auslaufen sollen, ist ein langer Auslandstörn geplant. Sie sollen Ende März einen Hafen in Feuerland anlaufen, dann chilenische und peruanische Häfen aufsuchen und, durch den Panama-Kanal zurückkehrend, Ende Juni wieder in Kiel festmachen. Diese Reisen müssen vorher eingehend geplant und mit den diplomatischen Vertretungen der betreffenden Länder abgesprochen werden. Sie müssen sich auch in das allgemeine Ausbildungsprogramm der Marine einfügen.

Zum Jahresende 1961 suchten Kriegsschiffe verschiedener Länder unsere Nord- und Ostseehäfen auf. Dänische S-Boote und niederländische M-Boote liefen den Kieler Hafen an.

Vier britische Küstenminensuchboote kamen nach Emden und Eckernförde. Der US-Zerstörer „Charles F. Adams“ war Mitte Dezember in Kiel, der Zerstörer „Farragut“ in Hamburg. Diese beiden Schiffe sind kaum ein Jahr im Dienst und rechnen zu den modernen Einheiten. Sie tragen Raketen für die Flugzeugabwehr, U-Bootsabwehr-Raketen und Schnellfeuergeschütze. Für Anfang/Mitte Januar ist der Besuch eines US-Marineverbands mit dem 38 500 t großen US-Flugzeugträger „Essex“, einem Flottentanker und 7 Zerstörern in Hamburg, das offenbar sehr beliebt ist, vorgesehen. Das größte Kriegsschiff der Welt, der US-Flugzeugträger „Enterprise“, ein kernenergiegetriebenes Schiff, wurde vor Jahresende 1961 in Dienst gestellt. Das Schiff mit seinen 85 000 t Wasserverdrängung hat eine mehr als 200 m lange Landebahn. Es soll mit seiner Atomkraftanlage ohne Ergänzung etwa 20mal um die Erde fahren können. Der turmförmige Brückenaufbau ist ganz nach der Steuerbordseite herausgesetzt. Als 28. Atom-U-Boot der USA lief im Dezember die „Plunger“ vom Stapel. Das 84 m lange Boot hat aufgetaucht eine Wasserverdrängung von 4200 t.

Die NATO-Marinen verfügen insgesamt über 1300 schwimmende Einheiten, darunter 33 Flugzeugträger, rund 400 Zerstörer und Fregatten und etwa 210 U-Boote. Dem westlichen

Verteidigungssystem stehen bei den Vertragspartnern oder in den Einflußgebieten viele Häfen als Stützpunkte zur Verfügung. Die Verteilung dieser Gebiete und Stützpunkte ist jedoch, wie die Ereignisse Ende 1961 zeigten, in gewisser Hinsicht wandelbar. Die plötzliche Besetzung der portugiesischen Überseeterritorien Goa, Damao und Diu durch Indien Mitte Dezember 1961 hat bewiesen, wie schnell eine Änderung in der Verteilung der Besitzungen eintreten kann. Seit dem Jahre 1510 gehörten diese drei kleinen Gebiete zu Portugal. Die Republik Indonesien unter Sukarno strebt nach Besitzergreifung von Niederländisch-Neuguinea, der Westhälfte der großen Insel Neuguinea, die auch Irian genannt wird. Derartige Verschiebungen in den Besitzverhältnissen in überseeischen Gebieten können durchaus eine Bedeutung für die allgemeine seestrategische Lage haben.

— R —

## Sport an Bord



MS „Cari Meentzen“

„Schwarz auf weiß“ sahen sie sich in „Kehrwieder“ noch nicht bestätigt. Die Fußballmannschaft des meist im Trampdienst stehenden MS „Carl Meentzen“ besteht seit Indienstellung des 3350-Tonners 1956 bei einer Besatzung von 24 Mann. Immer wieder „verjüngt“, spielen aber dennoch zeitweise, und ständig als „Ersatz“, einige der „Gründer“ der Elf im reedereieigenen Dreß. Zwei der aufregendsten Spiele fanden in Dammam (Saudi-arabien) statt. Hier traf eine Araber-Mannschaft im Stile der „Harlem-Globetrotters“ auf die Meentzenelf. Ca. 3—4000 Zuschauer, und fliegende Händler am Spielfeldrand sorgten mitten in der Wüste bei + 28 Grad für Länderspielatmosphäre. 6:1 endete das erste Spiel für die Gastgeber und 3:2 für sie das Rückspiel. Sonst verboten, war durch die Spiele auch für die übrige Mannschaft der Landgang frei.

Einen weiteren Höhepunkt stellte ein Spiel in Dubrovnik gegen eine jugoslawische Werksmannschaft dar. Ihr gehörten zwei Spieler der berühmten „Heyducken“ aus Split an. Dem besten Spieler des Feldes — dem Meentzentorwart — war es zu danken, daß die Begegnung nicht höher als 1:14 ausfiel. Halbzeit 1:5. Ausschlaggebend war die Kondition der Gegner. Viele andere Spiele gegen Landmannschaften gingen unterschiedlich aus. Alle hatten sie aber etwas Gemeinsames: Sie bauten Brücken vom Schiff zum Land und für dieses Ziel ist das Ergebnis des einzelnen Spiels uninteressant.

Die letzten Schiffsgegner waren eine Auswahl der dänischen Schiffe „Varla Dan“ und „Lydia Dan“ in Ventspils (Windau). Die Begegnung endete unentschieden 2:2.

Selbstverständlich wird jedem Gegner bei der Begrüßung eine Reedereinadel überreicht und die Meentzen-Elf ist stolz auf manches seltene „Souvenir“.

Gleichzeitig mit ihr im Hafen liegende Schiffe mit Fußballmannschaften werden um Kontaktsuche gebeten.

G. B.

## Einiges getan

... für den Sport an Bord hat die Fußballmannschaft der „Walvis Bay“ auch auf ihrer letzten Reise im alten Jahr.

Am 9. 8. vermittelte das Seemannsheim in Rotterdam ein Spiel gegen das M/S „Reinhard Lorenz Russ“. Erst kurz vor Schluß der ersten Halbzeit fiel unser erstes Tor. In der zweiten Spielhälfte erzielten wir noch zwei Tore. Mit dem Ergebnis von 3:0 trennten wir uns. Uns wurde bereits am nächsten Tag ein Spiel gegen das M/S „Augustenburg“ angeboten. Wir nahmen gern an und schlugen die recht gut spielende Mannschaft der „Augustenburg“ mit 5:0 Toren.

Am 28. 8. spielten wir in Antwerpen auf schwedischem Platz gegen das englische M/S „Templemain“. In den vorangegangenen Spielen hatten wir unsere alte Form wiedergefunden und konnten die Engländer mit 8:0 Toren schlagen.

Unser nächstes Spiel bestritten wir in Lourenco Marques am 28. 9. Wir wurden von dem Holländer „Maaskerk“ aufgefordert. „Maaskerk“ ging kurz nach Spielbeginn durch einen gut geschossenen Elfmeter in Führung. Es dauerte lange, bis wir zum 1:1 ausgleichen konnten. Die Holländer hielten ihr ursprüngliches Spieltempo jedoch nicht lange durch. Ihr Torwart mußte noch dreimal hinter sich greifen. Endergebnis: 3:0 für die „Walvis Bay“.

Ein Gerücht, nach dem unsere Agentur in Durban ein Spiel gegen eine Damenfußballmannschaft arrangieren wollte, erwies sich zum Leidwesen aller Spieler als unwahr.

Auf der Heimreise spielten wir noch zweimal in Rotterdam. Am 19. 11. traten wir mit drei Ersatzleuten gegen die Mannschaft der „Weisenburg“ an. Dieses Spiel gewannen wir nur sehr knapp mit 3:2 Toren.

Zwei Tage später spielten wir gegen das M/S „Hannover“. Es war das beste Spiel dieser Reise. Die ausgezeichnet kämpfende, bisher ungeschlagene Mannschaft der „H.“ war ein fairer Gegner, der uns schwer zu schaffen machte. Wir spielten wieder mit drei Ersatzleuten und waren daher froh, als wir den Führungstreffer der „Hannover“ zum 1:1 ausgleichen konnten. Daß es nicht zum Schluß doch noch 2:1 für die „Hannover“ hieß, haben wir hauptsächlich unserem Torwart zu danken.

Danken möchten wir an dieser Stelle auch unserer Schiffsleitung, die uns immer großzügig bei der Ausübung unseres Sportes unterstützt hat.

J. Fritzenwalder.

## MS „Blankenburg“

### Glanz und Ende einer Fußballmannschaft!

Es ist nicht zu leugnen, an die Erfolge der 4. Reise knüpften wir zunächst nicht an. Schuld daran war die ausgezeichnet aufspielende Mannschaft der „Stefanitor“. Bei prächtigem Wetter ging in den Abendstunden des 25. Juli das Spiel in Rotterdam verloren, 3:2 (1:0).

Aber einen Vorteil brachte dieser kleine Dämpfer doch mit sich, einige Schwächen wurden deutlich und wir beeilten uns, sie abzustellen.

Dann aber kam Antwerpen und mit diesem Hafen ein neuer Gegner. „Pietro Carrero“, ein italienisches Schiff, stellte uns eine Mannschaft entgegen, die zwar bis zur letzten Minute verzweifelt kämpfte, aber, besonders in der zweiten Halbzeit, böse überfahren wurde. Das Ergebnis war entsprechend, 9:3 (4:2).

In Port of Spain stellte uns die Shell dankenswerter Weise ihren Platz zur Verfügung und pünktlich traf auch die Mannschaft des norwegischen MS „Sun oak“ ein. Das Spiel ließ an Schnelligkeit und Temperament nichts zu wünschen übrig, doch der norwegische Torwart

Fortsetzung Seite 20



## Das Eingangstor zum Kongo — Matadi

Der gewaltige Kongostaat im Herzen Afrikas, heute einer der Schlagzeilen-Lieferanten der Weltpresse, ist fast zehnmal so groß wie die Bundesrepublik. Er hat nur an der Mündung des Kongostromes einen winzig schmalen Zugang zum Meer. Dort liegt neben den beiden relativ unbedeutenden Hafenplätzen Banana und Boma der einzige große Seehafen des Landes, das etwa 50 000 weiße und schwarze Einwohner zählende Matadi. Die hell schimmernde Stadt breitet sich auf einem mächtigen, zum Kongo hin abfallenden Hang aus, dort wo der landschaftlich großartige Mündungstrichter des Stromes beginnt. Von Matadi strömt der Kongo in Kilometerbreite zwischen bald steilen, bald flachen Bergen in majestätischer Größe und weiten Schleifen zu seiner Mündung. Die annähernd 200 km lange malerische Strecke, die oft von großen, flachen Inseln in breite Stromarme geteilt wird, ist für Seeschiffe bis etwa 10 000 BRT befahrbar, freilich nicht ohne Gefahren. Einer der gefährlichsten Punkte und zugleich das letzte Hindernis vor Matadi ist die „Hexenküche“, ein Strom-Knick, an dem die mit mehr als 15 km/h strömenden Wasser auf eine senkrechte Felswand prallen und riesige Strudel erzeugen.

Oberhalb Matadis ist der Schifffahrt mit den berühmten Livingstone-Fällen ein unüberwindliches Hindernis gesetzt. An dieser Durchbruchsstelle des Kongo durch die Randschwelle des Kongobeckens soll schon bald der Inga-Damm entstehen, der zu den größten Dammbauten der Welt gehören wird.

Die Hafenanlagen von Matadi mußten dem Flußlauf abgerungen werden und besitzen eine Kailänge von nur etwa 1 km am Südufer des Stroms. Sie sind aber in Anbetracht der großen Bedeutung als einziger landeseigener Seehafen für ein beinahe unermesslich großes und reiches Hinterland sehr modern und leistungsfähig ausgerüstet. Bis zu der 1958/59 vorgenommenen Erweiterung waren über 30 Elektrokräne in Betrieb und für das Jahr 1960 wurde ein Umschlag von 3 Millionen Tonnen erwartet.

Die Anlegeplätze sind stets von Schiffen aller Nationen belegt, denn es gibt nach Matadi nicht nur Fracht, sondern auch zahlreiche regelmäßige Passagierdienste, hauptsächlich westeuropäischer Gesellschaften. Wohl die zwei bedeutsamsten Ausfuhrsgüter in Matadi sind Kupferbarren aus dem Katanga-Revier und Palmöl. Das dickflüssige, rotbraune Palmöl wird in großen Tanks im Hafengebiet gelagert und von dort durch Rohrleitungen zu den Palmöltankern gepumpt. Unter den vielerlei Einfuhrsgütern ist auffallend die große Zahl von Autos. Sehr wichtig ist der Import von Treibstoff, der jedoch schon unterhalb der „Hexenküche“ im Petroleumhafen Ango-Ango, neben dem portugiesischen Hafenort Noqui, gelöscht wird. Von Ango-Ango führt eine Pipeline ins Inland bis nach Léopoldville.

Im blitzsauberen Stadtzentrum mit seinen steilen, betonierten Straßen und seinen hübschen, baumbestandenen Plätzen stehen sich ältere Gebäude flämischen und französischen Stils, hypermoderne Hochhäuser und Verwal-

tungsbauten, belgische und auffallend viele portugiesische Geschäfte gegenüber. Die ausgedehnte Kongolesen-Stadt mit ihren von der belgischen Regierung gebauten Einfamilienhäuschen zieht sich weit die Hänge hinauf, bis fast zur Bellevue, einem herrlichen Aussichtspunkt mit einem prachtvollen Rundblick auf das in drückender Schwüle brütende Kongotal, einer wild-romantischen Bergwelt. Die westliche Stadtgrenze ist zugleich Grenze nach Angola. Vom kleinen Noqui an ist das Südufer des Kongo bis zur Mündung portugiesisch; nur am Nordufer zieht sich ein schmaler Streifen kongolesisches Gebiet entlang. Auf dieser Seite liegt auch, bis jetzt nur über eine Fähre erreichbar, der Flugplatz der Stadt.

Nach Osten aber verläuft der Lebensstrang des Hafens: die neu ausgebaute, großzügig geführte Straße und die mit modernen, blausilbernen Dieselloks betriebene Eisenbahn nach Léopoldville. Diese Eisenbahn war die erste in Zentralafrika und an ihren opferreichen Bau erinnert heute ein eindrucksvolles Denkmal gleich vor den Toren der Stadt in einer engen, romantischen Schlucht. Es zeigt drei erschöpfte eingeborene Lastträger, und darunter steht: „Le chemin de fer les livra du portage — Ici passait le sentier des caravanes“ („Die Eisenbahn wird sie von der Trägerarbeit befreien — Hier ging der Karawanenpfad vorüber“!)

Seitdem die Belgier das Land fast fluchtartig verlassen haben, ist der Kongo noch nicht wieder zur Ruhe gekommen. Die Bedeutung des Hafens Matadi für den Kongo und das ganze zentralafrikanische Hinterland ist jedoch dieselbe geblieben.

Arthur Benseler/Brinzer.

## Verkehrsdichte, Kollision und Radar

*Aus Vorträgen des Hagenuk-Radio-Service, gehalten in Bremen, und des BVM, gehalten in Bremerhaven vor dem Nautischen Verein, sind folgende interessante Zahlen und Tatsachen zu entnehmen:*

Seit 1948 hat sich die Anzahl der seegehenden Schiffe um ein Sechstel erhöht. Die Abfahrten beispielsweise im Londoner Hafen erhöhten sich von 40 000 im Jahre 1948 auf über 55 000 im Jahre 1960. Welche Auswirkungen diese Zahlen für die Verkehrsdichte, vor allem in küstennahen Gewässern, haben, liegt auf der Hand. Was sich verändert, vermehrt und vergrößert, ist die Anzahl der Schiffe. Was aber unverändert bleibt, sind die Seestraßen, auf denen sich dieser Verkehr abspielt, sind die Knotenpunkte, an denen sich dieser Verkehr konzentriert. Auch der Nebel kümmert sich nicht darum, ob er einer oder hundert Schiffsführungen die Sicht nimmt. Wie dicht Verkehr und Konzentration gerade im englischen Kanal sind, zeigt drastisch das Logbuch über eine Reise von London nach Ushant. In diesem Logbuch wurden alle im 6-Meilen-Bereich per Radar georteten Schiffe aufgezeichnet.

