Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

75 Jahre See-Berufsgenossenschaft
Politik unter der Lupe
Am Bremshebel der Konjunktur
Flottenumschau
Sport an Bord
Ein Hafen richtet sich auf moderne Schiffsriesen ein
Deutsches Hydrographisches Institut
Die friesische Kogge
Grillenjagd
Klar bei Schmunzelauge
Ein neuer Akt im Welttheater
Quer durch die Last

Unsere Feuerschiffe: erste und letzte Grüße der Heimat

August 1962 Nr. 8

Jahrgang 6

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

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

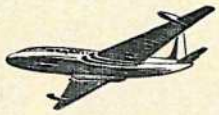
HAMBURG-ALTONA

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

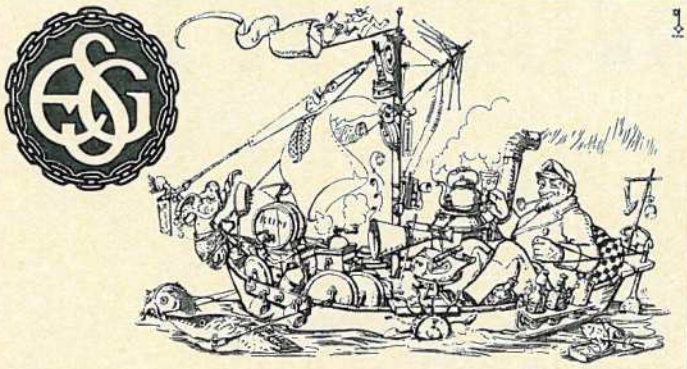
ZERSSEN & CO Gegr. 1839

KIEL-HOLTENAU

Luftpassagen



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



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

KARL GRAMMERSTORF Kiel-Holtenau

Schiffsmakler - Befrachter

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 36 68 55 Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566
Fernschreiber: Hamburg: 02 12488 Kiel: 029 834 Brunsbüttelkoog: 028 311

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 | August 1962 | Nr. 8

See-Berufs-Genossenschaft: Eine Verbindung von drei Begriffen, eine Verbindung wie aus einem Guß. Sie erweckt Vertrauen, sie liegt jedem Seeverbundenen echt und natürlich in den Ohren, — nunmehr seit 75 Jahren —.

Am Peilkompaß

75 Jahre Seeberufsgenossenschaft

75 Jahre soziale und technische Seetüchtigkeit

Name ist Schicksal, sagt ein altes Sprichwort. Die vergangenen 75 Jahre haben, was die Seeberufsgenossenschaft angeht, die Wahrheit dieses Sprichwortes aufs neue bewiesen. Seit dem 13. Juli 1887, dem Geburtstag der SBG, hat Deutschland viermal Regierungsform, Flagge und Zahlungsmittel gewechselt. Aber zu keiner Zeit hat es Veranlassung gegeben, den Namen unserer Versicherungsträgerin zu ändern.

Diese Tatsache spricht für sich, denn Name, Zielsetzung und Aufgabenbereich wurden in einer Zeit festgesetzt, als der Beginn der rasch vorschreitenden Industrialisierung Deutschlands die erste große gesellschaftliche und soziale Erschütterung mit dem Schlagwort „Klassenhaß" ankündigte. Von vornherein, wohl unter dem Eindruck der weisen Sozialgesetzgebung Bismarcks, war diese Genossenschaft von großer sozialer Vernunft und Verantwortung getragen und von vornherein waren ihre Tore der See weit geöffnet.

Die Gründer konnten es zwar nicht ahnen, aber es entspricht durchaus ihrem Geist, daß 54 Jahre später, im Jahre 1951, die vollberechtigte Mitwirkung der Seeleute an der Verwaltung ihrer Berufsgenossenschaft Tatsache wurde. Das Verwaltungsgesetz erschien hier nur wie der logische Vollzug einer natürlichen Entwicklung. Und das, obwohl die SBG in ihrer Frühzeit ein berufsständiger Zusammenschluß von überwiegend Versicherern gewesen war. Im Jahre 1918, in den Wirren nach dem ersten Weltkrieg, besaß das Schlagwort Klassenhaß noch große Sprengwirkung. Es ist bezeichnend für die SBG, daß in diesem Jahre 1918 sie es war, die den unparteiischen Vorsitzenden für einen Ausschuß stellte, in dem sich die Organisation der Reeder und Seeleute die Aufgabe gestellt hatten, auf sozialen Ausgleich hinzuarbeiten. Es war die freiwillige Arbeitsgemeinschaft des im Jahre 1918 gegründeten deutschen Seefahrtsausschusses.

So konnte auch später in keiner Weise von verhaßter Gegnerschaft die Rede sein, als die Seeleute in strenger Gewaltenteilung vollberechtigt und paritätisch auf bester demokratischer Grundlage in Vertreterversammlungen (Parlament) und Vorstand (Regierung) der SBG einzogen. Im Gegenteil, der Ausbau einer Organisation, die eine Vervollkommnung des gemeinsamen Schutzes gegen eine Vielzahl ständig drohender Gefahren zum Ziel hat, kann bei einer See-Berufsgenossenschaft ja von nichts Besserem geleitet werden, als von einer seegerechten Vernunft. Daß dem so war und ist, zeigen die vergangenen 75 Jahre, in denen es wohl letzten Endes diese seegerechte Vernunft war, die den Wesenskern der SBG in allen ihren Aufgabenbereichen zwei totale Zusammenbrüche überleben ließ.

Die See wirkte mit

Der erste Teil des Namens „See" gibt den Auftakt, und zugleich den rechtweisenden Kurs unserer Selbstverwaltungskörperschaft. Mit ihr ist die Seefahrt nach den Grußworten des Bundesverkehsministers im wahrsten Sinne des Wortes gut gefahren. See, das heißt doch weltweit und weltoffen, heißt doch das Gegenteil von Engstirnigkeit, See heißt doch Verbindung anstatt Trennung, Verständnis und Verstehen.

See, das heißt doch auch Absage an kleinlichen Zuständigkeitshader.

Die See hat doch zu allen Zeiten alle Menschen, die mit ihr zu tun hatten, dazu herausgefordert, in geschlossener Gemeinschaft gegen die Gewalt anzugehen, die sie entfesselt. Der Name „See" gibt doch von sich aus schon ein kraftvolles Zusammengehörigkeitsgefühl für alle, die unter dem Eindruck ihrer Unbezwungenheit buten und binnen die Lust geschmeckt haben, zu wagen und zu winnen, — und sich zu wehren.

