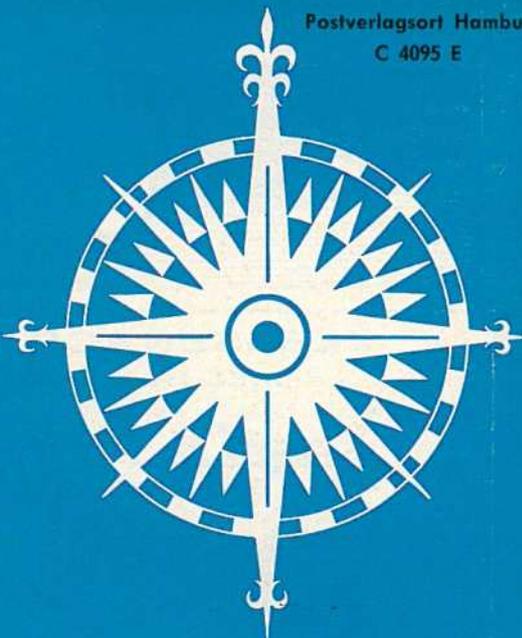
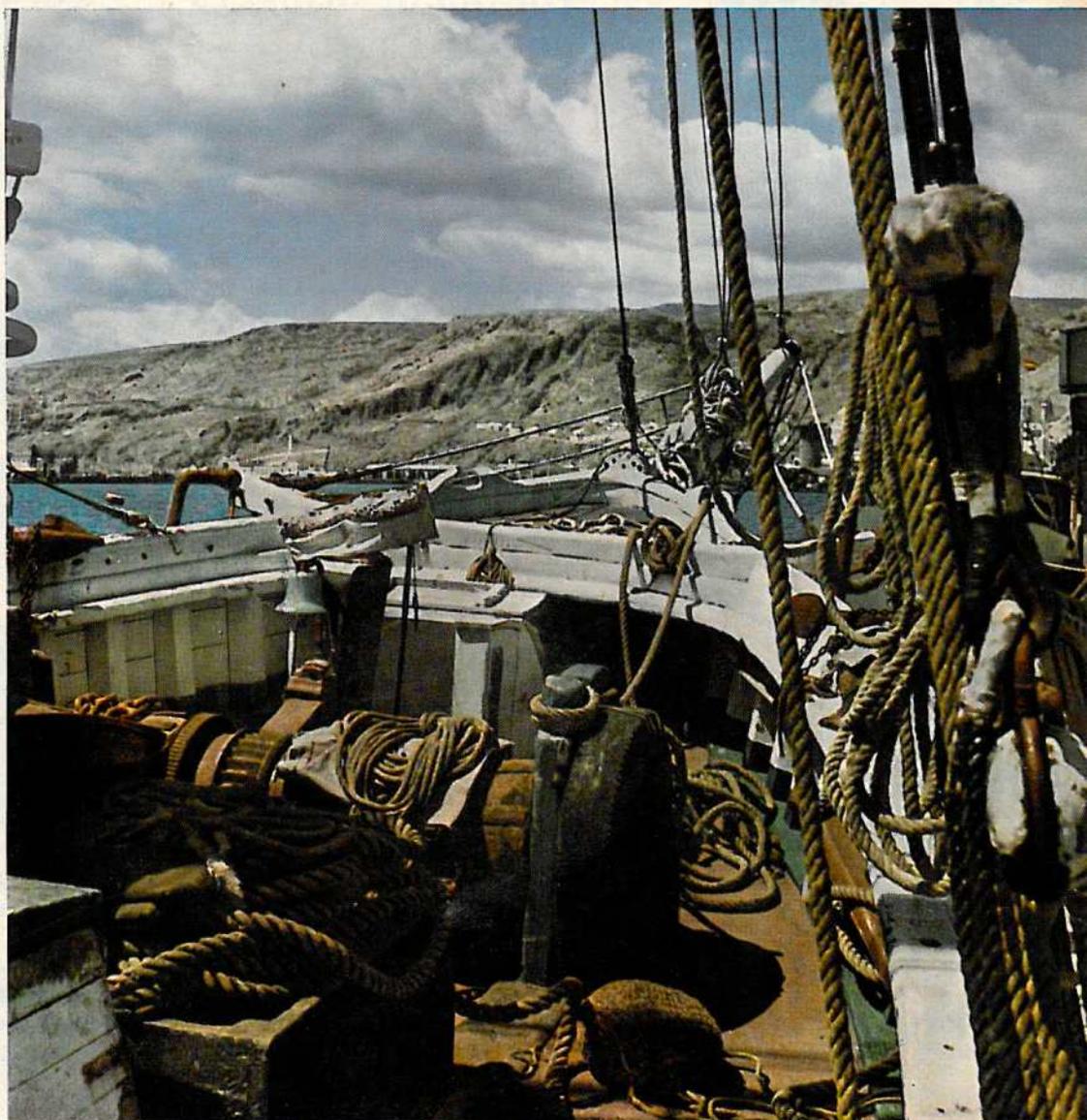


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Zum Heuertarif
- In ernster Stunde
- Fotienumschau
- Sport an Bord
- Bei den singhalesischen Fischern
- Auch in der Zukunft hat die Ortung bereits begonnen
- Kapitän und Besatzung kapern ihr eigenes Schiff
- Die große Bilderseite
- Im Kanu von Tahiti nach Hawaii
- Die schlaue Kiste
- Vision des idealen Schiffes

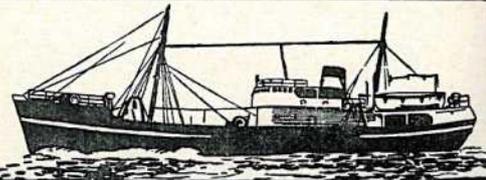


Während atomgetriebene Schiffe fahren: Back eines spanischen Seglers

International



SCHIFFSFARBEN



HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H. HAMBURG 11 KAJEN 8

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
KIEL-HOLTENAU



Luftpassagen



THOMAS ENTZ TANKER G.M.B.H.
NORDFRIESISCHE REEDEREI G.M.B.H.
RENSBURG



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

DM 8,90

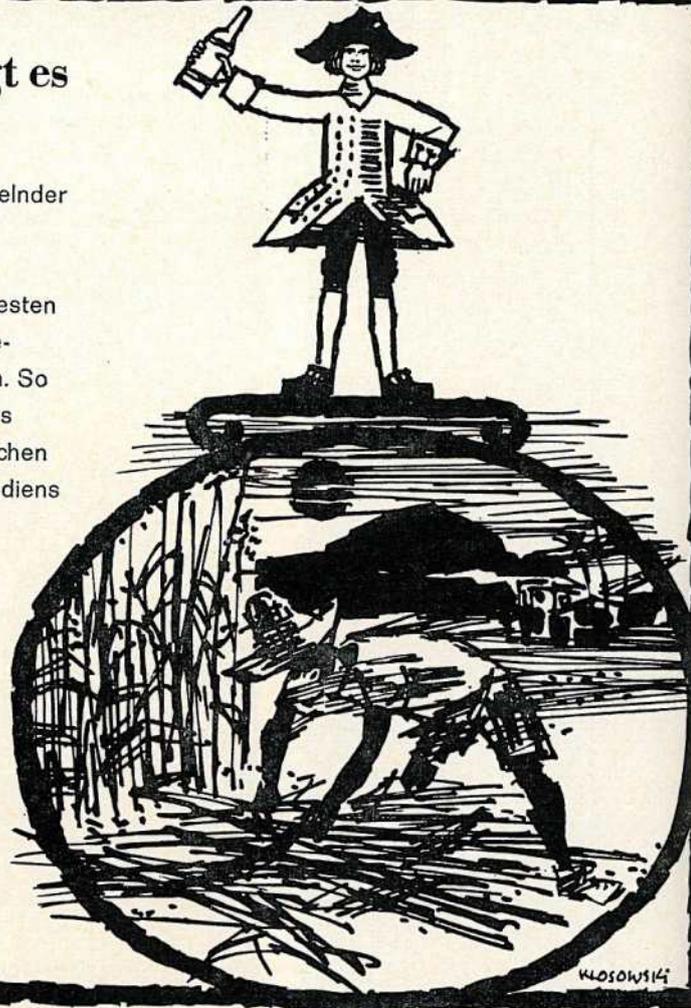


Die Sonne bringt es an den Tag...

Feuchte Wärme über glutbrodelnder Erde, sengende Sonne über schattenlosen Feldern - das ist das treibende Klima der besten Zuckerrohr-Plantagen, der gefragtesten Rum-Provenienzen. So enthält auch jeder Tropfen des edlen milden Balle den tropischen Duft der fernen Inseln Westindiens und die unvergleichliche Geschmacksfülle, die Rum-Kenner an ihm lieben. Darum: wer ihn im Haus hat, hat Edles für viele Gelegenheiten. Wer ihn pur trinkt, genießt seine ganze Fülle.

Der milde *Balle*

ein Tropfen voller Herz und Feuer



KLOSOWSKI



RAFFAY & CO. VOLKSWAGEN

AUSSTELLUNG UND VERKAUF

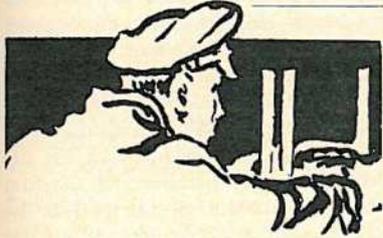
Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91
Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65
Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg
Ruf 49 47 11

Kehrwieder

6. Jahrgang

April 1962

Nr. 4



Am Peilkompas

Zum neuen Heuertarif

Am 1. April dieses Jahres ist für 50 000 Seeleute auf deutschen Schiffen ein neuer Heuertarif mit 6% Erhöhung in Kraft getreten. Wie sein Vorgänger ist er zwischen den Sozialpartnern der deutschen Seeschifffahrt, also dem Verband Deutscher Reeder, dem Verband Deutscher Küstenschiffer, der Gewerkschaft ÖTV, Hauptfachabteilung Schifffahrt und der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft, Berufsgruppe Schifffahrt, abgeschlossen worden, und zwar nach — wie es in einer gemeinsamen Verlautbarung dieser Vier heißt — schwierigen Verhandlungen. Der Seemann hat eine Anspruch darauf, zu erfahren, warum diese sich so einfach anhörende Erhöhung um 6% so schwierig war.

Der neue Heuertarif ist fünf Wochen nach dem Manteltarifabschluß vereinbart worden und wird drei Monate nach Inkrafttreten des neuen Manteltarifs, also am 1. April 1962 wirksam. Der Manteltarif hat die Personalkosten der Reedereien zu Beginn dieses Jahres um durchschnittlich 15% erhöht — bei Zwei-Wachschiffen und mittleren sowie größeren Tankern allerdings erheblich mehr. Wenige Wochen danach geführte Heuerverhandlungen mußten noch ganz im Zeichen dieses ebenso umwälzenden wie kostenschweren Manteltarifs stehen. Das ist die eine Schwierigkeit gewesen, die Vorleistung aus dem Manteltarif von etwa 50 Millionen DM jährlich.

Jedermann wird verstehen, daß die Belastung auf dem Ergebnis der Heuerverhandlungen — zusätzlich 24 Millionen DM jährlich — nur theoretisch von der Manteltarifbelastung getrennt zu sehen ist, praktisch aber für die Reedereien und ihr Personal-konto eine einzige Gesamtsumme von annähernd 75 Millionen DM pro Jahr bildet. Die andere wesentliche Schwierigkeit, in der sich die Reeder bei den Verhandlungen befanden, war die traurige Erkenntnis, daß beide Tarife zur Zeit eines — seit Januar 1962 erneut verschlechterten — unzureichenden Frachtniveaus verhandelt und abgeschlossen wurden.

Bei der Betrachtung, vor allem aber bei der Kritik der neuen Tarife können diese Tatsachen nicht genug unterstrichen werden. Die Lohnentwicklung im deutschen Binnenland und die Anhebung der Heuern in ausländischen Seemannstarifen sind andererseits ebenfalls Tatsachen, die bei beiden

Verhandlungen eine erhebliche Rolle gespielt haben. Erfreulich ist über alle Schwierigkeiten hinweg, daß es trotz dieser Ausgangspunkte gelungen ist, den Heuertarif ohne Einschaltung des Schlichtungsverfahrens und — was das besondere Bestreben beider Seiten war — so rechtzeitig abzuschließen, daß die neuen Heuersätze entweder schon an Bord bekannt sind oder im Laufe des Monats April bekannt sein werden.

Wie erwähnt, hat man sich nach hartem Ringen, aber in guter Verhandlungsatmosphäre auf eine Anhebung der Heuern von grundsätzlich 6% geeinigt. Ganz im Gegensatz zu den letzten Heuerverhandlungen sind dieses Mal keine strukturellen Veränderungen wie etwa die Einführung von Altersstaffeln bei den meisten Dienstgraden erfolgt, sondern es handelt sich um eine allgemein gleiche Erhöhung der Fest- und Grundheuern, der Pauschalen und der Stundensätze für die Mehrarbeitsvergütung. Auch die Bezüge für die Kapitäne sind durch Änderung der Vereinbarung im gleichen Umfange angehoben worden. Um nur einige Beispiele zu nennen, erhalten in Zukunft

der I. Ingenieur (Große Fahrt, I. Gruppe)	DM 1465,— Festheuer,
der I. Offizier (Große Fahrt, I. Gruppe)	DM 1250,— Festheuer,
der II. Offizier oder III. Ingenieur (Große Fahrt, II. Gruppe)	DM 930,— Grundheuer u. Pauschale,
der Bootsmann	im 1. und 2. Jahr DM 430,— Grundheuer, im 3. und 4. Jahr DM 455,— Grundheuer, im 5. bis 7. Jahr DM 490,— Grundheuer, ab 8. Jahr DM 520,— Grundheuer,
der Matrose	im 1. und 2. Jahr DM 345,— Grundheuer, im 3. und 4. Jahr DM 370,— Grundheuer, im 5. bis 7. Jahr DM 405,— Grundheuer, ab 8. Jahr DM 425,— Grundheuer.

Der Leichtmatrose ist mit einer Erhöhung um DM 25,— auf DM 190,— besonders her-

vorgehoben worden, und zwar in der Erkenntnis, daß tüchtige Leichtmatrosen mehr als früher ein gewisser Rückhalt im Schiffsbetrieb geworden sind. Bei den neuen Bezügen für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal konnte nicht ganz außer acht gelassen werden, daß der Steward beispielsweise gegenüber dem Matrosen durch die Neuregelung der Arbeitszeit und der Bereitschaftspauschalen vergleichsweise ein Plus von über 13% zu verzeichnen hat.

Wenn mit dem Heuertarif innerhalb weniger Wochen die soziale Lage des deutschen Seemanns um mindestens 20% verbessert worden ist, so verbinden sich zwei Gedanken mit dieser Feststellung: Einmal, daß auch darin die Anerkennung für die Leistungen unserer Seeleute aller Grade sichtbar zum Ausdruck kommt; zum anderen die Hoffnung auf eine grundlegende Wende auf den Frachtenmärkten im Laufe dieses Jahres, die es den Reedereien nach dieser schwierigen Schifffahrtszeit ermöglichen kann, die neuen Belastungen im Interesse ihrer Seeleute zu verkraften.

DER WACHOFFIZIER

Als die Signalfarbe C als nationale Erkennungszeichen von den Flaggenstöcken der wenigen deutschen Schiffen vor 11 Jahren endlich niedergeholt werden konnte, ging es zunächst nur um die Voraussetzung aller zukünftigen Tarife, nämlich um den Wiederaufbau der dritten deutschen Handelsflotte.

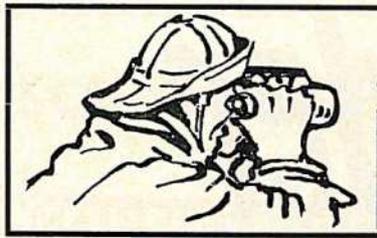


Gute Nachbarschaft

Osterreich hat viele Grenzen. Es wird umschlossen von der Schweiz, von der Bundesrepublik Deutschland, von der Tschechoslowakei, von Ungarn und von Italien. Diese Lage deutet auf die vielgestaltige Geschichte Osterreichs hin, die dem Land an der Donau mehrfach zu Kaiserehren verhalf. Nach dem zweiten Weltkrieg gewann es verhältnismäßig schnell seine Selbständigkeit wieder. In den Konferenzen von Jalta und Moskau (1943 und 1945) war die Wiederherstellung eines freien Osterreich beschlossen worden. Und so konnte Osterreich bald nach dem Kriege an die Wiederherstellung seiner Verfassung von 1929 gehen. 1947 trat es dem Marshallplan bei. Im Staatsvertrag von 1955 wurde die ständige bewaffnete Neutralität verankert und die Souveränität garantiert unter der Bedingung der Wahrung politischer und wirtschaftlicher Unabhängigkeit. Auch der Aufbau einer neuen Armee und der Beitritt zur UNO wurden Osterreich nicht verwehrt.

Das wichtigste Ergebnis des Staatsbesuches, den Bundespräsident Lübke in Wien abstattete, ist die Bestätigung, daß das Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Osterreich entspannt ist und daß keinerlei bedrückende Rückerinnerungen — etwa an den „Anschluß“ von 1938 — geltend gemacht werden. Wenn Bundespräsident Lübke den österreichischen Bundespräsidenten Schräff zu einem Gegenbesuch in Bonn eingeladen hat, der noch im Laufe dieses Jahres erfolgen soll, so ist das ein weiterer Beweis des gutnachbarlichen Verhältnisses.

Auch die Außenminister der beiden Staaten nahmen an dem Besuch teil. Sie traten nicht so sehr bei den festlichen Veranstaltungen hervor; sie erfüllten ihre Aufgaben vielmehr in Gesprächen, die den vielen Berührungspunkten galten, die zwischen Bonn und Wien vorhanden sind. Sie betreffen nicht zuletzt die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft. Osterreich hat seinen Wunsch zum Beitritt bereits angemeldet, wie ihn auch andere Neutrale — wie die Schweiz und Schweden — angemeldet haben. Gewiß muß Osterreich seiner Verpflichtung zur Neutralität entsprechen, aber das bedeutet nicht, daß es sich von der Weltwirtschaft



POLITIK

ausschließen und sich in einen toten Winkel des Ostens abdrängen lassen soll.

Ohne Frankreich geht es nicht in Algerien

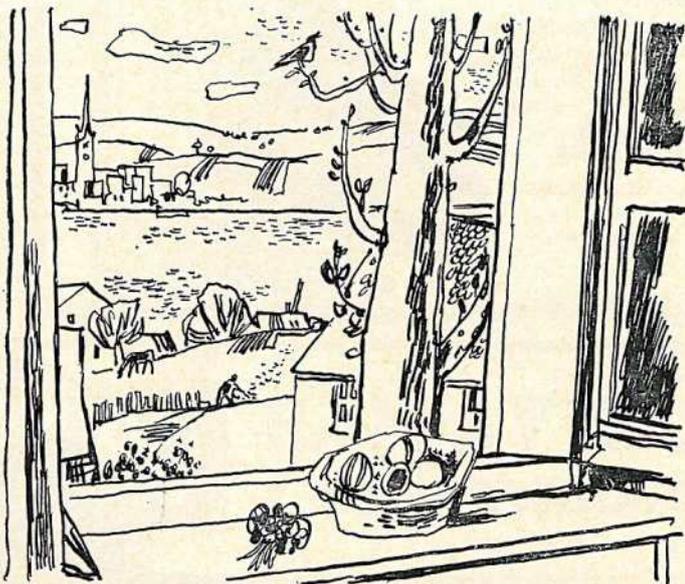
Die nichteuropäische Bevölkerung Algeriens soll, wie aus Paris berichtet wird, jährlich um 2,5 Millionen wachsen. Von der gegenwärtigen Gesamtbevölkerung Algeriens in Höhe von 10,5 Millionen sind etwa 1 Million Europäer. Diese Europäer sind es, die ungeheure Investitionen in Algerien vorgenommen haben und trotz der gespannten Lage heute noch vornehmen. Im Jahre 1961 betrug die Investition nach dem Plan von Constantine 3344 Millionen neue Franc. Sie verteilen sich auf Wohnungsbau, Industrie, Energiewirtschaft, Häfen und Flughäfen, Landwirtschaft, Gesundheitswesen usw. Die industrielle Produktion schafft Kohle, Eisenerze, Bleierz, Zinkerz, Phosphat und Kochsalz. Die landwirtschaftliche Produktion schafft Wein, Weizen, Gerste, Hafer, Datteln und Mais. Die Einfuhren aus Frankreich übertreffen die Ausfuhren nach Frankreich wesentlich. Wenn also nun nach dem Willen de Gaulles und des französischen Volkes die Selbständigkeit Algeriens in Kraft tritt, so wird es noch lange die Hilfe der europäischen Siedler, Kaufleute und Techniker brauchen. An einem zweiten Kongo dürfte niemand interessiert sein. Und so ist es kein Wunder, wenn schon heute die Frage des Beitritts zur EWG ventiliert wird. Schon in Evian hat sich die Verhandlungsdelegation positiv zum Gemeinsamen Markt ausgesprochen. In der Übergangszeit werden enge französisch-algerische Kontakte nötig sein, bis die spätere algerische Regierung in der Lage sein wird, selbständig in die Verträge einzutreten. Bis dahin allerdings wird noch viel geschehen müssen, um dem Waffenstillstand einen gerechten Frieden folgen zu lassen.

Wenn die großen Brüder sich streiten

Es ist viel davon gesprochen worden, daß der Kreml seine Lieferungen von Lebensmitteln und Industriegütern nach China eingestellt und seine Berater zurückgezogen habe. Und das alles aus ideologischen Gründen, weil die Getreuen Maos nicht die Linie eingehalten haben, die in Moskau als die einzig richtige vorgeschrieben ist. Kenner der asiatischen Verhältnisse bezweifeln die Richtigkeit dieser Meldungen. Wenn es auch Auseinandersetzungen zwischen dem Chef in Moskau und dem Chef in Peking gegeben habe — und wenn es sie immer wieder geben werde —, so dürfe niemand mit einem offenen Bruch rechnen. Zwar hat Chruschtschow vor dem Zentralkomitee von einem Konflikt gesprochen, und der nationale Volkskongreß in Peking ist um einige Wochen verschoben worden, aber heute ist schon wieder die Rede von einem großen sowjetisch-chinesischen Treffen, das sich in Vorbereitung befindet und auf dem Chruschtschow und Mao sprechen. Man vermutet, daß dort verkündet werden soll, es habe niemals eine Krise zwischen Moskau und Peking gegeben.