River Thames/See-Bereich	18 Schiffe
North Foreland, englischer Kanal	12 Schiffe
Dover	15 Schiffe
Royal Sovereign Feuerschiff	8 Schiffe
Overs Feuerschiff	5 Schiffe
St. Catherine's Point 12 sm südlich	4 Schiffe
Cap de la Hague	5 Schiffe
Kanalinseln bei Alderney	6 Schiffe
Bei Guernsey	6 Schiffe
In der Nähe von Ushant	7 Schiffe
Im Umkreis von Ushant	7 Schiffe
50 sm südwestlich Ushant	1 Schiff
100 sm südwestlich Ushant	0 Schiffe

Diese typischen Zahlen zeigen eine Situation, die allen Nautikern bekannt ist. Gelegentlich bekommt auch die Maschine in Form von Nebelwache und Manövern auf hoher See etwas davon zu spüren.

Das Prekäre dieser Situation hat schon zu mancherlei Diskussionen und durchaus diskutablen Vorschlägen geführt. Mit der Erwähnung des Einweg-Verkehrs im englischen Kanal sei nur einer der Neuerungen angedeutet, die sich im Seeverkehr offenbar abzeichnen beginnen. Die Realisierung derartiger Neuordnungsversuche des Seeverkehrs jedoch hat erfahrungsgemäß sehr lange Beine. Hier wird auch bei uns auf See eines der aktuellsten Weltprobleme offenbar, nämlich der Mangel an Weltlegislative und -exekutive, um internationale Verbindlichkeiten aufzustellen und innezuhalten. Trotz großer Verkehrsdichte und ständig wachsender Geschwindigkeiten haben wir nach wie vor nur die alte Seestraßenordnung. Um nicht wie an Land die Unfälle gleichlaufend mit der Verkehrsdichte anzuwachsen zu lassen, bleibt für den Nautiker vorerst nur die scharfe Konzentration auf die absolut konsequente Anwendung eben dieser

Seestraßenordnung, verbunden mit einer durch die technischen Hilfsmittel keineswegs leichter gewordenen Pflicht zu äußerst sorgfältiger Navigation.

In Anbetracht der schwierigen Situation infolge größerer Verkehrsdichte in Küstengewässern ergibt sich diese Forderung an die Nautiker nicht nur für die Nebelnavigation, sondern in erster Linie für die Verhältnisse bei guter Sicht. Deutsche Seeamtsverhandlungen von Kollisionen im Zeitraum von 1953—1959 ergaben, daß von 580 Kollisionen 60—70 Prozent bei guter Sicht erfolgt sind. Sehr aufschlußreich sind die immer wiederkehrenden Hauptursachen dieser Kollisionen: Nichthören oder Mißverstehen von Signalen (geschlossene Brückenhaustür!), Fehlschätzung von Abstand und Peilungen (Unterlassung der präzisen Kontrolle, ob Peilung sich ändert!). Mit Abstand folgen dann die Kompliziertheit stark befahrener Gewässer sowie das Ineinandergreifen von mehreren Verkehrsvorschriften, wie etwa auf Zwangswegen.

Demgegenüber ist es sicherlich durchaus positiv für die Bewältigung des Hilfsmittels Radar durch den Nautiker und für die Verbesserung dieses Gerätes zu werten, daß es 1959 bei insgesamt 36 221 Schiffen aller Flaggen über 100 BRT, und davon 21 200 Schiffen mit Radar, nur 51 Kollisionen von Radarschiffen gab.

Trotzdem zeigen andere Zahlen, daß die Nebelnavigation mit Radar offensichtlich immer noch von dem verhängnisvollen Fehlurteil gefährdet ist, daß Radar erlaube, die Seestraßenordnung zu vernachlässigen. Das Gegenteil ist der Fall. Die einschlägigen Sprüche der Seeämter sowie die Ergänzungsvorschläge zur Seestraßenordnung von der Schiffssicherheitskonferenz 1960 sprechen eine andere Sprache. Sie lassen nämlich eher eine Verschärfung der Seestraßenordnung für Radarschiffe erkennen, als umgekehrt. Diese besagen, daß auch dann, wenn anstatt des Nebelsignals vorderlicher als querab im Nahbereich ein Echo ausgemacht wird, gemäß Seestraßenordnung Artikel 16 b zu verfahren ist.

In diesem Zusammenhang verdient eine Zahl ganz besonders analysiert zu werden: Von 40 in Nebelkollisionen verwickelten Radarschiffen haben nur 3 vor Hören des ersten Nebelsignals die Maschine gestoppt. Obwohl nicht festzustellen ist, wieviele Schiffe dazu verpflichtet gewesen wären, sprechen doch hier Erfahrungen aus der Praxis ganz klar für die Vermutung, daß in dieser Zahl eine große Anzahl von Unterlassungssünden in bezug auf Anwendung des Artikels 16 b für Radar-Nebelnavigation enthalten ist. Gemeint ist die merkwürdige Scheu und Hemmung, die Maschine zu stoppen. Der gefährliche Gedankengang ist dabei folgender:

- Um nicht stoppen zu müssen, gebe ich keine Nebelsignale, damit der andere auch keine gibt und ich dann, wenn ich nichts höre, vom Stoppen entbunden bin.

Das ist ein ausgesprochener Irrweg, der geeignet ist, die Seestraßenordnung aufzuwei-

chen und der Anarchie beim Radarfahren Raum zu geben. Selbstkritischen Praktikern ist klar, daß eine erhebliche Anzahl von Nebelkollisionen mit Radarschiffen zu Lasten dieser still vereinbarten Torpedierung des Artikels 16 kommt.

Nur in 36 Prozent der untersuchten Fälle führten Nebelsignale zu einer ausreichenden Vorwarnung, während bei 64 Prozent der Kollisionen gar nicht oder viel zu spät vom Typhon Gebrauch gemacht wurde. Auch diese Zahl spricht ziemlich klar dafür, daß die unvorbereitete Einführung des Radargerätes zunächst dazu geführt hatte, die Gültigkeit, Richtigkeit und unveränderte Durchführbarkeit der Seestraßenordnung anzuzweifeln.

Daß die unfallverhütende Maßnahme des rechtzeitigen und energischen Raumgebens schon vor Annäherung zweier Gegenkommer in den Nahbereich noch nicht überall praktiziert wird, läßt sich daraus schließen, daß nur in 63 Prozent der untersuchten Fälle der Versuch gemacht wurde, eine Annäherung in den Nahbereich durch Raumgeben zu verhüten. Nur in 4 Fällen geschah dies mit der ausreichenden Kursänderung von über 30 Grad! Hier scheint Aufklärungsarbeit dringend geboten, und zwar über die Handhabung des alten Grundsatzes des Nichtausweichens vor Ansichtwerden des Gegners im Verhältnis zur neuen Erlaubnis, unter Umständen auch schon nur auf Grund von Radarortung vorbeugend Ausweichmanöver einzuleiten.

Diese kleine Auswahl von Material über das rasante Anwachsen des Schiffsverkehrs in küstennahen Gewässern und über Nebelkollisionen von Radarschiffen sollte wieder einmal Veranlassung geben, folgende Erfahrungen und Lehren zu bestätigen:

- 1. Die Technisierung der Navigation kann dem Nautiker nur dann sinnfällig dienen, wenn er erkennt, daß sie ausschließlich ein notwendiges Erfordernis der wachsenden Verkehrsdichte und der höheren Geschwindigkeiten ist. Auf keinen Fall bedeutet sie eine Entlastung der Anforderung an den Menschen, denn sie erweitert den Pflichtenkreis des Nautikers bezüglich einer sorgfältigen Navigation, anstatt ihn zu mindern.
- 2. Den besten Schutz gegen alle Kollisionen bei guter Sicht und bei Nebel bietet unverändert die strikte Befolgung der Seestraßenordnung.

Nach allen Erfahrungsberichten scheint auf die Aktion der Einführung von Radar mit ihrer anfänglichen Verwilderung des Seeverkehrs nun die Reaktion der vernünftigen Handhabung dieser Geräte als Hilfsmittel eingesetzt zu haben. Ebenfalls hat es den Anschein, als ob sich die Erkenntnis durchzusetzen beginne, daß die Technisierung der Navigation dem Nautiker nur dann helfen kann, wenn er sie unter Beachtung der Erweiterung seines Pflichtenkreises souverän zu handhaben weiß.



# Dem Wetter auf der Spur

## mit Schiffen, Flugzeugen und Satelliten

Als am Morgen des 1. April 1960 in Kap Canaveral, Florida, die Trägerrakete startete (unten), die den Satelliten TIROS I auf seine Umlaufbahn um die Erde brachte, begann ein neues Kapitel in der Geschichte der Wetteraufklärung auf der Erde.

Das wichtigste Kapitel der Wetteraufklärung hatte vor mehr als 100 Jahren begonnen, als die **Schiffe**, die die Meere befahren, in zunehmendem Maße und nach festen Vorschriften die Eintragung und Lieferung von Wetterbeobachtungen übernahmen. Promoter dieser Entwicklung war der Amerikaner **M. F. Maury**. Da das Meer gut 70 % und das Land nur 30 % der Erdoberfläche einnimmt, so ist für die Überwachung des atmosphärischen Geschehens die freiwillige Beobachtungstätigkeit der Seefahrer von ganz besonderer Bedeutung. Das wird auch in Zukunft so sein: Dies Kapitel in der Geschichte der Wetteraufklärung wird durch die neuen Entwicklungen nicht zu einem überholten.

Mit dem Hinzutreten des **Flugzeuges** als Verkehrsmittel war es nur natürlich, daß auch dies in den Dienst der Wetteraufklärung gestellt wurde. Frühzeitig in den 30er Jahren wirkte im Flugzeugeinsatz für den Wetterdienst Deutschland bahnbrechend, wobei es mehr Aufstiege in die Höhe als Flüge in die Weite waren. Letztere traten erst im Kriege hinzu, mit den Wettererkundungsstaffeln. Auch auf diesem Sektor lieferten allerdings — und liefern noch heute — die Amerikaner den wertvollsten Beitrag durch die routinemäßige Aufklärung der **Hurrikane** und **Taifune**, womit sie während des Krieges begannen.

Nun haben sie mit den TIROS-Satelliten ihr Pioniertum auf dem Gebiet der Wettererkundung abermals unter Beweis gestellt. Daß das Beobachtungs- und Meldesystem dieser Raum-„Schiffe“, die in 700 km Höhe den Erdball in 100 Minuten einmal umkreisen, gleich beim ersten Versuch gut funk-



Jedes einzelne dieser Bilder wurde von den Wettersatelliten nacheinander in einem Zeitabstand von 100 Minuten (Zeit einer Erdumkreisung) geschossen.

tionierte, mag die Abb. 2 zeigen, die ein Ergebnis vom zweiten Flugtage des TIROS I wiedergibt. Die Aufnahmen stellte das U. S. Weather Bureau in Washington freundlicherweise zur Verfügung.

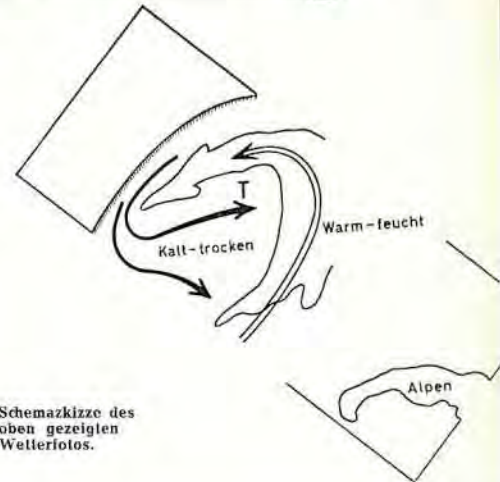
Es sind zwei Mosaikbilder, zusammengesetzt aus Aufnahmen, die in etwa 100 Minuten Abstand beim Kreislauf (ORBIT) 14 und 15 des Satelliten gemacht wurden. Zur Erklärung ist eine kleine Schemaskizze (Abb. 3) hinzugefügt.

Das gebogene weiße Band mit der harpunenförmigen Spitze repräsentiert eine große geschlossene Wolkenmasse vom Charakter der Schichtwolken (Stratus). Diese rührt von einer wärmeren und feuchteren Luftströmung, die in der Weise, wie es der Pfeil in der Schemaskizze angibt, das Zentrum eines Tiefdruckwirbels umzirkelt.

Die dunkle Fläche im Innern des Wolkenbogens ist von kälterer und trockenerer Luft eingenommen (siehe Schemaskizze). Hier finden sich zwar auch noch hellere Wolkenkomplexe, aber dies sind durchbrochene Gebilde vom Charakter der Haufenwolken (Cumulus).

So wird das Wolkensystem eines ganzen Tiefdruckwirbels sichtbar, dessen Zentrum in diesem Falle etwa 400 Meilen westlich Irland liegt. Im Bilde rechts erscheinen unten die Schneeflächen der Alpen, und südlich davon ist Italien angedeutet. Die Weitwinkel-Kamera des Satelliten erfaßt mit einer Aufnahme ein Quadrat der Erdoberfläche von rund 1200 km Seitenlänge.

Zwar besteht die Wetteraufklärung der TIROS-Satelliten im wesentlichen aus solchen **großräumigen Wolkenbildern**, aber recht deutlich erlauben diese Bilder

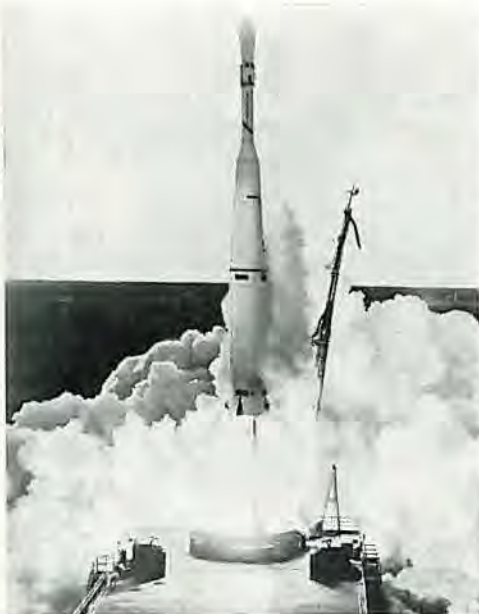


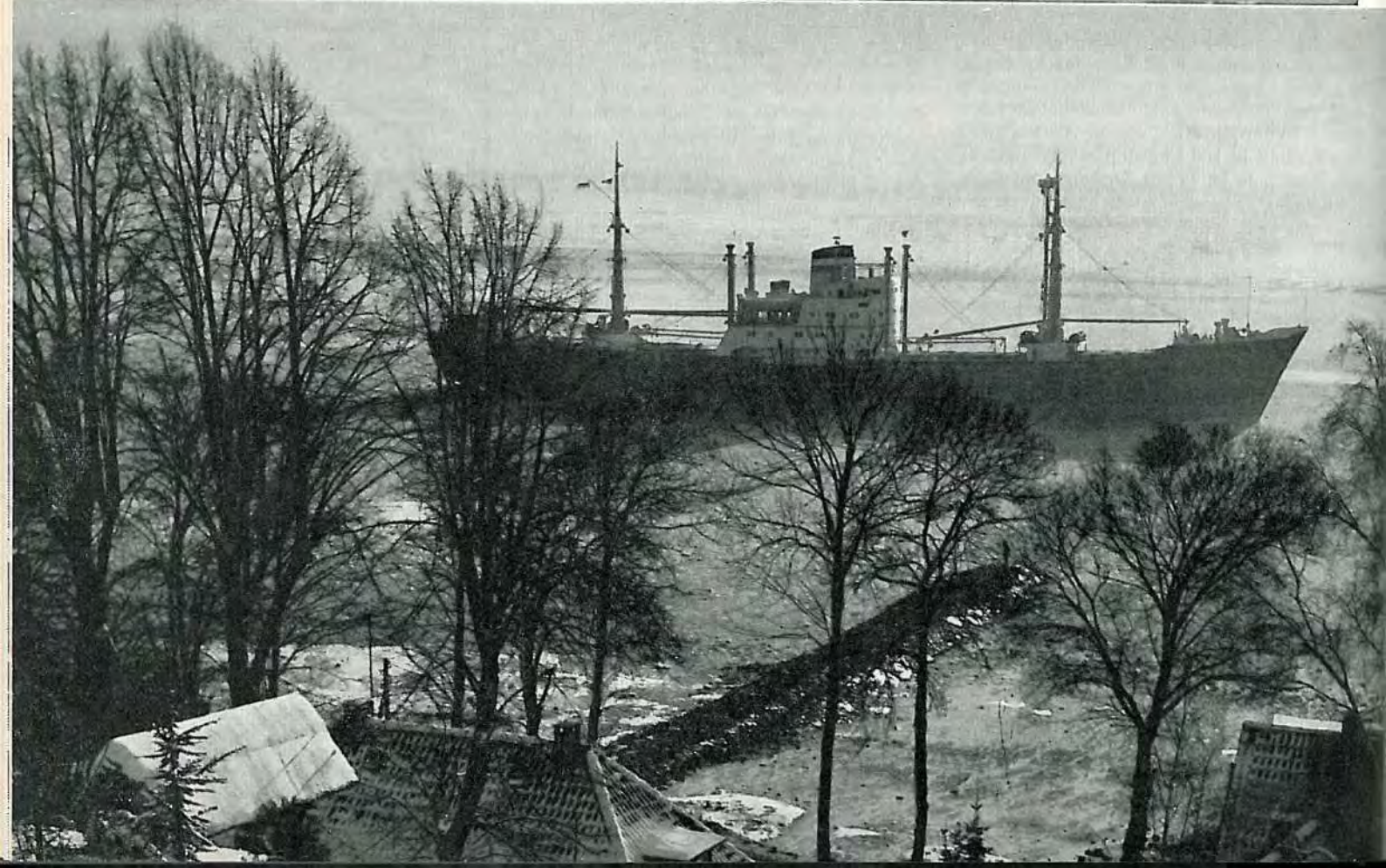
Schemaskizze des oben gezeigten Wetterfotos.