Wie die See buten auf den Schiffen und binnen in den Kontoren solcherart ihre unverkennbar von ihr geprägten Berufe hervorgebracht hat, so zeigte die Genossenschaft zum Schutze gegen Seeunfall, gegen Krankheit, und Invalidität, die Genossenschaft zur Sicherung des Alters nach einem Leben auf See, die Genossenschaft zur Versorgung der Hinterbliebenen derer, die ihr Leben auf See ließen und zur Versicherung bei Arbeitslosigkeit von vornherein in Abweichung zu den Landberufsgenossenschaften eine außerordentliche Anpassung an die außerordentlichen Gegebenheiten der Seeberufe. Diese Anpassung unserer Genossenschaft an die Gesetze eines Elementes geht wie ein roter Faden durch die ganze Geschichte der SBG.

Immer, selbst unter machtbesessener autoritärer Staatsführung, ist es ihren den Seeberufen verpflichtet gebliebenen Leitern und Beratern gelungen, die Verwaltungsarbeit sachdienlich zu gestalten und frei von tagespolitischem Einfluß zu halten. Immer waren ihre Verantwortlichen mit Erfolg darum bemüht, personellen, naturbedingen und technischen Schutz und ihre Sicherheitsmaßnahmen frei von seefremder Bürokratie und machtstaatlichen Übergriffen zu halten.

Vom Mittelalter bis heute

In der vorgeschichtlichen Zeit der SBG waren es schon im Mittelalter die Seeleute selbst, die sich gegen Krankheit und Seeunglück mit ihren schwachen Mitteln gegenseitig unterstützen mußten, wenn sie und ihre Witwen und Waisen nicht allein auf kirchliche Wohlfahrt angewiesen bleiben wollten. Namen wie „Brüderschaft", „Totenlade", „Sklavencasse" und später „Seefahrer-Armenhaus" sprechen für sich.

Am Anfang der Geschichte der SBG stand das auf eine Botschaft Kaiser Wilhelms des II. zurückgehende See-Unfallversicherungsgesetz von 1887. Zur gemeinsamen Bewältigung der sich daraus ergebenden Aufgaben und zur gemeinsamen Aufbringung der damit verbundenen Ausgaben riefen die Seeunternehmer (Reeder) die See-Berufsgenossenschaft ins Leben.

Heute ist es eine große Gemeinschaft von Versicherern und Versicherten, die mit dem Germanischen Lloyd in symbioseartiger Verbindung zum Wohle und mit dem Vertrauen aller Beteiligten tätig ist.

Also erst die Seeleute allein, dann die Reeder allein und schließlich beide zusammen. Bei aller Wachsamkeit gegen die negativen Auswirkungen eines industrialisierten Wohlfahrtsstaates besteht für den einen Partner genauso wenig Veranlassung zur Furcht vor der Zeiterscheinung der Sicherheitssüchtigkeit, wie für den anderen der Verdacht eines Ausweichens vor sozialer Verpflichtung.

Die 75jährige Geschichte der SBG lehrt genau das Gegenteil. Daß sie auch in Zukunft diese hochentwickelte Tradition einer echten See-Berufsgenossenschaft im besten Sinne des Wortes weitertragen möge, das ist unser Geburtstagswunsch.

Der Wachoffizier.

Ein gutes halbes Jahrhundert stand das „Seehaus" am Zippelhaus.

POLITIK UNTER DER LUPE

Was kann vom Schwarzen Meer Gutes kommen?

Nikita Chruschtschow ist in Urlaub gegangen. Warum soll er nicht? Staatsgeschäfte strengen an. Die Frage ist nur: Was brütet er in seinem Tuskulum am Schwarzen Meer aus? Geht mit einer Besserung seiner Gesundheit — sie soll sehr angegriffen sein — auch eine freundlichere Einstellung zur Weltpolitik einher? Insbesondere zur Berlin-Frage? Oder holt er sich Mut zur Durchsetzung seiner Drohungen, die im Abschluß eines Sonderfriedens mit der sowjetisch besetzten Zone gipfeln? Wir wissen es nicht Wir können nur abwarten und die Vorzeichen beobachten, die hier und da zu erkennen sind. Diese Vorzeichen sind sehr vieldeutig. Gewiß hat Chruschtschow schon mehrfach Drohungen ausgesprochen, denen keine entscheidende Tat folgte. Aber diese Taktik kann ebenso zu einer Explosion mit verheerenden Folgen führen. Es ist erst wenige Wochen her, daß Gromykow auf einer Tagung des obersten Sowjets erklärte, man könne von einem Hoffnungsschimmer in den Verhandlungen zwischen Moskau und Washington sprechen. Zugleich aber stellte er die Forderung nach Abzug der westlichen Truppen in Berlin auf.