Glückliches Malaia

Wie man ein vom Kommunismus bedrohtes Land rettet und zu Wohlstand führt, zeigt Malaia, ehemals Gliedstaat des britischen Commonwealth, heute selbständiger Staat. Vor zehn Jahren herrschte das Chaos. Terroristen regierten das Land, Europäer wurden niedergeschossen, Transporte überfallen, viele Plantagen lagen still, weil die Eingeborenen aus Angst vor den Kommunisten davongelaufen waren. Das britische Kommando entschloß sich zu einer großangelegten Offensive. Es gelang, die kommunistischen Banden zu schlagen und in den Dschungel zu schicken. Aber nun mußte etwas geschehen, um eine Wiederkehr der Friedensstörer zu verhindern. Menschen, die bis dahin ein elendes Leben geführt hatten, erhielten Häuser von der Regierung, weiter wurde ihnen Land zugeteilt, von dessen Erträgen sie leben können, wenn es bearbeitet ist. Bis die jungen Kautschukbäume herangewachsen waren, bekamen die Siedler und Bauern einen monatlichen Zuschuß von hundert Mark als Geschenk. Nun waren sie selbständig und der kommunistischen Propaganda entzogen. Die Regierung baute Straßen, Schulen und Krankenhäuser. Seit fünf Jahren ist der Staat nun selbständig. Er will sich nun selber helfen und hat auch die Mittel dazu. Die malaische Währung, härter als die Mark, ist mit 130 Prozent durch Gold und Devisen gedeckt. England hat ein gesundes, ein reiches Land hinterlassen, das sich auch selbst zu regieren versteht. Das Ministerium in Kuala Lumpur läßt nach einem durchdachten Plan Straßen und Brunnen bauen und was sonst noch zur Entwicklung des Landes nötig ist. Fritz Roßberg



Unser schönes
Deutschland
zur Osterzeit

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

In ernster Stunde

Unter dieser für die Bürger des sogenannten Wirtschaftswunders etwas ungewöhnlichen, ja geradezu Aufsehen erregenden Überschrift stand kürzlich ein Appell, den Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard in einer Rundfunkansprache an die deutsche Öffentlichkeit richtete. Mit dieser besonders an die wirtschaftliche Vernunft von Gewerkschaften und Unternehmern gerichteten eindringlichen Mahnung wollte der Bundeswirtschaftsminister darauf aufmerksam machen, daß es für alle verantwortungsbewußten Deutschen dringend an der Zeit sei, sich darüber klar zu werden, daß die wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik das Verkehrszeichen „Achtung! Gefährliche Kurve!“ bereits weit überschritten habe und daß unsere Wirtschaft eine Fortsetzung der Lohn-Preis-Spirale einfach nicht mehr vertragen könne.

Trotz aller Unterschiede in der Situation ist dieser von Prof. Erhard mit allem Nachdruck zum Ausdruck gebrachte Appell auch für die Seeschifffahrt von erheblichem Interesse. Wenn sich auch die Frachtraten auf internationalen Märkten bilden und durch die internationale Konkurrenz bestimmt werden, so besteht doch kein Zweifel darüber, daß die Entwicklung der Reedereien auf vielen Gebieten sehr eng mit der Konjunkturlage der deutschen Wirtschaft verzahnt ist. Eine Verschlechterung des Konjunkturklimas in der Bundesrepublik wird auch auf die wirtschaftliche Lage vieler Reedereien und damit auch auf die Arbeitsplätze negative Auswirkungen haben können.

Gefahr der Kosteninflation

Prof. Erhard wandte sich in seinen Ausführungen insbesondere gegen die Auffassung, daß es einem Volke möglich sein könnte, mehr zu verbrauchen als zu erzeugen und daß es im Zweifelsfall nur der Anwendung von Macht und Gewalt bedürfe, diese fast als natürlich zu bezeichnende Grenze zu sprengen. Nach der Auffassung des Bundeswirtschaftsministers wird die gewaltsame Übersteigerung der Ansprüche an das gesamte Einkommen unseres Volkes zwangsläufig eine Kosteninflation auslösen. Diese Kosteninflation, die durch ein kontinuierliches und unaufhaltsames gegenseitiges Steigen der Preise und Löhne gekennzeichnet ist, muß schließlich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft fortlaufend schmälern und am Ende gar vernichten. Die hierdurch bewirkte Gefährdung des Wiederaufbaues unserer Wirtschaft ist nach den Worten von Prof. Erhard nicht nur eine Sorge von morgen. Im Gegenteil — diese Befürchtungen zeichnen sich heute bereits ab. Schon jetzt läßt sich beweisen, daß es als ein Wahnwitz bezeichnet werden müsse, wenn die vermeintliche Ungerechtigkeit der Vermögensverteilung in der Bundesrepublik durch eine Politik der Überforderung unserer Volkswirtschaft geheilt werden sollte. Eine derartige Politik müsse — wie Prof. Erhard es formulierte — unausweichlich zu

- einer fortdauernden Schwächung unserer Leistungs- und Wettbewerbskraft,
- zu einer Minderung der volkswirtschaftlichen Aktivität,
- zu einer anhaltenden Schmälerung der Erträge,
- zu einer rückläufigen Investitionsneigung und -fähigkeit,
- zur Gefährdung eines ausreichenden Steueraufkommens und am Ende
- zur Zerstörung der Vollbeschäftigung und zur Gefährdung der Arbeitsplätze führen.

Diese Politik kann also — so stellte Prof. Erhard deutlich heraus — weder dem arbeitenden Menschen noch irgendjemandem in irgendeiner Weise nützen. Im übrigen sei es in diesem Zusammenhang zu bedenken, daß sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber seit Jahren

bereits aus dem Ertrag unserer Volkswirtschaft relativ höheren Nutzen erzielen als alle anderen Bevölkerungsschichten, wie z. B. Freiberufliche u.a.m. So ist beispielsweise das Einkommen aus Löhnen und Gehältern nach den Ziffern der öffentlichen Statistik trotz gleichzeitiger Verkürzung der Arbeitszeit von 1960 auf 1961 um 10,1% gestiegen, während sich die Produktionsleistung pro Erwerbstätigen nur um knapp 4% erhöhte. Dieses starke Auseinanderklaffen zwischen Löhnen und Leistung hat zwangsläufig zu Preissteigerungen geführt, die sich auf 2,5—3,5% belaufen. Weitere Preissteigerungen werden die Folge sein, wenn überhöhte Löhne die Preise und steigende Preise dann wieder die Löhne in die Höhe treiben.

Nachlassende internationale Wettbewerbskraft

Diese Entwicklung in Deutschland hat nach den Feststellungen von Prof. Erhard dazu geführt, daß wir bereits im Jahre 1959 in bezug auf die Lohnhöhe innerhalb der Länder des Gemeinsamen Marktes an die Spitze gerückt waren. Dennoch sind die Löhne in den Jahren 1960 und 1961 weiterhin erheblich angestiegen, während sich unsere Handelspartner in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit sehr viel geringeren Erhöhungen begnügten. In den mächtigen Industrieländern wie Großbritannien und den Vereinigten Staaten lagen die Lohnsteigerungen in diesen Jahren sogar noch niedriger als in der EWG.

Diese mehr als bedenkliche Entwicklung findet — wie Prof. Erhard es ausführte — bereits jetzt ihren sichtbaren Niederschlag in einem allmählichen, aber unverkennbaren Dahinschwinden unserer internationalen Wettbewerbskraft. Als Folge des falschen sozialpolitischen Verhaltens in der Bundesrepublik kann heute schon festgestellt werden, daß die übrigen Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf den deutschen Märkten relativ größere Exporterfolge erringen als es der deutschen Wirtschaft auf den ausländischen Märkten der Gemeinschaft gelang.

So ist beispielsweise nach den Berechnungen des Bundeswirtschaftsministeriums die deutsche Fertigwareneinfuhr von Januar 1961 auf Januar 1962 um 27%, die Einfuhr der Enderzeugnisse sogar um 40% gestiegen. Das Ergebnis dieser Entwicklung ist die Tatsache, daß in vielen Industriezweigen der Anteil der deutschen Produktion am deutschen Verbrauch prozentual zurückgeht. Dieses Faktum kann auf die Dauer nicht ohne Rückwirkung auf die innere Konjunktur und auf die Beschäftigungslage bleiben.

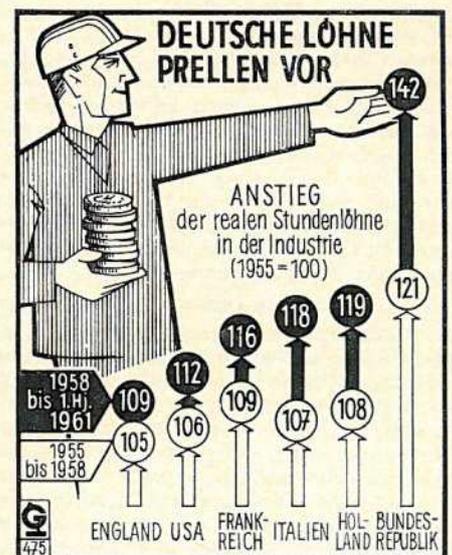
Die Verschlechterung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit findet ihren sichtbaren Ausdruck außerdem in einer Verschlechterung unserer Zahlungsbilanz gegenüber dem Ausland.

Dank der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft — so stellte Prof. Erhard fest — haben wir bisher erhebliche Handelsbilanzüberschüsse erzielt. Diese Überschüsse erlaubten es, auf die Produktion verschiedener Verteidigungsgüter zu verzichten und derartige Käufe im Ausland zu tätigen. Wäre diese Möglichkeit nicht mehr gegeben, so dürfte dieses nach der Meinung von Prof. Erhard einen Verzicht auf unsere Sicherheit nicht zur Folge haben. Die Bundesregierung wäre in diesem Falle also zugunsten der verteidigungsmäßigen und auf Kosten der sozialen Sicherheit gezwungen, noch viele Milliarden für Rüstungsinvestitionen aufzubringen.

Höchste Zeit zur Besinnung

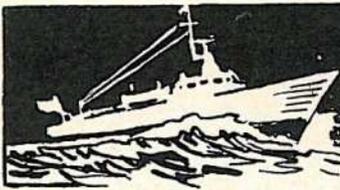
Nach der Aufzeichnung dieser und noch weiterer Konsequenzen, die sich aus einem weiteren Anstieg von Löhnen und Preisen ergeben werden, beschloß Prof. Erhard seinen Appell u. a. mit folgenden Worten:

„In der weltpolitischen Ordnung, in der wir leben, gibt es keine Vollbeschäftigung ohne Leistungsbewährung, ein Volk, das diesem Gesetz entziehen möchte, fällt in die Primitivität zurück und kann nicht länger am Fortschritt teilhaben. Unter vernünftigen Menschen müßte das eigentlich dazu führen, aus einer gleichen Interessenlage heraus zusammenzustehen, um gemeinsam die Zukunft zu gewinnen. Wie die Dinge tatsächlich liegen, können sich die Sozialpartner gegenseitig gar nichts mehr abjagen; sie können nur beide gedeihen oder beide verlieren. Mögen sie es zu würdigen wissen, daß ich aus echter, ehrlicher Sorge für unser deutsches Schicksal zu Ihnen spreche — was anderes auch könnte mich dazu bestimmen.“



Trotz Preisanstieg ganz vorn

Die Stundenlöhne der Arbeiter in der Bundesrepublik stiegen von 1955 bis Mitte 1961 um durchschnittlich 58 Prozent. Davon blieb nur ein echter Zuwachs an Kaufkraft von 42 Prozent; die übrigen 16 Prozent fielen der Verteuerung der Lebenshaltung zum Opfer. Und doch stehen die deutschen Arbeiter mit diesem Ergebnis im internationalen Vergleich glänzend da. Nirgendwo stieg der reale Wert der Stundenlöhne auch nur annähernd so kräftig wie bei uns.



Flotten-Umschau

Neubauten

Das erste U-Boot des Neubauprogramms von insgesamt zwölf 350-ts-Booten wurde am 20. März in Kiel-Wik für die Bundesmarine in Dienst gestellt. „U 1“ hat einen Korvettenkapitän als Kommandanten und soll in Kiel stationiert werden. Der bisherige Bestand der Bundesmarine aus U-Booten setzte sich aus den kleinen U-Booten „Hai“ und „Hecht“ vom Typ XXIII (Baujahr 1944) und dem großen Erprobungsboot „Wilhelm Bauer“ vom Typ XXI (Baujahr 1945) zusammen. Auf den Namen „Theseus“ wurde ein Torpedofangboot getauft, das Ende März in Bremen-Hemelingen zu Wasser gelassen wurde. Es ist das letzte Boot einer Serie von 5 Neubauten der Thetis-Klasse und hat etwa 600 ts Wasserverdrängung. Diese Boote haben zwei Diesel von je 3000 PS und laufen 22 Knoten. Sie sollen auf See Torpedos einfangen können und auch als U-Bootjäger verwendbar sein. Die Besatzung zählt etwa 80 Köpfe.

Schulschiffe

Die Schulfregatten „Brommy“ und „Raule“ sind Mitte März von ihrer Ausbildungsfahrt in das Mittelmeer zurückgekehrt. 65 Offizieranwärter waren auf diesen Fahrzeugen zusätzlich eingeschiffert. Die Reise führte bis Saloniki und war eine ausgesprochene Schlechtwetterfahrt. Wegen einer kleinen Havarie mußte eine dieser Fregatten auf den Besuch von Venedig verzichten. Die Rückreise der Schiffe führte über Malta, Gibraltar und Brest nach Flensburg. Während der Reise wurden 2000 DM für die Opfer der Hochwasserkatastrophe vom 16./17. Februar gesammelt. Es kann damit gerechnet werden, daß das Segelschulschiff „Gorch Fock“ an der diesjährigen Regatta der Segelschulschiffe, die am 11. August vor Dartmouth beginnen und ostwärts durch den Kanal führen soll, teilnehmen wird. Das Schiff wird voraussichtlich anschließend in der Nordsee kreuzen.

Atom-U-Boote

Das noch in der Fertigstellung befindliche atomgetriebene britische U-Boot „Dreadnought“ wurde mit einem amerikanischen Reaktor ausgestattet. Auf einer Werft in Barrow wurde jetzt ein zweites atomgetriebenes U-Boot auf Kiel gelegt, das später den Namen „Valiant“ tragen soll. Dieses etwa 3500 ts große Boot wird ohne Hilfestellung der USA gebaut. Die Baukosten sollen etwa 240 Millionen DM betragen. Das Boot wird voraussichtlich eine Besatzung von 80 Mann benötigen.

NATO

Die NATO (North Atlantic Treaty Organization) beruht auf einem Vertrag, in dem kein Mitgliedstaat seine Souveränität aufgegeben hat. Der Vertrag ist auf zwanzig Jahre geschlossen, kann aber nach zehn Jahren revidiert werden. NATO-Mitglieder sind 13 europäische Staaten sowie die USA und Canada. Die Bundesrepublik Deutschland trat im Mai 1955 dieser Organisation bei. Von den oberen Organen der NATO werden drei Institutionen besonders genannt. In den Nordatlantikrat (Atlantischer Ministerrat) entsenden alle Mitgliedstaaten einen ständigen Vertreter im Botschafterrang. Der Vorsitz wechselt jährlich nach dem Alphabet. Der Militär-Ausschuß, das zweite Gremium, setzt sich aus den Generalstabschefs der Mitgliedstaaten zusammen und ist die höchste Institution im militärischen Bereich. Die Stellvertreter dieser Chiefs sind in einem Komitee zusammengefaßt. Eine ständige

Gruppe (Standing Group) dieses Ausschusses soll die schneller zu erledigenden Fragen bearbeiten. Dem Militär-Ausschuß unterstehen vier Oberkommandos: das Oberkommando für den Atlantik (Norfolk/Virginia), für den Ärmelkanal (London), für Europa (Paris) und für den amerikanischen Kontinent (USA-Canada). Die dritte interessierende Institution ist das Hauptquartier der alliierten Streitkräfte in Europa (Supreme Headquarters Allied Powers Europe = SHAPE), das soeben genannte Oberkommando für Europa. Unter SHAPE bestehen fünf alliierte Kommandos,



MS „Weissenburg“

Durch einige Spiele in Kanada wurde das Interesse am Fußball auf MS „Weissenburg“ wieder geweckt. Am 6. 1. 62 trat die Mannschaft in San Juan PR gegen eine Auswahlmannschaft der SS „Homeric“ an. Gespielt wurde abends bei Flutlicht bei 28° Wärme. Von der „Homeric“ sahen Passagiere und Besatzung (ca. 150 Personen) dem Untergang von MS „Weissenburg“ zu. Wir verloren 8:0 (4:0).

Am 4. 3. 62 in Antwerpen trat die MS „Weissenburg“ gegen MS „Emsstein“ an. Die Temperatur lag um 0° C. „Emsstein“ ging mit 1:0 in Führung. In der Halbzeit stand es 1:1. Danach erzielten wir unser zweites Tor. Es stand 2:1. In den letzten zehn Minuten schoß MS „Weissenburg“ den Sieg auf 4:1.

Am Montag, dem 5. 3. 62, gelang es uns in Antwerpen, einen Russen als Gegner zu finden. Es wurde für 16 Uhr am 6. 3. ein Spiel abgeschlossen. Die Mannschaft von MK „Kamehck“ ist eine Pokalmannschaft. Die Russen kamen sämtlich in Fußballstiefeln und nummerierten Trikots. Sie machten alle einen zähen und trainierten Eindruck. Unter Leitung des belgischen Schiedsrichters wurde es ein hartes aber faires Spiel. MS „Weissenburg“ ging mit 1:0 in Führung und mit 1:2 in die Halbzeit. Doch zum Schluß war für den Sieg die bessere Kondition und die technische Überlegenheit unserer Mannschaft ausschlaggebend. Wir siegten mit 6:3.

Am 7. 4. 62 kam der Spielführer von MS „Geestemünde“ und bat um ein Spiel. Unsere Mannschaft sagte zu, und das Spiel begann um 17 Uhr. Die Geestemünder waren sehr zuversichtlich, denn sie brachten schon ihren Siegestrunk mit, in Form einer Kiste Bier. Das Spiel stand wieder unter Leitung des belgischen Schiedsrichters. Das Zusammenspiel unserer Mannschaft klappte gut. Halbzeit stand es 2:0 für uns. Nach der Halbzeit wechselten die Geestemünder ihren Torwart aus. Während der zweiten Halbzeit gelang uns das 3:0.

Durch die drei Spiele kurz hintereinander blieb es nicht aus, daß sich der Muskelkater bemerkbar machte. Trotzdem sagten wir der Mannschaft von MS „Karoo“ zu. Am 9. 3. um 17 Uhr startete das Spiel. In der neunten Minute fiel das erste Tor. Es stand 0:1. Noch vor der Halbzeit in der 15. Minute fiel das zweite Tor (0:2). Unsere Mannschaft versuchte ihr äußerstes, doch es gelang ihr nicht, die hervorragenden Spieler von der „Karoo“ in ihrem vortrefflichen Zusammenspiel zu hin-

das für Nordeuropa in Oslo, für Mitteleuropa in Fontainebleau, für Südeuropa in Neapel, für Südosteuropa in Izmir und das Mittelmeerkommando in Malta. Alle diese Kommandostäbe sind integriert, sie setzen sich aus Vertretern aller Nationen ihres Kommandobereichs zusammen, die in diesem Bereich Truppenteile zur Verfügung stellen.

Im alliierten Kommandobereich Nordeuropa wurden in den rückliegenden Monaten für die Land-, Luft- und Seestreitkräfte Dänemarks und der Bundesrepublik die Befehlsverhältnisse neu geregelt. Das alliierte Kommando der Ostsee-Eingänge (Baltic Approaches = Baltap) im Kommandobereich Nordeuropa hat vier untergeordnete Befehlsbereiche: die Landstreitkräfte Seland, die Landstreitkräfte Schleswig-Holstein/Jütland, die Luftstreitkräfte und die Seestreitkräfte. Befehlshaber der alliierten Seestreitkräfte für diesen Bereich wurde ein deutscher Admiral. — R —

Sport an Bord

den. In der 58. Minute erzielten wir das 1:2. Doch der Sturm der „Karoo“-Mannschaft war nicht zu bremsen. MS „Weissenburg“ unterlag mit 1:4. III. Offizier H. Haselbach

MS „Dalbek“ im Flutlicht

Vor etwa einem Jahr wurde eine Fußballmannschaft an Bord der „Dalbek“ aufgestellt. Es gelang auch bald, das nötige Fußballzeug zusammenzubekommen. Schwieriger war schon das Training. Entweder wurde im leeren Laderaum trainiert oder irgendwo hinter einem Schuppen am Hafen. Das schwierigste war jedoch, endlich mal ein Spiel zu organisieren. Es mangelte entweder an Zeit, an einem Platz oder an einem Gegner.

Erst Ende Juni 1961 fand unser erstes Spiel statt, welches durch die Bemühungen des Amsterdamer Seemannspastors dort zustande kam. Wir spielten gegen die „Vogtland“ der Hapag und konnten diese Mannschaft 12:2 (5:0) schlagen. Dieser Erfolg spornte unsere Mannschaft natürlich an und so oft wie möglich wurde im leeren Laderaum trainiert.

In Fortaleza, Brasilien, forderten wir dann eine Studentenauswahl heraus. Am 25. Oktober fand das Spiel im größten Stadion der Stadt unter Flutlicht statt. Durch überspannte Versprechungen seitens der Agentur den Brasilianern gegenüber waren große Ankündigungen die Folge. In den Sportzeitungen stand, daß die brasilianischen Studenten gegen die Deutschen „gut gewappnet“ seien, da man bei uns Oberligaformat vermutete. Kurzum, die Studenten traten in ihrer besten Besetzung an. Vor zahlreichen Zuschauern bekamen wir dann auch unsere „Packung“ mit 2:7 (1:5).

Unser nächstes Spiel bekamen wir in Dünkirchen am 25. 11. 61 gegen die alten Herren des U.S.D. (Union Sportif de Dunkerque), des ersten Vereins der Stadt. Das Spiel kam durch die selbstlosen Bemühungen der dortigen Agentur zustande. Es fand auf einem schönen Rasenplatz statt und war in jeder Beziehung fair. Der Gegner war uns durch geregeltes Training überlegen, was wir durch Schnelligkeit und Ehrgeiz auszugleichen suchten. Wir verloren wieder, wenn auch etwas unglücklich, mit 2:3 (1:1) Toren.

Zwei Spiele konnten wir noch gewinnen, und zwar eines auf La Réunion im Indischen Ozean gegen die Mannschaft des französischen MS „Anadyr“ mit 5:0 (3:0) und das andere gegen den Norweger „Ranenfjord“ mit 3:0 (1:0).