Schlüsse auf jene atmosphärischen Strömungen und Vorgänge, welche die besonderen Wolkenmuster hervorbringen. Schon konnten **tropische Wirbelstürme** (Hurrikane, Taifune) auf diese Weise entdeckt und verfolgt werden, und der besondere Vorteil dieser Fernseh-Wachtposten ist es, daß sie alle Gegenden der Erde unter Kontrolle halten können, wenig befahrene Meere ebenso wie die polaren Eiskappen.

Weit über 20 000 Bilder hat allein TIROS I beigebracht, und TIROS III, am 12. Juli 1961 gestartet, hat bis weit in den Herbst dieses Jahres hinein dem amerikanischen Wetterdienst regelmäßig den Stoff für NEPH (= Wolken)-Sendungen geliefert, die alle Wetterzentralen der Erde aufnehmen konnten. Neue und größere Projekte sind für die nächsten Jahre vorgesehen. Mit einer Verbesserung der Wettervorhersagen und Warnungen hier und da wird, wie zu hoffen steht, auch die Schifffahrt der Nutznießer dieser Entwicklung sein.

Dr. M. Rodewald







*Hier machen nicht Kleider Leute,  
sondern Leute und Rahmen Schiffe*

**Schiffbau am Nil (unten) und an der Weser (linke  
Seite oben).**

**Deutscher Frachter aus dem Rahmen von La Libertad  
(lks.) und von den Elbhöhen von Blankenese aus ge-  
sehen (lks. unten).**





# Die Freiwache



## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

### Der Durchbruch der „Consul Horn“

Von Ludwig Dinklage

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges lag der Hamburger D. „Consul Horn“ der Reederei H. C. Horn ohne Kohlen, ohne Wasser und ohne Proviant in Aruba in Niederländisch-Westindien. Keiner hatte es für möglich gehalten, daß dieses Schiff noch einmal die Heimat wiedersehen sollte. Der Durchbruch nach Deutschland war eines der gewagtesten Unternehmen deutscher Handelsschiffsleute.

„Ich halte das Unternehmen für Wahnsinn, Kapitän Roer.“

„Welches Unternehmen, wenn ich fragen darf, mein Herr?“

„Nun das Auslaufen Ihres alten Dampfers ‚Consul Horn‘, Verehrtester. Sie wollen doch die englische Blockade durchbrechen und nach Deutschland zurückkehren? Machen Sie uns doch nichts vor.“

„Ich? Mit meinem alten Eimer Blockadebrecher spielen? Nee, bester Herr! Wissen Sie, meine gute brave ‚Consul Horn‘ — vor zwei Jahren hieß sie noch ‚Gerolstein‘ — in Ehren, aber das Mädchen ist jetzt genau 35 Jahre alt. Und damit noch Krieg machen? Nee, das soll man mit alten Damen nicht mehr.“

„Aber warum bunkern Sie denn aus dem Hapagdampfer ‚Troja‘?“

„Ach, wenn Sie das meinen! Natürlich, die ‚Troja‘ hat doch einen Bunkerbrand, das weiß doch jeder dreikäsehohe Lausewanst hier in Aruba. Sie sind doch alle Seeleute, meine Herren. Sie wissen doch, was man bei einem Bunkerbrand zu tun hat: man staut die Kohlen um, bringt sie in einen andern Bunker. Vier Monate liegen wir hier unter Aruba. Und man mußte erst einmal gehörig mit der Faust auf den Tisch des Hauses schlagen, ehe die Herren Holländer sich dazu bequemen, uns anständig, wie sich's gehört, unterzubringen.“

„Anständig ist ja etwas viel gesagt.“

„Nun, es ist hier immer noch die beste Gegend. Und wohin sollen denn sonst die vier deutschen Schiffe? Im Hafen von Oranjestad ist kein Platz für uns.“

„Ich halte es auch für gänzlich ausgeschlossen, hier von Aruba fortzukommen. Sehen Sie, hier draußen vor der Reede, da zuckelt die ‚Aurora‘, der englische Kreuzer, immer hin und her und peilt die Lage. Dann und wann läßt sich auch einmal ein Franzose sehen, um zu zeigen, daß er auch noch da ist. Und wenn man hier schon von Aruba wekommt, was dann? Es gibt nicht viele Durchfahrten, die in den Atlantik führen und für unsere großen Schiffe befahrbar sind. Wollen Sie durch die Windward-Passage zwischen Kuba und Haiti hindurch? Auf Kuba sitzt der Yankee. Oder gar durch die Florida-Straße? Da sind Sie ganz im Buddel. Oder vielleicht durch die Mona-Durchfahrt zwischen Haiti und Puerto Rico? Da sucht sie der Engländer zuerst. Vor jedes Mausloch wird er eine Katze gesetzt haben, nicht ein Floh kommt mehr hindurch.“

Kapitän Roer zuckte die Achseln. Er dachte gar nicht daran auszuweichen. Hier sei es ja so schön und der Krieg sei doch bald zu Ende. Und damit war die Sitzung aufgehoben, die die Kapitäne zusammen mit dem alten deutschen Konsul allwöchentlich in Oranjestad hatten. Mit Handschlag verabschiedete man sich. Nur der deutsche Gesandte aus der venezolanischen Hauptstadt Caracas zwinkert Kapitän Roer lustig zu als er ihm zum Abschied die Hand reichte.

„Also es bleibt dabei, Herr Poensgen. Meine Männer fahren so oft es geht, ohne allzusehr aufzufallen, nach Oranjestad und kaufen Proviant ein. Alles nur in kleinen Mengen, versteckt sich. Ich selbst werde mit der ‚Consul Horn‘ auch noch einmal in den Hafen gehen, um Trink- und Kesselspeisewasser überzunehmen. Es ist zwar eine scheußliche Brühe, die man hier auf der wasserarmen unfruchtbaren Insel aus den Zisternen nehmen muß, aber helf er sich.“

„Und wann sind Sie fertig, Herr Kapitän Roer?“

„So um Anfang Januar herum, denke ich. Dann haben wir auch gerade Neumond.“

Gleich darauf segelte Kapitän Roer zu seiner „Consul Horn“ zurück. Das ganze Boot war wieder einmal vollgeladen mit Kisten und Ballen und Säcken.

„Na, da habt ihr ja schon wieder ganz schön eingekauft“, meinte er zu seinen Männern.

„Für hundert Mann auf sechs Wochen reicht der Proviant jetzt aus, Herr Kapitän.“

An Bord zurückgekehrt, konnte der Kapitän die Meldung entgegennehmen, daß das Bunkern beendet war.

Wieder stand ein Sonntag vor der Tür. Es wurde Dampf aufgemacht. Da strahlten die Gesichter. Dampf aufmachen, das hieß entweder nach Oranjestad laufen oder in die Heimat durchbrechen.

Ihre Geduld mußte noch auf eine kleine Probe gestellt werden. Am Sonntag erfolgte weiter nichts. Auch nicht am Montag. Und der Dienstag schien auch noch so zu vergehen. Am späten Nachmittag kamen ein paar Boote längsseits. Eines von der „Troja“. Es brachte dreizehn Mann mit ihren Siebensachen. Auch von den beiden andern Dampfern, von ES „Antilla“ und von MS „Heidelberg“, kamen Boote mit je zehn Mann. Was wollten die nur? Mit 76 Mann waren sie sowieso schon reichlich viel an Bord, gerade jetzt, wo es keine Fahrgäste mehr zu betreuen gab und die Köche und Stewards eigentlich nur so für naß da herumlungerten. Und nun gar mit 109 Mann!

Um 18 Uhr des 9. Januar 1940 brach die Dunkelheit herein. Ein geschäftiges Treiben setzte ein auf der „Consul Horn“. Der Anker wurde gelichtet und um 21 Uhr glitt der 8384 BRT große Dampfer auf die offene See hinaus. Zwei Glas kam der Doppelschlag von der „Troja“, als die Heckklappe der „Consul Horn“ in der Dunkelheit verschwand.

Eine Stunde später sah man draußen wieder den Schatten der „Aurora“ an der Kimm entlangziehen. Jetzt kam er in den Sektor des Leuchtfuers von Aruba. Aber da war von der „Consul Horn“ schon nichts mehr zu sehen.

\*

Als sich die Kapitäne am Mittwoch in Oranjestad trafen, gab es viel zu erzählen.

„Haben Sie das schon gehört? Der Funker sagte es mir eben. Das Kommando der französischen Kriegsmarine in Paris hat einen

XIII.

Funkbefehl aufgegeben an das Unterseeboot ‚Agosta‘. Es soll sofort von Martinique auslaufen und den Anegada-Kanal überwachen.“

„Marine Paris funkt an alle französischen Handelsschiffe, daß sie auf einen großen Fahrgastdampfer von über 8000 BRT achten sollten. Leicht zu erkennen sei das Schiff an den übermäßig hohen Schornsteinen.“

„Des Tommys Funksprüche haben alle Stützpunkte in Kingston, in Bridgetown, in Port Nassau und weiß der Deibel wo alarmiert. Die Mauslöcher sind alle dicht.“

Währenddessen lag die „Consul Horn“ friedlich in einer einsamen Bucht fünf Seemeilen südlich Cabo de la Vela an der kolumbianischen Küste. Wegen seines wüstenähnlichen Charakters ist dieses Gebiet völlig unbewohnt. In diesem gut gewählten Versteck hielt sich das Schiff 49 Stunden auf.

Am späten Nachmittag des 12. August wurde der Anker gelichtet und der Kurs zunächst auf Alta Vela, der Südspitze Haitis, abgesetzt. Bei einer Fahrt von 7,4 Knoten hatte das Schiff 138 Seemeilen zurückgelegt. Diese geringe Geschwindigkeit erklärt sich dadurch, daß wegen des geringen Bunkervorrats nur mit vier Kesseln gefahren wurde. Man hatte aber bereits herausgefunden, daß Zucker und Kohle zusammen gut brannten.

Gegen Mittag des 14. Januar stand das Schiff bereits östlich von Kap Beata dicht an der Hoheitsgrenze Haitis. Immer noch war das Wetter klar und der Ostnordost mäßig. Im Schutz der Küste Haitis wurde mit der Fahrt so weit heruntergegangen, daß man in der Nacht vom 15. auf den 16. Januar am Südeingang der Mona-Passage stehen mußte. Das Wetter war allerdings für einen Durchbruch denkbar ungünstig.

Trotz der klaren Nacht gelang der Durchbruch gut. Einmal mußte einem Fahrzeug ausgewichen werden, das ein ganz helles Licht zeigte. Es handelte sich anscheinend um einen Bewacher. Dieses Ausweichmanöver dauerte zwei Stunden. Sonst traf man in der 61 Meilen breiten Durchfahrt kein weiteres Schiff an.

Sofort nach Verlassen der Durchfahrt wurde mit der Tarnung des Schiffes begonnen. Bei dem auffälligen Außern des Dampfers mit den beiden hohen Schornsteinen war dies nicht so ganz einfach. Die „Consul Horn“ wurde als Russe getarnt. Auf beiden Seiten sowie auf dem Kartenhaus und der achteren Luke wurden die für sowjetische Schiffe vorgeschriebenen Zeichen gemalt, nämlich die weiß umrandete Sowjetflagge und darunter in großen weißen Buchstaben „U.S.S.R.“. Am Bug wurde auf beiden Seiten in großen kyrillischen Buchstaben der Name „Molodetz“ angebracht und darunter in kleiner Antiquaschrift nochmals der Name. Heimathafen war Odessa. Zwei sowjetische Handelsflaggen wurden ebenfalls angefertigt und schließlich brachte man noch die für die Sowjetschiffe gebräuchlichen Lichter grün-weiß-grün im Vortopp an.

Im Kapitänsbericht heißt es:

„27. Januar 1940. 12.20 Uhr sichten an Steuerbord in 4 Strich auf uns zufahrenden Kreuzer, der später als der britische Kreuzer ‚Enterprise‘ ausgemacht wurde. Sofort wurde bei uns die russische Flagge gesetzt. Unser Flaggengruß wurde nicht erwidert. Der Kreuzer umfuhr unser Schiff und hielt sich dann an Backbordseite in gleicher Höhe mit uns. Es kam zu folgendem Verkehr mit Flaggensignalen:

„Enterprise“: Setzen Sie Ihr Unterscheidungs-signal. — „Consul Horn“: U N W E. — „Enterprise“: Wohin sind Sie bestimmt? — „Consul Horn“: Murmansk. — „Enterprise“: Woher kommen Sie? — „Consul Horn“: Santo Domingo Hafen. — „Enterprise“: Haben Sie britische Ausklarierungspapiere? — „Consul Horn“: Unbekannt. — „Enterprise“: Fahren Sie nach Kirkwall Orkneyinseln zwecks weiterer Anweisung. — „Consul Horn“: All right.

Darauf kam nichts mehr, doch blieb der Kreuzer, nachdem wir den Kurs auf Kirkwall geändert hatten, zunächst bei uns. Gegen 14 Uhr fuhr er aber mit höherer Fahrt davon. Der Scheinkurs wurde nur bis 17 Uhr gefahren und dann wieder Kurs auf Island genommen.“

Ungehindert gelangte das Schiff bis südlich Island. Es fing aus Südost an zu stürmen. Das Schiff arbeitete heftig in der groben See. Am Tag darauf wurde es wieder flauer. In der Dänemarkstraße wurde ein helles weißes Licht gesichtet, dem ausgewichen wurde. Vermutlich handelte es sich um einen Bewacher. An den nächsten Tagen ereignete sich nichts. Am Abend des 6. Februar kam das Feuer von Halten in Sicht und man stand bald vor der

Einfahrt in die Schärengewässer bei Drontheim.

Die Weiterfahrt durch die Schären ging reibungslos vonstatten. Da die westliche Ostsee zugefroren war, mußte der Weg über die Nordsee gewählt werden. In der Elbmündung blieb die „Consul Horn“ am Vormittag des 14. Februar zwischen Scharhörn und dem Großen Vogelsand im Eis stecken und mußte erst freimanövriert werden. Am 19. Februar machte das Schiff dann endlich im Hamburger Hafen fest.

Wieder hatten sich die deutschen Kapitäne der zurückgebliebenen drei Schiffe in Oranjestad getroffen. Einer schwenkte eine Zeitung in der Hand, eine spanische Zeitung. Darin hieß es: „Der deutsche Dampfer „Consul Horn“ entkommt aus Aruba und trifft nach wechselvoller und gefahrvoller Fahrt in einem deutschen Hafen ein. Aus gut unterrichteter Quelle hören wir von dem Abenteurer. Wie jeder weiß, ist der Kapitän der „Consul Horn“ kein geringerer als Herr Roer, derselbe unerschrockene Herr Roer, der in den Karibischen Gewässern schon manche außergewöhnliche Kühnheit gezeigt hat.“



So kannte ihn die Seefahrt: den „Düwel von Hamburg“, Kapitän Robert Hilgendorf.

Wer ist wer?