Von einem Überholen des Westens keine Rede mehr

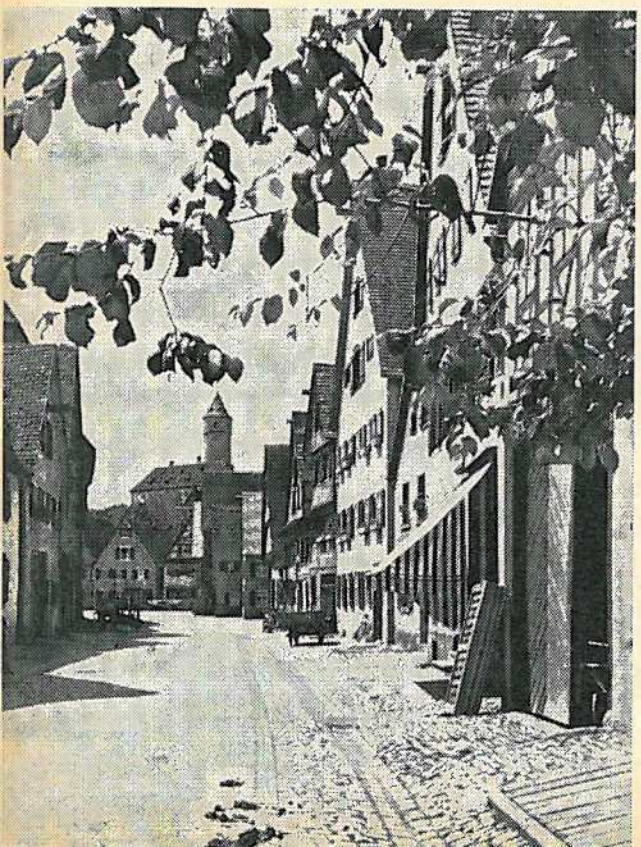
Liegt dem Osten nun wirklich an einer dramatischen Zuspitzung der weltpolitischen Lage? Oder wird der Wirbel entfesselt, um von den eigenen Schwierigkeiten abzulenken? Denn diese sind nicht klein. Man denke an die Lebensmittelknappheit in der Zone, die auch durch noch so geschickte Täuschungsmanöver nicht aus der Welt geschaffen werden kann. Hand in Hand damit geht die Knappheit an Rohstoffen, die die industrielle Produktion lähmt. Weniger offensichtlich, aber dennoch vorhanden sind auch Schwierigkeiten in der Sowjetunion selbst. Zweifellos hat Chruschtschow nicht mit einer solchen Zähigkeit in der Abwehr seiner Forderungen gerechnet, wie sie der Westen tatsächlich an den Tag legte. Das Amerika von heute ist nicht mehr das Amerika aus der Zeit vor vier Jahren, als der Kreml die Berlin-Frage hochspielte. Kennedy liebt eine deutliche Sprache. Es könnte sein, daß Chruschtschow nunmehr in Zeitnot geraten ist. Denn nach dem Scheitern der Abrüstungskonferenzen und nach der Wiederaufnahme der sowjetischen Atomversuche mußte der Osten mit einer Verschärfung des Wettrüstens rechnen. Neben der militärischen ist auch die politische und wirtschaftliche Einheit des Westens gewachsen. In Rußland dagegen sind die Siebenjahrespläne durch Wirtschaftskrisen durcheinandergebracht worden, und von einem Überholen des Westens ist schon lange keine Rede mehr. Zu der Spannung zwischen Moskau und Peking kommt die Enttäuschung der Entwicklungsländer, die sich von der sowjetischen Hilfe mehr versprochen hatten als dann tatsächlich eingetroffen ist. Das alles muß nüchtern betrachtet werden. Grund zum Jubeln ist noch lange nicht vorhanden. Was aber auch kommen möge, es trifft auf einen stärkeren Westen als er jemals vorhanden war.

Auf dem Wege zur Einheit Europas

Das soll nicht heißen, daß der Westen nicht auch seine Sorgen hätte. Der immer stärkere Zusammenschluß Europas hat in Amerika Stimmen ertönen lassen, die vor einer „dritten Kraft" Bedenken äußerten. Diese Bedenken erstrecken sich in erster Linie auf eine etwaige atomare Bewaffnung einzelner Nationen. Man befürchtet in Washington nicht gerade einen Mißbrauch dieser Teufelswaffe, aber man möchte doch die Hand am Drücker behalten. Angesichts der ungeheuren Verantwortung eine durchaus verständliche Forderung. Man unterstreicht dabei, daß die europäische Verteidigung nur ein Teil — wenn auch ein wichtiger — der Gesamtverteidigung ist und bleiben muß. Das haben unmißverständlich der amerikanische Außenminister Dean Rusk und der neu ernannte Oberkommandierende der NATO, General Lemnitzer, zum Ausdruck gebracht. Es bleibt für Europa noch genug übrig, um die Einheit zu betonen und sie herzustellen, soweit sie noch nicht hergestellt ist. Jahrhunderte hat es gedauert, ehe ein solches Zusammengehen möglich war. Für jeden bewußten Deutschen war es ein Ereignis einmaliger Art, als der französische Staatspräsident de Gaulle und Bundeskanzler Adenauer sich trafen und den Schlußstrich unter eine Vergangenheit der Gegensätze zogen. Die beiden Staatsmänner haben damit eine Handlung begangen, die sich erst richtig in der Zukunft auswirken wird. Man sollte das besonders der Jugend sagen und Reisen hinüber und herüber fördern.

Der Aufbau Algeriens ohne Europäer undenkbar

Rund vierhunderttausend französische Soldaten sollen noch in Algier stationiert sein. Eine stattliche Anzahl, wenn man bedenkt, daß diese Streitmacht mit modernen Waffen ausgerüstet ist. Aber bisher haben sie sich nicht in die algerischen Streitigkeiten eingemischt, und das mit Recht. Die beiden Gruppen, die um die Macht ringen, müssen allein damit fertig werden. Und zwar bald. Denn die wirtschaftlichen Schwierigkeiten werden größer, wenn niemand weiß, wer nun eigentlich das Sagen hat. Inzwischen geht die Flucht der Europäer munter weiter. Das ist kein gutes Zeichen. Algerien kann nur mit Hilfe der Europäer, in erster Linie der Franzosen, aufbauen. Von den 9 Millionen Einwohnern in Algerien waren etwa 1 Million Europäer (Franzosen, Italiener, Spanier). Davon sind schon mehrere Hunderttausende abgezogen. Nicht gern. denn sie ließen vielfach ihr Hab und Gut im Stich, und niemand weiß, ob sie eines Tages wieder in ihr Haus, ihr Geschäft, ihre Farm oder Pflanzung einziehen können. Wo bleiben nun die Hunderttausende? Vornehmlich in Marseille. Auch wenn sie in anderen Häfen ankamen, hatten sie es eilig, nach Marseille zu kommen. Sie wollen „in der Nähe" bleiben, wenn eines Tages die Schiffe wieder nach Algier fahren. Die Stadt Marseille, in der immer schon bewegtes Leben herrschte, hat eine schwere Zeit zu überstehen. Man versucht, die Flüchtlinge in Lohn und Brot zu bringen. In Mittel- und Nordfrankreich werden Arbeitskräfte gesucht. Aber niemand will sich von der Küste trennen, auch wenn er hungern muß. Selbst die Arbeitsplätze, die man in Marseille freigemacht hat, wurden nicht besetzt. Man kann nur hoffen, daß es den ordnungsliebenden Kräften in Algerien bald gelingt, die streitenden Parteien zueinander zu führen und den Weg zum Aufbau freizumachen. Oder soll Algerien ein zweiter Kongo werden? — F. R. —



In unserem schönen Deutschland träumen noch Dorfstraßen vor sich hin wie hier in Dinkelsbühl

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Am Bremshebel der Konjunktur

Wer in den letzten Wochen die offenbar nicht abreißenden Gespräche über die Maßnahmen, die gegen die angeblich ernsthafte Überhitzung der Konjunktur in der deutschen Wirtschaft getroffen werden sollen, verfolgt hat, wird feststellen können, daß zwei wesentliche Fragenkomplexe eigentlich immer nur am Rande behandelt worden sind:

Der erste Fragenkomplex wird durch die Tatsache dargestellt, daß es auch in Deutschland trotz aller Überhitzungserscheinungen im konjunkturellen Sinne immer noch eine Reihe von Wirtschaftszweigen gibt, die sich eher in einer überhitzten Depression als in einer günstigen Konjunktur befinden. Zwei seeverbundene Wirtschaftsbereiche gehören leider in erster Linie dazu. Zu diesen Wirtschaftszweigen gehört auch der Kohlenbergbau, der ebenfalls vor konjunkturellen und strukturellen Problemen steht, die die gesamten Existenzgrundlagen dieser Industrie ernsthaft berühren.