Kurt von Thienen

Bei den singhalesischen Fischern

HOHE KUNST DES SEGELNS IM ATOMZEITALTER
CHRISTLICHE SEEFÄHRER AN CEYLONS GESTADEN

Von Friedrich Karl Rausch

Oh, wir wußten genau was wir wollten. Wir wollten kein deutsches Bier trinken, kein weißes Mädchen, keine Tempel mehr, kein Rikschah und kein Geld wechseln. Das Strandhotel Mount Lavinia konnte uns auch gestohlen bleiben und vor allen Dingen wollten wir einmal nicht angequasselt werden. In Richtung Norden wollten wir. Wir hatten einen halben Tag Gelegenheit gehabt, den Nordstrand von der Reede aus zu betrachten. Wir sahen die Auslegerboote in See gehen und zum Strand zurückkehren. Dazu reizte uns die Einsamkeit des Palmenstrandes zwischen den kleinen Fischerdörfern im Gegensatz zu dem Gewimmel im Süden mit dem Stolz Colombos, dem Hotel Mount Lavinia.

Nun gibt's zwei Möglichkeiten: Entweder man hat einen Bus-Schaffner oder sonstige freundliche Leute um sich herum, die wissen, wo die Haltestelle Temple Road ist oder man hat solche nicht. Man braucht nämlich die Temple Road nur hinunterzugehen und schon ist man am Meer. Man schnürt dann die Landzunge zwischen Süß- und Salzwasser entlang und kommt an die Mündung des Kelani Ganga. Da

auf eines der beiden hochkantigen Reelingsbretter zu setzen. Wenn man nicht gerade mit Fußballwaden behaftet ist, bekommt man auch ein Bein in das dunkle Innere des Rumpfes. Unterhalb der beiden hochkantigen Reelingsbretter (man kann auch Dollbord dazu sagen) wölbt sich nach außen der eigentliche Schwimmkörper, der ausgehöhlte Baum und der unbeschuhte Fuß des Beines, das draußbleiben muß, findet dort, kurz über der Wasseroberfläche guten Halt.

Sachte schwimmen wir mit Badesack und Fotopack auf dieser Tube über den stillen Fluß. Leise scharrt dann am anderen Ufer die Spitze des Einbaumes auf den Sand, während draußen auf der Barre der Indische Ozean sich mit der Süßwasserströmung brüllend verkabgelt.

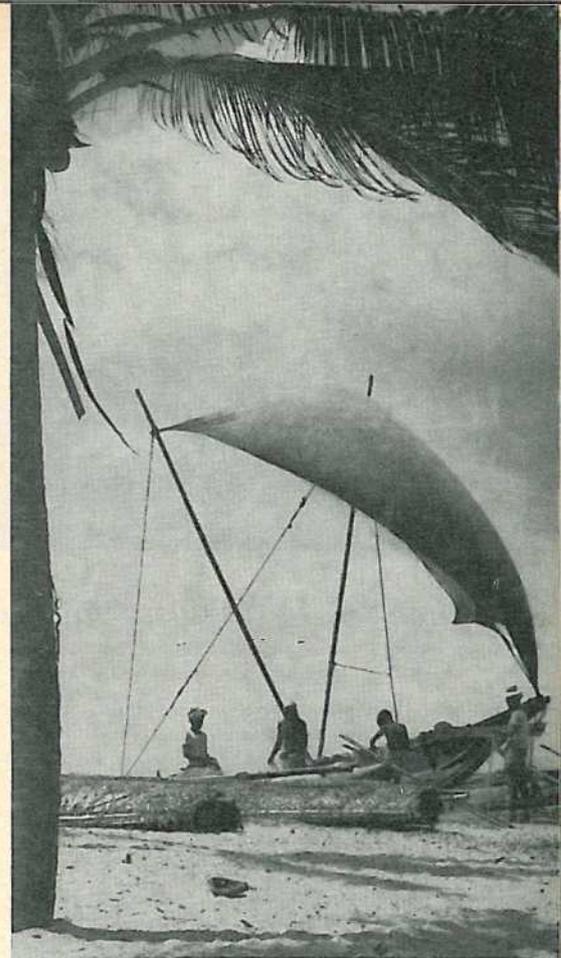
Wir laufen am ersten und zweiten Fischerdorf vorbei bis wir an jene enge Küstenlinie geraten, die zur Linken die Salz- und zur Rechten die kleine Süßwasserküste hat. Kaum 200 Meter sind hier Ozean und Buschwasser voneinander entfernt. Hier hat der paradiesische Luxus seinen Höhepunkt erreicht. Wir schwimmen in der weißen Düning und tauchen ins golden schimmernde torfdunkle Frischwasser um das Salz abzuspülen, liegen im Schatten der Palmen in einer der zahllosen Kokospflanzungen oder palavern unter dem geflochtenen Dach einer Hütte, die in der Regenzeit zum Trocknen von Segeln und Netzen dient.

Am frühen Nachmittag zeigen sich die ersten weißen Dreiecke über der Kimm und schon eine halbe Stunde später sind sie unter der Küste und schicken sich an, zu landen. Man merkt, wie genau sie vertraut sind mit den Strömungen vor der Küste. Elegant schießen sie auf den aufwärts geneigten Sandstrand und schon wimmelt es. Das „Aufslippen“ ist ein „all hands manöver“, an dem Jung und Alt der Dorfgemeinschaft beteiligt sind, denn die zwei Mann Besatzung bringen das Auslegerboot nie und nimmer den Strand hinauf.

Fahrzeug um Fahrzeug landet an. Es beginnt die Verauktionierung der Fänge. Inzwischen trocknen Netze und Segel, die in Gemeinschaftsarbeit durchgesehen und geflickt werden. Manche der Fischer Männer, vielleicht die Junggesellen, sitzen alsbald am Süßwasser und veranstalten eine zünftige Zeugwäsche mit Seife, Bürste und Sonnenschein.

Was wäre wenn? — Wenn wir uns als Seefahrer auf großer Fahrt nicht schon öfters fremden Völkerschaften gegenüberbefunden hätten? Wenn wir nicht wüßten um die Gegensätze auf unserer Welt, wo einer sich anschiebt das Dunkel seiner Hütte mit Kerzenlicht zu erhellen und sich der andere auf den Flug ins Weltall vorbereitet? Wie würden wir als Nichtseeman reagieren beim ersten Anblick eines solch urwüchsigen Schauspiels eines Naturvolkes am tropischen Gestade? Ein Schauspiel, das nicht mal ohne Raffinement ist, wenn man nur die Zeremonie der Fischauktion betrachtet. Wenn auch die Zeiten lange vorüber sind, in denen Völker sich erstmalig anstarrten, so is's doch nicht aus der Welt (wenn nicht gar aktuell), daß Völker sich nicht mehr länger fremd bleiben wollen.

Fürs erste fassen wir mit zu, um weitere Boote aufs Trockene zu ziehen. In einer Hütte betreibt eine Großmutter einen Tee-Ausschank.



Szenerie wie im Prospekt eines Reisebüros. Kokos-Palmen, Eingeborenen-Fahrzeuge und weißer Sand — endlos wie das Meer.

Ceylon-Tee. Sie bedauert, uns keinen verkaufen zu können, weil sie keine Milch dazu hat. Wollen wir auch gar nicht — wir möchten den Tee gern so, wie sie ihn trinken. Ob wir denn keine Engländer seien? Nein! Oh, dann kann man den Tee auch ohne Milch trinken.

Später lassen wir unsere Unterwasseruhren bewundern und es scheint ihnen Freude zu machen, daß wir mit unseren knappen Dreiecksbadehosen, von denen sie wissen, daß man sie Bikinis nennt, auch nicht viel mehr anhaben als sie. Unsre Sonnenbräune erscheint ihnen als gewollte Abkehr von der unversöhnlichen Verschiedenheit der Hautfarben. Wir dürfen wiederkommen. Das werden wir tun. Um herauszufinden, ob das Angebot ernst gemeint ist, einmal mitzusegeln. Und dann wollen wir einen Tag lang mit ihnen sein in jenen Weiten die auch die unsren sind — in die wir uns aber nur noch mit Hilfe der Elektronik wagen.

Im Land, wo die Zitronen blüh'n — — — wird viel geflucht

In der Frankfurter Allgemeinen war zu lesen: „In Italien wird mehr geflucht als in jedem anderem Land der Erde.“ Der „Osservatore della Domenica“, das Sonntagsblatt der Zeitung des Vatikans, ist auf Grund einer Umfrage zu diesem Ergebnis gelangt. Auf diese Weise ergibt sich, daß die Piemontesen im allgemeinen erst fluchen, wenn sie zwanzig Jahre alt geworden sind. In der Lombardei beginnt man mit diesem Laster schon mit achtzehn Jahren, in Ligurien und Sizilien mit fünfzehn, in Venetien mit vierzehn, in der Emilia mit zwölf. Den Primat in jedem Sinn hält die Toskana. Hier beginnen die Kinder schon mit acht Jahren, sich im Fluchen zu üben. Unter den verschiedenen Berufszweigen halten die Maurer die Rekorde.

Es folgen die Seeleute, die Mechaniker, die Bauern, die Buchhalter und die Geometer, welche die Radrennfahrer, die Fußballspieler, die Setzer, die Filmtechniker und die fliegenden Händler weit hinter sich lassen.



... und man kommt an die Mündung des Kelani Ganga. Da schaufeln sie wie die ersten Menschen Flußsand in große Schuten und freuen sich über eine smoke time.

schaufeln sie wie die ersten Menschen Flußsand in große Schuten und freuen sich über eine smoke time. Durch das Palaver und den Rauch wird dann auch der Fährmann angelockt.

Bei Benutzung der Fähre wird Schuhzeug früher oder später naß. Beim „Aufsitzen“ — von Reinsetzen kann keine Rede sein — ist es besser in's Wasser zu gehen und sich rittlings



Das mit Trägheits-Navigationsgeräten ausgerüstete nuklear getriebene U-Boot der US-Navy „Triton“ (5900 BRT) bei seinem Besuch in Bremerhaven im Oktober 1960.

Auch in der Ortung hat die Zukunft bereits begonnen

Von Dr. phil. Otto Hebecker, Studienrat i. R.

Es sind vor allem zwei Gesichtspunkte, welche die heute an Bord der Schiffe und auch der Flugzeuge benutzte astronomische Ortsbestimmung als ungeeignet erscheinen lassen. Einmal ist es die Zuverlässigkeit des Ortes, dann die Zeit, welche für die Gewinnung einer Positionsangabe erforderlich ist.

Die Bedeutung der Zuverlässigkeit wird am besten durch die Betrachtung der beiden folgenschweren Totalverluste „Pamir“ und „Hans Hedthoff“ klar.

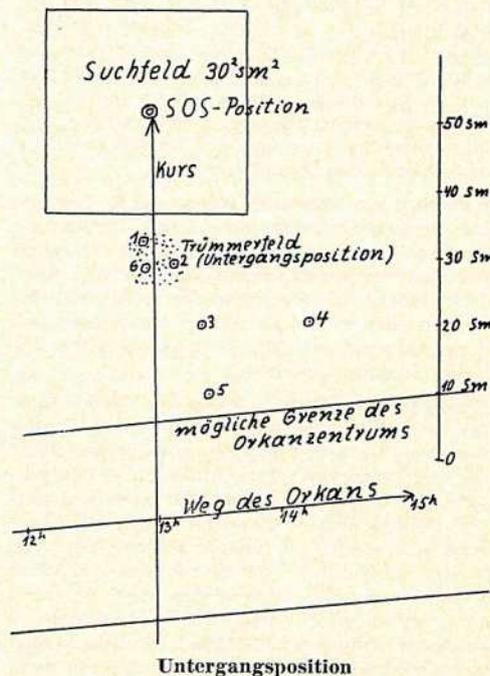
In beiden Fällen bestand für ausreichend lange Zeit eine Funkverbindung. Zahlreiche Schiffe beteiligten sich besonders beim Untergang der „Pamir“ an der Suche nach den Überlebenden. Wenn dann der Erfolg dieser in der Geschichte der Seenotfälle als umfangreichsten Hilfsaktion bezeichneten Suche von 78 Schiffen und 16 Flugzeugen, überaus dürftig war, so muß sich u. a. der Gedanke aufdrängen, daß am falschen Ort gesucht wurde. Der im Seenotruf genannte Ort basiert häufig auf einer astronomischen Ortsbestimmung, die viele Stunden vorher gemacht worden war. Es liegt in der Natur jeder herkömmlichen astronomischen Ortung, daß sie nur gelegentlich, nämlich während der Dämmerung und am Tage mit der Sonne möglich ist. Eine kontinuierliche Ortsbestimmung auf See ist nur durch das Loran-Verfahren, durch Decca und begrenzt durch Consol erzielbar.

Im Falle „Pamir“ läßt sich der wahrscheinlichste Untergangsort rückwärts durch Vergleich der Fundstellen der Geretteten rekonstruieren. Die Skizze zeigt, daß die schwereren gefundenen Gegenstände ziemlich dicht nebeneinander lagen, obwohl es sich um Zeitdifferenzen von 22 Stunden, 76 Stunden und 54 Stunden handelte. Dagegen waren leichtere Fundstücke, welche hauptsächlich auf die Wasseroberfläche lagen und daher dem Windzugriff stärker ausgesetzt waren, auf einen weiteren Umkreis verstreut. Auch das Trümmerfeld wurde 2 bis 3 Wochen nach dem Untergang noch fast an der gleichen Stelle beobachtet. Diese Trümmerstelle lag fast 20 sm südlich zu dem Ort, der im Seenotruf angegeben war. Die Suche erstreckte sich auf ein Quadrat mit 30 sm Seitenlänge, in dessen Mittelpunkt der SOS-Ort lag. Damit waren aber die dem Trümmerfeld zunächst gelegenen Suchschiffe immer noch 5 sm davon entfernt. In folgenden wurden die Geretteten nur zufällig durch das Suchgebiet an- oder absteuernde Hilfsschiffe gefunden. Der Erfolg wäre wahrscheinlich größer gewesen, wenn sofort mit dem Sichten des leeren Bootes, das unter Nr. 1 in der Skizze verzeichnet wurde, die gesamte Hilfsaktion nach Süden verlagert worden wäre. Die Überlegungen, daß die SOS-Position unzuverlässig sein mußte, umfassen u. a. die Tatsache, daß der Untergang fast im wahren Mittag erfolgte, so daß eine Sonnen-

beobachtung, durch welche die Breite gesichert worden wäre, nicht möglich war, weil im Süden der Orkan stand und die Sonne verdeckte.

Als zweiter Gesichtspunkt wurde die Zeit genannt, welche sowohl zur Beobachtung als auch für die Rechnung und Zeichnung nötig ist. Eine Ortsbestimmung muß stets eine Orts-Zeitangabe enthalten, dieses umso mehr, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeiten ständig größer werden. Wir wollen die heute in Diskussion stehenden Geschwindigkeiten nebeneinander stellen. Das wäre 10 m/s für Schiffe, bis zu 1 km/s für Flugzeuge und bis zu 11 km/s für Raketen, welche mit der sog. Fluchtgeschwindigkeit den Planetenraum verlassen sollen.

Für die Schiffsnavigation nimmt man auch heute noch an, daß während der Beobachtung



nach SOS: $35^{\circ} 57' N$, $40^{\circ} 20' W$ am 29. 9. 57, 13 Uhr, nach Lage der Trümmer: $35^{\circ} 37' N$, $40^{\circ} 20' W$.

das Schiff den Ort nicht verändert. Es ist üblich, in der Dämmerung bis zu 5 Gestirns Höhen zu messen. Dafür ist im Minimum eine Zeitspanne von 3 Minuten erforderlich. Den aus der Beobachtung folgenden Schiffsort

rechnet man als zur mittleren Chronometerzeit zugehörig. Darin liegt meistens bereits eine Zeitunsicherheit von mindestens 10 s, so daß allein daraus der Ort um 10 m falsch wäre. Hinzu kommt die Rechnung. Eine Standlinie erfordert bis zu 70 gedankliche Tätigkeiten, falls man nach der Schulmethode rechnet und z. B. die Übertragung eines fünfstelligen Logarithmus als 5 Schritte rechnet oder die Addition zweier Logarithmen als 10 Schritte. Die Berechnung der 5 Sterne verlangt dann 350 Schritte, die kaum ohne Rechenfehler vor sich gehen wird. Die Beseitigung dieser Arbeit ist daher ein im Interesse der Zuverlässigkeit und der Schnelligkeit erforderliches Anliegen. Dafür gibt es heute die Tafeln HO 214 und HO 249, welche das leisten. Ihre Einführung an Bord war daher durchaus anzustreben.

Es bleibt die Beobachtungsdauer. Für die astronomische Beobachtung im Düsenflugzeug werden Pendelsextanten mit Integrationsvorrichtung benutzt, welche sowohl die Sextantmessung als auch die zugehörige Chronometerzeit für ein Intervall von 2 Minuten gemittelt liefern. Eine zweite Standlinie läge dann bestenfalls 2,5 Minuten später, da der neue Stern ja zunächst eingestellt werden muß. Für die Zwischenzeit koppelt man die Flugzeuggeschwindigkeit an, rechnet also jeden Ort mit Versegelung und kommt dann bei mehreren Sternen, etwa 5, leicht auf Zeitfehler, allein herrührend aus der Beobachtungszeit, von bis zu 30 Sekunden, denen ein Ortsfehler von bis zu 30 km entsprechen würde, der in der Zivilluftfahrt tragbar ist, da die Flugsicherung bereits so rechtzeitig einsetzt, daß die Ansteuerung des engeren Reviers gesichert ist. Diese Verhältnisse verschlechtern sich aber ungemein, wenn es sich um Raketengeschwindigkeiten handelt, die viele km/s groß sein können. Sollen mit diesen Geräten etwa Treffsicherheiten erzielt werden, so kann man sich leicht vorstellen, daß untragbare Fehler entstehen.

Es sind demgemäß nun 3 Gründe, welche hauptsächlich eine astronomische Luftnavigation herkömmlicher Art unmöglich machen. Erstens ist es die Frage der Sicherheit des Ortes, dann die Frage der Zeitdauer, die für die Ortsbestimmung erforderlich ist und drittens die Frage der Beobachtung. Eine Lösung dieser Schwierigkeiten mußte durch die vollautomatische, kontinuierliche Ortung unter Verwendung von Kreisel gesucht werden. Wenn man überlegt, daß eine Rakete nur während ihrer Brenndauer lenkbar ist und Brenndauern gegenwärtig noch nach Sekunden rechnen, so versteht man die Forderungen, welche an eine zukünftige Navigation zu stellen sind.

Nach den Prinzipien der Trägheitsortung, wie diese Art der Ortsbestimmung genannt wird, wurden die V2-Raketen gegen Ende des Krieges, d. h. 1945 gesteuert, die Brenndauer betrug ca. 60 s. Mit den damals vorhandenen Mitteln konnte es gerade gelingen, für eine so kurze Zeit geeignete Kreisel herzustellen. Wenn heute Raketen den Mond treffen, so sind für die erforderlichen Brenndauern von etwa 190 s diese Ortungsgeräte vorhanden. Wenn aber Unterseeboote unter der Polarkappe hindurchfahren und den vorgesehenen Zielort erreichen, so ist das nur möglich, weil diese Boote mit drei unabhängig voneinander arbeitenden Trägheits-Navigations-Rechengern ausgerüstet sind, die jederzeit genaue Positionen „aus-spucken“ können.

Wie der anfangs angeführte Seenotfall der „Pamir“ zeigt, hätte die Trägheitsortung mit großer Wahrscheinlichkeit viele Menschenleben gerettet. Wer die ungeheure Geschwindigkeit unseres heutigen technischen Fortschritts kennt, darf sicher sein, daß diese Navigationsmethode in Zukunft viele Menschenverluste auf See ersparen helfen kann.



gehört, gesehen,
festgehalten



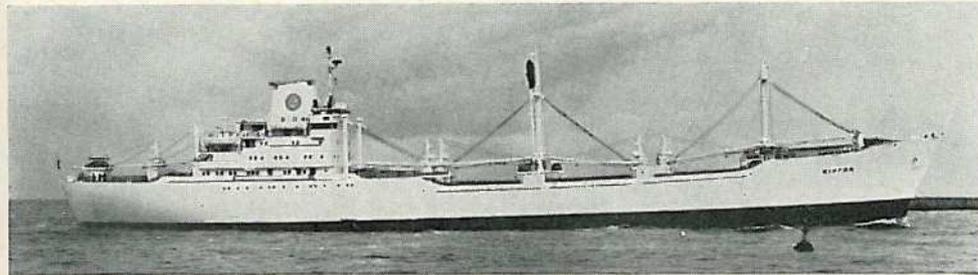
Unser Foto zeigt Seeleute, die bei einer kleinen internen Feier in Rendsburg von ihrem Reeder für zehnjährige Mitarbeit mit einer silbernen Ehrennadel ausgezeichnet wurden. Von links nach rechts: Funkoffizier Kessler, Kapitän Laging, Konsul Entz, I. Ing. Suhling.

Voll voraus in's Binnenland

Die Modellflotte unserer Handelsschiffahrt, bestehend aus 31 Modellen nebst Schautafeln, Großfotos und Reedereiflaggen, hat in diesem Jahr Offenbach am Main, Darmstadt und Bonn angefahren. Überall, wo sie aufkreuzte, zeigten außerordentlich hohe Besucherzahlen sowie lebhaftes Echo in Presse, Rundfunk und Fernsehen, welche große Anteilnahme die Binnenländer an ihrer Seefahrt nehmen, wenn man ihnen realistisch kommt anstatt schnulzig-sentimental. Die nächsten Anlaufhäfen sind: Mainz, Aachen und Mönchen-Gladbach.

Schiffsarzt Nr. 1 aller Zeiten

Dr. med. Joseph Michael Reichsfreiherr Geyr von Schweppenburg hat Ende letzten Jahres seine 546. und letzte Atlantiküberquerung auf der „Bremen“ angetreten. Diese beiden Namen, Doktor von Geyr und „Bremen“ sind unlösbar miteinander verbunden. Das berühmte Blaue Band, das es nie wirklich gegeben hat, aber trotzdem als Symbol für Nordatlantikrekorde schon Legende ist, dieses Blaue Band hat der legendäre Schiffsarzt genauso verdient, wie die Schiffe namens „Bremen“, die ihm auf den Leib geschrieben waren. Hier die Rekorde dieses See-Arzt, der es sich leisten konnte, mit Schifferkrause und schlohweißem Langhaar wie Neptuns Medicus in Person aufzutreten: 546 Atlantiküberquerungen, zehntausende von Seekrankheitsbehandlungen, darunter mehr Prominente als ein Stararzt in Hollywood aufzuweisen hat, die silberne Ehrennadel der Stadt Cherbourg, zusammen mit dem Titel „Großer Freund unseres Hafens“. Selbst ist diese Prominenz der First-Class-Atlantik-Prominenz immer auf dem Teppich geblieben. Ein helfender Mensch unter Stars auf See. Und das ist wohl sein beachtlichster Rekord, meinen wir.