## ROBERT HILGENDORF

„Kapitän Hilgendorf“ ist der Name des neuesten Lotsenversetzschiffes vor der Elbmündung. Das 766 BRT große Motorschiff wurde im Juni vergangenen Jahres in Dienst gestellt.

Wer war Robert Hilgendorf? Er gehörte zu jenen Männern, die durch Leistungen, durch eine geradezu strategische Navigationskunst und durch die eigene überragende Persönlichkeit Deutschland im härtesten Wettbewerb die führende Stellung in der Segelschiffahrt erworben haben.

Robert Hilgendorf wurde am 31. Juli 1852 in Schievelhorst bei Stepenitz am Stettiner Haff als Sohn eines Torfschiffers geboren. Schon in jungen Jahren begleitete er seinen Vater auf dessen Reisen auf der Oder und dem Haff. Als Fünfzehnjähriger ging er zur See, zunächst auf dem 60 BRT großen Schoner „Luise Martha“ und dann auf der Bark „Frieda“. 1869 musterte er als Leichtmatrose in Hamburg auf dem Sloman'schen Vollschiiff „Doctor Barth“ an. Gleich nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges, als die Schiffahrt wieder frei war, konnte er auf dem Hamburger Vollschiiff „G. H. Wappäus“ anheuern und mit diesem zum erstenmal Kap Hoorn umrunden. Mit der Korvette „Arcona“ der Kaiserlichen Marine machte er von 1873-75 die Weltreise mit, um dann als Bootsmannsmaat der Reserve entlassen zu werden. 1876 besuchte er die Steuermannsschule in Altona. Seine erste Reise als Steuermann machte er auf dem Blankeneser Dreimastschoner „Nautik“ unter Kapitän Breckwoldt. Der Blankeneser war ein alter, mit allen Wassern gewaschener Praktiker, von dem der junge Steuermann viel lernen konnte und auch gelernt hat, einmal in der Behandlung der Verläder — damals mußten sich die Kapitäne ihre Ladungen noch selbst aussuchen, wobei sie in den überseeischen Häfen oftmals gewaltig übers Ohr gehauen wurden — und zum andern in der Wetterkunde. Kapitän Breckwoldt war ein Wetterfuchs, der den Wind förmlich riechen konnte. Wetterüberraschungen kannte er nicht. Das war zu einer Zeit, in der die maritime Meteorologie noch arg in den Kinderschuhen steckte. Nach dreijähriger Fahrzeit auf der „Nautik“ ging Hilgendorf wieder auf die Schule in Altona und bestand am 26. August 1879 die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt. Kurz darauf fragte er im Kontor der Reederei F. Laeisz an, ob es dort eine Chance

für ihn als Steuermann gebe. Der alte Ferdinand Laeisz besah sich den jungen Mann ganz genau und sagte dann: „Na, Stüermann, wi wölt dat mol versäuken. Woörn Se man noh Cardiff, dor liggt min Bark „Farnass“.“

So kam Robert Hilgendorf zur Reederei Laeisz. Nach dieser ersten Fahrt auf der „Farnass“ machte er noch eine kurze Reise als Steuermann auf der Bark „Panama“ und übernahm dann 1881 die „Farnass“ als Kapitän.

Ununterbrochen folgten jetzt Reisen zur Westküste Südamerikas, auf denen er die Barken „Farnass“, „Panama“, „Parsital“, „Professor“ und „Pirat“ führte. Die „Parsital“ hatte er durch Übergehen der Kohlenladung bei Kap Hoorn verloren. Auf der „Pirat“ verlor er im Juni 1888 im Stillen Ozean auf der Rückreise von Pisagua die Vormars- und Großbramstenge, doch konnten Reservestengen und -rahen bald wieder aufgebracht und die Reise von Pisagua nach Falmouth noch in 78 Tagen geschafft werden.

Diese letzte Tatsache kennzeichnet so recht die Art Hilgendorfs: nie erlahmende Spannkraft; trotziger, zielstrebigster Wille; alles hat nur der Forderung nach einer schnellen Reise zu dienen.

Nach der „Pirat“ folgten die Bark „Pergamon“, das Vollschiiff „Palmyra“, die Viermastbarken „Placilla“ und „Pitlochry“ und schließlich die Fünfmastbark „Potosi“.

Auf der Jungferreise der „Placilla“, die am 26. Februar 1892 von der Weser aus angetreten wurde, stellte Kapitän Hilgendorf einen Rekord auf. 58 Tage brauchte er von Lizard bis nach Valparaiso. Das war die schnellste Reise, die je von einem Segelschiff gleich welcher Nation bisher ausgeführt worden war. Sie wurde erst 1900 von der „Potosi“, 1903 von der „Preußen“ und 1904 von dem englischen Viermaster „Eudora“ unterboten und 1905 von der „Pampa“ wieder erreicht.

Das waren Leistungen, die von den Schiffsfahrtsleuten der ganzen Welt bewundert wurden und um die uns alle seefahrttreibenden Länder beneideten. Die einzigartigen Erfolge Hilgendorfs liegen weniger in einzelnen Rekordreisen als vielmehr in der Tatsache seiner vielen schnellen Reisen, und zwar der vollendeten Reisen, von der Elbe bis zurück zur Elbe. Wie kein anderer vor ihm hat er es verstanden, mit einem starken Schiff unter den Füßen die damals noch neuen wetterstromkundlichen

Erfahrungen in Verbindung mit den von der Deutschen Seewarte herausgegebenen Segelanweisungen in den Dienst seiner ungewöhnlichen seemännischen Tüchtigkeit zu stellen. So darf auch Kapitän Hilgendorf als der Begründer jener Epoche genannt werden, in der die Verkehrsleistungen der Laeisz-Segler an die Spitze gelangten.

Nach seiner zehnten Reise mit der „Potosi“ blieb Kapitän Hilgendorf an Land, um die Tecklenburg-Werft bei der Konstruktion des Fünfmastvollschiiffes „Preußen“ zu beraten und die Bauaufsicht zu übernehmen. Sein Wunsch allerdings, die Führung des Schiffes auf der Jungferreise zu bekommen, ließ sich nicht erfüllen. Die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe in Hamburg ernannte ihn im November 1901 zum Schifferalten und zum nautischen Sachverständigen.

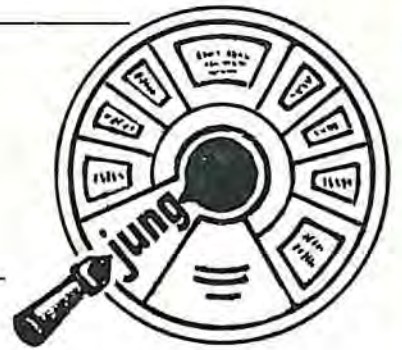
Robert Hilgendorf hatte eine sehr strenge Auffassung über die Ausübung des Seemannsberufes. Auf seinen Schiffen ging es manchmal sehr hart zu. Sein einmal erteilter Befehl galt. Er mußte unter allen Umständen durchgeführt werden. Aber er war gerecht und verlangte von seinen Männern nichts Unmögliches. Stets hatte er Verständnis für seine Seeleute.

Mit zwei weiteren Schifferalten hatte Kapitän Hilgendorf auch die Verwaltung des Seefahrer-Armenhauses und der Casse der Stücke von Achten, einer Seeversicherungskasse, die noch aus der Zeit stammte, als algerische Seeräuber das Mittelmeer unsicher machten. Sechszwanzig Mal hat Hilgendorf Kap Hoorn umrundet und dürfte damit wohl an der Spitze aller deutschen Seeleute stehen.

Bis zum Jahre 1928 hat er das Amt eines Schifferalten und nautischen Sachverständigen ausgeübt, dann trat er in den wohlverdienten Ruhestand. Am 4. Februar 1937, im 85. Lebensjahr, starb er in Hamburg. Sein Name lebte zunächst noch weiter im Schiffsjungens-Schulschiiff „Kapitän Hilgendorf“, das am 3. Juli 1939 in Dienst gestellt, nach Kriegsende aber abgewrackt wurde. Heute führt diesen Namen das von der Schichau-Werft in Bremerhaven gebaute Lotsenversetzschiff, welches seinen Dienst vor der Elbmündung versieht.



# Telegraf auf



## Auf sehr kleiner Fahrt

von W. Moth

Spiegelblank lag die Unterelbe vor dem niedrigen, grünen Steven der Maria. Der alte Glühkopfmotor lief ohne zu mucken, denn Käppen Krummholz steuerte nun selbst. Mich, den Leichtmatrosen, der die ganze übrige Besatzung darstellte, hatte er zum Kochen nach vorne geschickt. Vorne, das war das Mannschaftslogis, ein winziger Raum, in dem ich aufrecht stehend oben raussehen konnte, was ich denn auch oft und gerne tat. Die Kappe über dem Niedergang hielt jeden kalten Wind ab, und so schien mir die vorsommerliche Sonne recht warm und angenehm ins Gesicht. Unter mir brodelte die Erbsensuppe duftend, und somit hatte alles seine schönste Ordnung, denn wir würden noch vor der Kanalschleuse essen können.

Ein schnell näherkommendes Rauschen, vermischt mit Musikklingen, unterbrach meine geruhsamen Betrachtungen. Neugierig schob ich mich halb aus dem Niedergang und hielt Umschau. Aha, der Seebädderdampfer, alle Oberdecks vollbesetzt, kam uns mit Braßfahrt entgegen. Nun brach die Musik ab und eine lautsprecherverstärkte Stimme kam über das Wasser: „Meine Herrschaften, an unserer Backbordseite sehen Sie einen kleinen Frachtsegler mit Hilfsmotor, geht vermutlich mit Stückgut nach Kopenhagen!“ Ich staunte, woher wußte der, daß wir Maschinenteile für Kopenhagen geladen hatten? Drüben auf dem Promenadendeck winkten jetzt Taschentücher und freundliche Hände. Verdutzt sah ich mich um, aber außer mir war niemand zu sehen. Die meinten also mich, mich den Leichtmatrosen von der Maria! Mit einem Riesensatz stand ich an Deck, riß meinen Pudel vom Kopf und, ja, ich wollte zurückwinken, ganz klarer Fall, doch da schwand mir plötzlich das Deck unter den Füßen, hob sich wieder bis unter meinen Hosenboden und nun kam das Wasser der unheimlich hohen, steilen Bugwelle dieses Musikdampfers über die Maria und über mich, alles nur ein einziges Rauschen und so kalt! Dieser verdammte Smokewer, ich glaubte sogar Gelächter zu hören, so eine Frechheit!

Zu allem Überfluß kam von achtern auch noch die Stimme des Alten: „Du Dösbattel, worum hest Du de Kapp nich dicht mokt? Kiek mol no de Arften!“ Ach du Schreck, die Erbsen, unser Sonntagessen! Ich fror nicht mehr, nein, mir wurde plötzlich ganz heiß. Und richtig, schon von oben sah ich die Bescherung, mindestens ein halber Fuß Wasser stand im Logis, und darin schwabbelten Pott und Erbsen lustig herum. Ich schlich mit hängenden Ohren achteraus, Bericht zu erstatten. Dabei muß ich wohl einen etwas tragikomischen Eindruck auf Käppen Krummholz gemacht haben, denn es zuckte verdächtig in seinem grimmigen Gesicht und er fuhr mich nur an: „Nechstmol pass beder op, wat schölf

wi nu eten?“ Dann gab er seine neuen Anordnungen in gewohnter Kürze. Ich wiederholte: „Eine Dose Gulasch heiß machen, dazu Brot und bis zur Schleuse das Logis wieder sauber!“

Ich hatte ihn wohl oft verkannt, er hatte doch ein Herz! Tief aufatmend trabte ich nach vorne, die Kanaleinfahrt war schon deutlich auszumachen. Die Glut im Herd war ja auch von den Fluten erschlagen, nun aber schnell her mit dem alten Petroleumkocher und einem Topf. Gulaschdose aufgemacht und rein, so, das hätte geklappt. Jetzt wurde mir doch wieder kalt, denn meine Treskos, meine Holzschuhe, standen noch immer unter Wasser und ich hatte blaue Eisbeine. Als ich es dann geschafft hatte, eins der verquollenen Bodenbretter hoch zu bekommen, lief das Wasser endlich in die Bilge ab. Nun erstmal runter mit dem nassen Zeug, ordentlich abgerieben und trockene Sachen an. Schnell, denn weit konnte es nicht mehr sein, die Erbsensuppenreste aufgefegt, ach, da schlug die Schiffsglocke auch schon an: Signal für mich, sofort aufzutauchen. Der Alte winkte mir, Leinen und Fender klar zu legen, denn wir waren in der Einfahrt. „Man fix“, rief er, „wi komt noch mit rin!“ Man schien nur noch auf uns gewartet zu haben, die Schleuse war nämlich schon proppenvoll, und wir quetschten uns noch eben zwischen dem großen Griechen in Ballast mit den hohen, rostigen roten Bordwänden und dem gepflegten Schweden von der Holland Linie durch und gingen bei der „Lisa Kunstmann“ längsseits. Mit den Schiffspapieren unterm Arm kletterte der Alte an Land: „Kom glieks wedder, denn eet wi!“ Damit verschwand er.

Ohje, das Gulasch, mit einem Mal wußte ich auch, woher der angebrannte Geruch kam. Ich glaube, in dem Augenblick wurde ich blaß, fiel förmlich den Niedergang runter und sah eine rauchende, dunkle, feste Masse am Boden des Topfes. Das war mein Gulasch! Was nun? Gleich würde Käppen Krummholz erscheinen und, nein, nicht auszudenken! Ich begann durchzudrehen und wollte schon alle Hoffnung aufgeben und Topf mit Bodenbelag außenbords befördern, da kam mir wie eine Erleuchtung der rettende Gedanke: Soda nimmt den angebrannten Geschmack weg! Vor Aufregung zitterten mir Hände und Knie. Zwei Mucken voll Wasser auf das Gulasch, dann kräftig gekratzt und gerührt und siehe da, der Bodenbelag löste sich wieder auf. Die Flamme auf volle Größe, so, her mit dem Sodabehälter, den schönsten Kristall suchte ich aus, er war fast von der Größe eines Hühnereis und schnell rein damit. Ich rührte, was das Zeug hielt und flehte im stillen zu Allah um Gelingen! Langsam, mir viel zu langsam, aber sicher, verbanden sich Gulasch, Wasser und Soda zu einer dickflüssigen braunen Masse und tat-

sächlich, man roch nichts mehr. Dafür war nun aber der Topf wieder so voll, wie er vor dem Anbrennen gewesen war.

Der Niedergang verdunkelte sich, der Alte stieg herab. Wenn er nur nichts riechen würde, ich ließ mir nichts anmerken und setzte eifertig alles auf die Back. Hunger hatte ich keinen mehr, aber bloß nicht auffällig wenig essen, so hieb ich mit Todesverachtung ein. Jeden Augenblick erwartete ich die Katastrophe, doch sie blieb aus und wirklich, angebrannt schmeckte es eigentlich gar nicht, nur etwas komisch, so leicht nach Seife. Käppen Krummholz blickte auf, und räusperte sich, ich hielt die Luft an, aber er wünschte nur einen Nachschlag. Dann sah er mich so erwartungsvoll an, daß auch ich meinen Teller ein zweites Mal füllte, um mich ja nicht verdächtig zu machen.

Ein kurzes, surrendes Rucken in den Festmachern erinnerte daran, daß wir schleusten. Nun konnte ich dienstfrig aufspringen und das Essen stehen lassen. Das Schiff geht vor, ich sauste den Niedergang hoch und fierte die Leinen, es wurde schon höchste Zeit. Mir saß immer noch ein Kloß in der Kehle, das Essen hätte ich nicht mehr runter gebracht.

Langsam öffneten sich die Schleusentore und gaben den Weg in den Kanal frei. Käppen Krummholz erschien an Deck, fuhr sich noch einmal mit dem Handrücken über den Mund und stellte sich ans Ruder. Leinen los, weiter ging die Fahrt, und mir war so wohl, so wunderbar leicht zumute, das glaubt keiner.

Das Geschirr hatte ich abgebackt und das Logis glänzte wieder. Ehe ich achteraus den Alten ablösen ging, drehte ich mir noch in aller Ruhe einen Glimmstengel von meinem Doppelmann-Tabak, echtem holländischen Übersee. Längst hatten uns sämtliche mitgehenden Schiffe überholt, wir liefen ja nur vereinhalf Knoten.