Der zweite Fragenkomplex hängt damit zusammen, daß es eigentlich überraschend ist, daß sich der Bund bisher weitgehend auf Maßhalte-Aufrufe an die Bevölkerung und an die Wirtschaft beschränkt hat, ohne selbst ernsthaft zu prüfen, ob nicht auch seitens der Regierung durch entsprechende finanzpolitische Maßnahmen ein Beitrag zur Stabilisierung der Konjunktur geleistet werden könne. Wenn es richtig ist, daß die übersteigerte Konjunktur auf den Binnenmärkten auf einer zu starken Nachfrage im Verhältnis zum Gütertransport beruht, scheint es eine vordringliche Aufgabe der Bundesregierung zu sein, auch ihre Ausgabenpolitik so zu gestalten, daß hierdurch eine Entlastung des Wirtschaftsprozesses eintritt. Dieser Auffassung wird sich niemand verschließen können. Die in diesem Zusammenhang entstehende Frage besteht nur darin, ob bei einer entsprechenden Änderung der Finanzpolitik des Bundes überhaupt ins Gewicht fallende wirtschaftspolitische Auswirkungen erwartet werden können.

Welche Aufgaben haben Bund und Länder

Das System der öffentlichen Finanzen in der Bundesrepublik ist dadurch gekennzeichnet, daß der Bund alle die Lasten trägt, die die gesamte Bevölkerung betreffen, also beispielsweise die Verteidigungslasten, die Kriegsfolgelasten, die Leistungen auf dem Gebiete der Sozialversicherung und die Ausgaben für Autobahnen, Fernverkehrsstraßen usw. Die Länder hingegen sind für alle Aufgaben zuständig, die nur regionale Bedeutung haben und daher in ihren Hoheitsbereich fallen, also beispielsweise Ausgaben für kulturelle Zwecke, Ausgaben für die Förderung der Wirtschaft sowie auf dem Gebiete der Justiz. Auf Grund dieser Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern sind dem Bund alle die Steuern zugestanden worden, die in einem gewissen Sinne eine überregionale Bedeutung haben. Der Bund erhält daher das Aufkommen aus der Umsatzsteuer, aus den Zöllen und aus den meisten Verbrauchsteuern. Er ist mit gegenwärtig 35 % auch an dem Aufkommen der Einkommen- und Körperschaftsteuer beteiligt. Den Ländern dagegen stehen neben den restlichen 65 % des Einkommen- und Körperschaftsteueraufkommens die gesamten Besitz-Verkehrsteuern zu.

Konjunktur im Bundeshaushalt

Das Haushaltsvolumen des Bundes ist in den letzten zehn Jahren ganz beträchtlich angewachsen. Diese Entwicklung beruht einerseits auf dem Ansteigen der Bevölkerung um etwa 30 % und andererseits auf der erhöhten Bedeutung der öffentlichen Aufgaben schlechthin. Die Steuereinnahmen haben sich jährlich etwa um 28,5 % erhöht, was um so bedeutungsvoller ist, als ca. 90 % des Bundeshaushalts durch Steuern gedeckt werden. Für den Bund am wichtigsten in den vergangenen Jahren war die Umsatzsteuer, deren Anteil an den gesamten Steuereinnahmen etwa 43 % beträgt. An nächster Stelle stand der Anteil des Bundes an der Einkommen- und Körperschaftsteuer, auf den etwa 21 % der steuerlichen Gesamteinnahmen entfielen. Außerdem sind auch die Tabaksteuer, die Mineralölsteuer und die Zölle für den Bundeshaushalt von großer Bedeutung.

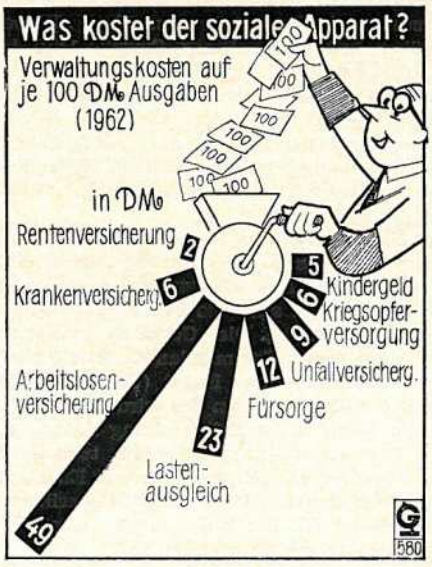
Mit diesen Einnahmen, die sich im Jahre 1961 auf etwa 43 Mrd. DM beliefen, deckt der Bund die von ihm zu leistenden Ausgaben. Nach dem Haushalts-Soll für das Jahr 1962 entfallen etwa 27,5 % der Gesamtausgaben des Bundes auf Verteidigungslasten, 32,4 % auf Sozialleistungen, 12,6 % auf Ausgaben zugunsten der Förderung der Wirtschaft und 4,9 % auf Wiedergutmachungsleistungen. Es ist klar, daß sich die Verteidigungslasten des Bundes im Laufe der letzten Jahre außerordentlich stark erhöht haben. Das gilt übrigens auch für die Sozialausgaben sowie für die Ausgaben des Bundes für den Wohnungsbau, für die Förderung der Wirtschaft, für die Bundesbahn und nicht zuletzt für die Subventionen im landwirtschaftlichen Bereich.