Schwedisches Ausbildungsschiff „Nippon“

Wie bei unseren Reederei setzt sich auch im Ausland immer mehr der Gedanke durch, Ladungsfahrende Schiffe als Schulschiffe besonders auszurüsten. Der angehende Seemann erhält auf ihnen so praxisnah wie nur möglich seine erste Ausbildung.

Die „Nippon“, das dritte Schiff seiner Art bei der schwedischen Brodströmgruppe hat zu diesem Zwecke eine zweite Brücke unter der eigentlichen Kommandobrücke eingebaut bekommen. Hier können die zukünftigen Nautiker an allen Geräten und Instrumenten genauso wie ein Deck höher mitnavigieren und alle erforderlichen Übungen vornehmen. Den Ingenieur aspiranten steht eine Werkstatt zur Verfügung und darüber hinaus ein Geräteraum, von dem aus die Zufuhr des Heizöls, die Zirkulation des Schmieröls und des Kühlwassers und das gesamte Arbeiten der Hauptmaschine genau beobachtet und verfolgt werden können. Je ein Nautiker und ein Techniker leiten die Kurse, deren Lehrplan mit 4½ Monaten genau einer Ostasienreise entspricht.

Seekühe gibt es doch

Die Technik schafft aus bärtigem Seemannsgarn praktische Möglichkeiten. Das Kielschwein, das Kotletts liefert, ist zwar noch nicht erfunden, wohl aber ein handlicher Apparat, der selbst auf den längsten Seetörns und in den heißesten Tropen jederzeit frische Vollmilch liefert. Es handelt sich um eine Art größeres Mixgerät. „Gemolken“ werden damit in 15 Minuten 18 Liter Vollmilch, natürlich elektrisch, versteht sich. Unsere moderne Seekuh ist aus rostfreiem Stahl und hat nicht 4 Mägen, wie ihre Kollegin mit dem Euter, sondern nur ein kleines Homogenisierungsorgan, das mit high-speed arbeitet. Gefüttert wird dieses stets saubere Tier mit Magermilchpulver und Butter, und zu saufen bekommt es auch nur Wasser. Erhältlich ist es verständlicherweise weder bei der Seemannsgarnfabrik noch im Viehhandel, sondern im Schiffshandel. Somit wären unsere Kombüsen wieder ein beträchtliches Stück aus der Salzfleischzone vergangener Tage heraus, und dafür der Landwirtschaft mit ihren gesunden Produkten näher.

Kapitän und Besatzung kapern ihr eigenes Schiff

Im Februar dieses Jahres hat die große Flut unsere deutschen Küsten heimgesucht. Wohl kaum hätte ein örtlich begrenztes Hochwasser des Douro im Hafen von Oporto (Portugal) 1½ Monate vorher bei uns Aufsehen erregen können, wenn es nicht einen deutschen Seemannsamtsspruch gegeben hätte, in dem es hieß:

Ganz besonders hohe Anerkennung muß dem Kapitän des Bremer MS „Eifel“ und den Getreuen seiner Besatzung gezollt werden. Ihre Handlungsweise zeugt von hoher Seemannschaft.

Hier die Tatsachen:

Am 30. Dezember 1961 lag die „Eifel“ (1149 BRT) gut und sicher fest am Gaia Kai. Bei heftigen Regenfällen und rasch steigendem Wasser wurden als Sicherheitsmaßnahme der Backborganker mit 50 m Kette zu Wasser gesteckt und insgesamt 13 Leinen ausgebracht. Das Wasser stand bereits 2 m über der Pier und stieg weiter. Nachdem auch noch der Steuerbordanker fallen gelassen worden war, verließ die Besatzung auf Befehl des Hafenskapitäns ihr Schiff. Nachts gegen 23 Uhr ließ ein Hochwasser von 8 m über normal die Leinen der „Eifel“ brechen, und das Schiff kam in einem 14-Knoten-Strom zunächst vor seine Anker zu liegen. Ein losgerissener Fischdampfer wurde von den Ketten noch aufgefangen und trieb klar von der „Eifel“ ab. Als aber ein spanisches Schiff von Steuerbord vorn auf die „Eifel“ drückte, ging sie selber auf Drift und blieb schließlich heftig hin- und herschwohend und gegen die Pfeiler einer halbfertigen Brücke donnernd vor ihrem Steuerbordanker liegen.

Bei einem Hochwasserstand von 23 m über normal gelang es dem Kapitän erst nach den allerschwierigsten Bemühungen, einen Schlepper für die Rettung seines Schiffes zu gewinnen. Zunächst brannte man die Ankerkette ab. Dann jagte der Kapitän mit seiner Besatzung auf dem Schlepper seinem steuerlos auf die gefährliche Barre zutreibenden Schiff nach. Die Barre passierte die brave „Eifel“ wie gesteuert über den Achterstegen und geisterte auf die offene See zu, während 2 Fischdampfer ihr gefährlich nahekamen. Es gelang dem Kapitän trotz hoher Dünung, als erster sein eigenes Schiff zu entern und seine Besatzung an Deck zu holen und 2 portugiesische Matrosen dazu. Unverzüglich gingen alle Mann des seltenen Preisenkommandos an die Arbeit auf ihrem eigenen von der See zurückgekaperten Schiff. Nach 20 Minuten hatte man es mit Schlepperverbindung und klarer Maschine wieder in der Hand.

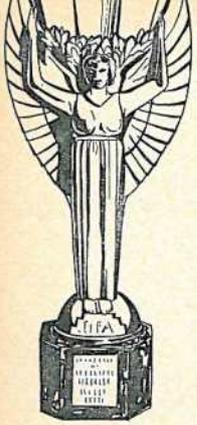
*

Erster Supertanker im Europoort

Der 1959/60 in Kiel erbaute, unter der Liberiaflagge fahrende 85 570 t dw tragende Turbinentanker „Frisia“ (ex „Olympic Challenger“, Bau-Nr. 1081) ist der größte Tanker, der bisher in dem neu erbauten „Europoort“-Hafen bei Rotterdam festgemacht hat. Zugleich ist es das größte Schiff, welches bisher Rotterdam angelaufen hat. In den 56 Ladetanks der „Frisia“ hatte das Schiff etwa 83 600 t Rohöl geladen. Auch diese Menge bedeutete einen absoluten Rekord für diesen Hafen.

Während der Fahrt von Hoek van Holland nach Europoort wurden laufend Lotungen vorgenommen, die feststellen sollten, ob das Riesenschiff gefahrlos die Reise zum Europoort fortsetzen konnte. Die Generalprobe auf dem Nieuwe Waterweg sowie das Festmachen im Europoort mit Assistenz starker, extra für diesen Zweck gebauter Schlepper ist zur vollen Zufriedenheit aller beteiligten Kreise ausgefallen. Zwar ist Europoort noch längst nicht fertig, doch können hier bereits vollbeladene Superschiffe ohne Schwierigkeiten festmachen und löschen.

W. N.



Jules-Rimet-Pokal
Der Weltmeisterschaftspokal

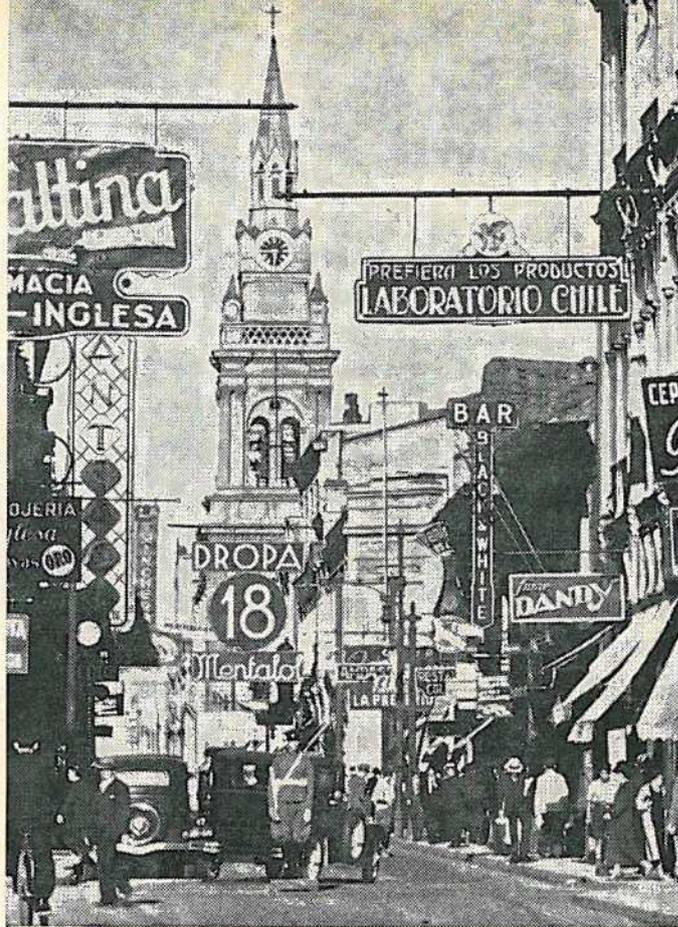
Fußball- Weltmeisterschaft 1962 in Chile



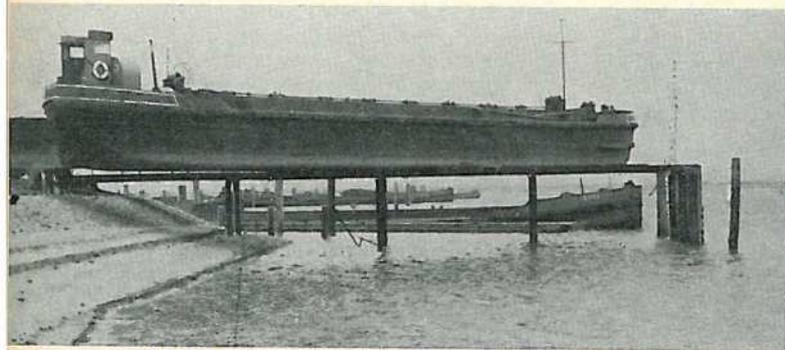
Für unsere Sportfreunde, die zur Zeit der Weltmeisterschaftsspiele chilenische Häfen, insbesondere Valparaiso, anlaufen, bringen wir die Termine der Wettkämpfe in Santiago:

- 31. Mai Deutschland — Italien,
- 3. Juni Deutschland — Schweiz,
- 6. Juni Deutschland — Chile.

Ist unsere Mannschaft erfolgreich, so würde sie noch am 10. und 13. Juni in den Endrunden zu spielen haben. Das entscheidende Endspiel findet am 17. Juni 1962 statt.



Für Zehntausende von PS...
sen Schiffs-kurbelwellen die
wegungsrichtung verändern k
nen. Unser Foto zeigt ein
Blick in die Werkhalle zur H
stellung von Schiffsmotor
Kurbelwellen von Burmeister
Wain.



Keine zwei Tonnen sollte nach baubehördlichen Berechnungen diese Brücke im Schulauer Yachthafen an der Elbe tragen. Sie war nur noch bedingt zur Benutzung freigegeben. Die Klappschute, von der Sturmflut haargenau draufgesetzt, wiegt 280 t, ohne daß Brücke oder Schule den geringsten Schaden nahmen.

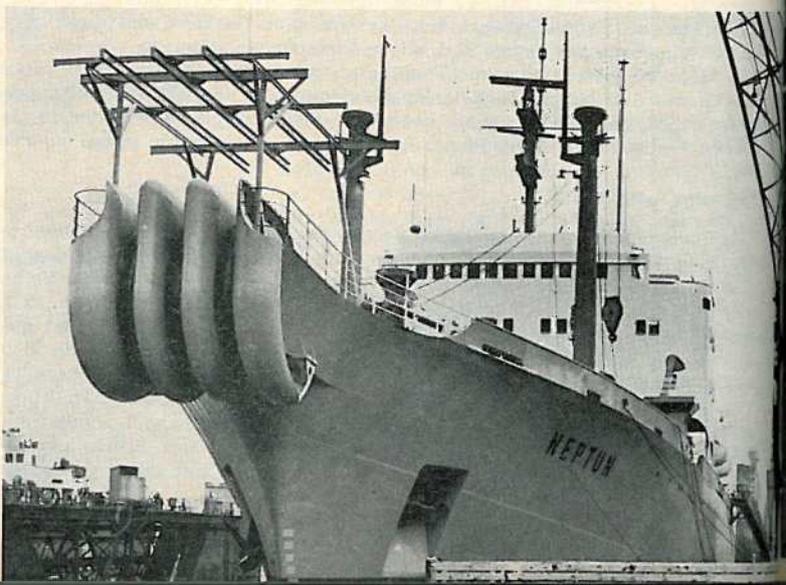


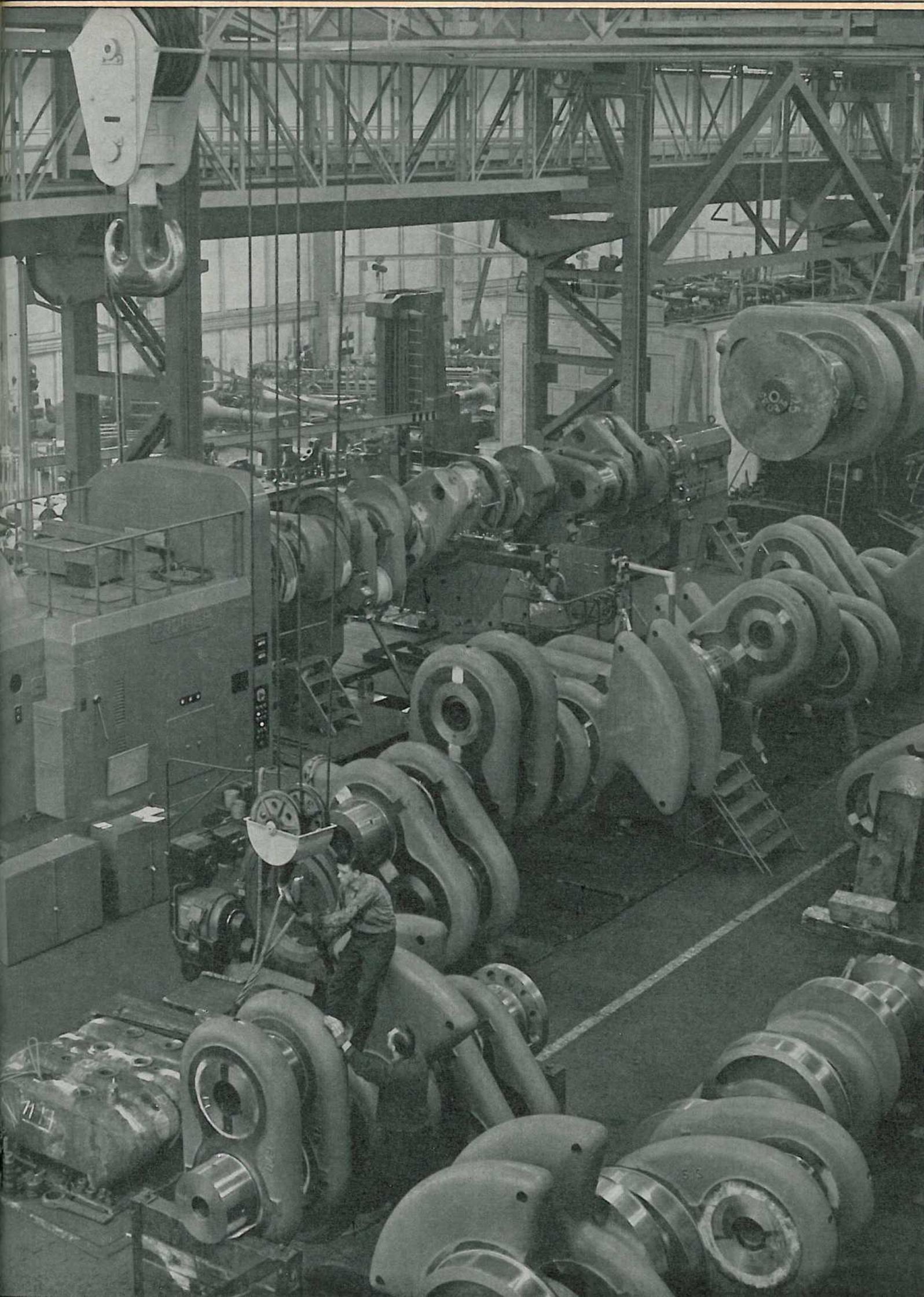
Eines der wenigen Opfer, das die Sturmflut der Seefahrt abverlangte, ist das dänische Kümo „Dunja“ (241 BRT). Ohne Aussicht auf Bergung liegt es beim Knechtsand bei Hochwasser immer noch 400 m binnenlands.

Die Bilder, die diese sonnig lächelnden Luftstewardessen zeigen, sollen dem Beobachter dieser adretten Galerie an der Bar das Raten erleichtern. Der Kimono links kommt natürlich aus Japan, der Sari daneben aus Indien, der Schlitzrock kann nur chilenisch sein und die einzige Blondine ist aus Sydney. Alle zusammen haben schon viele Millionen von Luftkilometern hinter sich.



Einer der größten Kabelleger der Welt, die 8900 BRT große „Neptun“ wird in Kürze von der Union-Kabellegungs- und Schiffahrtsgesellschaft, Nordenham, in Dienst gestellt. Das von den Lübecker Flenderwerken gebaute Kabellege- und Frachtschiff ist als einziges Schiff seiner Art in der Lage, ein Transatlantikkabel zwischen Europa und Amerika ohne Unterbrechung in einem Zuge zu verlegen.







Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XVI

Die Polynesier Von Ludwig Dinklage

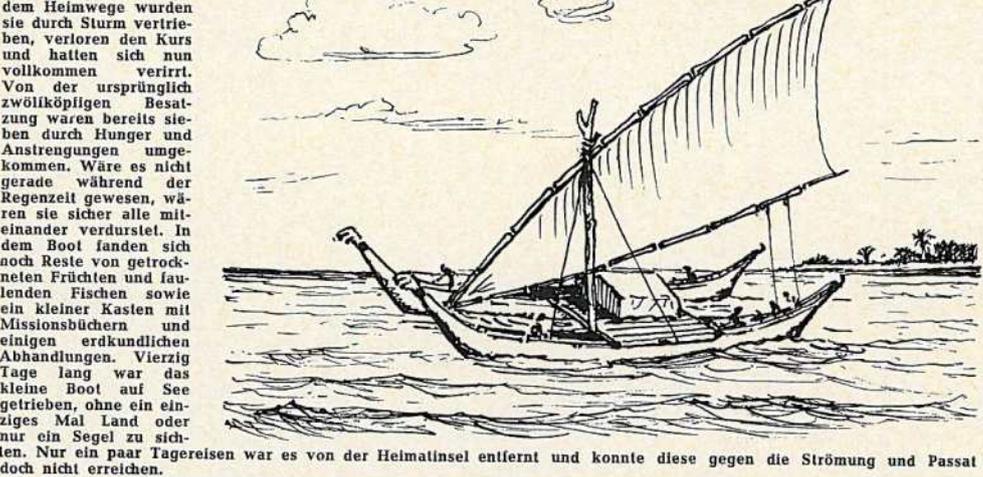
Noch in Dunkel gehüllt ist die Geschichte der Südsee-Insulaner. Würden die Inseln Polynesiens von Südamerika aus bevölkert, wie es manche Forscher behaupten? Oder kamen diese Menschen von Asien über die große Brücke der Philippinen, des malaisischen Insel-Archipels und Neuguineas? Wer errichtete die gewaltigen Standbilder auf den Osterinseln? Wer baute die Steinhäuser, von denen noch heute manche Grundmauern und Fundamente im Urwald einiger Inseln zu erkennen sind? Europäer waren es nicht, denn diese kamen erst Jahrhunderte, wenn nicht gar ein Jahrtausend später in die Südsee. Noch rätseln die Gelehrten über diese Probleme, die bislang noch nicht einwandfrei gelöst sind.

Eines aber steht fest: die Polynesier der Frühzeit waren hervorragende Seeleute und, in ihren gebrechlich anmutenden, aber doch äußerst seetüchtigen Fahrzeugen, Kanus, Auslegerbooten und Katamaranen weite Strecken über See zurückzulegen. Sie verstanden auch viel von der Navigation, fußend auf Wetter- und Sternbeobachtungen, hatten einfache nautische Instrumente und in gewissem Sinne auch Seekarten.

In neuerer Zeit werden Hochseereisen in Eingeborenen-Fahrzeugen kaum noch unternommen. In ihren kleinen offenen Küstenkanus gehen die Polynesier niemals außer Sicht ihrer Inseln. Ein Fall wurde allerdings bekannt, wo Eingeborene von den Karolinen nach den Ratakiseln, eine Entfernung von 2700 Seemeilen, verschlagen wurden. Ein anderer Bewohner dieser Inselgruppe trieb in seinem Einmann-Kanu sogar volle zwei Monate auf hoher See umher, bis er schließlich von einem Kriegsschiff aufgenommen wurde.

Auch der später durch seine Weltumsegelung allein in einem kleinen Boot berühmt gewordene amerikanische Kapitän Joshua Slocum hatte ein ähnliches Erlebnis in der Südsee. Im Jahre 1882 befand er sich mit seinem Vollschiiff „Northern Light“ auf der Reise von New York nach Japan. Am 10. Dezember lag das Schiff auf der Höhe des Äquators westlich der Gilbertinseln, als voraus an der Kimm ein kleiner, dunkler Punkt auf dem weiten, graublauen Ozean auf- und niedertauchte. Slocum hielt diesen Punkt zunächst für ein kleines Handelsschiiff. Beim Näherkommen entpuppte es sich jedoch als ein winziges Boot. Die „Northern Light“ brauchte ihre Rahen back, trieb dann so weit in seine Nähe, daß man eine Leine überwerten und das Boot heranholen konnte. Von den Insassen waren ein oder zwei noch eben und eben dazu fähig, die Leine zu belegen. Die übrigen lagen fast regungslos am Boden. Die Besatzung des Bootes schor ein Jolltau ein, um die fast Verhungerten an Bord zu hieven. Zum Schluß wurde auch das Boot an Deck genommen.

Da die Leute nur ihren polynesischen Dialekt sprachen, war eine Verständigung mit ihnen schwer. Slocum bekam aber schließlich doch so viel heraus, daß es sich um eingeborene Missionare handelte. Diese waren in dem Boot von Apanama, einer der Gilbertinseln, nach dem siebzig Meilen entfernten Nanouti gesegelt. Hier hatten sie sich zwölf Tage lang aufgehalten, um dann zurückzukehren. Auf dem Heimwege wurden sie durch Sturm vertrieben, verloren den Kurs und hatten sich nun vollkommen verirrt. Von der ursprünglich zwölfköpfigen Besatzung waren bereits sieben durch Hunger und Anstrengungen umgekommen. Wäre es nicht gerade während der Regenzeit gewesen, wären sie sicher alle miteinander verdurstet. In dem Boot fanden sich noch Reste von getrockneten Früchten und faulenden Fischen sowie ein kleiner Kasten mit Missionsbüchern und einigen erdkundlichen Abhandlungen. Vierzig Tage lang war das kleine Boot auf See getrieben, ohne ein einziges Mal Land oder nur ein Segel zu sehen. Nur ein paar Tagereisen war es von der Heimatinsel entfernt und konnte diese gegen die Strömung und Passat doch nicht erreichen.