Als ich das Ruder angefaßt hatte, ging der Käppen nach achtern. Ein Blick belehrte mich, daß er auf dem Tönnchen saß, das, halb mit Seewasser gefüllt, uns auf der Maria den stillen Ort ersetzte. Es war immer gut, meistens allerdings zu gut gelüftet und verhinderte auf jeden Fall das in Schiffsjungenkreisen so beliebte Verholen von mindestens halbstündiger Dauer.

Verdächtige Bewegungen in meinem Innern machten mich plötzlich stutzig. Ahnungsvoll sicherte ich mir das alte Fremdenblatt. Eine an Steuerbord über Itzehoe sich gewaltig auftürmende Gewitterfront ließ jede Verzögerung unratsam erscheinen. Doch da hatte Käppen Krummholz auch schon seine Sitzung beendet und übernahm auf meine Bitte bereitwillig das Ruder.



KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*  
 „SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt



So hockte ich mich auf den Thron und ließ meinen Gefühlen freien Lauf. Die Kanalufer waren menschenleer, kein Fahrzeug in Sicht und mich störten keine fremden Blicke. Ich war dann immer froh, im Gegensatz zu Käppen Krummholz allerdings, der nicht so zart besaitet war und die erstaunten Blicke Vorüberkommender unschuldsvoll freundlich zu erwidern pflegte.

Nun flog die graue Regenwand heran, und kaum war das Tönnchen entleert und mit neuem Wasser versehen, da rauschten die himmlischen Wassermassen aufs Schiff. So ein Ruderhaus und sei es noch so klein, ist doch eine herrliche Erfindung, stellten Käppen Krummholz und ich jetzt übereinstimmend fest. Wie war doch alles bequem geworden auf den modernen Schiffen.

Aus seinem Mittagsschlöfchen wurde heute nun leider nichts, denn bei unsichtigem Wetter ist der Platz des Kapitäns auf der Brücke, und jetzt kam der Regen so dicht, daß wir kaum das nächste Ufer erkennen konnten, da hieß es besonders gut aufpassen!

Was der Alte nur hatte, er wurde unruhig und immer unruhiger und fing greulich zu fluchen an, dann riß er den alten Wachsgänger, den brüchigen schwarzen Olmantel, vom Haken und stürmte hinaus in das tosende Wetter. Mit Braßfahrt steuerte er das Tönnchen an. Gerade als Schadenfreude in mir aufsteigen wollte, bemerkte auch ich ein heftiges Rumoren im Bauch. Ich unterdrückte meine Neigung, so gut es ging.

Doch lange ging es nicht gut, und sehnsüchtig erwartete ich das Ende der Sitzung da draußen. An beiden Seiten traten die Kanalufer ein wenig zurück, die erste Weiche, d. h. Ausweichstelle, war erreicht. Dicht an den Dalben der Steuer-

bordseite entlang steuerte ich die Maria. Als der Käppen endlich wieder erschien, sauste ich gleich ohne den Olmantel hinaus. Eben und eben erreichte ich mein Ziel. Von dort aus sah ich nun unseren Bug nach Steuerbord drehen und genau zwischen zwei Dalben durchschären. Der Motor wurde ausgekuppelt und langsam drückte uns der Wind gegen die nächsten Dalben. So in unserem Nothafen lagen wir gut, brauchten nicht erst anzubinden.

Käppen Krummholz kam aus dem Ruderhaus und fand das Tönnchen noch nicht wieder frei. Er ließ sich nicht verblüffen, er setzte sich einfach auf die niedrige Reling.

Der Regen ließ merklich nach, das Wetter war vorbei, es klarte auf. War ja nun auch nicht mehr nötig, denn meine zweite Garnitur war ebenfalls durch bis auf die Haut. Da auch das Rumoren in meinem Inneren keinerlei äußere Wirkung mehr zeigte, konnte ich daran gehen, mich wieder trocken zu legen.

Während ich mich vorne umzog, Feuer machte und den Kaffeekessel aufsetzte, hatte der Käppen sich aus seinem Olmantel geschält und bugsierte uns sinnig ins Fahrwasser zurück.

Ich sann krampfhaft auf eine plausible Erklärung für den Alten, aber mir fiel nichts ein. Trotzdem kam ich nicht in Verlegenheit, denn Käppen Krummholz's kategorisches: „De Gulasch mußt schlecht wesen sien!“ ließ keine Diskussion mehr zu. Damit entfiel für die nächsten Stunden der Gesprächsstoff, der alte Glühkopf hatte alleine das Wort, weiter glitt die Maria durch das sonntäglich stille Land, die Sonne wärmte wieder und nur noch fernes, abziehendes Gewölk erinnerte noch an das vergangene Unheil.

## Zum 250. Geburtstag



König Friedrich II.

Geb. 24. 1. 1712 in Berlin,  
gest. 17. 8. 1786 in Potsdam

Friedrich der Große war nicht nur ein genialer Feldherr. Er war auch künstlerisch begabt, komponierte Arien, Sonette und Märsche und liebte das Flötenspiel. Zahlreiche Anekdoten über den Alten Fritz erzählen von seiner eisernen Strenge und seiner Selbstdisziplin, aber sie sind auch ein Beweis seiner Popularität.

### Rangliste der deutschen Schlager im Dezember 1961

#### 1. Platz: Das ist zuviel

Connie Francis, wir gratulieren! Mit guten Grundsätzen kommt man immer weiter im Leben. Hier sogar von „ferner liefern“ auf den Siegerplatz.

#### 2. Platz: Die blaue See

... mit den Blue Diamonds, die sicherlich alles nur noch „himmelblau“ sahen, als sie mit der umgetauften Marie-Madlen plötzlich vom 16. auf den 2. Platz avancierten. Dann also: Aloa — he — Rosalie! Schade, daß sich manche Leute doch partout nichts eigenes einfallen lassen wollen.

#### 3. Platz: Josephine

„Outsider mit Bart“, denn die Medizin hatte der Arzt schon unseren Vätern verordnet. Sie hilft dem Anschein nach aber immer noch. Hier brachte sie jedenfalls Gerd Böttcher aus der „Muskist“ zurück in's Rampenlicht. Alles kommt einmal wieder. Nur warten muß man eben können. Das ist das große Geheimnis!

#### 4. Platz: Pepito

Der rumbarselnde Twist-Anhänger-Sonder-Aktions-Schlager hält sich weiterhin „oben“, wohin er beim topsy-turvy so schnell gelangte. Vom 2. auf den 4. Platz zu kommen ist schließlich noch kein Abrutscher. Ich wette, L. Machucambos treibt ihn mit seinem USA-Dienstleister eines guten Tages noch an die Spitze.

#### 5. Platz: Keiner weiß, ob sie sich wiederseh'n

Während der weißen Taube eine kleine Ruhepause zu gönnen ist, wenden wir uns unterdessen Jenny und Joe im Hafen zu. Sie stehen am Kai — irgendwo. Richtig, genau dort übrigens, wo schon seit eh und je das bittere Abschiednehmen zu Hause ist, von dem einst ein kluger Franzose behauptete, es sei jedesmal „ein klein wenig sterben...“ Aber wer weiß das schließlich besser als der Fahrermann. Und darum wird gewißlich dieses kleine Schlagerlied noch zur „stillen Reserve“ aller heimlichen und unheimlichen Seemannsbräute werden...

M. A.

### Wußten Sie schon, daß...

rasiertes Barthaar recht schnell nachwächst, nämlich um 3 Millimeter in einer Woche und um rund 150 Millimeter in einem Jahr? Wer sich vierzig Jahre hindurch rasierte, hat von jedem einzelnen Barthaar sechs Meter abgeschabt.

\*

der häufigste Familienname der Welt Wong und Wang ist? Annähernd 150 Millionen Chinesen tragen einen dieser beiden Namen.

† Kropp

Beerigungs-Büro • St. Arschare  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49  
Gänsemarkt 19

Wenn Sie ein Auto brauchen, das schon am Kai auf Sie wartet —



wegen LEIH wagen  
**UNION**  
fragen



Ford Taunus 17 M

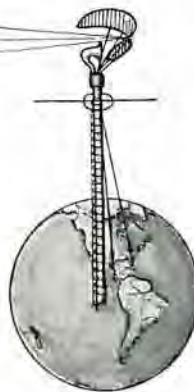
## SELBSTFAHRER UNION

in mehr als 45 deutschen Städten · Europa- und Überseedienst

<b>Bremen</b>	Feldstraße 116-118	Ruf: 49 46 79
<b>Bremerhaven</b>	Hafenstraße 26	Ruf: 4 35 20
<b>Cuxhaven</b>	Meyerstraße 3	Ruf: 42 32
<b>Flensburg</b>	Niedermai 15	Ruf: 42 53
<b>Hamburg 13</b>	Mittelweg 31-32	Ruf: 44 88 44
<b>Kiel</b>	Hamburger Chaussee 54-56	Ruf: 8 22 00
<b>Lübeck</b>	Nebenhofstraße 7	Ruf: 2 89 16



# Blickpunkt



## Seemanns liebe

*Merkwürdig still ist es um dieses Thema. Nur in Briefen scheint es sich niederzuschlagen. „Thema eins“ hat damit soviel zu tun, wie etwa der Dünger auf dem Acker mit der Sonne, die ihn bescheint. Trotzdem läßt uns gerade dieses Thema nicht los, solange es Seeleute an Bord und Frauen an Land gibt. Nachfolgender Aufsatz ist nur als Versuch gedacht, das Wesentliche dieses Themas als Anregung zum Nachdenken darzustellen. Er kann in diesem Rahmen keinen Anspruch auf erschöpfende Behandlung dieses diffizilen Stoffes erheben.*

### Der Seemannsberuf ist der einzige, in dem die Untreue besungen und verherrlicht wird.

Nur die Wörter „Seemann“, „Matrose“ und „Schiff“ scheinen jene Essenzen zu enthalten, aus denen in stupider Produktivität Songs gemixt werden, die alte Jungfern und gewisse Leute zu brauchen scheinen, um wenigstens in der Phantasie in dem zu schwelgen, was ihnen ihr Schicksal an Liebe, Ferne und Freiheit vorenthält.

„Ein VW wird kommen...“, „Ein alter Eisenbahnschaffner kann nachts nicht schlafen...“, „Kopilot, wo ist deine Heimat...?“ Nein, Geschäftsreisende oder Reporter haben auch keine in Havanna und keine in Hawai. Jedenfalls klingt das nicht und läßt sich nicht verkaufen.

Auf uns haben nun diese Machwerke, verbunden mit viel Rum und Whisky, eine doppelte Wirkung: Einmal hängen sie uns zum Halse heraus, weil sie nichts mit unserer Wirklichkeit, in der wir leben, zu tun haben, und zum anderen schmeicheln sie unserer durchaus normal entwickelten Eitelkeit und verpflichten manchen geradezu, seinen schlechten Ruf als Casanova an allen Küsten zu rechtfertigen.

Die Wirklichkeit der Seemanns liebe wird von ganz anderen Tatsachen bestimmt, und diese heißen: Verzicht, minderwertiger Ersatz und die dauernde Auseinandersetzung mit unserer biologischen Natur. Es gibt mehrere Methoden, mit einem berufsbedingten Verzicht fertigzuwerden. Man kann darauf schimpfen, man kann aber auch versuchen, ihn durch soziale Maßnahmen zu erleichtern und schließlich kann man den Beruf wechseln. Last not least wird es aber ampraktischsten sein, sich auf die Freiwilligkeit seiner Berufswahl zu besinnen und den Verzicht bewußt und positiv dazu eingestellt einfach zu leisten. Dabei ist — geradezu Charakteristikum für alles Lebendige — die zuwachsende Kraft größer als die aufzuwendende. Was das Surrogat und die Auseinandersetzung mit unserer biologischen Natur anbetrifft, so ist die Ebene, auf der sich unser menschlichstes Leben abspielt, ein Spannungsfeld zwischen unserer Mannesnatur, die genauso angelegt ist, wie die aller Männer, und jenem Gesetz, das aus der triebhaften Kreatur den wahren Menschen zu formen bestimmt. Und dieses Spannungsfeld der Seemanns liebe ist höher gespannt und stärker geladen, als das der Leute an Land. Wir leben nun mal nicht in dem Raum, auf dem sich die Entwicklung

vom Trieb über die Gattenliebe zu jener höchsten Form der Liebe kontinuierlich vollziehen könnte — zu jener Liebe, von der gesagt ist, daß sie nichts begehrt und stärker ist selbst als der Tod. Der Trieb, weil zurückgedrängt, schlägt uns stärker in Fesseln, und die höhere Liebe kann meistens wegen Mangels an Verkündigung nicht stattfinden. Nur Kameradschaft gibt uns einen Abglanz von ihr. Wer aber sagt uns, daß Kameradschaft ein Kind dieser höchsten Liebe ist, damit wir uns aufmachen, sie zu suchen und an ihr teilzuhaben?

So scheinen die Kräfte zwischen Natur und höherem Gesetz bei uns ungleich zugunsten des Naturtriebs verteilt zu sein. Nur eine unterdrückte, oft nur unklare, aber immer beunruhigende Sehnsucht nach etwas Besserem gleicht diese berufsbedingte Verlagerung etwas aus. Wir wissen darum, und die an Land wissen es nicht. Daher heißt Seemann sein auch diese Spannung ertragen können, heißt im Spiel dieser Kräfte, heißt mitten im harten Zugriff dieser Auseinandersetzung sich als Mensch zu behaupten, heißt, wahre Wahrheit finden. Denn in dieser Wahrheit liegt größere Kraft aus größerem Verzicht und letzten Endes größeres, tieferes Glück. Seeleute, die ihrer Frau oder einem Mädchen treu sind oder die ihre Eltern und Geschwister unterstützen und versorgen, wissen von dieser größeren Kraft aus den Wurzeln größeren Verzichtes, und sie wissen auch um die Wahrheit des größeren und reineren Glückes. Wenn man sich weder von der Schablone der Schlagerschulzen noch von dem protzigen Klischee seemannlicher Männlichkeit irritieren läßt, in das sich manche selbst hineinzuzwängen versuchen, ist man immer wieder erstaunt, wieviele Seeleute in dieser Hinsicht doch so ganz anders sind, als sie dargestellt werden.

Freilich sind die Erkenntnis der die Natur überwindenden Kräfte, die Erkenntnis auch jener Wahrheit, die hinter der Wirklichkeit leuchtet, und das Erlebnis des tieferen Glückes unter anderem eine Frage des Alters und der Reife. Elternhaus und Bordgeist sowie äußeres verstandesmäßiges Format sind weitere starke Beeinflussungen in diesen die Persönlichkeit entscheidenden Auseinandersetzungen zwischen einer dem Trieb unterworfenen Kreatur und dem Menschen, der von der Schöpfung beabsichtigt war.

Wer darf von vornherein von jedem verlangen, zu wissen, daß keine Handlungsweise nur deshalb richtig und gerechtfertigt

ist, weil sie scheinbar von vielen praktiziert wird?!

Überall in den Häfen bieten sich doch von alters her Mädchen eigens für die Seemanns liebe an. Und von wem darf man Widerspruch erwarten, wenn die vorherrschende Meinung besagt, daß diese Mädchen mit ihrem Vergnügen, ihrem Rausch oder überhaupt nur mit ihrer erreichbaren Weiblichkeit nur das Recht gewähren, daß die Natur verlangt? Ist nicht der Spott über die mit dem inneren Format, die mehr suchen, zu laut, und die Achtung vor ihnen zu heimlich?

Wer darf von Männern, die mit Rostklopfen und Maschineabschmierern, aber auch mit Diagrammen und Logarithmen und Lukenaufstellungen ihr redliches Brot auf See verdienen, von vornherein soviel Selbstkritik erwarten, daß es eine Art Schizophrenie ist, wenn sie behaupten, ihr Herz wisse nichts von dem, was ihr Körper täte? — „Damit hat die daheim gar nichts zu tun“, — Wer will von jemandem ein, wenn auch nur zeitweiliges, Zölibat verlangen, ohne ihm das geistige Rüstzeug dazu zu geben und ohne ihm die seelischen Quellen zu weisen?

Dennoch bleibt alle Disharmonie auch und gerade jene zwischen Ober- und Unterkörper, der Ursprung vieler Übel. Der Genuß des einen muß immer mit der Freudefähigkeit und dem Frieden des anderen bezahlt werden. Und das ist ein sehr hoher Preis. Suchen wir in dieser Trennung einen beruflich motivierten Ausweg, so zerschneiden wir auch, was nur als Einheit die Erfüllung eines Menschendaseins bringen kann. Und mit dieser Trennung bauen wir obendrein noch eine Mauer auf zwischen uns und dem, dessen Geschöpf wir sind. Hinter dieser Mauer aber ist es dunkel und trostlos.