... und in den Länderhaushalten

Auch die Haushalte der Länder haben im Verlauf der letzten Jahre einen wesentlich größeren Umfang angenommen. So stiegen beispielsweise die Reineinnahmen der Länder von 12,3 Mrd. DM im Jahre 1951 auf über 37 Mrd. DM im Jahre 1961, also um rund 230 % an. In den Haushalten der Länder besitzt die Einkommen- und Körperschaftsteuer den größten Anteil an den Gesamteinnahmen. Auf diese Steuerart entfallen etwa 80 % der gesamten Steuereinnahmen der Länder, während beispielsweise die Kraftfahrzeug- und die Vermögensteuer nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die wichtigsten Ausgabenposten in den Länderhaushalten sind die Personalausgaben, die Zuweisungen an die Gemeinden und auch die Sozialausgaben. Die gesamten Ausgaben der Länder beliefen sich 1961 auf etwa 36 Mrd. DM.

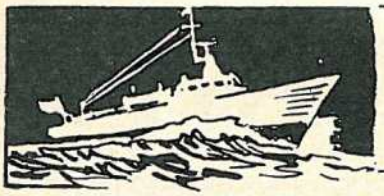
Nicht nur Aufgabe für Unternehmer und Arbeitgeber

Angesichts des sich aus den Haushalten von Bund und Ländern ergebenden Umfangs der Ausgaben der öffentlichen Hand kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Staat einen außerordentlich großen Einfluß auf die Situation unserer Wirtschaft ausübt. Um so größer ist die Verantwortung der Regierung, darauf hinzuwirken, daß auch von staatlicher Seite Maß gehalten und keine übersteigerte Nachfrage entfaltet wird. Die Sicherung der Konjunktur unserer Wirtschaft ist nicht nur eine Aufgabe für Arbeitnehmer und Unternehmer, sondern ein ebenso dringendes Gebot für die Regierung. Es wäre daher wünschenswert, wenn die Haushaltstätigkeit des Bundes in den gegenwärtigen konjunkturellen Erörterungen stärker als bisher auf ihre wirtschaftlichen Auswirkungen überprüft würde. Nur hierdurch und in Verbindung mit anderen Zoll- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen kann und wird es gelingen, eine weitere Fortsetzung der Lohn- und Preisspirale, eine Stagnation unseres Außenhandels und — was schließlich alle interessiert — eine weitere Verminderung des Wertes unserer Währung zu unterbinden.



Teure Arbeitslosenversicherung

42 von insgesamt 214 Arbeitsämtern der Bundesrepublik sind bis heute der Vollbeschäftigung zum Opfer gefallen. Mit Recht, denn bei der Arbeitslosenversicherung kamen zuletzt auf je 100 Mark Auszahlungen 49 Mark Verwaltungskosten. Ein groteskes Verhältnis, auch wenn man einräumt, daß die Arbeitsämter erheblich mehr Aufgaben haben, als nur Unterstützungsgelder auszuzahlen. Immerhin stellen sie, verglichen mit anderen, die teuerste Sozialverwaltung der Bundesrepublik dar.



Flottenumschau

Für die Bundesmarine lief Mitte Juli bei Blohm & Voss der Tender „Isar" vom Stapel, der als Begleitschiff eines Minensuchgeschwaders vorgesehen ist.

In Dienst gestellt wurden das Erprobungsschiff „Hans Christian Oersted" (ein Umbau) sowie der Schnellboot-Tender „Weser" (10 800 PS).

Die Schulfregatte „Scharnhorst", bis 1958 die britische Fregatte „Mermaid", dann bis Mitte 1961 Ausbildungsschiff für Seekadetten der Bundesmarine, wurde jetzt nach etwa einjähriger Werftzeit und Umrüstung zu einem Artillerieschulschiff wieder neu in die Bundesmarine eingereiht.

Der Sommer ist die Zeit der Kriegsschiffbesuche

Das britische U-Boot „Seascout" hat im Juli den Hafen Helgoland zu einem Freundschaftsbesuch angelaufen. Fünf niederländische Küstenminensucher (420 ts) machten für vier Tage an der Überseebrücke in Hamburg fest. Für die rund 170 holländischen Seeleute gab es außer den offiziellen Veranstaltungen auch Sportwettkämpfe, Tanzabende und Rundfahrten durch Stadt und Land. Auch Bremen und Cuxhaven hatten Besuche von Kriegsschiffen. Im August wird in Hamburg das italienische Segelschulschiff „Amerigo Vespucci" erwartet. Dieses 3500 ts große Ausbildungsschiff ist bereits ein bekannter Gast an der Elbe.

Die Bundesmarine veranstaltete am letzten Wochenende im Juli einen „Tag der Flotte" und verlegte ihre Einheiten nach kleinen und großen Hafenplätzen. Nach Hamburg kamen die Zerstörer „Z 4" und „Z 5". Vor Hohwacht lagen zwei Minensuchboote, zu denen die Interessenten mit Schwimmwagen fahren konnten. Vor Scharbeutz und Haffkrug ankerten Küstenwachboote, Minensucher und zwei U-Boote. Marinegeräte wurden vorgeführt. Ähnlich war es an anderen Plätzen an der Nord- und Ostseeküste. Der Andrang der Besucher war stark. Es wurde manchem erst bewußt, daß sich die Bundesmarine vorwiegend aus kleinen Booten zusammensetzt.

Die größeren Einheiten sind die 6 US-Leihzerstörer, 4 Fregatten vom Typ „Hipper" (früher brit. Typ „Black Swan", 1470 ts), 3 Fregatten vom Typ „Raule" (früher brit. Typ „Hunt", 1050 ts), 3 Geleitboote der neuen „Köln"-Klasse, 2 Tender vom Typ „Rhein" (2300 ts), das Segelschulschiff „Gorch Fock", das Erprobungs-U-Boot „Wilhelm Bauer", sowie die nach BRT vermessenen Tanker, Transporter und Versorger.

Die Boote des Schulgeschwaders, frühere M-Boote des Typs 35, sind Anfang Juli zu einer 2½monatigen Ausbildungsreise ausgelaufen, bei der sie u. a. auch die Faröer, La Rochelle und Vigo anlaufen. Die „Gorch Fock" hat unter ihrem neuen Kommandanten, dem bisherigen I. Offizier, Hans Engel (52), ihren Heimathafen Kiel verlassen und wird Mitte August an der Regatta der Sail Training Association von Dartmouth nach Rotterdam teilnehmen. Die Schulfregatte „Hipper", die erst Ende Juni von einer längeren Reise um Südamerika zurückgekehrt ist, lief Ende Juli zu einem Besuch westafrikanischer Häfen aus.