Der „Northern Light“ war es infolge des aufländigen Windes und der hohen Brandung wegen nicht möglich, vor Apanama zu ankern, um die Schiffbrüchigen abzusetzen. Auf den besser zu erreichenden Marshall-Inseln wollten sie aber um keinen Preis von Bord gehen; denn dort hausten noch Kannibalen, die den eingeborenen Missionaren feindlich gesonnen waren. So mußten die fünf Polynesier wohl oder übel mit nach Japan reisen, wo Kapitän Slocum sie der Missionsgesellschaft übergab.

Diese Polynesier hatten die Kunst der Navigation, die ihre Vorfahren in so hohem Maße beherrschten, bereits vergessen. Lange nämlich, bevor Vasco Nunez de Balboa den Stillen Ozean entdeckte und für die spanische Krone in Besitz nahm, bestand in der Südsee schon eine fast regelmäßige Schifffahrt. In recht ansehnlichen Fahrzeugen fuhren die Polynesier zur See. So segelten unter anderem die Tahitler von ihrem Eiland über offenen Seeraum von rund 2400 Seemeilen nach Hawaii. Doch bereits um die Zeit, als James Cook als erster Weißer diese Inseln betrat, zerbröckelte das mächtige Reich der Könige von Papiti und deren alten Kultur. Nur die Heldengesänge, von Generation zu Generation vererbt, künden von ihren Kämpfen zu Wasser und zu Lande, preisen ihre Nautiker und deren weite Fahrten. Erst in neuerer Zeit hat man versucht, von dieser alten Kultur zu retten, was noch zu retten ist. Die Gesänge, noch hier und da bei den Insulanern in dunkler Erinnerung, geben einen Anhalt, Funde von Waffen und Geräten auf den Inseln und an der Westküste Südamerikas liefern die Beweise. So wird unter anderem im Museum zu Honolulu die „Heilige Kalabasse“ gezeigt. Lange Zeit hindurch konnte man deren Bedeutung nicht, wußte nur, daß die Bevölkerung von Hawaii diesem Gerät magische Kräfte zuschreibt und behauptet, daß es in früheren Tagen dazu benutzt worden sei, die Kanus sicher von Tahiti nach Hawaii zu bringen. Im Jahre 1905 gelang es dem amerikanischen Admiral Hugh Rodman nachzuweisen, daß man es hier mit einem nautischen Instrument der Tahitler zu tun habe. Auf Grund dieses Nachweises Admirals Rodmans und vieler sonstiger Überlieferungen ist es möglich, eine Seereise zu rekonstruieren, wie sie die Leute von Tahiti vor einem halben Jahrtausend und noch früher unternommen haben mögen.

Im Kanu von Tahiti nach Hawaii

Schon Monate hindurch dröhnen vom frühen Morgen bis zum späten Abend die Basaltaxte vor dem Bootshaus von Putaiamo, dem Dorf des Fürsten Ketteno-wee. Der Fürst selbst schreitet auf dem Bootsplatz umher, von einem graubärtigen, im Schiffbau wohl erfahrenen Kanaken begleitet. Sie überprüfen den Fortgang der Arbeiten. Ein Kanu ist hier im Bau. Fast siebenundzwanzig Meter wird es in der Länge gemessen und ist damit eines der größten, das Tahitis Strand jemals verließ. In mühsamer

Arbeit hat man Brotbäume gefällt, hat sie dann mit Feuer und Beilen ausgehöhlt, mit Haifischzähnen und scharfen Muscheln gehohlet. Fast ein Viertelmeter beträgt die Wandstärke des ausgehöhlten Stammes, der oben offen bleibt. Eine kräftige Leiste bleibt an seinem Rand als Verstärkung stehen. Ein einziger Brotbaum reicht aber noch nicht aus für das Kanu. Ein zweiter von gleicher Stärke ist gefällt und gleichermaßen bearbeitet. Er wird nun mit dem ersten in der Längsrichtung verbunden. Mit einer langen, schrägen Naht laufen die Bäume kunstgerecht übereinander.

Mit spitzgefällten Menschenknochen und Bambusstäben werden Löcher gebohrt, durch diese flache, aus Kokosfasern gedrehte Schnüre gezogen und ganz straff gespannt. So werden die beiden Kanuenden fest aufeinander gefügt. Doch noch ist das Boot nicht hoch genug.

Wieder hat man Brotbäume gefällt und Planken daraus gehauen. Diese werden auf die Bordseiten aufgesetzt und mit Kokosleinen vernäht. Auch eine dritte Planke wird so aufgebracht. Kräftige Äste bilden dann schließlich die Steven.

Bis zu dem rauschenden Tanzfest, wo das Boot mit Blumen geschmückt am Strand liegt, klar zur ersten Reise, vergeht noch eine lange Zeit. Ein zweites Kanu muß noch gebaut werden, etwas kürzer zwar, doch von gleicher Höhe und Breite. Aus dem Holz des Ewibaums werden die Decks gezimmert. Fürst Ketteno-wee hat die Länge abgeschritten. Rund dreißig Schritte mißt das Boot. Zehn Schritte von vorn, zehn Schritte von achtern wird eine scharfkantige Muschel als Markzeichen in den Rumpf geschlagen. Soweit sollen die Decks reichen. Andere Insulaner haben indes einen Kitt angerührt aus zerriebenen Korallen und Muscheln mit dem Öl der Kukuifrukt. Hiermit werden die langen Nähte gedichtet.

Nun werden die beiden Rumpfe nebeneinander gestellt. Durch Balken aus Ewiholz werden sie miteinander verbunden und durch Tauwerk verlascht. Eine große Plattform aus Ewiholz wird über die Balken gelegt und darauf eine Hütte aus Matten gebaut. Im Schutze dieses Hauses steht ein einfacher Kochherd. Aus Kokosfasern wird das Segel gewebt. Eine Rah und ein Giekkbaum aus Bambusschäften werden oben und unten daran gemarrit. Inzwischen ist auch der Doppelmast aufgerichtet, mit einer Gabel am Topp, über welche man das Tauwerk zum Heißen des Segels und zur Verstagung des Mastes legt. Schwarz, weiß und rot wird zum Schluß der Bordrand bemalt und das Segel mit dem heiligen Zeichen versehen. Der ganze Bootsrumpf wird mit getrockneter Haifischhaut geglättet und mit Kokosöl eingerieben. Die Stevenköpfe vorn und achtern sind stark überhöht und mit kunstvollem Schnitzwerk versehen. Die eine Figur stellt das schreckenerregende Antlitz Hiros dar, des Gottes der Seeleute.

Der Platz vor dem Kanuhaus ist tabu. Solange ein Boot im Bau, darf ihn keine Frau betreten, sie wäre sonst dem Tode verfallen. Endlich ist das Schiff fertig. Wochenlang vorher aber hat schon Fürst Ketteno-wee, der selbst die Führung übernimmt, seine Mannschaft auserwählt.

Junge, starke Burschen sind es, kaum dem Knabenalter entwachsen. Sorgfältig sind sie ausgemustert worden aus einer großen Anzahl von Bewerbern, haben sich scharfen Prüfungen unterziehen müssen. Lange Strecken mußten sie schwimmen. Von einem Kanu aus sprangen sie ins Meer, tauchten unter, um nicht eher wieder hochzukommen, als bis vom Lied, das der Priester sang, der letzte Ton verklungen war. Dann mußten sie ein Kanu paddeln, zwei Tage und zwei Nächte hindurch, ohne Unterbrechung, durften dabei weder Wasser noch Nahrung zu sich nehmen. Nur wer diese Prüfungen restlos bestand, wer sich furchtlos und tapfer in den Kämpfen auf der

See und auf dem Lande gezeigt, den behielt der Fürst in seiner Besatzung.

Endlich hat Fürst Ketteno-wee sechzig ausgewählte Leute zusammen. Jeder muß in einem Handwerk erfahren sein. Der eine ist Fischer, der andere Jäger, der mit dem Speer die Seevögel erlegt. Im Kanubau sind wieder die dritten geschickt, jene im Flechten von Segeln und Tauwerk. Auch Köche sind an Bord, die die ganze Reise nur vor dem Herde hantieren. Der wichtigste Mann an Bord aber ist der Priester, der gleichzeitig die Stelle eines Navigationsoffiziers bekleidet. Die Priester allein sind auf Tahiti der nautischen Wissenschaft kundig. In Papiti, der Residenz des Königs, ist eine Art Seefahrtsschule. Hier kommen die jungen Kanaken, die für den Priesterberuf ausersehen sind, aus allen Dörfern Tahitis zusammen, um die Kunst der Navigation zu erlernen. Noch hat keiner der Fürsten ihnen dieses Geheimnis abgelauscht, das auf anderen Südsee-Inseln, wie beispielsweise auf Samoa, bereits von Frauen beherrscht wird.

Ketteno-wee ist wohl einer der hervorragendsten Seeleute Tahitis. Er weiß das Schiff zu steuern und die Segel zu bedienen, daß Wind und Strömung aufs trefflichste ausgenutzt werden. Er kennt die Färbung des Himmels und der Wolken und vermag aus ihnen das Wetter vorherzusagen. Er versteht ein Boot sicher durch die Brandung zu bringen. Aber er kann nicht den Kurs berechnen, den er zu segeln hat, weiß ohne des Priesters Hilfe nicht hinzufinden zu seinem Ziel.

Oben in den Bergen, dem heiligen Ort der Ahnen, opfern kurz vor der Abfahrt die Priester den Göttern. Der Oberpriester, der Leiter der „Schifferschule“, ist selbst von Tahiti herübergekommen. Er ist mit den Priestern ganz allein. Der Opferplatz ist tabu. Ungestört kann er hier seinen Schülern die Segelanweisung erteilen:

„Höre, was dein Lehrer spricht: wenn du Tahiti verlassen hast und du bist an den unterworfenen Inseln (wahrscheinlich sind damit die Paumotus gemeint) vorbei, dann segele mit Querwind von der rechten Hand. Wenn du die Sicht des Nivi (ein Stern der südlichen Hemisphäre, welcher ist nicht bekannt) verloren hast, dann wird Apato-a Feti-a (der Polarstern) vor dir stehen. Steuere diesem nach, bis der Wind stirbt, und du kommst in ein Gebiet von Flauten und Regenböen und Blitzen und Donnern. Hast du diese Zone durchquert, dann segele gut voll und bei mit einem Winde von der rechten Hand. Kommt der Wind jedoch mehr von der Apato-a Feti-a her, dann nehme die heilige Kalabasse und befrage den Stern. Erscheint er dir in der heiligen Kalabasse, dann wende den Bug nach der linken Hand und segele so lange, bis Mauna Loa vor deinem Blick über dem Bug auftaucht.“

(Schluß folgt)

Wer ist wer?

PAUL THORMÖHLEN

Tuuuuut! — Tuuuuuut! — Tuuuuuut! geben die Dampfpeifen der „Hanseatic“ drei lange Töne. Die Musikstewards sind auf dem Bootsdeck angetreten und spielen den Marsch „Alte Kameraden“, als am Steubenhöft zu Cuxhaven Kapitän Thormöhlen das Schiff verläßt, um in den wohlverdienten Ruhestand zu gehen.

Oben auf der Brücke stehen seine Offiziere, die ihm diesen Gruß geboten haben, um ihrem scheidenden Kapitän noch ein letztes Lebewohl zuzuwinken.

Kapitän Paul Thormöhlen war ein echter Seemann, einer Seemannsfamilie entstammend. Vater und Großvater waren ebenfalls Kapitäne gewesen, Kapitäne auf Windjammern. Sie waren Hamburger. Paul war am 3. Mai 1894 auf St. Pauli geboren. Er wuchs am Hafen auf. Plötzlich hörte die Freiheit auf, als er auf der Oberrealschule am Holstentor die bunte Schülermütze mit dem schwarz-grün-silbernen Band der „Teerklöbe“ tragen mußte. Hamburger wissen, daß die Oberrealschüler vom Holstentor nach dem damaligen Direktor Thær den Spitznamen „Teerklöbe“ erhalten hatten.



Er bestand sein Einjährige-Examen und das Berufproblem trat an ihn heran. Eigentlich war es kein Problem, denn sein heißester Wunsch war ja, Seemann zu werden. Am 6. Februar 1909 ging er mit der Viermastbark „Oceana“ von den „96ern“ zu seiner ersten Reise hinaus. Drei Reisen machte er auf diesem Schiff zur Westküste und dann folgte die vierte Segelschiffsreise mit dem Vollschiff „Olinda“ der selben Reederei nach Australien. Noch zwei Reisen auf dem D „Cap Blanco“ der Hamburg-Süd zum La Plata und dann hatte er seine Seefahrtzeit voll, um wieder die Schulbank drücken zu können.

Im Jahre 1914 erwarb er das Patent zum See-steuermann, das heutige A 5-Patent.

Und dann kam der Krieg. Thormöhlen wurde sofort zur Marine nach Kiel einberufen, kam auf Kreuzer und Linienschiffe und wurde im Juli 1917 Kommandant eines Minenräumbootes, bis er im Dezember 1918 als Leutnant zur See der Reserve entlassen wurde.

Nach dem verlorenen Krieg lag die Schifffahrt darnieder. Würden wir jemals wieder Seeschiffe besitzen? Es sah wirklich nicht danach aus. Thormöhlen war Optimist. Er sah sich wie viele andere nicht nach einem neuen Beruf an Land um, er ging auf die Seefahrtsschule und bestand die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt, das heutige A 6.

Mit der großen Fahrt aber war es noch nichts.

Das Kapitänspatent in der Tasche ging er vorläufig zur Hamburger Sicherheitspolizei, zur Sipo, und als guter Deutscher noch einen Schritt weiter zum Freikorps Lettow-Vorbeck, das sich den roten Scharen der Spartakisten und Bolschewisten entgegenstellte.

Erst im April 1921 konnte er wieder Schiffspanken betreten. Als IV. Offizier musterte er auf einem kleinen Schnarcher an. Bald fielen auch die Fesseln, die die Entente unserer Schifffahrt angelegt hatte. 1933 war Thormöhlen bereits I. Offizier auf dem Hapag-Dampfer „Resolute“, mit 19 703 BRT eines der größten Schiffe der Hapag-Flotte. Aber auch die Kapitänswürde lag nicht mehr fern.

1935 vertraute ihm die Hapag die 3214 BRT große „Adalia“ an. Nun aber verbesserte er sich von Reise zu Reise. Von der „Adalia“ ging es auf das MS. „Burgenland“ von 7320 BRT, weiter zu einer Urlaubsvertretung auf das Hapag-Flaggschiff, die 22 337 BRT große „New York“ in der Nordatlantik-Route. Weiter kamen das MS. „Orinoco“ (9660 BRT) in der Westindien-Fahrt und endlich bis Kriegsausbruch der D. „Hansa“, ex „Albert Ballin“, mit 21 113 BRT, mit dem er kurz vor Kriegsausbruch die Elbe erreichte.

Sehr schnell hatte ihn die Marine wieder. Er wurde eingezogen und mit dem Aufbau einer Vorposten-Flottille beauftragt. Anschließend führte er eine Hafenschutz-Flottille in Norwegen und blieb dort zur Verfügung des Marine-Oberkommandos, bis er im September 1945 mit dem Rang eines Korvettenkapitäns entlassen wurde.

Wieder folgte eine Zeit als Landratte. 1946 vertraute ihm die Hamburg-Amerika Linie das in Hamburger Hafen halb ausgebrannte MS. „St. Louis“ an, das als Hotelschiff diente. Vier Jahre dauerte dieses etwas langweilige Dasein eines schwimmenden Hoteliers, bis die „St. Louis“ zum Abwracken nach Bremerhaven kam und die Hapag den 1175 BRT großen D. „Gisela L. M. Russ“ charterte und Kapitän Thormöhlen als Supercargo daraufsetzte.

1951 sollte er endlich wieder ein Schiff führen dürfen. Es war zwar kein deutsches — uns waren durch das Potsdamer Abkommen noch die Hände gebunden —, sondern der unter Panama-Flagge fahrende D. „Homeland“ der Home Lines Inc. Als dieses Schiff aus dem Nordatlantik-Dienst herausgezogen wurde, übernahm er die 16 777 BRT große „Italia“ der gleichen Reederei. Durch dieses Schiff wurde er im Bundesgebiet weitgehendst bekannt. Die „Italia“ war gewissermaßen noch der Abglanz der alten Zeit mit den Riesenschiffen „Bremen“ und „Europa“ oder den Hapagschiffen der „New York“- und „Albert Ballin“-Klasse, den weißen Schwänen „Milwaukee“, „Resolute“ und „Reliance“. Als dann im Juli 1958 die Hamburg-Atlantic Linie mit der 30 030 BRT großen „Hanseatic“ den Fahrgastverkehr zwischen der Elbe und New York eröffnete, vertraute die Reederei Kapitän Thormöhlen die Führung dieses Schiffes an.

Im April 1959 legte er wegen seines Alters das Kommando nieder und zog sich nach Büdingen am Oberrhein in der Nähe von Konstanz zurück, um dort einen ruhigen Lebensabend weit weg von der See zu verbringen.

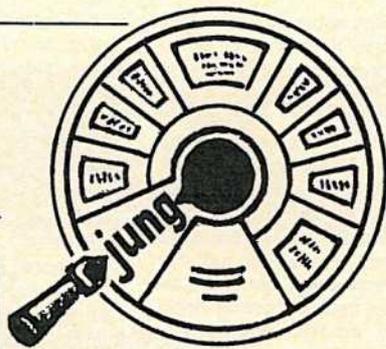
wa.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE

ESSO

Telegraf auf



Ein toller steiler Zahn

It's a long way ... zum Ruhm!

„Eines Tages kam ein seriöser Herr in den Club 99“, erzählt Inge. Und als er Inge Brandenburg gegenüberstand, erklärte er:

„Mein 16jähriger Sohn hat Sie im Fernsehen erlebt und nennt Sie seitdem nur noch ‚ein toller steiler Zahn‘! Darum wollte ich Sie mir einmal ansehen. Und ich muß ihm Recht geben!“ Sprach's und schritt grüßend vondannen.

In Leipzig als Tochter eines Monteurs der Junkerswerke geboren, verlor sie schon früh beide Eltern im KZ. Erst kürzlich fand sie ihre zwei Brüder und drei Schwestern wieder. Als Waisen waren alle in verschiedenen Kinderheimen erzogen worden. Inge wollte Lehrerin werden. Doch man machte sie zur Kindergärtnerin. 1947 ging sie über die Grenze, fand aber keine Anstellung. Erst über den Haushalt führte der Weg zur Musik. Man hatte sie auf ihre Stimme aufmerksam gemacht. So fand sie Mut, sich auf eine Annonce als Schlager-Sängerin zu bewerben. Es klappte! Und ihre eigentliche Laufbahn begann vor 12 Jahren. — Der Verdienst war so klein, daß sie oft nicht wußte, ob sie weinen oder lachen sollte. Sie sang! Es kamen glorreichere Tage beim deutschen Jazz-Festival in Frankfurt.

Inge wurde „Deutschlands Jazz-Sängerin Nr. 1“. 1960 sogar „Europas beste Jazz-Sängerin“. Aber sie sagt: „Auf die Dauer kann man vom Jazz nicht leben. Es gibt zu wenig gute Clubs.“ Seit zwei Jahren versucht sie es daher auch mit Schlagern.

Inge Brandenburgs Gesang: Eine rauchige Stimme mit viel Verve,

Deutschlands Jazzsängerin Nr. 1, Inge Brandenburg.

überhaucht von dem Zauber einer Art Mississippi-Romantik, gemixt mit Lauten, die man nicht versteht, die nur Ausdruck sind. So erlebt man sie, deren harter Weg nach oben durch viele Irrgänge führte, im Jazz. Doch beim Schlager-Singen hellen sich die Gesichtszüge merklich auf. Vergessen scheinen dann Not und die trübseligen Jugendentage voller Tränen und Einsamkeit und Demütigungen und Sorgen.

Im März sah man sie bereits im Fernsehen und man munkelt, sie demnächst auch auf der Leinwand zu erleben. Und wir hoffen, ihren klangvollen Namen bald unter den Favoriten unserer Schlager-Ranglisten zu entdecken. Wir haben sie schon gehört in „Gauern sind sie alle“ und „Weil ich Angst hab' vor dir“. Das waren ihre ersten Schlager.

Dann also: „Mast- und Schotenbruch für Inge Brandenburg!“

Magdalena Ahlers



wollte, des gerne erklärenden und erläuternden Gatten beraubt, mit den allgemeinen Dingen sich auf dem Laufenden halten. Ich hatte den Vorzug, hier als Ersatzautorität eintreten zu müssen. Wenn ich in den Studentenjahren oder später nach Hause kam, hing immer, mit einer Nadel an einer Gardine des Erkers befestigt, ein Stück Papier, dessen Überschrift lautete: „Theodor fragen“, darunter eine Serie von Notizen: was dies Fremdwort, dieser Fachausdruck bedeute, wie ich über Bebel denke, ob sie dem oder dem Verein beitreten solle, Fragen über Grundsteuern, den Bankvorschlag eines Aktienkaufs.

Ein Schmuckblatt-Telegramm ist gut, ein Brief ist besser, zum Muttertag am 13. Mai 1962.

Die Mutter alterte nicht. Sie hatte, wohl ein Familienerbe, sehr früh ergraute Haare, auch in den frühesten Kindheitserinnerungen sehe ich sie nur so; das täuschte über die Jahre, und da sie von Natur zart war, wirkte sie gebrechlicher, als sie war. Sie hatte sich auch lange angewöhnt, sich nichts zuzutrauen. All das änderte sich. Sie wurde nicht gerade unternehmungslustig, aber als sie mich in Berlin besuchte, da brachte sie der fremden Großstadt eine fast jugendliche Lebensneugier entgegen. (Auszugsweise dem Erinnerungsbuch „Vorspiele des Lebens“, 348 S., entnommen, das im Rainer Wunderlich Verlag Hermann Leins, Tübingen, erscheint.)

Rangliste der deutschen Schlager im März 1962

In Zusammenarbeit mit der hiesigen Polizei, die schnell für den Transport unserer 4 Dingis von unserem Bootshafen zu vier verschiedenen Einsatzstellen sorgte, stellten unsere Seemannschüler wohl als erste eine Verbindung zu den in ihren Häusern befindlichen Menschen her. **Jedes Dingi war mit einem Polizeibeamten und drei Seemannschülern bemant.** In den überfluteten Straßen fuhren die vier Boote von Haus zu Haus, brachten zuerst Mütter und Kleinkinder an Land und nahmen Lebensmittel und Trinkwasser mit zu den Häusern zurück. Einige Schüler haben, wo es erforderlich war, im kalten Wasser watend diese Hilfsaktion durchgeführt.