„Die Frauen sind das Licht in dieser Welt“, schrieb Ernst Wichert in seinem Roman „Das einfache Leben“. Sind sie es nicht auch und gerade in unserer kleinen Männerwelt auf unserem Schiff. Sollten sie es nicht sein, könnten sie es nicht sein?

Freilich, diese Leuchtkraft muß für uns stärker sein, weil viel Raum und Zeit zu überbrücken sind. Aber umso stärker leuchtet dieses Licht für uns, je klarer wir erkennen, daß auch dieses Leuchten von jenem Lichte herrührt, das als erstes und einziges und ein für alle mal aus dem Nichts geschaffen worden ist.

Es bleibt nur noch, allen jenen Frauen zu danken, die, sei es als Ehefrau, Braut, Freundin, Mutter oder Schwester, meistens ebenfalls unter Verzicht dieses Licht für uns aufrichten und bewahren. Immer werden wir ihnen danken, wenn sie uns das bringen, was wir, wie jeder Mann, letztlich in ihnen suchen: den Glauben an das Bessere im Leben, den Glauben, daß sie uns hinauziehen und nicht hinab. Wir schließen in unseren Dank auch ein alle Seemannsmissionen, die gerade in diesen Fragen für uns da sind, wo immer wir sie suchen und finden. Und wir sollten sie suchen, um zu erfahren und zu begreifen, wie die Kraft beschaffen ist, die uns aus der Spannung zwischen Natur und höherem Gesetz entläßt in die — Liebe. —Schp—





## Klar bei Schmunzelaugen

### Wofür?

Die achtjährige Kerstin besucht zum ersten Mal zusammen mit ihrer Mami den Vater in Antwerpen. Papi ist 1. Offizier. Da an Bord nicht viel zu tun ist, ringt er sich die freie Zeit ab, um mit seinen beiden Damen Ausflüge in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zu unternehmen.

Eines Abends soll Kerstin in einer Passagierkammer schlafen, denn die Eltern werden länger aufbleiben und das Kind soll seine Ruhe haben.

Als die Kleine in der Passagierkammer untergebracht ist, muß sie noch einmal für „kleine Mädchen“ und zufällig geht dabei die Druckspülung der Toilette entzwei. Alle Vertreter der Maschine vom L. I. bis zum Storekeeper erscheinen, um den Schaden sofort zu beheben. Erstaunt fragt Kerstin, ob die Onkel denn auch Lust dazu hätten, noch so spät das Klo heilzumachen? „Natürlich“, sagt Mami, „die Herren bekommen doch bezahlt dafür.“ Kerstin schweigt sinnend und nach einiger Überlegung fragt sie Mami mit verwirrtem Gesichtsausdruck: „Wo-für bekommt mein Papi denn eigentlich bezahlt?“

— R. H. G. Sch. —

### Das Karnickel-Schiff

Die blaue Blume der Romantik und Romanzen blüht nicht nur auf menschlichen Weiden. Auch Tiere rupfen sie gern. Käpt'n Kiese-wetter weiß ein Lied davon zu singen, ein trauriges Lied. Er hatte zweihundert Karnickel übernommen. Keine gewöhnlichen

Feld-, Wald- und Wiesenkarnickel, bewahre! Seine Karnickel waren hochgezüchtete, schutzgeimpfte und wissenschaftlich ausgebildete Langohren, Diener der Forschung. Jenseits der Azoren ging bereits das Gemüse aus. Der Steward servierte nur noch nackte Koteletts. „Wo bleibt die Beilage?“ fragte Käpt'n Kiese-wetter mit grollendem Donner im Hintergrund. Der Zahlmeister legte sein Gesicht in dekorative Sorgenfalten, die einem Zahlmeister-Gesicht immer gut anstehen.

„Die Karnickels...“ flüsterte er, „Wieso? Wo wir so viele Kohlköpfe für die zweihundert Viecher mitgenommen haben?“

„Sagten Sie eben zweihundert?“ stöhnte der Zahlmeister.

Allmählich ließen sich die Karnickel-Romanzen nicht länger übersehen. Der Schiffszimmermann konnte kaum noch Holz für weitere Verschläge auftreiben. Der „Erste“ erfand ein neues Gesellschaftsspiel und veranstaltete Treibjagden. Der Koch ersann raffinierte Kaninchen-Gerichte.

Im Bestimmungshafen Djakarta funkte Kapitän Kiese-wetter an seine Reederei:

„Zweihundert Karnickel vollzählig übergeben. Erbitten dringend Order, was mit den übrigen zweitausendvierhundert geschehen soll!“

— nn.

„Macht die Entfettungskur Ihres Mannes gute Fortschritte?“

„Enorm! Der tätowierte Ozeandampfer auf seiner Brust ist jetzt nur noch ein kleines Rettungsboot!“



Schicken Sie den Mann in Hamburg sofort zur (siehe oben rechts)

### Alles Geschmackssache

Die „Obadja“ hat in Hamburg festgemacht, und wer von der Besatzung abkömmlich ist, geht an Land.

Auf den Landungsbrücken wartet der 1. Bootsmann im dunklen Anzug, mit einem riesigen Blumenstrauß bewaffnet, auf den Dampfer nach Blankenese. Kommt auch der Zimmermann, er wohnt in Blankenese, zur Abfahrt und staunt: „Wo willst Du denn drauf los?“ „Ich will heiraten!“ „Wen denn, kenn ich sie?“ „Weiß nicht, sie heißt Billa Schmitt...“ Der Zimmermann fällt bald um: „Die? Mann die hält's doch mit halb Blankenese!“ Der Bootsmann ist ganz verdattert: „Nee, man gut, daß Du mir das noch rechtzeitig gesagt hast!“ Er übergibt die armen Blumen ärgerlich der Elbe, die sie gelassen mitnimmt, Richtung Blankenese.

Drei Tage später:

Auf den Landungsbrücken wartet der 1. Bootsmann im dunklen Anzug, mit einem riesigen Blumenstrauß bewaffnet, auf den Dampfer nach Blankenese. Kommt wieder der Zimmermann und staunt: „Nanu?“

„Ja, weißt Du“, sagt der Bootsmann, „ich habe mir Blankenese gestern erstmal angesehen, ist ja gar nicht so groß, ich heirate sie doch!“



Kundendienst bei der S. B. G.

### Vorsicht mit der Brust

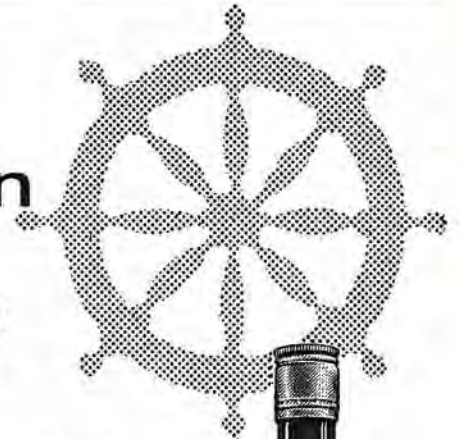
Zerknirscht saß der Rudi an Deck und war bester Welt nicht ansprechbar. Schließlich wurde es Hannes, dem Koch, zu dumm und er gab ihm einen Knuff in die Seite, daß Rudi mit einem Ruck wieder auf die Beine kam. „Was ist dir denn über die Leber gelaufen, daß du deine Kameraden nicht mehr kennst, Mensch?“

Kleinlaut erzählt da Rudi: „Agnes will mich nicht mehr heiraten!“

„Ja, aber warum denn nicht in aller Welt?“ „Weil ich die Tätowierung eines Segelschiffes auf der Brust habe.“ „Quatsch! Wenn sie dich liebt, was spielt das da für eine Rolle?“ „Sie will aber lieber einen Mann mit einem Auto!“ ...

H 141

## Auf richtigen Kurs gehen



... auch in puncto Genuß, das ist seemännische Tradition von alters her. Ein rechter Fahrermann hat immer die richtige Nase - für steife Brisen und steife Groggs! Drum gilt an Land und auch an Bord das gute alte Seemannswort:

herrlich-so ein

# Hansen-Rum







CONDOR

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

**AUSSENSTELLE SEEFAHRT**

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand  
Alles mit Weltgeltung

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

Der Bestand an Seeschiffen am 30. November 1961

(Herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr)

	Handelsschiffe mit Antrieb						Zusammen		Seefischerei-fahrzeuge			
	Trockenladungsschiffe			Tanker		Fahrgastschiffe <sup>1)</sup>		Anzahl	BRT	Anzahl	BRT	
	Anzahl	BRT	Tragf.T.	Anzahl	BRT	Tragf.T.	Anzahl	BRT	Anzahl	BRT		
	2 406 <sup>2)</sup>	4 140 328	6 089 419	94	648 333	971 209	157	137 551	2 657	4 926 212	886 <sup>3)</sup>	175 452
darunter unter												
100 BRT	282	18 488	27 581	—	—	—	45	2 369	327	20 857	581	25 113
Insgesamt												
31. 12. 1960	2 432	3 984 087	5 901 227	97	630 064	942 687	154	139 199	2 683	4 753 350	890	170 433
31. 12. 1959	2 490	4 010 821	5 994 380	101	581 477	864 393	149	141 501	2 740	4 733 799	889	168 728
31. 12. 1958	2 474	3 819 233	5 749 120	104	509 815	756 091	130	103 707	2 708	4 432 755	881	167 308

Die Stellung der deutschen Handelsflotte in der Welttonnage 1913 — 1939 — 1960 nach Lloyd's Register of Shipping

1913			
Welttonnage	30 514	Schiffe mit	46 953 228 BRT
davon:			
Großbritannien und Nordirland	9 214	Schiffe mit	18 696 237 BRT
USA (Meer und Seen)	3 323	Schiffe mit	5 381 147 BRT
Deutschland	2 321	Schiffe mit	5 082 061 BRT

Mit einem Anteil von 10,8 % stand Deutschland an 3. Stelle der Welthandelsflotte

1939			
Welttonnage	31 186	Schiffe mit	69 439 659 BRT
davon:			
Großbritannien und Nordirland	7 009	Schiffe mit	17 984 158 BRT
USA (Meer und Seen)	3 270	Schiffe mit	11 874 384 BRT
Japan	2 337	Schiffe mit	5 629 845 BRT
Norwegen	1 990	Schiffe mit	4 834 902 BRT
Deutschland	2 466	Schiffe mit	4 492 708 BRT

Mit einem Anteil von 6,5 % stand Deutschland an 5. Stelle der Welthandelsflotte

1960			
Welttonnage	36 311	Schiffe mit	129 769 500 BRT
davon:			
USA (Meer und Seen)	4 059	Schiffe mit	24 837 069 BRT
Großbritannien und Nordirland	5 246	Schiffe mit	21 130 874 BRT
Liberia	977	Schiffe mit	11 282 240 BRT
Norwegen	2 725	Schiffe mit	11 203 246 BRT
Japan	3 124	Schiffe mit	6 931 436 BRT
Italien	1 312	Schiffe mit	5 122 240 BRT
Niederlande	1 891	Schiffe mit	4 884 049 BRT
Frankreich	1 456	Schiffe mit	4 808 728 BRT
Deutschland	2 449	Schiffe mit	4 536 591 BRT

Mit einem Anteil von 3,5 % stand Deutschland an 9. Stelle der Welthandelsflotte

1) Fähr-, Förde- und Bäderschiffe sowie 6 Fahrgastschiffe mit Kabineeinrichtungen mit insgesamt 98 032 BRT.

2) Darunter 13 kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe mit 86 248 BRT, die Einrichtungen für mehr als 12 Fahrgäste besitzen.

3) Darunter 5 Erz-Öl-Frachtschiffe mit 84 010 BRT.

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

Dreizehn Seeschiffswerften lieferten zusammen 1,366 Mio tdw ab — ca. 70 % Export

Mit einer Tonnage von ca. 1,366 Mio tdw abgeliefertem bzw. fertiggestelltem Schiffsraum gegenüber 1,548 Mio tdw in 1960 (1959: ca. 1,7 Mio tdw) haben die deutschen Seeschiffswerften den Vorjahresausstoß abermals nicht halten können. Etwa 70 % der Ablieferungen entfielen auf den Export.

Der Auftragseingang war auch im vergangenen Jahr niedriger als die Ablieferungen. Bei den deutschen Werften sind zur Zeit im Durchschnitt ca. 97 400 Personen beschäftigt. Der Faktor der Zulieferer aus dem Binnenland ist erheblich. Nach Japan und Großbritannien steht die Bundesrepublik an dritter Stelle im Weltschiffbau.

Spitzenreiter der deutschen Weltrangliste sind zum vierten Mal seit 1950 die bundeseigenen Kieler Howaldtswerke AG mit einem Ausstoß von ca. 335 500 tdw (Vorjahr: 402 000 tdw). Das Gros der Werften ist bis Ende 1962 voll ausgelastet, in 1963 nur teilweise.

„Ein hanseatischer Spruch“

Aus den Silben

ad — amt — auf — beth — ca — chen — du — e — e — e — ei —  
 fi — ga — ga — gat — go — in — is — keit — lauf — le — lek — li —  
 li — me — mi — mus — na — ne — ne — nig — o — of — ons — pri —  
 ra — ra — re — rus — sa — see — see — sis — strie — ta — tät —  
 tät — ti — to — tri — va — vi — ze — zier

sind 16 Wörter zu bilden, die nachstehende Bedeutung haben:

1. griechische Göttin der Gerechtigkeit . . . . .
2. Marinebehörde . . . . .
3. römischer Feldherr . . . . .
4. Großgewerbe . . . . .
5. früheres spanisches Kriegsschiff . . . . .
6. Menschenansammlung . . . . .
7. Wassersportveranstaltung . . . . .
8. Mädchenname . . . . .
9. Bezeichnung des ersten Steuermannes . . . . .
10. Übereinstimmung . . . . .
11. Insel im Golf von Neapel . . . . .
12. Iohsucht . . . . .
13. Schiffsfahrtsbehörde . . . . .
14. Signal für die Schifffahrt . . . . .
15. Muse . . . . .
16. Naturkraft . . . . .

Die letzten Buchstaben der Wörter ergeben, von oben nach unten gelesen, einen hanseatischen Spruch. Die ersten Buchstaben von oben nach unten ergeben die lateinische Fassung davon.

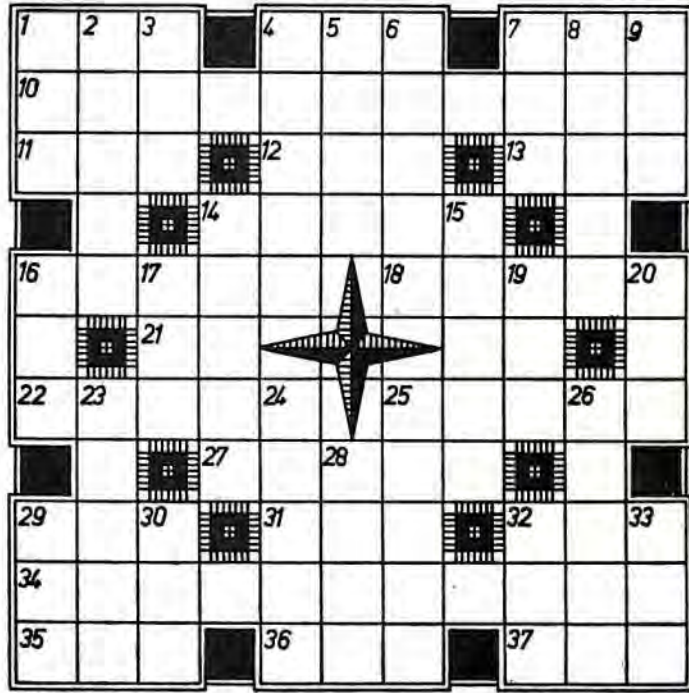
Hafen-Silbenrätsel

Aus den Silben a — a — be — bing — co — dart — dau — dav — delf —  
 e — el — el — en — fal — fen — frau — ger — ha — holz — i — is —  
 ist — jung — land — lee — ler — meer — mi — mouth — mouth — ne —  
 ni — ni — pa — pel — pi — ros — se — stri — tra — wall — win — zijl

sind 15 Wörter zu bilden, die nachstehende Bedeutung haben:

1. gibt es leider nur im Märchen . . . . .
2. Teil des Hamburger Hafens . . . . .
3. jugoslawische Halbinsel . . . . .
4. Hafenstadt am Tyrrhenischen Meer . . . . .
5. hier warteten einst einkommende Segelschiffe auf Order . . . . .
6. Ostseehafen mit berühmter Werft . . . . .
7. ein ganz ungemütlicher Schiffsort, den man meiden sollte . . . . .
8. englischer Hafen an der Lyme-Bay . . . . .
9. Einfahrt zum Kanal von Korinth . . . . .
10. Jugoslawischer Hafen . . . . .
11. bedeutsamer Handelshafen auf Sizilien . . . . .
12. holländischer Hafen . . . . .
13. zu Europa gehörende große Insel im Atlantik . . . . .
14. kleiner Hafen im Golf von Athen . . . . .
15. Holz- und Getreidehafen an der Küste Kurlands . . . . .