Die Marine der UdSSR, die seit einigen Jahren ihre Flottenbesuche in fremden Häfen eingeschränkt hatte, entsandte Mitte Juni einen Verband von drei U-Booten und einem U-Boots-Mutterschiff nach Stockholm. Ein schwedischer Verband erwiderte diesen Besuch in Leningrad. Die niederländische Marine erprobt zur Zeit Kleinfahrzeuge aus Kunststoff. Von anderen Marinen werden diese Versuche beachtet. Kunststoffe und Aluminium werden fraglos in Zukunft beim Kriegsschiffbau immer größere Verwendung finden.

9500 m getaucht

Einige Marinen haben sich bei ihrem starken Interesse für die Hydrographie schon seit langen Jahren auch an der Tiefseeforschung beteiligt und personelle sowie materielle Hilfestellung gegeben. Beim Tiefseetauchrekord der Tauchkugel „Trieste" im Januar 1960 im Marianengraben des Pazifik wurde 10 910 m Tiefe erreicht. An Bord waren Jacques Piccard und der amerikanische Marineoffizier Walsh. Dem französischen Marineoffizier Houot und seinem Begleiter, dem Marineingenieur Willm, ist es jetzt gelungen, im Japangraben mit dem Tiefseetauchgerät „L'Archimede" den Seeboden in 9500 m Tiefe zu erreichen. Dieses Unternehmen wurde etwa 100 sm südwestlich der Stelle durchgeführt, wo ein sowjetisches Forschungsschiff im Jahre 1953 eine Tiefe von mehr als 10 000 m feststellen konnte. — R —

SPORT AN BORD

MS „Roland Russ" — Cha, Cha, Cha und Schweiß

Auf unserer Westindien-Reise trafen wir in La Guaira auf die *„Hornkliff"*. Bei über 35 Grad Cel. Mittagshitze spielten wir auf einem Platz der dortigen Marineschule. Gleich in den ersten Spielminuten wurde ein Elfmeter gegen uns gepfiffen, den unsere Gegner auch unhaltbar zum 1 : 0 verwandelten. Doch kurz darauf glichen wir zum 1 : 1 aus. Am Schluß stand es 2 : 2. In Schweiß gebadet „wankten" wir vom Spielfeld. Marinesoldaten warteten auf uns mit Eiswasser und Brause! — Am nächsten Tag forderte uns die ebenfalls im Hafen liegende *„Transamerica" zu einem Spiel auf. Wir sagten* zu (leider). Als unsere Taxi-Kolonne am Sportplatz ankam, merkten wir, daß sich die letzte Taxe (Inhalt: 4 Transamericaner) in Richtung Caracas „verfahren" hatte. Die Marineros halfen der „Transamerica" aus der Verlegenheit und stellten vier ihrer besten Fußballer zur Verfügung. Das sollte uns zum Verhängnis werden. Die Marineros spielten praktisch allein, denn auch die „Transamerica" hatte mit der Hitze zu kämpfen. Nach dem Spiel, das 4 : 1 für die Auswahl Marine/„Transamerica" ausfiel, tanzten die vier Soldaten noch einen Cha-Cha-Cha nach Lautsprechermusik, während wir unseren Schweiß aus den Trikots wrangen.

Auf der Rückreise begegneten wir in Brest/Frankreich noch der *„Anni Hugo Stinnes"*. Wir gewannen mit 9 : 0.

Dann ging es wieder in die Große-Seen-Fahrt, wo wir in Toronto gegen die *„Grindefjell"* (Norwegen) spielten. Mit unserem 2 : 1 Sieg handelten wir uns auch gleich ein paar Prellungen und blaue Flecke ein. Unser nächster Gegner hieß *MS „Braheholm"* (schwedische 3-Kronen-Linie). Als die Schweden merkten, daß sie am Verlieren waren (Halbzeit 2 : 0 für uns), da wurden sie leider etwas unfair. Das Endergebnis lautete trotzdem 3 : 1 für uns.

Letzte Ergebnisse:

Rotterdam:	„Roland Russ"—„Kettwig"	1 : 3
Antwerpen:	„Roland Russ"—„Werratal"	2 : 2
Antwerpen:	„Roland Russ"—„Werratal" (komb.)—„Lindenfels"/„Altenfels"	2 : 1

Bei der Schiffsleitung möchten wir uns an dieser Stelle recht herzlich für die zustande gekommenen Spiele bedanken, denn wie jeder an Bord weiß, ist es nicht immer leicht, elf Mann der Besatzung während der Lösch- und Ladezeiten des Schiffes, zu entbehren.

Harald Müller

„Christoffer Oldendorff" wirbt Sportfreunde in Spanien

Mit Freude können wir nunmehr die Gründung einer Fußballmannschaft auf dem D/S „Christoffer Oldendorff" berichten. Nachdem wir im Monat Mai unser erstes Spiel in Bourgas gegen *M/S „Morsum"* mit 3:0 gewinnen konnten, unterlagen wir drei Tage später einer bulgarischen Schiff-Land-Kombination mit 1:4. Nach einem internen Trainingsspiel stellten wir uns am 1. 7. 1962 in Malaga einer kombinierten Mannschaft des Sportclubs *„Olimpica Victoriana C.F."*. Nachdem wir in der ersten Hälfte mit 0:4 zurücklagen, kamen wir in der zweiten Halbzeit noch auf 3:4 heran. Zum Schluß zeigte sich jedoch in einigen Ansätzen, daß wir die richtige Mischung aus einigen „weisen alten Männern" und jungen Sprintern gefunden haben. Auf Wunsch der „Olimpica Victoriana" geben wir bekannt, daß dieser Verein auch anderen Schiffsfußballmannschaften zu jeder Zeit gerne als Partner für Spiele zur Verfügung steht. Wir möchten den Lesern deshalb den wortgetreuen Text eines Briefes nicht vorenthalten, der uns aus Malaga erreichte:

„Herrn Kapitän und Bemannung des D. „Christoffer Oldendorff".