Am Nachmittag stand die Versorgung der Menschen mit Lebensmitteln im Vordergrund. Nach genauem Plan wurden die Bootsbesatzungen alle drei Stunden abgelöst. Die anderen Schüler waren auf dem Sportplatz bei der Entladung der Hubschrauber, im Flüchtlingslager Finkenwerder, wo viele hilflose Menschen von Wasser eingeschlossen waren, oder an anderen Stellen eingesetzt. Später trafen Sturmboote der Bundeswehr ein und übernahmen Betreuung und Versorgung der weiter entfernt wohnenden Menschen. Auch am Sonntag wurde die Aktion unserer Schüler bis in die Dunkelheit fortgesetzt. Eine Bootsbesatzung, die sich freiwillig gemeldet hatte, war von

morgens bis 21 Uhr mit einem Kriminalbeamten weit draußen zwischen den überfluteten Obstplantagen bei der Suche und beim Bergen ertrunkener Menschen. Hungrig, durchgefroren und mit nassen Anzügen kamen sie abends zurück. Erfreulicherweise konnten wir während des ganzen Einsatzes unter zur Hilfeahme meines zweiflamigen Propangaskochers immer für warme Mahlzeiten und Getränke sorgen.

● Unsere Seemannschüler haben tapfer und freudig geholfen, wo sich immer eine Möglichkeit bot. Für diesen Einsatz haben mir viele Menschen in Finkenwerder ihren Dank und den ihrer Verwandten und ihrer Hausgemeinschaft ausgesprochen.

Als Anerkennung dieses Einsatzes hat mir der Leiter der Polizeireviere in Hamburg Finkenwerder DM 300 Prämie für unsere Schüler überreicht und mir ebenfalls seinen Dank für die gute Mithilfe ausgesprochen. Diese Prämie habe ich gleichmäßig verteilt. Die Schüler freuen sich über diese Anerkennung.

Seemannsschule Hamburg-Finkenwerder, Kapitän.

Seemännische Sprichwörter

Sage mir wie dein Schiff aussieht, und ich sage dir ob dein Volk was taugt!
Steckte in diesem Sprichwort nicht so viel ungeschminkte Wahrheit, so hätte es niemals Jahrhunderte über-

dauern können! Die Wickinger, selbst unübertroffene Meister im Bootsbau, sagten so, und heute noch kann uns dieser Satz zu wertvollen Gedanken anregen! Es läßt sich nicht leugnen, daß man die Völker nach dem beurteilen kann, was sie auf die Meere schicken, genau wie auch wir danach bewertet werden.

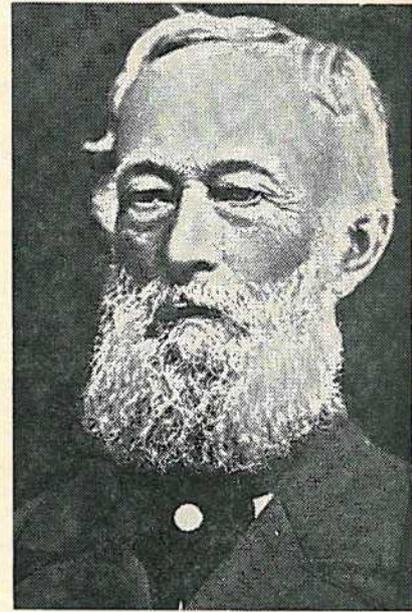
Wenn es heißt: Sage mir wie dein Schiff aussieht, so dürfen wir das nicht so verstehen, daß man ein Volk nach dem Aussehen des Schiffes und nach dessen Konstruktion beurteilen kann, sondern wir müssen in diesem Falle an seine Mannschaft denken, an seine Besatzung und deren Gemeinschaftsgeist. Die Crew, die Schiffsfamilie, gibt uns Aufschluß über die Volksfamilie!

Wir müssen daraus Konsequenzen ziehen und bestrebt sein, all das nicht zu tun, was wir an Seeleuten anderer Länder bemängeln. Wir müssen uns bewußt werden, daß wir als Repräsentanten eines ganzen Volkes eine große Verantwortung tragen, und daß es, mehr als wir vielleicht selbst glauben wollen, an uns liegt, ob unser Volk was taugt!

Kein Kapitän, kein Offizier, kein Bootsmann und nicht ein Seemann darf an dem zweifeln, was die Wickinger glaubten, keiner darf es auch nur einen Augenblick vergessen: Sage mir wie dein Schiff aussieht, und ich sage dir ob dein Volk was taugt!

Dieter Wehnert, MJ Augsburg

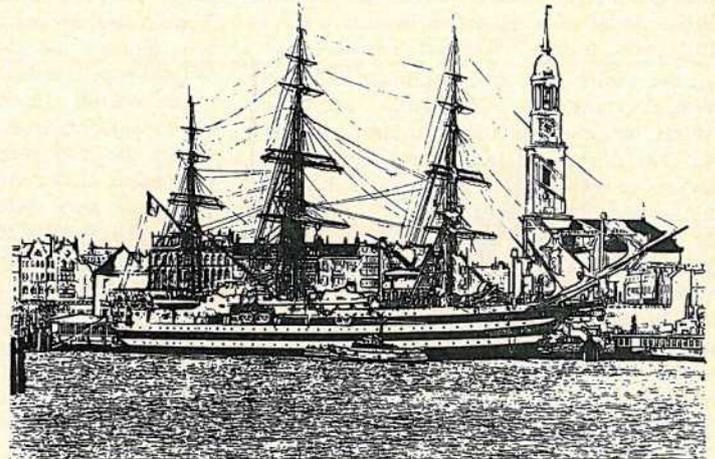
Zum 150. Geburtstag



Alfred Krupp

Geb. 26. IV. 1812 in Essen,
gest. 14. VII. 1887 in Essen

Alfred Krupp baute die von seinem Vater Friedrich gegründete Fabrik zur größten Gußstahlfabrik der Welt aus. Noch heute ist das sozial eingestellte Unternehmen in Privatbesitz und hat seine führende Position behauptet.



wichtig + stop + fuer alle schiffsbesatzungen +++
die nova, eine krankenversicherung in hamburg, hat eine unfallversicherung gegruendet. + stop +
damit haben alle schiffsbesatzungsmitglieder die moeglichkeit, ihren gesetzlichen unfallschutz wirksam zu ergaenzen. + stop +
es wird neuartiges in der kranken- und unfallversicherung geboten. + stop +
lassen sie sich die ausserordentlich guten und preiswerten tarife der nova versicherungen zusenden. + stop ein anruf oder eine karte genuegt und die gewuenschten unterlagen erhalten sie kurzfristig. + stop +++

NOVA VERSICHERUNGEN

Hamburg - Alte Rabenstr. 2 Tel. 44 62 61

Gegr. 1851



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),

nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

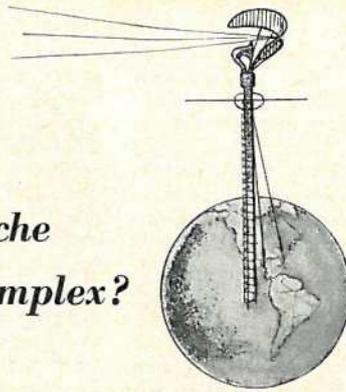
AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



Isolation



Macht die Technik aus einer alten Tatsache einen modernen Komplex?

Wer sich in jungen Jahren entschließt, zur See zu gehen, wird viel eher die große weite Welt suchen wollen, als die Einsamkeit. Bald jedoch wird er mit der Erkenntnis fertigwerden müssen, daß er in eine gewisse Isolation geraten ist. Seltsamerweise macht dieser Umstand dem jungen Seemann heutzutage mehr zu schaffen, als früher.

In der Einsamkeit zu leben, erforderte von jeher starke Naturen. Aus der Stille der Weltentrücktheit kamen immer schon die großen geistigen und geistlichen Geschenke an die Menschheit. Aber auch Einödbauern, Farmer und Seeleute umwehte der Hauch der großen Weite, der großen Stille, wenn sie vom Feld, aus dem Wald oder von See zu den Menschen kamen.

Ist die heutige seefahrende Jugend etwa schwächer, als die vorangegangenen? Hat sie nicht mehr das Zeug in sich, fern von allem hektischen Getriebe, fern von Reklamerummel und Zivilisationsklamauk, fern auch vom Knarren der Bürokratiemaschine und abseits vom technisierten Kulturbetrieb ihren Beruf auszuüben? Sicherlich wäre es ungerecht, hier ein Werturteil zu fällen.

Andererseits ist es unübersehbar, daß heute völlig veränderte Umstände vorliegen. Wenn heute ein Schiff einen Hafen verläßt, so läßt der Seemann unvergleichlich viel mehr großstädtisch-technischen Komfort hinter sich, als früher. Hinzu kommt, daß er mit der letzten Leine, die in's Wasser klatscht, nicht mehr alles definitiv und tatsächlich für die Dauer der vor ihm liegenden Seereise zurückläßt. Er bleibt vielmehr an der Strippe. Die moderne Hochfrequenz- und Transistorentechnik gaukelt ihm ein akustisches Bild all dessen vor, was er verläßt, — was so schön wäre, wenn es Wirk-

lichkeit wäre. Er bleibt heute auch auf See noch Publikum des Rundfunkprogramms. Und sein Teilhaben an allem, was ihm sein Beruf als Entbehrung auch heute noch auferlegt, wird zum Bumerang, weil es nur ein scheinbares schemenhaftes Teilhaben ist.

Geld und Technik sind wunderbare Dinge, solange man sich ihrer zu bedienen weiß. Sie werden schlimm, wenn sie losgelassen werden, wenn wir die Kontrolle über sie verlieren. Das bekannte Wort vom Menschen als Sklaven der Maschine, die er schuf, ist auf Geld und Technik übertragbar. Auf des Seemanns Isolation angewendet, heißt das etwa: Solange er Autofahren, Breitwand in Technicolor, Fernsehquiz usw. als Kontrast zu seiner Isolation und unter bewußtem Verzicht auf dauernde Teilnahme an diesen so angenehmen Attributen der Landberufe zu erleben gewillt ist, wird er diese Dinge bei Landgängen und im Urlaub in vollen Zügen zu genießen verstehen. Bei derartig lebenskluger und vernünftiger Haltung können Transistoren und Tonbandgeräte an Bord effektiv dabei helfen, daß er an Unterhaltung, Kunst und Wissenschaft teilnimmt, und daß er damit einen echten Gewinn verbuchen kann. Er wird vergleichen mit seinen Seefahrtskameraden aus noch gar nicht so lange zurückliegenden Jahrzehnten, die froh waren, wenn sie nach Monaten im ersten Hafen noch alte Tageszeitungen ergattern konnten. In dieser Einstellung zur Technik eröffnete sich ihm der Weg, mit seiner berufsbedingten Isolation fertigzuwerden.

Verläßt er hingegen diesen Weg der Vernunft, so verliert er damit zwangsläufig den Vorzug, sich der Technik in den ihm gesetzten Grenzen zu bedienen. Damit verlernt

er auch mittelbar an all dem teilzuhaben, was er zu entbehren meint. Mit absolut folgerichtiger Konsequenz verfällt er dann einem der zahlreichen modernen Komplexe. Es handelt sich hier um einen Spezialkomplex für Landbevölkerung und Seeleute, um einen Komplex aus Isolation und technischen Fortschritt. Innerhalb dieses Komplexes wird dann alles auf unkontrollierte Gefühle abgestellt, die Logik schlägt Salto, und das Verhängnis der Relativität nimmt ihren unheilvollen Verlauf. Sogar das Wertbewußtsein nimmt Schaden. Weil die Technik das städtische Landleben so reichlich mit sensationellen Behaglichkeiten ausgestattet hat, weil der Seemann so fern davon seinen Beruf ausübt (nämlich immer noch im Kampf gegen die uralte Natur), und weil ihm die Radiotechnik den Zivilisationsfortschritt so nahe in seine nur noch erlittene Isolation bringt, deshalb fühlt er sich nun benachteiligt, unbehaglich und unzufrieden, deshalb empfindet er sich selbst als eine Art Märtyrer dieser Isolation und beginnt, sein Schicksal als moderner Tantalus zu beklagen. Darüber hinaus straft ihn dieser Komplex noch mit völliger Verwirrung der Maßstäbe. Der Komplex straft ihn dafür, daß er die Herrschaft über die Technik aus der Hand gegeben und damit sich selbst verloren hat.

Isolation ist dem Wort Insel verwandt. Nicht von ungefähr lehrt ein Blick in die Vergangenheit, daß gerade Insel- und Halbinselvölker von jeher dazu berufen waren, Geschichte zu machen. Als Seefahrer machten sie sich ferne Gestaden und Völker untertan. Wir kennen die Kreter, die Griechen, die Römer, Spanier, Portugiesen und Engländer. Diese Völker der geographisch bedingten Isolation lehrten uns, daß sie nicht nur für mehr oder weniger weltfremde Geistesheroen nützlich, ja unentbehrlich ist, sondern daß sie genauso realistisch und praktisch eingestellten Völkern epochemachenden Tugenden verhalf, — den Seemannstugenden gleich oder sehr nahe verwandt.

Das Leben auf See ist auch heute noch in gewissem Sinne ein Leben in der Isolation. Der moderne Seemann, der nicht gleich beizudrehen gewillt ist, hat es heute allerdings nicht mehr allein mit der natürlichen Isolation durch die See zu tun, sondern er muß heute darüber hinaus auch gleichzeitig mit der Technik fertigzuwerden verstehen. Das kann ihm nur gelingen, wenn er lernt, sie nicht nur manuell zu bedienen, sondern auch aus dem Berich des Charakters zu bewältigen. Auf diese Weise geschieht die Befreiung aus dem Komplex, und auf diese Weise wird auch die jedem Kontrast innewohnende Kraft frei. Solcherart begibt sich ein Leben auf See mitten hinein in die fruchtbare Wechselwirkung von Natur und Technik, von Isolation und Teilnahme an den Sensationen auf unserer Erde.

— Schp. —



HOLSTEN-BIER

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

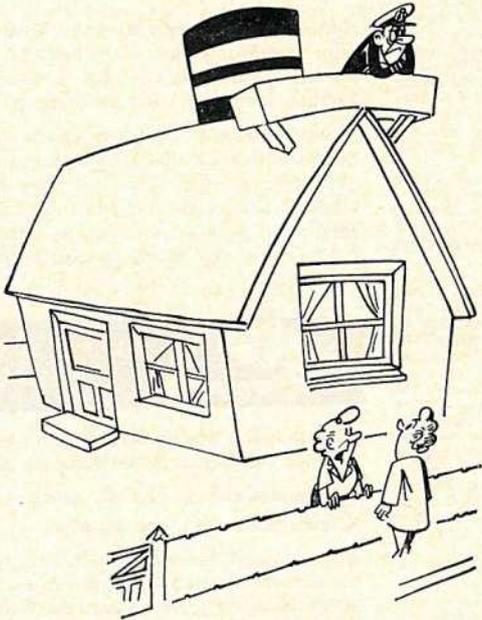
auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster



Klar bei Schmunzelauge

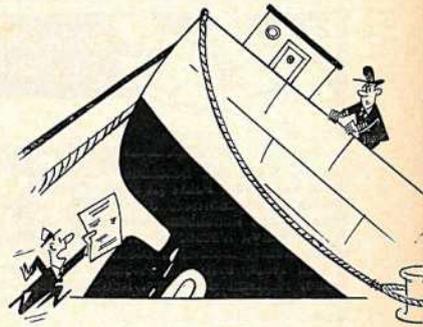
Hoch und trocken



„Ich kann mir nicht vorstellen, daß er sich wirklich an das Leben auf dem Lande gewöhnt...“

Hannes hat Erfahrung

Hannes hat sich im letzten Hafen, den sie anlegten, für alt eine Schreibmaschine besorgt. Und nun sitzt er in seiner Kammer und hämmert mit zwei Fingern auf den Tasten herum. Die Tür fliegt auf und Karl steht vor ihm. Verwundert fragt er: „Sag mir mal, Hannes, warum schreibst du jetzt die Briefe an deine Braut mit der Schreibmaschine? Das ist doch völlig abwegig.“ „Ja, das verstehst du nicht, mein Lieber“ grinst Hannes, „aus Vorsicht natürlich! Nur aus Vorsicht! Denn meine verflorsene Braut hat nämlich meine Handschrift deuten lassen. Und das soll mir nicht noch einmal passieren!“



„Um Gottes willen — hier ist eine Null zuviel! Sie sollten statt 6000 Tonnen nur 600 Tonnen laden —“

Der fixe Fritz

Fritz, der neue Moses, war nicht der aufgeweckteste. Er ging langsam, er arbeitete langsam, er dachte langsam. „Moses“, fragte ihn der Bootsmann endlich, als es ihm zu bunt wurde, „gibt es denn eigentlich nichts, was bei Dir auch mal schnell geht?“

„Doooooch“, sagte Fritz langsam, „ich werde schnell müde“.



„Meine Schwimmweste fiel ins Wasser! — und sie sank wie ein Stein...“

Der Unterschied

„Sie sind gar nicht so dumm, wie Sie aussehen!“

„Danke sehr! Und sehen Sie, das ist gerade der Unterschied zwischen uns beiden!“



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Seeschifffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversorgung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversorgung · Es beraten Sie unsere erfahrenen Mitarbeiter:

Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40, Telefon: 27 85 46

Wilhelm Klein, Bremerhaven-G, Georgstraße 42a, Telefon: 22 374

Horst Potthoff, Bremen, Kallenturmer Heerstraße 226a

VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34

Auslands- Umzüge



Heinrich Klingenberg

Hamburg Winterhuder
Weg 6-10
Bonn Bornheimer
Straße 131

gesichert sein
versichert sein



Öffentlichrechtliche Lebens- und
Renten-Versicherungsanstalt



DER WEG
ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Am 16. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Rainald Amersdorfer, Joachim Barmbrock, Hans-Dietrich Beyer, Hans Bondesen, Rolf Eckert, Klaus Hellmann, Karl Jerentowsky, Werner Koch, Dieter von Leesen, Hans Lehmann, Reiner Liemandt, Dietrich Meissner, Heinrich Nelher, Jürgen Netz, Friedrich Pfietzmann, Erwin Prah, Joachim Ribke, Hartmut Sandvoss, Rudolf Sätzl, Dieter Siekiera. Außerdem bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
Welf Schiller, Günter Stisser.

Am 24. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Wolfgang Beckmann, Klaus Blumenthal, Walter de Boer, Dieter Braun, Ulf Brühling, Hartwig Bull, Hubertus Clausius, Jürgen Cohen-Cossen, Horst Dreyer, Arnd Forquignon, Horst Goerke, Erich Jacobs, Wolfgang Keymer, Jost Otte, Claudius Pfeil, Dietrich Prohn, Hans-Erich Reinhold, Peter Reiß, Peter Rhey, Peter Richter, Reinhold von Roy, Eckehard Freiherr Schenck zu Schweinsberg, Detlev Schmidt-Petersen, Gottfried Stamm, Helmut Stradt, Lauritz Thamsen, Egon Wehrle.

Am 30. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Fritz-Otto Beier, Günter Bischoff, Gerd Blunck, Klaus Brackmann, Hans-Gerhard Flies, Herbert Gerbode, Günter Hallfarth, Dietrich Harms, Rolf-Gerhard Hukriede, Klaus von Husen, Jochen Langschwager, Klaus Mützenberg, Peter Pape, Boy Petersen, Dieter Pusch, Christoph Reiche, Hans-Joachim Böbig, Uwe Rummer, Jörg Schuster, Erhard Siemers, Gunther Weber.

Am 22. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
Herfried Beckmann, Peter Bärwald, Günter Claassen, Rolf Dippel, Reimer Emeis, Peter Grünwald, Uwe Hansen, Helmut Jordan, Ulf Junge, Jürgen Kerbs, Adolf Knaack, Helmut Lohmann, Hans Peter Lüders, Harro Lükens, Karlheinz Müller, Burghard Pakulat, Peter Permin, Hannes Schneider, Rolf Schöppner, Heinz Sturm, Theodor Thurow, Wolf-Dieter Vergin, Wolfgang Weigl, Günther Westphal, Klaus-Peter Westphal.

Seefahrtsschule Bremen

Am 2. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Peter Ahlgrimm, Rudolf Bakker, Helmut Bittner, Matthias Dengler, Hans Dietrich, Joachim Fillié, Gustav Frank, Heiko Friedrich, Peter Grelle, Erich Hamm, Herwig Kapfer, Uwe Kirst, Ludwig Küttler, Hermann Locher, Michael Merkel, Jürgen Millinet, Ulrich Rehberg, Hans-Nikolaus Schumann, Dieter Schulte, Henning Vandré, Gerhard Weber, Fritz Wehrhahn, Martin Weirauch, Uwe Zellmer, Peter Zimmermann; und die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) Klaus Klotzki.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 17. März 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
Herbert Becher, Ernst Böhnke, Hans-Dieter Coldewey, Eberhard Dawert, Dieter Faske, Peter Feil, Dietrich Gabbert, Friedhelm Gretza, Hermann Heye, Kurt Hille, Jürgen Kätzler, Hans-Georg Kurnol, Josef Lampe, Robert Lauer, Jürgen Liebig, Gabriel Lüthgen, Manfred May, Rudolf Muck, Walter Müller, Michael Frih. v. Neuhoft, gen. v. d. Ley, Heinz Paulsen, Bruno Pichler, Horst Schiller, Uwe Steinke, Ernesto in t-Veld, Karl-August Vowinkel, Josef Wunderlin.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 16. März 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
Eckard Bodenslab, Hermann Dantzer, Georg Dewitz, Peter-Wilhelm Gutsche, Claus Hannken, Jürgen Hasselmeier, Friedrich Helmke, Peter Hinckfuß, Harald Hissenkämpfer, Klaus Holz, Paul Homann, Bruno Hönig, Wilfried Klambunde, Gerhard Klein, Jürgen Moje, Götz Nahrath, Uwe Pane, Klaus Perschke, Hermann Reimer, Werner Schneider, Eberhard Schönhoff, Johann Schrieber, Günter Schuldt, Hartmut Spengler, Horst Warnke, Johann Weitkus.

Am 9. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Gerhard Albers, Jan von Atens, Heinz-Dieter Bankert, Dieter Barner, Jürgen Feldhusen, Dieter Foest, Albrecht Fuchs, Wilhelm Gutemann, Peter Haak, Peter Hannken, Helmut Jänecke, Ernst Johannsen, Ruffin Kästner, Ulfried Kurze, Helmut Meyer, Eide Osterdorff, Wolfgang Prüstel, Wolfgang Rockel, Reinhold Rogg, Eckhard Roth, Max-Jürgen Schley, Heiko Schönfeld, Egon Schrader, Rainer Thomföhrde.