Die Anfangs- und dritten Buchstaben, beide von oben nach unter gelesen, ergeben den Ausspruch eines berühmten Reeders und den Namen des Reeders selbst.



899

„Ferne Gewässer“

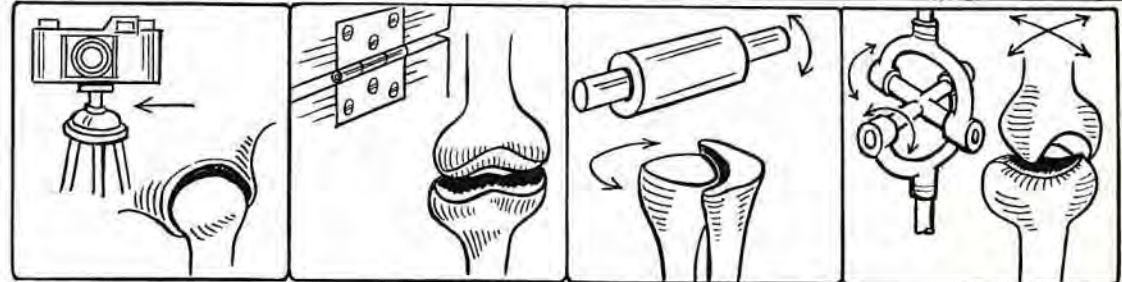
**Waagrecht:** 1. Ausruf des Verstehens, 4. griechische Göttin, 7. griechischer Buchstabe, 10. siehe Anmerkung, 11. Scherzname für den Amerikaner, 12. Vorsilbe, 13. Falz, Fuge, 14. Gesimsstreifen, 16. Feldherr Davids, 18. was Sie jetzt tun, 21. Zeichen für Radon, 22. griechischer Buchstabe, 25. Straßenbaumaschine, 27. Amtstracht, 29. Papagei, 31. abessinischer Fürst, 32. schwerer Traum, 34. siehe Anmerkung, 35. schmal, knapp, 36. Gewässer, 37. griechisch: drei.

**Senkrecht:** 1. mohammedanischer Titel, 2. römischer Dichter, 3. orientalischer Männername, 4. Vorderseite einer Münze, 5. Koseform von Anton, 6. einjähriges Pferd, 7. unbestimmter Artikel, 8. Hausvogel, 9. Behörde, 14. Heilerde, 15. Gemüsepflanze, 16. Völkerverband, 17. Europäer, 19. norddeutscher Männername, 20. Ablehnung, 23. Kurort in Tirol, 24. französische Festung, 25. Menschen- oder Tierart, 26. Künstler, 28. Teil des Gesichts, 29. nordischer Gott, 30. schlimm, böse, 32. Baumteil, 33. türkischer Titel.

**Anmerkung:** 10. nennt den größten Golf des Südchinesischen Meeres; 34. ergibt einen Teil des Nordatlantik zwischen Bermuda und den Kanarischen Inseln, bekannt als Laichgebiet der Flußaale.

Die  
schlaue  
Kiste

Natur und Technik



Um unser Knochengestell beweglich zu halten, hat die Natur verschiedene Gelenkarten gestaltet. Kugelgelenke verbinden Oberschenkel und Beckenknochen, sowie Oberarm und Schulter. Sie ermöglichen eine Verdrehung und ein Schwenken der Glieder nach allen Seiten. In der Technik finden wir ein Kugelgelenk zum Beispiel am Photostativ wieder.

Wie ein Scharnier arbeiten die Scharniergelenke, die eine Schwenkbewegung nur in einer Richtung zulassen. Scharniergelenke finden wir am Ellbogen, am Knie und an den Fingern. Alle Gelenke werden durch Sehnen zusammengehalten und sind mit einer besonderen Gelenkflüssigkeit geschmiert.

Die Drehgelenke ermöglichen nur eine Verdrehung, keine Schwenkung. Elle und Speiche an unserem Unterarm sind durch ein solches Gelenk, das ebenfalls am Ellbogen sitzt, drehbar miteinander verbunden. In der Technik wird die gleiche Wirkung durch ein Rohr erreicht, in das lose drehbar eine Welle gesteckt ist.

Schließlich kennen wir noch das Sattelgelenk, das je eine Schwenkbewegung in zwei verschiedenen Richtungen erlaubt. Die Daumen sind durch solche Gelenke mit dem Mittelhandknochen verbunden. Die Technik nennt ein solches Gelenk „Kardangelenk“, das ähnlich arbeitet wie zwei zusammengesetzte, in verschiedener Richtung bewegliche Scharniergelenke.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

# Grüßadresse

## MADE IN USA-NAVY

### Ca. 1200 amerikanische Marinesoldaten

des US-Flugzeugträgers „Essex“ mußten Überstunden machen, um anlässlich des Besuchs dieses Kriegsschiffes an der Elbe für Hamburg eine Begrüßungsgeste hinzulegen, die wohl in ihrer Art einmalig ist. Diese blauen Jungs formierten sich nämlich auf dem Landedeck in der Nordsee zu den riesigen Buchstaben: „Grüße an Hamburg“. Vom Hubschrauber aus wurde dann diese maritime Riesengrußadresse fotografiert und der Hamburger Bevölkerung in großer Aufmachung in ihren Tageszeitungen überreicht. Wir müssen zugestehen: Idee gut, Durchführung großzügig, Verwendung von Marinedrill und Technik für den guten Zweck des good will glänzend gelungen.



## Quer durch die Last

### Die Rheinstahl Nordseewerke in Emden

werden 15 U-Boote in Weiterentwicklung des von der Bundesmarine in Auftrag gegebenen 350-Tonnen-Typs für die Königlich-Norwegische Marine bauen. Dieser Typ zeichnet sich bei geringer Besatzungsstärke und niedrigen Herstellungskosten sowie kleinen Abmessungen durch sehr hohe Leistungsfähigkeit aus. Der Auftragswert der bestellten U-Boote beträgt etwa 150 Millionen DM.

Die Rheinstahl Nordseewerke G.m.b.H. konnten am 7. Dezember 1961 ihren hundertsten Stapellauf nach dem Kriege registrieren. Der Strukturwandel in unserem Schiffsbestand zeigt sich auch hier bei einem Vergleich mit den Vorkriegsneubauten dieser Werft. Davon war ein 18 000 tdw großes Motortankschiff das größte, während sich die überwiegende Anzahl in einer Größenordnung von etwa 1000—2000 t Tragfähigkeit bewegte. Dagegen wurden bereits 1953 10 000-Tonner und in den Jahren darauf 16-, 22- und 29 000-Tonner gebaut.

Insgesamt konnte diese fünfgrößte deutsche Werft nach dem Kriege 1180 000 tdw an neuer Tonnage erstellen.

### Die meisten Schiffs-Diesel

Im laufenden Jahr wurden nach der Zeitschrift „Motorship“ bis zum 1. Dezember von der M.A.N. Augsburg 39 große seegehende Schiffe mit Dieselmotoren eigener Fertigung ausgerüstet, von der dänischen Firma Burmeister & Wain, Kopenhagen, 28 Schiffe und von Gebr. Sulzer, Winterthur, 26 Schiffe. In der Herstellung großer Schiffsdiesel steht damit die M.A.N. Augsburg wie in den vergangenen Jahren an erster Stelle in der Weltrangliste, gefolgt von Burmeister & Wain und Sulzer.

### Der „elektrische Lotse“

hat sich bewährt — schreibt das vom amerikanischen Handelsministerium herausgegebene Organ „Foreign Commerce Weekly“. Diese neue „Lotsenart“ besteht darin, Schiffe sicher durch schmale Kanäle und Häfen zu bringen durch ein auf dem Fahrweg-Grund liegendes elektrisches Kabel, an dem sich die Schiffseinheiten mit dem sogenannten „Os-

illoscope“ einpeilen können. Sobald das Schiff vom Kabel-Kurs abweicht, schlägt ein Zeiger des Gerätes nach steuerbord bzw. backbord aus.

### Zweiter Bauabschnitt für Bremer Erzhafen

In Bremerhaven ist der zweite Abschnitt zum Bau des Erzhafens vergeben worden. Nachdem das Gelände zum größten Teil aufgespült worden ist, wird jetzt eine 500 m lange Kaje errichtet, die später auf 500 m erweitert werden kann. Anfang des Jahres wird mit dem Rammen der Spundwand begonnen, im Oktober hofft man, mit der Montage der Ladebrücken beginnen zu können. Bis zum Frühjahr 1963 wird dann das Hafengebiet bis auf eine Sohlentiefe von 11 m ausgebaggert sein, und das erste beladene 60 000-t-Schiff an der Ostkaje festmachen können.

### Ein MAN-Schiffsdiesel und 5 Länder

Die jugoslawische Schiffswerft „III. Maj Rijeka“ hat der Deutschen MAN Augsburg Schiffsdiesel von je 12 000 PSe Leistung für den Antrieb von 3 Trockengutfrachtern für die Triton-Shipping-Corporation in New York in Auftrag gegeben. Es handelt sich um 6-Zylinder-Motoren größter Zylinder-Abmessung für Schwerölbetrieb von 860 mm Zylinderdurchmesser und 1600 mm Kolbenhub. Denselben Motorentyp in 9-Zylinder-Ausführung wird der holländische Lizenznehmer der MAN, die Verolme-Maschinen-Fabrik IJsselmonde, für eine norwegische Reederei in einen Motortanker einbauen.

### „Cathanode-Antikorrosionseinrichtungen“

Die Marine Service Division der Lockheed Aircraft Service, eine Tochtergesellschaft der Lockheed Aircraft Corporation in Ontario/Kalifornien, produziert und vertreibt unter dem Namen „Cathanode“-Antikorrosionseinrichtungen zur Verhütung von Korrosionsschäden an Schiffen. Verschiedene Arten dieser Einrichtungen sind in über 400 Anlagen erfolgreich im Gebrauch, wobei auch die niederländische Marine dieses System erstmalig einer genauen Prüfung unterzieht. (12 niederländische Zerstörer sind z. Z. mit einer derartigen Antikorrosionsanlage ausgerüstet.) Diese Anlage gewährt nach Angabe der Hersteller völligen Schutz gegen Korrosion, wobei

ein genau arbeitendes Kontrollsystem den Schiffsrumpf oder andere Metallteile unter einer elektrischen Spannung hält, die keine Korrosion entstehen läßt.

### Euratom und Italien

#### bauen 50 000-tdw-Atomtanker

Die Europäische Gemeinschaft für Atomenergie (Euratom), Brüssel, hat mit den italienischen Fiat-Werken und der Ansaldo-Werft in Genua ein Abkommen getroffen über die Konstruktion und den Bau eines atomgetriebenen Tankschiffes mit einer Tragfähigkeit von etwa 50 000 tdw.

Die Planung des Projekts soll in Gemeinschaftsarbeit von Wissenschaftlern und Technikern der drei Vertragspartner erfolgen. Die Kosten werden zu 40 Prozent von Euratom und 60 Prozent je zur Hälfte von Fiat und Ansaldo getragen. Der Zeitraum für die Fertigstellung des Projekts wurde mit zwei Jahren angegeben. Die erste Phase des Bauprogramms, die der Planung des Atomreaktors vorbehalten ist, wird etwa acht Monate in Anspruch nehmen. Anschließend soll bei Fiat die Konstruktion des Reaktors und parallel hierzu auf der Ansaldo-Werft die Konstruktion und der Bau des Schiffskörpers des Tankers vorgenommen werden. W. N.

### Als zweites atombetriebenes Schiff

soll nach dem amerikanischen U-Boot „Triton“ die „Savannah“ im Spätsommer dieses Jahres Bremerhaven anlaufen.

### Zwei 100 000-Tonner in England bestellt

Die BP Tanker Co. Ltd., London, hat bei den englischen Werften Swan, Hunter & Wigam Richardson Ltd., Wallsend, und Vickers-Armstrongs (Shipbuilders), Barrow, zwei Turbinentanker von je 100 000 tdw in Auftrag gegeben. Ursprünglich waren hier drei Schiffe von je 50 000 bzw. 67 500 t von der BP bestellt worden. Ob ein vierter in Auftrag befindlicher 67 500 t großer BP-Tanker in der genannten Größe gebaut wird, ist noch nicht entschieden. Diese beiden Supertanker sind, abgesehen von den „Queen“-Schiffen der Cunard Line, die größten bisher in Europa bestellten Neubauten. Sie sollen bei 915' Länge und 128' Breite 15,5 kn laufen und 1965 bzw. 1966 in Fahrt kommen.

# R. B. GREEN & SOERMANN

## Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

# Farbenfabrik Hamburg 11

## Telefon 36 55 73

# Sport an Bord

Fortsetzung von Seite 4



Uniform zieht immer, und ganz bestimmt eine maritime, dachten diese „leckeren Sachen“ und zogen zum großen Ankerplatz unserer Schiffsmodelle am Berliner Funkturm. Zu schmucken Schiffe gehören ja schließlich schmucke Deerns.

## Hamburger Seemannspastoren brechen eine Lanze für „Sport an Bord“.

2 Briefe nur, aber jeder Sportfreund in der Seefahrt, und nicht nur in der deutschen, wird aus der folgenden Wiedergabe (auszugsweise) entnehmen, daß seine Sache in guten Händen ist.

Hochverehrter Herr Bürgermeister!

Die im Raum der Hamburger Landeskirche stationierten Seemannspastoren haben sich zu einem Arbeitskreis zusammengeschlossen, um gelegentlich gemeinsame Fragen und Sorgen miteinander zu besprechen.

Auf unserer letzten Zusammenkunft wurde es von allen Seemannspastoren außerordentlich bedauert, daß es dem Seemann im Gebiet des Hamburger Hafens nicht möglich ist, auf einem hergerichteten Sportplatz Sport zu treiben, vor allem Fußballspiele auszutragen. ... Wir Seemannspastoren wissen, daß diese Fußballkämpfe nicht den Rang großer Weltmeisterschaftsspiele haben. Wir meinen aber, daß auch auf der Ebene dieser Wettkämpfe ein guter Sport getrieben wird. Und wir wünschen, daß dem Seemann während seiner kurzen Hafentiegezeit die Möglichkeit gegeben wird, Sport zu treiben, wie sie jeder andere Berufstätige ja auch hat.

... Wir bitten Sie, sehr verehrter Herr Bürgermeister, uns zu helfen.

In seinem prompten Antwortschreiben bestätigt Bürgermeister Engelhard die Bedeutung, die der Sport für laufend im Hafen stationierte Schiffsbesatzungen hat. Als Hoffnungsstrahl für „Sport an Bord“ in Hamburg wird in diesem entgegenkommenden Brief auf die Bemühungen des Sportamtes hingewiesen, einen Sportplatz für im Hafen liegende Schulen und für den Sportverein Neuhoft zu schaffen, und diese mit Umkleidekabinen und Duschen auszustattende Anlage auch den Seeleuten zur Verfügung zu stellen. Positiv darf auch gewertet werden, daß Bürgermeister

Engelhard das Sportamt angewiesen hat, bei seinen Verhandlungen mit dem zuständigen Bezirksamt Harburg und der Liegenschaftsverwaltung der Finanzbehörde mit Nachdruck auch die Wünsche der Deutschen Seemannsmission in Hamburg vorzutragen.