Sehr geehrte Herrschaften, wir wollen uns nicht verabschieden, ohne das Zeugnis unserer Dankbarkeit für die zahlreichen Höflichkeiten von Ihnen geäußert zu haben. Während diesen kurzen Tagen, in denen wir die Ehre gehabt haben, mit Euch Freundschaft zu treiben, haben wir die guten Eigenschaften des deutschen Volkes zu schätzen gelernt, das wir seit jetzt mehr lieben. Wir wünschen von ganzem Herzen, daß Ihr nächster Besuch in Malaga bald getätigt sein wird mit dem Zweck, neuerlich von Eurer freundschaftlichen Gesellschaft genießen zu können und wieder ein Fußball-Zusammentreffen besser organisiert tätigen zu können. Wir äußern Euch unsere herzlichsten Grüße mit der Bitte, jede Unbeachtsamkeit entschuldigen zu wollen.

Wir empfehlen uns Euren guten Freunden mit den besten Grüßen von uns allen.

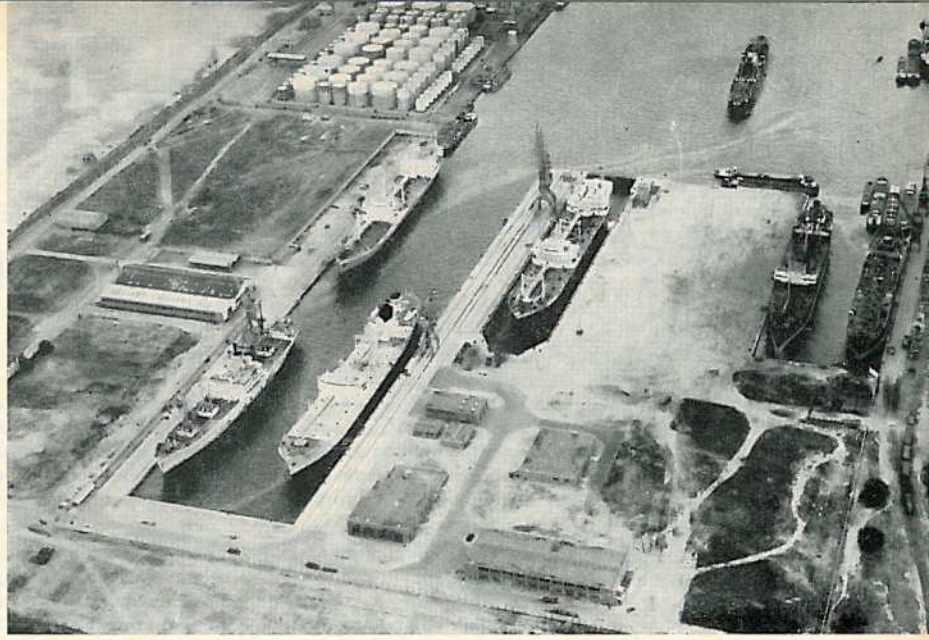
Olimpica Victoriana C.F., gezeichnet Antonio Ricardo Lujan, Präsident."

Am 9. 7. 1962 spielten wir in Huelva gegen die erste Garnitur des dortigen *D.C.* Nach einem 0:2-Pausenrückstand kamen wir nach einem tollen Finish durch zwei Tore von „Torpedo" noch zu einem glücklichen 2:2 Unentschieden. Dieses Treffen wurde von der Tageszeitung in Huelva sehr ausführlich kommentiert.

Alfred Hein

Ein alter Hafen

richtet sich auf moderne Schiffsriesen ein



Von der Sommertagung
der Schiffbautechnischen Gesellschaft e. V.
in Antwerpen

22 km Kaianlagen geplant

Hören und Sehen

Ende Juni hat die Sommertagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft e. V., Hamburg, stattgefunden; das Kollegium des Bürgermeisters und der Schöffen zusammen mit den Mitgliedern des Gemeinderates der Stadt Antwerpen haben die Schiffbautechnische Gesellschaft e.V. eingeladen, die Sommertagung in Antwerpen durchzuführen. Der Rahmen der schönen alten und doch so regsamen Schiffahrts-Stadt gab der Tagung einen angenehmen Charakter. Dazu kam die wohlbekannte Gastfreundlichkeit Antwerpens. Antwerpen war auch das Thema der wesentlichen Referate auf der Tagung, ebenso wie Gegenstand der Besichtigungen. Man hatte Gelegenheit, das, was über den Ausbau des Hafens mitgeteilt wurde, in der eigenen Anschauung kennenzulernen.

42 000 tdw können trockengelegt werden

Ein praktisches Beispiel der Antwerpener Leistung boten die Ateliers et Chantiers Réunis Béliard Murdoch S. A. (siehe Bild). Diese Reparaturwerft, die in Ostende auch über eine Schiffswerft verfügt und Tochterunternehmungen in Frankreich hat, zeichnet sich dadurch aus, daß sie ein eigenes Trockendock für Schiffe bis 42 000 tdw errichtet hat. Wir veröffentlichen hier ein Bild mit einer Luftansicht der Anlagen von Béliard, von denen das Trockendock am Hafenbecken IV mit den anschließenden Reparaturkais das bemerkenswerteste Kennzeichen ist. Dieses Dock hat eine Breite in der Einfahrt von 30,5 m, eine Wassertiefe über Docksüll von 7,5 m, eine Gesamtlänge von 225 m und eine nutzbare Länge von 219,5 m. Dieses neue Trockendock gehört damit zu den größten Trockendocks, über die Antwerpen verfügt; es finden sich nämlich weitere große Docks bei der Mercantile Marine Engineering & Graving Docks, und schließlich ist ein großes städtisches Trockendock von 225 m Länge vorhanden. Alle diese Docks sind nach dem Kriege nacheinander in Betrieb gekommen; es ist bemerkenswert, daß den wachsenden Ansprüchen der Schiffahrt damit vornehmlich die Initiative der Privatwirtschaft Genüge getan hat.

Interessante Vorausplanung

Die Sommertagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft e. V. begann mit einem Empfang der Teilnehmer im Stadthaus; sie wurde am folgenden Tage in der Vortragsveranstaltung eröffnet durch den Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. H. Lerbs. Prof. Dr.-Ing. K. Illies, Hannover, hielt eine beifällig aufgenommene Ansprache über Aufgabe und Verantwortung des Ingenieurs. Das Hauptreferat des Tages fiel Dipl.-Ing. L. De Kesel zu, der über den Ausbau des Antwerpener Hafens sprach. Sein Referat war in verschiedenen Beziehungen bemerkenswert, nämlich einmal durch die Methoden der Untersuchung, die man in Antwerpen angewandt hat, um zu Überlegungen über die Dimensionen des Hafenausbaus zu kommen, und zum anderen durch den Nachdruck, mit dem De Kesel erklärte, wie sehr man in Antwerpen sich beim Ausbau von dem Gedanken des großen Schiffes hat leiten lassen. Die absolute Größe des Hafenausbaus ist ja durch den Verkehrsumfang bestimmt, die Dimensionierung der Anlagen aber durch die Schiffsgrößen, mit denen man zu rechnen hat.