Der jüngste Kapitän der Welt dürfte der 22 Jahre alte Jesus Jimenez Escobar sein. Er hat im September vergangenen Jahres in Kuba sein Kapitänspatent erworben und wenig später das gerade auf der Werft von Warnemünde (Sowjetzone) fertiggestellte Frachtschiff „Sierra Maestra“ übernommen. (dpa)



Das Bücherbrett

Ludwig Schaller: „Das Schiff“. Herausgegeben vom Sanitäts-Verein „Hansa“, C. Schroeder & Co., Hamburg 1961, 125 S., 107 Abbildg., DM 9,40.
Im Schiffsfahrtsvertrag „Hansa“ ist ein neues Buch unter dem Titel „Das Schiff“ von Ludwig Schaller erschienen. Dieses Buch will dem Seemann, insbesondere den Junggelehrten, helfen, auf einfache und anschauliche Weise sein Schiff als seine technische Heimat und anspruchsvolle Aufgabe zu verstehen. Dementsprechend enthält das Buch auf 125 Seiten Abschnitte und Ausführungen über das betriebsfertige Schiff als schwimmendes Bauwerk, seine technischen Einrichtungen und Ausgaben, sein Verhalten im Seegang, seine Antriebsanlagen, nautischen Einrichtungen, Steuer-Einrichtungen, Deckseinrichtungen, Sicherheitseinrichtungen, seine Vermessung, Raumteilung, Laderaume und Ladegefahr. Die Darstellung hat sich mit Erfolg bemüht, mit einfachen Begriffen, anschaulichen Beispielen, Bildern und Skizzen zu arbeiten. Wo möglich, ist auf die Unfallgefahren an Bord und ihre Abhilfe hingewiesen.
Zahlreiche Abbildungen, Schiffsrisse und Konstruktionszeichnungen unterstreichen den lebendig geschriebenen Stoff. Dieses Buch verdient es, gerade weil es bei der Fülle des Materials sehr instruktiv und leicht lesbar ist, ohne aber lehrhaft und dogmatisch zu wirken mit Nachdruck empfohlen zu werden.

Kapitän Richarz: „Poncho und die Kapitäne“. Georg Westermann Verlag, Braunschweig, Ln., 423 S., DM 15,80.
Das Leben eines „Seehundes“, des Dackels „Poncho“, das sich weitgehend auf Segelschiffen abspielt, ist das Thema dieses Buches. Der Verlasser, Kapitän Richarz, selbst ein alter Segelschiffkapitän, der sich durch die Blockadebrecher-Fahrt der kleinen chilenischen Bark „Tinto“ von Chile nach Norwegen während des ersten Krieges schon einen Namen gemacht hat, betrachtet Ponchos Lebensweg nicht vom Blickpunkt des Hundes, sondern von dem des Menschen aus, vieler Menschen, mit denen der Hund in Berührung gekommen ist. Außerdem versteht es Richarz, uns die Welt der Segelschiffe so eindrucklich zu erzählen, daß man sich manchmal fragen möchte, ob wir in unserer übermechanisierten Welt nicht doch reichlich viel verloren haben. marwa.

Erich Lüth: „Neues Hamburg, — das neue Gesicht der Stadt“. Bei Hammerich & Lesser, Hamburg, Kart., 108 S., m. vielen Fotos und Kartenskizzen. DM 5,40.
Der 14. Band dieser Reihe liegt nun vor. Er zeigt, was Hamburg im letzten Jahr geschaffen hat, sei es im Hafen, in der Stadtplanung oder im Verkehr. Aber auch das „amüsische“ Hamburg ist nicht vergessen worden, einerlei ob es sich um die oft umstrittenen modernen Plastiken an öffentlichen Gebäuden handelt oder um das ebensooft umstrittene neue Haus der Staatsoper. marwa.

Bernhard Meyer-Marwitz: „Mercur, Neptun und Hammonia“. Hamburgische Bücherei. Ln. 230 S., mit vielen alten Stichen und Bildern. DM 18,85.
„Ein hamburgisches Dokumentarium“, geschnitten aus alten Aufzeichnungen, Büchern und Bildern“, nennt der Verfasser dieses hübsche Buch, das jeden alten Hamburger, der seine Vaterstadt liebt, interessieren wird. Hier steht die Hamburgensie neben der Anekdote, steht das kleine lyrische Gedicht vom Hafen, von St. Pauli, vom Kaufmannskontor neben der idyllischen Schilderung des Hamburger Lebens bis zur Schwelle des 20. Jahrhunderts. Id.

„Weniger ans Finanzamt — mehr in die Lohntüte“. Archiv-Verlag, Hoppenstedt, Dr. Merten K.G., Essen, Brosch., 60 S., DM 0,35.
Bereits im 7. Jahrgang erscheint dieser „Lohnsteuer-Helfer 1961/62“, der dem in der Lohnsteuergesetzgebung unbewanderten manchen Steuergroschen sparen hilft. Der Inhalt ist nach Sachgebieten gegliedert, so daß man leicht die „Löcher im Steuernezz“ finden kann. Es ist also eine Broschüre, deren Anschaffung sich im wahrsten Sinne des Wortes lohnt. mw.

Neuerscheinungen nautischer Druckschriften
Im Monat Februar 1962 wurden vom Deutschen Hydrographischen Institut nachstehende „Neue Karten“ bzw. „Neue Ausgaben“ von Seekarten herausgegeben:

- A. Neue Karten
- Nr. 615 Cabo Prior bis Punta Langosteira im Maßstab 1:50 000, Ausgabe 1962, I.
Begrenzung: 43° 34' 30" N bis 43° 16' 00" N und 8° 7' 18" W bis 8° 31' 00" W.
Diese neue Karte wurde völlig neu bearbeitet und hat einen anderen Blattschnitt und Maßstab erhalten.
Sie erschien in Mehrfarbendruck und ersetzt die bisherige D 615 El Ferrol del Caudillo-Coruña- und Betanzos-Bucht im Maßstab 1:45 000, letzte Ausgabe 1954, IV, die eingezogen wurde.
- Nr. 744 Magellan-Straße, Ostlicher Teil im Maßstab 1:300 000, Ausgabe 1962, II
Die Karte wurde neu bearbeitet und enthält die Pläne A—H und Mißweisungsangaben für 1965. Sie ersetzt die bisherige D 744 „Magellan-Straße, Ostlicher Teil“, erste Ausgabe 1922, XI, die eingezogen wurde.
- B. Neue Ausgabe
- Nr. 368 W Bristol-Kanal, Westlicher Teil, im Maßstab 1:150 000, Ausgabe 1962, II.
Das gesamte Kartengebiet wurde überarbeitet und der Titel wie oben angegeben geändert. Die Karte hat Mißweisungsangaben für 1965 erhalten.

Ölpest



Das Öltagebuch

sorgfältig zu führen

schreibt das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954 vor, das in diesen Tagen in London einer Revision unterzogen wird.

Tankrückstände (Waschwasser) und Bilgen dürfen nur noch über Separatoren außenbords gepumpt werden. Ohne Separatoren dürfen solche Rückstände nur noch an Land in Aufanglager gegeben werden. Sperrzonen beachten! (Praktisch die ganze Nord- und Ostsee).



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am Seemanns-sonntag, den 19. April aus Hamburg Seemanns-sonntag, den 17. Mai.

Regelmäßige Sendungen von Programmen auf die Schiffe können durch Herrn H. H. Schlünz, NDR Hamburg, Redaktion Seemannsgrußsendungen, veranlaßt werden. Bitte direkt dorthin zu schreiben.

Aus der seemännischen Sozialversicherung

Die Beitragsbemessungsgrenze

Die durch die 5. Verordnung festgesetzte, aus der durchschnittlichen Einkommensentwicklung aller Versicherten abgeleitete Bezugsgröße wirkt sich nicht nur auf das Rentenniveau der 1962 festzusetzenden Renten aus, sondern beeinflusst auch die für die aktiven Versicherten sehr bedeutsame Größe: die Beitragsbemessungsgrenze. Die Beitragsbemessungsgrenze ist jener Betrag, bis zu dem ein sozialversicherungspflichtiges Entgelt „versicherbar“ ist. Sie beträgt in den Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten stets das Doppelte der allgemeinen Bemessungsgrundlage, abgerundet auf einen durch 600 teilbaren Jahresbetrag. Die Abrundung auf 600-DM-Werte entspricht jeweils einer Beitragsklasse für Markenbeiträge und verhindert, daß schon bei geringfügigen Änderungen der allgemeinen Bemessungsgrundlage neue Beitragsklassen mit ungleichen Stufen geschaffen werden müssen. Da die allgemeine Bemessungsgrundlage für das Jahr 1962 mit DM 5678,— in den Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten festgesetzt worden ist, ergibt sich als Beitragsbemessungsgrenze für 1962 der Betrag von DM 11 356,—, der auf 11 400,— DM abgerundet wurde. Diese Beitragsbemessungsgrenze ist also um 600,— DM höher als im Jahr 1961.

Von der Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenze in den Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten werden alle Versicherten betroffen, deren Einkommen zwischen der bis zum Dezember 1961 geltenden Beitragsbemessungsgrenze von monatlich DM 900,— und der neuen Grenze von DM 950,— im Monat liegt. Der zusätzliche Beitrag für die Versicherten beträgt — sofern sie Pflichtversicherte sind — im Höchstfall DM 3,50 im Monat. Zur Erläuterung sei darauf hingewiesen, daß die Versicherten mit einem Arbeitsentgelt von DM 900,— und weniger von der Erhöhung nicht betroffen werden. Für Seeleute gelten in diesem Zusammenhang wiederum die amtlich festgesetzten Durchschnittsbeuern.

Um auch den freiwillig Versicherten Gelegenheit zu geben, durch einen möglichst hohen Beitrag in diesem Jahr eine höchstmögliche Anwartschaft zu erwerben, ist zusammen mit der Bekanntgabe der neuen Beitragsbemessungsgrenze durch eine weitere Rechtsverordnung der Bundesregierung eine zusätzliche Beitragsklasse eingeführt worden. Die Beitragsmarken dieser neuen Klasse tragen in der Angestelltenversicherung den Buchstabenaufruf „M“ und in der Rentenversicherung der Arbeiter die römische Ziffer XX. Sie entsprechen einem Monatseinkommen von DM 950,— und kosten DM 133,—. Diese Beiträge können nur für die Zeit ab Januar 1962 verwendet werden, nicht aber auch im Rahmen der allgemeinen 2jährigen Nachtrichtungsfrist für die Zeit vorher.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

STÜLCKENWERFT

HAMBURG

gegründet 1840

NEUBAUTEN BIS 20 000 t dw

UMBAUTEN · REPARATUREN

7 DOCKS

TRAGFÄHIGKEIT BIS ZU 10 000 t

Fernsprecher: 31 10 31

Fernschreiber: 02 11312

Telegramm: Stuelckens

Für den **FAHRENSMANN** direkter Schiffsanruf 31 04 04
oder Funkzentrale 44 11 81 ca. 1600 **TAXEN**
AUTORUF G.m.b.H. · HAMBURG 13

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung
Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

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

NIEBUHR Weine und
Spirituosen

Ein Begriff für Qualität



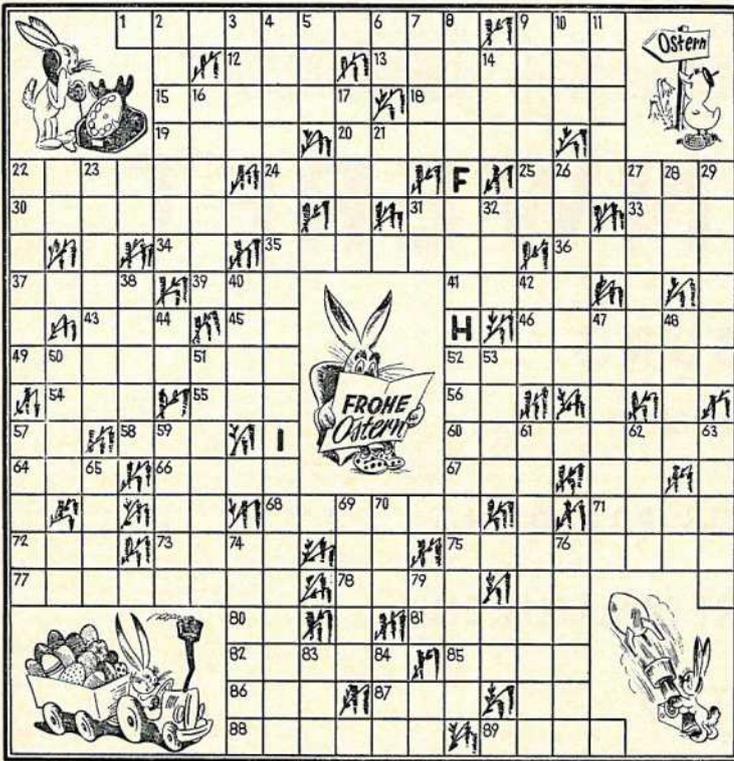
HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Unser Oster-Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Glaube an die übernatürliche Kraft eines Stammeszeichens, 9. zu Ende, 12. musikalische Tonbezeichnung, ist zugleich das „H“ der Grundskala, 13. mäßig langsames Tonstück, 15. größte der französischen Gesellschaftsinseln, 18. Fruchtpresse, 19. Männername, 20. sagt man für Verbeugung, 22. begeisterter Beifall, 24. Rettung, Hilfe, 25. Fabelname für den Storch, 30. Unterhaltungsbeiträge, 31. französischer Physiker, 33. Abkürzung: Ausführungsverordnung, 34. Erbanlage, 35. Bruder des Remus, 36. Stift zum Festhalten, 37. Grenzstreifen (übrigens seit 1961 auch die neue Währungseinheit der Südafrikanischen Union), 39. Bezeichnung für Bronze, 41. englische Stadt mit einem berühmten College, 43. japanische Münze, 45. französisch: und, 46. Gestelle für Bücher und Waren, 49. Vulkaninsel in der Sunda-Straße, bekannt durch sehr heftige Ausbrüche, 52. kanadische Halbinsel, 54. Stadt an der Eltsch, 55. englisch: alt, 56. Vorsilbe, 57. Zeichen für den Grundstoff Americium, 58. Abkürzung: Nahrungseinheit Milch, 60. niederländische Stadt an der Waal, 64. Ferment im Magensaft, 66. deutscher Maler kubistischer Tierbilder, 67. überseeische Besitzung Portugals, 68. wiederkäuender Paarzeher, 71. Vegetationsinsel in Wüsten, 72. Kälteprodukt, 73. sibirischer Strom, 75. türkische Stadt beiderseits des Bosphorus, 77. deutscher Außenminister, der 1922 ermordet wurde, 78. das Bleibende, 80. Autokennzeichen für Finnland, 81. Ulführer an Maschinen, 82. Umgangs- oder Sondersprache, 85. Nebenfluß der Ocker aus dem Harz, 86. altes Wort für Adler, 87. unbestimmter Artikel, 88. Insel vor dem Stettiner Haf, 89. riesige Wassermasse.

Senkrecht: 2. Symbol des Frühlingsfestes, 3. Widerhall, 4. ergibt mit 8. ein Zitat aus einem Frühlingsgedicht von August Becker, 5. tatsächlicher Bestand, 6. Abkürzung: Milliampere, 7. warzige Kröte, 8. siehe 4., 9. Vorschlag für einen Beschluß, 10. Frauennamen, 11. Reihe zusammengehöriger Dinge, 14. englisches Bier, 16. gottesdienstliches Formelbuch, 17. Mundart, 21. italienischer Artikel, 22. großes Unternehmen, 23. winziges Gewässer, 26. Begleiterscheinung des Gewitters, 27. Hauptstadt von Irak, 28. lateinischer Gruß, 29. Kinderfahrzeug, 31. Auto-Kennzeichen Albanens, 32. Abzweigung, 38. Fakultätsvorsteher, 40. wirklich, 42. deutsches Bad, 44. Zeichen für Natrium, 47. Verräter Rolands in der Schlacht bei Ronceval, 48. Theaterplatz, 50. Held des indischen Nationalepos, 51. rote Gemüsefrüchte, 53. bei Rom mündender Nebenfluß des Tiber, 57. Zeit des Bestehens, 59. Vorname von Zola, 61. französisch: Herrin, Frau vom Hause, auch Geliebte, 62. Ruheplatz des Toten, 63. Vorname des dänischen Physikers Bohr, 65. Rindenschicht mancher Pflanzen, 69. Grünanlage, 70. schrieb die „Gehemnisse von Paris“, 74. Stadt an der Lahn, 76. das Ansprechen, 79. die von Argus bewachte Geliebte des Zeus, 83. französisches Flächenmaß, 84. in Fremdwörtern: Erde.

SILBENRÄTSEL

(Bremer Wahlspruch)

Aus den Silben bir — bre — burg — dern — er — es — ga — gen — ha — i — ke — ki — kow — ku — lan — le — le — lohn — mer — na — na — nau — naum — neis — nep — pe — ran — rew — sa — scha — se — ser — ton — tun — u — u — ven — za

sind 13 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Deutsche Hafenstadt
2. Musikinstrument aus Hawaii
3. Stadt in Jütland
4. Nach einer deutschen Universitätsstadt benanntes MS (6349 BRT)
5. Japanische Hafenstadt
6. Russische Eismeerinsel
7. Erscheint bei der Linientaufe
8. 7526 BRT großes Motorschiff der Bugsier-, Reederei- u. Bergungs AG.
9. 5081 BRT großes Motorschiff der Hamburg-Amerika Linie
10. Heftig umstrittener Grenzfluß
11. Stadt, vor die einst die Hussiten zogen, ein 2826 BRT großes Hapag-Schiff ist nach ihr benannt
12. Motorschiff der Reederei Christian F. Ahrenkiel, 4953 BRT
13. Nebenfluß der Weichsel

Die Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben einen Wahlspruch der Bremer Kaufleute und Reeder.

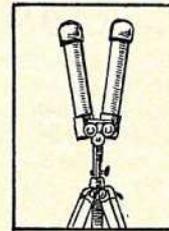
Kakadu oder Pfefferfresser?

Zwölf solche Fragen werden Ihnen hier gestellt. Können Sie alle beantworten?

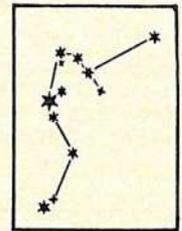
Die schlaue Kiste



1 a) Dinosaurus
b) Ichthyosaurus



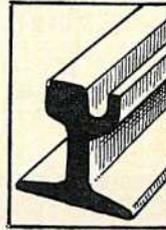
2 a) Stereoskop
b) Scherenfernrohr



3 a) Kleiner Bär
b) Skorpion



4 a) Pour le Mérite
b) Kreuz der Ehrenlegion



5 a) Straßenbahnschiene
b) Eisenbahnschiene



6 a) Barock-Portal
b) Renaissance-Portal



7 a) Kakadu
b) Pfefferfresser



8 a) Dragge
b) Stockanker



9 a) Dudelsack
b) Nargileh



10 a) zunehmender Mond
b) abnehmender Mond



11 a) Tatar
b) Afghane



12 a) St. Helena
b) Mauritius

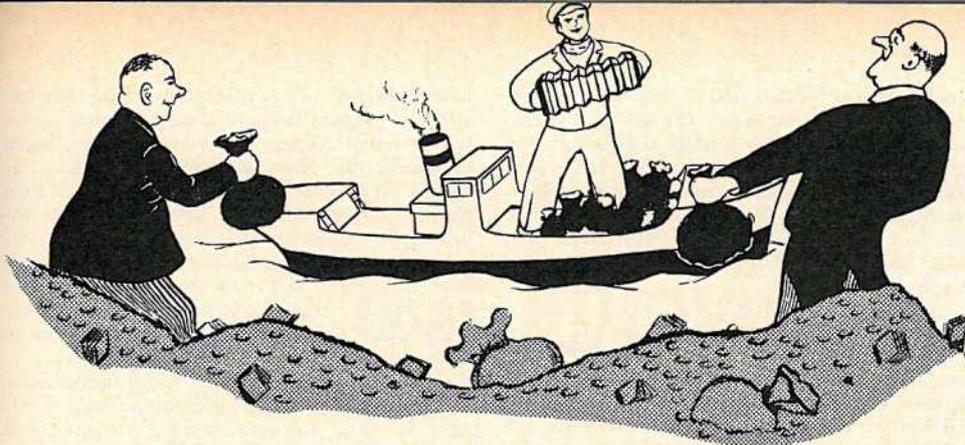


C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

GESCHAFTSLEITUNG: Hamburg 39, Gertigstraße 48 · VERKAUFSABTEILUNG: Hamburg 11, Stubbenhuk 25

Telefon 27 11 61-64, Telex 02 13483

Kreiselkompaß „PLATH“ · Reflektions-Kompaßstand „HANSA“ · „PLATH“ Sextant



WIR STELLEN ZUR DISKUSSION

Vision vom **idealen Schiff**

Es fährt auf einem See von Milch und Honig im Garten Eden, wahlweise auch auf Schnaps und Bier. Die Reeder und ihre Agenturen sitzen leutselig lächelnd an den freundlichen Gestaden. Sie sitzen zwischen Bergen von köstlichem Proviant und Geld, Dinge, die sie unablässig aufs Schiff werfen. Die Besatzung ist hauptsächlich mit Aufjagen beschäftigt. Die Landverbindung reißt nie ab, auch auf See nicht. Ein Hubschrauber- und Düsenluftbuspendelverkehr sorgt für pünktlichen Feierabend in gut ausgeruhtem Zustand. Das Fahren auf diesem Schiff ist für alle Mann stets nur eine kurzweilige Unterbrechung eines Dauerurlaubs mit Verpflegungsgeld. Für Regen, Schnee, Hitze, Kälte und sonstige Unbilden der Witterung gibt es über den Haustarif hinaus ausreichend Sonderzulagen. Und so weiter und so weiter... Das wäre ein Traumschiff.

Hier jedoch soll von einem Idealschiff die Rede sein. Es soll aus ewig rostendem Stahl gebaut sein und soll sogar in der Trampfahrt beschäftigt sein können — unrasiert und fern der Heimat.

Aber die Besatzung unseres Idealschiffes würde zusammenhalten wie Pech und Schwefel. Auf sie würde zutreffen, daß es nichts gibt, das einen Seemann erschüttern kann.