Solches dürften die Sportfreunde an Bord mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen. Es freut die Fahrensleute festzustellen, daß die Hamburger Seemannspastoren wissen, wo sie der Schuh drückt, und sie danken ihnen, daß sie es nicht bei dem Verständnis allein bewenden ließen, sondern aktiv das Notwendige taten, um, wie Seemannspastor Rössing in seinem Brief, für uns eine gewichtige Lanze zu brechen. In Kreisen der Sportfreunde an Bord findet auch die Tatsache anerkennende Beachtung, daß selbst von einer Spitze der Regierung einer Hansestadt ihren sportlichen Belangen soviel Wichtigkeit beigemessen wird.

## Sicherheit für den Fahrensmann

Trotz harter Arbeit in unserem Bordalltag sollte man sich hierüber seine Gedanken machen. Jeden von uns bedrohen bei seiner Tätigkeit an Bord oder im Hafen viele Gefahren, und durch tragische Unglücksfälle hat schon so mancher sein Hab und Gut, seine Gesundheit und sogar sein Leben verloren.

Nach den Angaben der See-Berufsgenossenschaft erlitten z. B. im Jahre 1960 von 67 386 Gesamtbeschäftigten 11 018 Seeleute einen Unfall. Über 50 Prozent aller Seeleute, an die in 1960 eine Rente gezahlt wurde, erhielten diese Rente, weil sie vorzeitig erwerbs- oder berufsunfähig geworden sind.

Vergessen sollte man auch nicht, daß wohl jeder Seemann einmal in einen stillen Hafen einlaufen möchte, um dort in Ruhe seinen Lebensabend zu beschließen.

Hier heißt es, frühzeitig vorzusorgen und die notwendigen Mittel für den Fall einer vorzeitigen Erwerbsunfähigkeit sowie für eine ausreichende Alters- und Hinterbliebenenversorgung anzusammeln. Achten sollte man darauf, daß dies mit einem Mindestmaß an Aufwand unter Ausnutzung aller steuerlichen Vorteile erreicht wird.

Zweckmäßig ist es, sich von einer Stelle beraten zu lassen, die sich ausschließlich mit Versicherungsfragen für Seeleute beschäftigt, ihre besonderen Probleme kennt und über reiche Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügt.

ließ unseren gut aufgelegten Sturm fast verzweifeln. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, der Torwart gewann das Spiel für seine Mannschaft. Wie dem auch sei, die „Sunok“ besiegte uns mit 3:2 (1:1) Toren.

Während wir in La Guaira festmachten, lauerte die Mannschaft des norwegischen MS „Arctic Tern“ (sie gewann 1959 den New York Pokal) auf ihren nächsten Gegner, und das waren wir. Wir ließen uns durch ihren Dreß mit Rückennummern nicht beeindruckt und schossen gleich zwei Tore, sehr zur Freude der zahlreichen Zuschauer! Das Spiel wurde dann seitens der Norweger mit „englischer Härte“ gewürzt, doch die Niederlage zeichnete sich bereits ab. Wir gewannen dieses Spiel 6:2 (2:0).

Aber ein weitaus gefährlicherer Gegner sollte uns in der Mannschaft des dänischen MS „Rikke Skou“ entgegentreten. Diese Mannschaft spielte ausgezeichnet und wir hatten einige Mühe, einen 2:0-(0:0)-Sieg herauszuschießen.

Nun kommt die MS „Anita“ an die Reihe. Ihre Mannen zogen mit großem Selbstbewußtsein und den besten Wünschen der zurückbleibenden Kameraden mit uns zum Platz. Dort wurden sie in einem nicht ganz befriedigenden Spiel 4:0 (2:0) geschlagen.

Doch ihr sportlicher Ehrgeiz ließ sie nicht ruhen und in Maracaibo forderten sie uns zu einem Revanchekampf heraus. Mit der verbesserten Mannschaft der „Anita“ gelangten wir auf einen Platz, der eine verblüffende Ähnlichkeit mit einem Kartoffelacker hatte. Aber auch hier ließen wir ihnen keine Chance und mit 7:1 (3:1) war die „Anita“ noch gut bedient.

Nun erlebte die „Blankenburg“ abermals eine Festlichkeit im Zeichen des Sports, denn es galt die hoffnungsvolle Elf aufzulösen, bedingt durch den Verkauf des Schiffes. H. Daab

## Auflösung von Seite 18

### Hafensilbenrätsel

1. Meerjungfrau, 2. Ellerholzhafen, 3. Istrien, 4. Neapel, 5. Falmouth, 6. Elbing, 7. Leegerwall, 8. Dartmouth, 9. Istria, 10. Sebenico, 11. Trapani, 12. Delfzijl, 13. Island, 14. Epidavros, 15. Windau.

Mein Feld ist die Welt. — Albert Ballin.

### Silbenrätsel: „Ein hanseatischer Spruch“

1. Nemesis, 2. Admirallität, 3. Varus, 4. Industrie, 5. Galeone, 6. Auflauf, 7. Regatta, 8. Elisabeth, 9. Navigationsoffizier, 10. Einigkeit, 11. Capri, 12. Egoismus, 13. Seeamt, 14. Seezeichen, 15. Erato, 16. Elektrizität.

Seefahrt ist nol! Navigare necesse est!

### Kreuzworträtsel „Ferne Gewässer“

Waagrecht: 1. Aha! 4. Ale, 7. Eta, 10. Golf von Siam, 11. Ami, 12. ent, 13. Nut, 14. Fries, 16. Urias, 18. raten, 21. Rn, 22. Omega, 25. Ramme, 27. Ornat, 29. Ara, 31. Ras, 32. Alb, 34. Sargassosee, 35. eng, 36. See, 37. tri.

Senkrecht: 1. Aga, 2. Homer, 3. Ali, 4. Avers, 5. Toni, 6. Enter, 7. ein, 8. Taube, 9. Amt, 14. Fango, 15. Salah, 16. UNO, 17. Ire, 19. Tim, 20. nie, 23. Meran, 24. Arras, 25. Rasse, 26. Maler, 28. Nase, 29. Ase, 30. arg, 32. Ast, 33. Bei.

Fotos und Zeichnungen: G. Bessau S. 4; Deike Matern S. 2 u. 18; B. Koschwitz S. 1; Foto Lüden S. 8; H. v. Medvey S. 11, 12 u. 13; F. Mücke S. 15; F. Müller S. 20; Pawli S. 8; F. K. Rausch S. 9; Seefahrt-Verlag GmbH, Archiv S. 5; D. Smith S. 15; US Information Service S. 20; US Weather Bureau S. 7; Verband Deutscher Reeder, Archiv S. 3; I. Wessendorf Titel-Farbfoto.

SCHUHHAUS AM HAFEN

**Schleicher**  
DITMAR-KOEL-STRASSE 12  
Alle  
Arten  
Straßen- und Berufsschuhe



## Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung  
Verpallen und Laschen von Ladung

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



wenn ein anderer damit bei Nacht und Nebel durchgeht? — Sie meinen, das könne bei Ihnen nicht vorkommen, da Ihr Bargeld nicht zu Hause herumläge?! Schön, aber wie steht es mit Ihren Wertsachen, Dokumenten und Urkunden? Liegen die nicht doch zu Hause in irgendeiner Schublade? Der Verlust kann recht unangenehm und oft auch kostspielig sein. Überlegen Sie doch einmal, ob es nicht zweckmäßiger ist, Ihre Wertsachen in

## „Was nützt dem Seemann sein Geld...“

einem Stahlfach einer Sparkasse unterzubringen. Schon für drei Mark im Jahr können Sie ein solches Stahlfach mieten und alles was Ihnen wertvoll ist, darin verlust-, diebes- und feuersicher unterbringen.

Das Stahlfach kann nur vom Kunden oder der von ihm bevollmächtigten Person und einem Mitarbeiter der Sparkasse gemeinsam geöffnet werden. Der Mieter erhält den Schlüssel für das eine Schloß, der zweite Schlüssel bleibt im Gewahrsam der Sparkasse. Damit auch jeder nur mögliche Mißbrauch ausgeschlossen ist, vereinbart der Kunde zusätzlich ein Stichwort mit seiner Sparkasse, das für ihn und seinen evtl. Bevollmächtigten das „Sesam öffne dich“ für die Stahlkammer ist.

Größere Wertsachen, wie versiegelte Pakete, Koffer usw., können den Sparkassen als geschlossene Depots gegen eine geringe Gebühr zur Verwahrung in der Silberkammer übergeben werden.

Ausländische Zahlungsmittel und Reiseschecks besorgen die hanseatischen Spar-

kassen und Landesbanken Ihnen gern zum jeweiligen Tageskurs; ebenso tauschen sie Ihre nicht verbrauchten Devisen und Reiseschecks jederzeit in deutsche Währung um.

Sollten Sie einen Teil Ihrer Rücklagen in Wertpapieren anlegen wollen, so beraten Sie die unten genannten Institute gern unverbindlich. Sie besorgen den An- und Verkauf der Wertpapiere und verwalten und verwahren diese auch für Sie. In einem Wertpapierdepot sind Ihre Papiere stets sicher untergebracht. Außerdem erledigen die Institute alle mit dem Besitz von Wertpapieren verbundenen Arbeiten für Sie. Die auflaufenden Erträge werden Ihrem Sparkonto gutgeschrieben.

In allen Geldangelegenheiten wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an die hanseatischen Sparkassen und Landesbanken. Die Mitarbeiter aller Kassenstellen werden Sie jederzeit gern beraten. Notieren Sie sich bitte für Ihren nächsten Landgang: a u f s u c h e n

Im Land Hamburg:  
**Hamburger Sparcasse von 1827** **Neue Sparcasse von 1864** **Öffentliche Bausparkasse Hamburg**  
 mit ihrer Girozentrale  
**Hamburgische Landesbank**

Im Land Bremen:  
**Die Sparkasse in Bremen** **Städtische Sparkasse Bremerhaven** **Landesbausparkasse Bremen**  
 mit ihrer Girozentrale  
**Bremer Landesbank**



hält was es verspricht

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

Modell BERND  
 Gr. 26—45  
 DM  
 7.75—10.75



Modell TONI  
 Modell TOM (ölfest)  
 Gr. 36—45  
 DM  
 12.50—13.50



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

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:

BREMEN: Bedarfsart. I. Schiffsbes., Thölen, Wallering 2. BREMERHAVEN: Fa. Voraga, Bürgermeist. Smidtstr. 137 HAMBURG: Schiffsausrüstung Feddersen, Kojen 14-16 KIEL: Fa. Gotthard, Wall 65 NÖRNBERG: Schuhversand-Föhlmann, Fürtherstr. 326RN, NÖRNBERG. Medico-Versand, Herm. Rauh, Karolinenstr. 47RN  
 N = Nachnahmeversand  
 R = Reparaturmöglichkeit

Modell THEO  
 Gr. 37—46  
 DM 9.50—10.50



Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast**  
 WEINHEIM (Bergstraße)



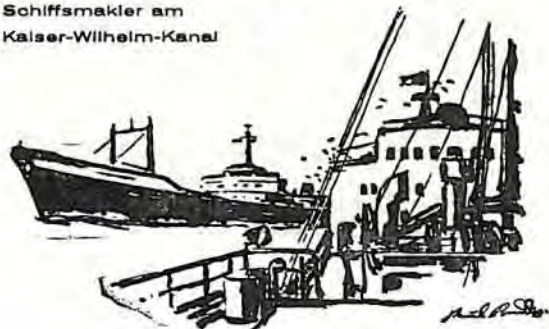
**BEISSER GEBRÜDER**  
 FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK  
 Langjähriger Lieferant namhafter  
 deutscher Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen  
 HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28  
 Telefon: So.-Nr. 36 58 92

**ERTEL**

**ST. ANSCHAR BEERDIGUNGS - INSTITUT**  
 Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen  
 Alstertor 20 · Ruf 321121-23 · Nachruf 321121 + 239303

**ZERSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
 HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB  
 WILHELMSHAVEN

für jeden Schiffstyp

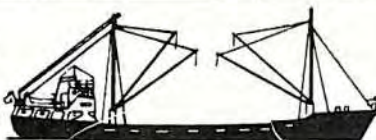
für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

# AEG - Selbststeueranlagen

## LIEFERANTEN

*der Seeschifffahrt*



**Alles für den Seemann**

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei  
**WILHELM LESCH**  
Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

**Drahtseile**

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

**Imprägniermittel**

... und für Persenninge:  
**SEGELTUCHSALBE**  
wasserdicht-tropenfest  
FELDTOL-FABRIK · HAMBURG

**Feldtol**

**Packungen**

Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel  
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export  
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)

**LOUIS TAXT** Hamburg 11, Steinhöft 11

**See-Ausrüstung HUBNER & BOLLWITT, Hamburg 11,**  
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28  
**BERUFSKLEIDUNG** (Eigene Anfertigung)  
**UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG**

**Seemannsausrüstung**

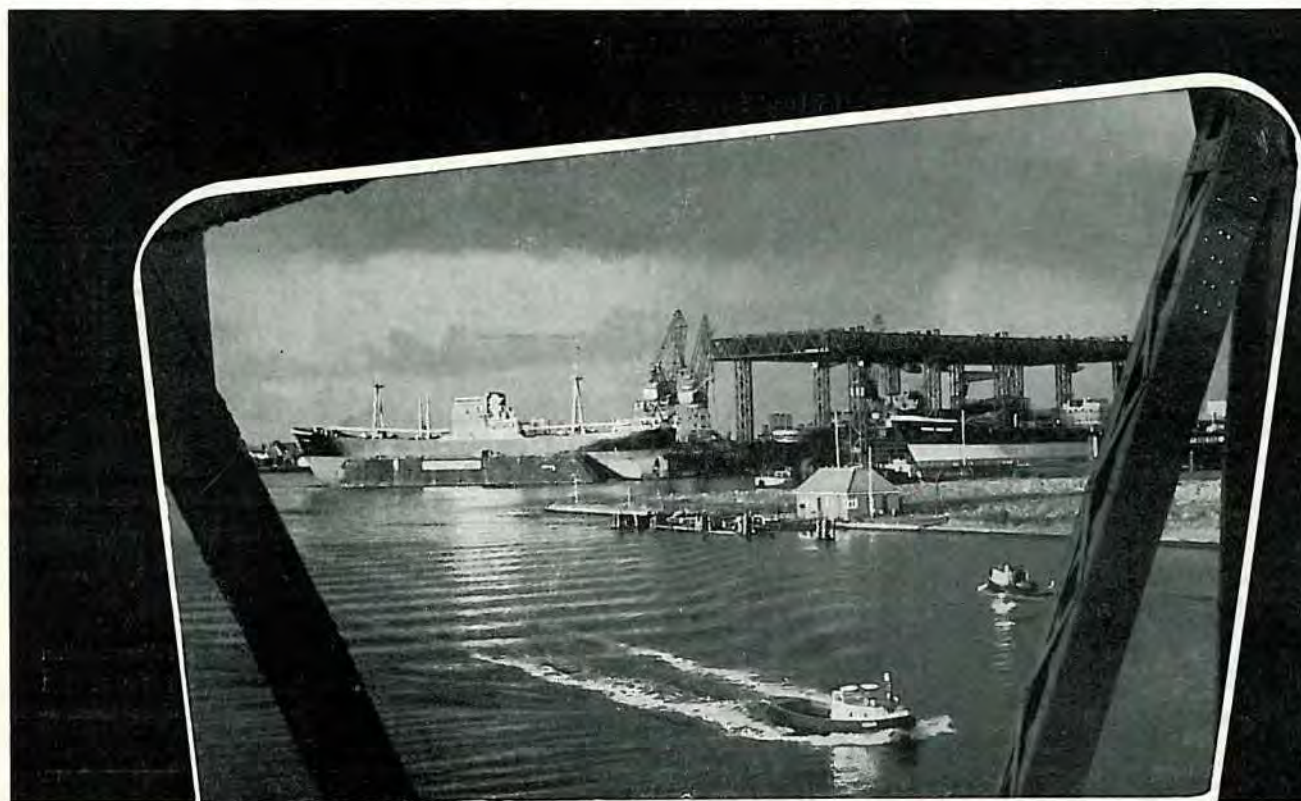
*Heinrich von der Aa*

Uniformen für Schiffsoffiziere

**BREMEN**, Ostertorsteinweg 40/41

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

**Seemannsausrüstung Steinmetz & Hehl** gegr. 1875  
Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung  
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL 34 72 28



E  
M  
D  
E  
N

# RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH

Schiffswerft • Maschinenfabrik • Reparaturbetrieb • Schwimmdocks • Trockendock

100 Stapelläufe  
1949 - 1961  
TDW 1.180.000

„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. 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 (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.



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