Denn was ist wichtiger: Kino, Schwimmbad und vollklimatisierte Toiletten für die gesamte Besatzung, eine Brücke mit bequemem Navigationssitz, von ihr aus erreichbar Radar, Decca-Kursschreiber, Kontroll- und Bedienungsköpfe für automatische Schwerpunktnavigation und Laderaumklima, eine sanft laufende Maschine, die mit dem kleinen Finger gefahren werden kann, und in deren Bereich tonnenschwere Reserveteile wie von selbst haargenau an den richtigen Ort schweben, was ist wichtiger: eine Kombüse, die unablässig First-Class-Dinners für all hands herstellt — oder eine Besatzung, die zusammenpaßt?

Ganz einfach wird die Beantwortung dieser Frage, wenn man einen erfahrenen Seemann fragt, wo er lieber fährt: Auf einem baulich und technisch mangelhaften Schiff mit guter Besatzung oder auf einem modernen, schnellen technisch und unterkunftsmäßig hervorragenden Schiff mit schlechter Besatzung. So befragt, wird sich der Befahrene ganz bestimmt für das Schiff mit der idealen Besatzung entscheiden, anstatt für das Superschiff mit einer Besatzung, bei der jeder des anderen Düwel ist.

Wenn wir keine Phantasten und Utopisten sind, sondern mit beiden Beinen an Deck bleiben, so werden wir wissen, daß das absolute Ideal immer nur in der Vorstellung existieren kann. Mit anderen Worten: Vollkommenes gibt es auf dieser Erde überhaupt nicht, weder an Land noch auf See. Die klare fest umrissene Vorstellung von einem Ideal jedoch, verbunden mit dem starken Wunsch und Willen, dieses Ideal anzustreben, ihm zu dienen und seine Kraft für seine Verwirklichung einzusetzen, sie wirken auf jede Menscheneigenschaft, und

ganz besonders auf eine Bordgemeinschaft wie ein starker Magnet etwa auf einen Haufen Eisenstaub. Im Bereich des Kraftfeldes des Magneten kommt Bewegung in die Staubteilchen, sie werden erfaßt und ergriffen und ordnen sich plötzlich in einer klaren schönen Struktur. Ins Menschliche übertragen heißt das etwa: Die Wechselwirkung zwischen dem das Gute anstrebenden Menschen, seiner Vorstellung vom Ideal und der Kraft, die von diesem Ideal auf ihn zurückstrahlt, dieses magische Kräftespiel gestaltet auf einem zusammengewürfelten Menschenhaufen auf einem Schiff eine Besatzung, mit der selbst eine Fahrt durch die Hölle zu riskieren wäre. Wie sieht eine solche Besatzung aus?

Als erstes wird sich die ideale Schiffsbesatzung von jeder Belegschaft an Land dadurch unterscheiden, daß sie sich ständig bewußt bleibt, auf See völlig auf sich selbst gestellt zu sein. Folgerichtig wird sie gar nichts besseres tun können, als eine verschworene Männergemeinschaft anzustreben, verschworen gegen Gefahren aus dem menschlichen Bereich in ihren eigenen Reihen, und gewappnet auch gegen die nie nachlassende Drohung der Naturgewalten.

Das ideale Schiff ist also vornehmlich eine menschliche Leistung. Sie lebt aus dem Menschlichen im besten Sinne des Wortes, und erst in zweiter Linie aus dem Institutionellen, Organisatorischen oder Technischen. Public und human Relation sowie Betriebspsychologie u. a. mehr bedeuten durchaus beachtliche Fortschritte im menschlichen Arbeitsbereich. Sie bieten gerade auf die besonderen Umstände im Bordbetrieb angewandte Möglichkeiten, die über die Diskussion hinaus der praktischen Anwendung und Realisierung wert wären. Eine menschenwürdige und menschenfreundliche Reedereipersonalführung täte sicher auch das ihrige für unser ideales Schiff. Aber die ideale Besatzung, die jedes Schiff, ja die ganze Seefahrt zu einer Attraktion zu gestalten in der Lage wäre, eine solche Besatzung weiß ganz genau, daß aller betriebswissenschaftlicher Fortschritt, ja selbst bester Ree-

deregeist zuschanden werden müssen, wenn die Besatzung selbst nicht mitzieht und vom Willen zur Kameradschaft beseelt ist. Gerade für eine Schiffsbesatzung in ihrer Isolation auf See wäre es witzlos, darauf zu warten, bis der richtige Bordgeist mit Proviant oder Ausrüstung etwa an Bord geliefert wird. Das kann im Endeffekt immer nur Sache der Männer an Bord selbst sein.

Zu einer verschworenen Bordgemeinschaft auf See gehört ein Kapitän, der souverän über alles wacht, der aber so wenig wie irgend möglich selbst tut. Für alles, was außer seinen unumgänglichen Pflichten als Schiffsführer und loyaler Vertreter seines Reeders im Bordbetrieb zu erledigen ist, gibt er das, was ihm selbst von seiner Besatzung entgegengebracht wird: Vertrauen.

Auf unserem idealen Schiff kennt jeder in allen Ressorts seine Pflichten zu genau, als daß er irgend jemand nötig hätte, der ihn erst darauf hinweist. So wird auf dem idealen Schiff gegenseitige Überwachung, Mißtrauen und Aufsicht überflüssig sein. Gerade deshalb ist jeder umso mehr bestrebt, in der Pflichterfüllung seinem Kameraden auf keinen Fall nachzustehen. Drückebergerei führt ja zwangsläufig zur Mehrarbeit für den Nebenmann. So ist die Arbeit auf unserem Schiff zwar nicht angenehm und erholam. Wind und Wetter und Trouble mit der Technik gewährleisten alles andere, als ein schwimmendes Sanatorium. Aber die gemeinsame Arbeit, das gemeinsame Mühen um das Gelingen der Reise schenken hinreichend Ausgleich im Erlebnis der gegenseitigen Achtung und Wertschätzung und in einem beglückenden Zusammengehörigkeitsgefühl. Auf unserem idealen Schiff gibt jeder Bestes aus einer bewußt willig ertragenden und erlebten Schicksalsgemeinschaft heraus. Die Arbeit auf unserem idealen Schiff ist immer Zusammenarbeit, Teamwork. Sie bringt es mit sich, daß man sich gegenseitig froh und frei in die Augen sehen kann —, und sich ohne viel Gerede gut versteht.

Aus einem solchermaßen aufgefaßten Teamwork ergeben sich wie ganz von selbst weitere große Freiheiten. Es ist vor allen Dingen die Freiheit von der Angst vor dem Nebenmann. Sie verbannt vor allem das Radfahrertum weit weg von unserem Schiff. Freizügigkeit herrscht auch in bezug auf Innehaltung der Arbeits- und Freizeiten. Die ideale Besatzung kann es sich leisten, im Bewußtsein ihrer Pflichterfüllung dem Reeder gegenüber und gegeneinander auch einmal Fünfe gerade sein zu lassen. Zwangsläufig ergibt sich bei ihr zuweilen auch ein Mehr an erarbeiteter Freizeit. Hier besonders zeigt sich, was unsere Besatzung von sich selber hält. Eine sinnvoll gestaltete Freizeit wird alle zusammen in gemeinsamem Erleben der schönen Seiten des Seemannslebens erst recht zusammenführen.

Am Schluß der Reise wird sich zeigen, daß es einfach ein Gebot der Anständigkeit war, das in der Besatzung gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen. Der Reeder oder sein Vertreter wird auf unser Schiff kommen, um Gutes und Schlechtes miteinander zu besprechen, und um gemeinsam Lehren zu ziehen.

Von einem Idealschiff war hier die Rede und nicht von einem Traumschiff, wie es anfangs glossiert wurde. Es unterscheidet sich in der Besatzung auf ähnliche Weise wie strebend sich mühende Männer von verspielten Kindern.

— Schp —

Kredite gibt - wie eh und je -

diskret und schnell die . . .



WAREN-KREDIT-GESELLSCHAFT
Hamburg 1 · Bergstraße 1 · Ruf 32231
Ecke Rathausstraße

Auch in: Allona, Barmbek, Bergedorf, Eimsbüttel
Eppendorf, Wandsbek, Winterhude, Geesthacht

Kollision mit Radarbeobachtung

Am 21. Dezember 1961 um 15.17 Uhr ist das elbawärts gehende Motorschiff „B. I.“ bei Nebel mit dem bei Tonne 9 vor Anker liegenden Tankdampfer „Caltex Manila“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß „B. I.“ sich dem im Radar beobachteten Tanker mit zu viel Fahrt genähert hat und durch den Ebbstrom so stark in Richtung auf den Ankerlieger versetzt wurde, daß ein bei Erkennen der Kollisionsgefahr eingeleitetes Ausweichmanöver keinen Erfolg mehr haben konnte. Der Kapitän von MS „B. I.“ hat sich schuldhaft verhalten, weil er die Fahrt nicht rechtzeitig energisch herabgesetzt hat.

Wenn auch kein grober Verstoß gegen die nautischen Regeln vorliegt, so kann aber diese Kollision nicht nur auf die ungünstigen Umstände zurückgeführt werden. Eine wesentliche Rolle hat der Strom gespielt, der dem Kapitän der „B. I.“ nicht im richtigen Umfang zum Bewußtsein gekommen ist.

Schiffsunfälle

Vor der holländischen Küste stießen der deutsche D. „Palmyra“ und das englische TMS „British Mariner“ zusammen. Die „Palmyra“ wurde beschädigt und ist gesunken. Die Besatzung wurde vollzählig gerettet.

Am 7. 3. gegen 11.00 Uhr kollidierten auf der Weser bei Brinkamahof das deutsche MS „Schwalbe“ (650 BRT) und das englische MS „Kalewa“ (4882 BRT). Die „Schwalbe“ wurde dabei schwer beschädigt und mußte auf Grund gesetzt und von der Besatzung teilweise verlassen werden. MS „Schwalbe“ befand sich auf der Reise nach Norwegen, während das englische Fahrzeug von Westafrika kommend Bremen anlaufen wollte.

In der Nacht vom 16./17. 3. gegen 21.00 Uhr ereignete sich auf der Weser bei Rechtenfleet eine Kollision zwischen dem deutschen MS „Carrara“ (277 BRT) und dem holländischen MS „Kinderdyk“ (5634 BRT). Die „Carrara“ wurde schwer beschädigt und ist gesunken. Ein Besatzungsmitglied fand dabei den Tod, während ein weiteres noch vermißt wird. Das deutsche Kümo befand sich auf der Ausreise nach Dänemark.

Am 29. 3. kollidierten in den frühen Morgenstunden in der Nähe von Dover das dänische MS „Kirsten Skou“ (4153 BRT) und das deutsche MS „Karpfanger“ (5719 BRT). Die „Kirsten Skou“ wurde dabei schwer beschädigt und ist gesunken. Die Besatzung wurde vollzählig gerettet und in Dover an Land gesetzt. MS „Karpfanger“ befand sich auf der Heimreise von der nordamerikanischen Westküste und setzte seine Reise nach Hamburg fort.

Einige Stunden später wurde vor der Themsemündung das MS „Kassel“ im dichten Nebel von dem britischen MS „Potaro“ (7433 BRT) an Steuerbord gerammt.

Drei Meilen nordwestlich der Sandettie Bank kollidierten am 29. 3. das deutsche MS „Käte

Grammerstorf“ (2581 BRT) und das norwegische TMS „Thorsvaage“ (21 904 BRT). Das deutsche Schiff wurde schwer beschädigt und mußte die Hilfe des französischen Schleppers „Hardi“ in Anspruch nehmen, der es nach Dünkirchen schleppete. Die „Käte Grammerstorf“ war auf der Heimreise von Westindien und sollte heute in Hamburg eintreffen.

*

Lloyds Medaille für Lebensrettung auf hoher See

eine seltene und hohe Auszeichnung wurde als ehrende Geste den vier deutschen Besatzungsmitgliedern der „Maria Schulte“ verliehen, die am 4. Dezember 1961 bei ihrem Versuch, holländische Seeleute zu retten, den Seemannstod fanden.

„Kehrwieder“ berichtete in ihrem Januarheft (Winterstürme) darüber.

Seeleute spenden 3637 DM

Die Firma Zerssen & Co. nahm den offiziellen Trauertag für die Opfer der Hochwasserkatastrophe zum Anlaß, einen Appell an ihre Mitarbeiter, einschließlich derer an Bord der Schiffe der Thomas Entz Tanker GmbH. und der Nordfriesischen Reederei, zu richten, der nicht ungehört verhallte. Die per Funk übermittelten Einzelergebnisse ergaben oben angeführtes Gesamtergebnis.

„Rund ist die Welt“

stimmt nicht mehr. Der Äquator ist nicht nur eine Ellipse, wie kürzlich berichtet, sondern die Erde hat sogar eine birnenähnliche Form, wie der Direktor der obersten amerikanischen Weltraumbehörde erklärte. Dies ist eines der Forschungsergebnisse von etwa 40 der Wissenschaft dienenden Erdsatelliten.

Gesundheitsdienst an Bord

3. Cholera

Die Erreger der Cholera haben die Form kommaförmiger Stäbchen. Sie vermehren sich im Dünndarm sehr schnell und wirken dort durch ihre giftigen Bestandteile. Bevor die Krankheit zum Ausbruch kommt, gibt es keine fieberhaften Vorerscheinungen, sondern die Erkrankung entwickelt sich besonders in schweren Fällen von Anfang an mit allen Anzeichen einer schweren Vergiftung. Die Ausscheidung der Erreger geschieht im wesentlichen durch Stuhlentleerungen. Die Erreger halten sich in Cholerastühlen 1—17 Tage lebend. Die Ausscheidung der Erreger im Stuhl ist meist 2—3 Wochen nach Krankheitsende abgeschlossen. Eine Ausdehnung der Ausscheidung auf 5—10 Wochen ist jedoch möglich.

Die Übertragung kommt durch infizierte Gegenstände, Insekten und Nahrungsmittel zustande (Trinkwasser- und Milchepidemien). Die Inkubationszeit wird auf 3—4 Stunden bis zu 3—4 Tagen angegeben, im Durchschnitt auf 24—48 Stunden.

Die Cholera beginnt mit Magendrücken, Appetitlosigkeit, Kollern im Leib und zunächst dünnflüssigen, gelbgefärbten Stühlen. Weiterhin nehmen die Schmerzen im Magen zu, auch bohrende Kopfschmerzen treten auf. Die Bindehaut des Auges ist gerötet. Es kommt zu Erbrechen, hierauf unter Umständen zum Rückgang der Erscheinungen. In anderen Fällen tritt Verschlimmerung ein, die Zahl der Stühle nimmt erheblich zu, es kommt zu typischen Reiswasserstühlen, heftigen Kopfschmerzen, Durstgefühl, Muskelschmerzen, besonders

in den Beinen und Untertemperatur. Das Gesicht ist eingefallen und blaugrau gefärbt, die tiefliegenden Augen sind von dunklen Ringen umgeben, die Nase ist spitz und kühl, die Zunge ist trocken, die Stimme heiser, der Puls klein, die Haut ist von kaltem Schweiß bedeckt, die Harnabsonderung stockt. Die Atmung wird rasch und oberflächlich. Der Tod tritt ein, ohne daß das Bewußtsein längere Zeit vorher erlischt. Schwere Fälle, ferner Fälle ohne Erbrechen und Durchfall können in wenigen Stunden den Tod herbeiführen.

Zu bemerken ist noch an Einzelmerkmalen, daß der Bauch oft stark eingezogen und bretthart ist. Der Kreislauf wird in allen Teilen geschädigt, der Pulsschlag ist erhöht. Sehr charakteristisch sind die Muskelkrämpfe, die schon früh als Wadenkrämpfe aufkommen. Eine aufgehobene Hautfalte bleibt meist eine Zeitlang stehen, infolge der Elastizitätsherabsetzung durch Austrocknung.

Oft haben die Krankheitsbilder verschiedenen Verlauf. Man unterscheidet Cholerainfektion:

- Ohne wesentliche Krankheitsmerkmale.
- Charakterisiert durch dünne Entleerungen, ohne nennenswerte Allgemeinerkrankung.
- Mit dünnen Stühlen, Erbrechen, Mattigkeit und Abgeschlagenheit.
- Mit reiswasserähnlichen Entleerungen, schwerem Wasserverlust, Kreislaufschwäche und häufig tödlichem Ausgang.
- Mit schweren Krankheitserscheinungen seitens des Zentralnervensystems mit meist ungünstigem Verlauf.

Die Maßnahmen und Behandlungsmethoden, die beim Auftreten von Infektionskrankheiten zu ergreifen sind, obliegen dem Kapitän bzw. dem mit der Wahrnehmung des Gesundheitsdienstes an Bord beauftragten Schiffsoffiziers.

Auflösung von Seite 18

„Unser Oster-Kreuzwörterrätsel“:

Waagerecht: 1. Totemismus, 9. aus, 12. Ces, 13. Andante, 15. Tahiti, 18. Kelter, 19. Egon, 20. Diener, 22. Furore, 24. Heil, 25. Adebar, 30. Alimento, 31. Arago, 33. AVO, 34. Id, 35. Romulus, 36. Nagel, 37. Rand, 39. Erz, 41. Eton, 43. Sen, 45. et, 46. Regale, 49. Krakatau, 52. Labrador, 54. Ala, 55. old, 56. in . . . , 57. Am, 58. Nem, 60. Nimwegen, 64. Lab, 66. Marc, 67. Goa, 68. Hirsch, 71. Ouse, 72. Eis, 73. Lena, 75. Istanbul, 77. Rathenau, 78. Sein, 80. SF, 81. Oeler, 82. Slang, 85. Ilse, 86. Aar, 87. ein, 88. Useedom, 89. Meer.

Senkrecht: 2. Osterei, 3. Echo, 4. mit 8. „Mein Herz, tu dich auf, laß den Frühling hinein“, 5. Ist, 6. mA, 7. Unke, 8. siehe 4., 9. Antrag, 10. Ute, 11. Serie, 14. Ale, 16. Agende, 17. Idiom, 21. il, 22. Fabrik, 23. Rinnal, 26. Donner, 27. Bagdad, 28. Ave, 29. Roller, 31. AL, 32. Ast, 38. Dekan, 40. real, 42. Orb, 44. Na, 47. Ganelon, 48. Loge, 50. Rama, 51. Tomaten, 53. Anio, 57. Alter, 59. Emile, 61. maitresse, 62. Grab, 63. Niels, 65. Bast, 69. Rasen, 70. Sue, 74. Nassau, 76. Anrede, 79. Io, 83. are, 84. Geo.

Silbenrätsel

1) Bremerhaven, 2) Ukulele, 3) Tondern, 4) Erlangen, 5) Nagasaki, 6) Uschakow, 7) Neplun, 8) Birkenau, 9) Iserlohn, 10) Neisse, 11) Naumburg, 12) Esperanza, 13) Narew. Buten un binnen, Wagen un Winnen.

Auflösung „Kakadu oder Pfefferfresser“:
1a, 2b, 3b, 4b, 5a, 6a, 7b, 8a, 9b, 10a, 11a, 12b

Zeichnungen und Fotos: M. Ahlers S. 11; R. Behne S. 7; H. Bühler S. 8; Werkfoto Burmeister & Wain S. 9; Conti-Press S. 8; Deike Matern S. 2, 8, 12, 13 u. 18; Globus Mater S. 3; E. de Jong S. 6; H. Klement S. 8; B. Koschwitz S. 14; H. v. Medvey S. 10/11; Fr. K. Rausch S. 5 und Titelbild; D. Smith S. 15.

SCUHHHAUS AM HAFEN



Alle Arten Straßen- und Berufsschuhe

† Kropp

Bereditungs-Büro »St. Anskar«
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

If you're smoking more now
but enjoying it less...

CHANGE TO CAMELS—A REAL CIGARETTE

Notice how much more satisfying each smoke becomes. The full, rich flavor of Camels tastes clean and fresh every time. The Camel blend of costly tobaccos gives you this real smoking satisfaction. How about you? Change to Camels — America's most popular cigarette!

The best tobacco
makes the
best smoke



R. J. Reynolds Tobacco Co., Winston-Salem, N. C.

HAVE A REAL CIGARETTE—HAVE A **CAMEL**

Lindolin-Farben

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

und für **Überwasseranstrich** innen-
und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

F.A.C. von der **Linden & Co**
Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

ERTEL

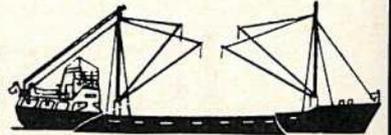
ST. ANSCHAR BEERDIGUNGS - INSTITUT

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

Alstertor 20 · Ruf 321121-23 · Nachruf 321121 + 239303

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Alles
für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 11, Admiralitätsstraße 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



Seemannsausrüstung

Heinrich

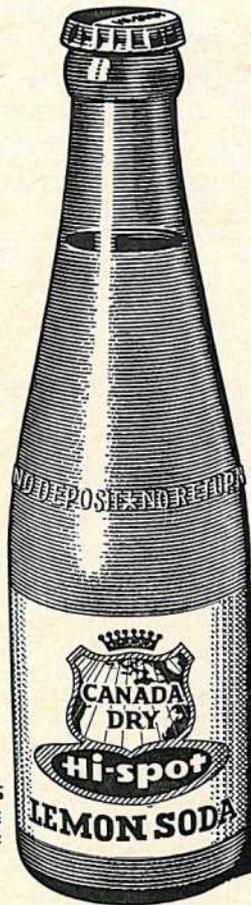
Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40, 41

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

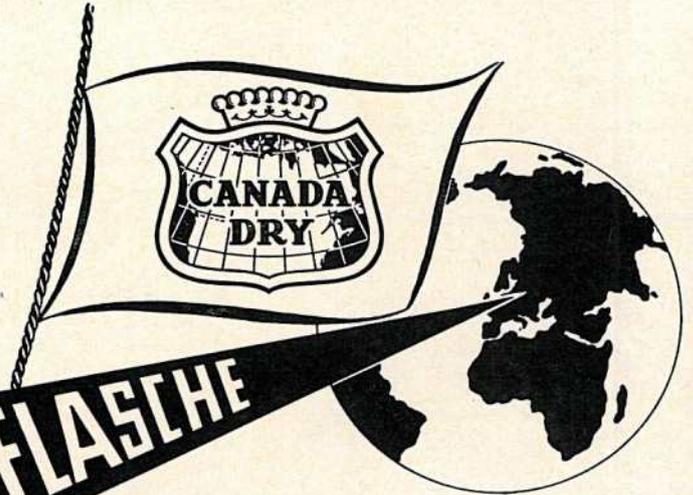
von der Aa

CANADA DRY GETRÄNKE



Endlich
IN DER
ALLERSEITS
GEFORDERTEN

EINWEGFLASCHE



zu beziehen durch:

CANADA DRY NORD GMBH & CO

HARKSHEIDE (BEZ. HAMBURG)

SCHÜTZENWALL 37/41

RUF: 57 27 55 / 58

oder durch Ihren Schiffsausrüster

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreisfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

„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.