*

Die in Antwerpen angewandte Methode der Vorschätzung der künftigen Hafen-Entwicklung sieht in großen Zügen etwa folgendermaßen aus: Der Schiffsverkehr zwischen 1830 und 1955, überprüft unter Ausschaltung aller zeitweiligen Fluktuationen, ist im Durchschnitt alle zehn Jahre um 45 Prozent gestiegen. Der Güterverkehr in der Zeitspanne von 1870 bis 1955 ist seinerseits im Durchschnitt praktisch alle zehn Jahre um 50 Prozent gestiegen. Werden diese Zahlen als Grundlage für den weiteren Verlauf des Verkehrs von 1955 bis 1965 gewählt, dann bekommt man für den Antwerpener Schiffsverkehr 1965 rund 49 Mill. BRT, d. h. eine Zunahme von 15,25 Mill., und für den Güterumschlag 48 Mill. Tonnen, d. h. eine Zunahme von 16 Mill. Tonnen.

Verglichen mit den wirklichen Ergebnissen der Hafen-Statistik für 1956, 1957 usw., zeigt sich, daß die Berechnung für den Schiffsverkehr hinter der Wirklichkeit zurückgeblieben ist, während der Güterverkehr sich ziemlich genau an die Voraussage gehalten hat. Aus dem Mehr an 15,25 Mill. BRT ergibt sich für den Hafen die Notwendigkeit, bis 1965 annähernd 22 km zusätzliche Kailänge zur Verfügung zu haben. Die Berechnung auf Grund des Güterumschlags kommt etwa zu demselben Ergebnis.

Gewisse Überlegungen mußten über den Umschlag von Massengütern angestellt werden, die weniger an Kailänge erfordern; es scheint jedoch, daß die Expansion in Antwerpen eher in Richtung des Stückgutes und der Industrie gehen wird, so daß das Bedürfnis an Ausbau richtig berechnet sein wird.

Einmal um die Schleuse: mehr als 2 km

De Kesel ist dann ausführlich auf die Ausbaupläne Antwerpens zu sprechen gekommen. Das Investierungsgesetz vom Juli 1956 war auch nur ein Teil des allgemeinen Entwicklungsplanes, wie er durch die Stadt ausgearbeitet worden ist und nunmehr verwirklicht wird. Zu diesen neuen Anlagen gehört das vielleicht bemerkenswerteste Bauwerk, die neue Schleuse bei Zandvliet, die im Hinblick darauf entworfen wurde, in einem Male vier Schiffe mit 175 bis 205 m Länge, 22 bis 25 m Breite und ca. 10 m Tiefgang aufnehmen zu können, so daß man auf Abmessungen für die Schleuse von 500×57 m kam. Mit dem Bau dieser großen Schleuse spricht sich die Ansicht aus, die man in Antwerpen in bezug auf das Vordringen des großen Schiffes hat, zumal auch die Trockengutfrachter der Schiffahrtslinien sich in der gleichen Richtung auf große Typen hin entwickeln. In einem Hafen wie Antwerpen, wo der Stückgutverkehr durch sein Volumen und seine Verschiedenheit im Vordergrund steht, sind es die Schiffe der Linienfahrt, die durch ihre Anforderungen an Kaiabmessungen und Geräte die Anlage des Hafens bestimmen. So findet man in Antwerpen heute neue Kräne, mit Reichweiten bis sogar 36 und 40 m und 5 Tonnen Hebefähigkeit bei 20 m Reichweite, und die Schuppen auf den Kais sehen heute im Schnitt 12 000 qm je Liegeplatz von 200 m vor und haben größere Dimensionen mit Rücksicht auf den Verkehr mechanischer Ladegeräte und Fördermittel erhalten.

Paß auf im Ausland!

In England und Amerika ist es absolut „unmöglich", sein Glas zu erheben, wenn einem aus irgendeinem Anlaß zugetrunken wird. Man wartet vielmehr, bis alle anderen getrunken haben.

In Italien gilt es als unhöflich, wenn man in einem Privathaus eingeladen, das Essen rühmt. Die Hausfrau betrachtet es als selbstverständlich, daß ihre Küche gut sei.

In Amerika, wo man bei den unmöglichsten Gelegenheiten den Hut aufbehält, ist es absolut „schocking", in einem Aufzug den Hut aufzubehalten. Selbst im überfüllten Lift muß ein Herr den Hut abnehmen, wenn eine Dame den Aufzug betritt.

In Frankreich gilt es als absolut ungehörig, sich nach einem Namen zu erkundigen, den man bei der Vorstellung nicht verstand. Man nimmt an, daß der Herr, der sich undeutlich einführte, dazu seine Gründe hatte.

In England betritt ein Herr ein öffentliches Lokal unter allen Umständen vor der Dame, in dessen Begleitung er sich befindet. Er „schützt" sie auf diese Weise gegen eventuelle unangenehme Überraschungen.

In Amerika betrachtet man es als komisch, wenn jemand darauf warten sollte, daß der Hausherr oder die Hausfrau ihr Glas erheben. Jeder trinkt, sobald ihm eingeschenkt wurde.

In Spanien gestattet es kein Mann, daß ein Kellner oder eine Garderobiere einer Dame in den Mantel helfe. Diesen ritterlichen Dienst hat allein der Begleiter der Dame zu besorgen.

In Brasilien gilt es als höchst unschicklich, von Schlangen oder von der Hitze zu reden. Einen groben Verstoß gegen die Sittlichkeit begeht ferner derjenige, der eine Bahn oder einen Autobus besteigt, ohne ein Jackett mit Krawatte angelegt zu haben. An dieser Vorschrift ändert auch eine Temperatur von 40 Grad im Schatten nichts.

Es ist nicht jedermanns Sache, jene griechische Sitte mitzumachen, die verlangt, daß man den Gastgeber begrüßt, indem man ein Glas Wein mit ihm leert. An sich wäre dieser Brauch ja gar nicht so schlecht, wenn dieser Wein nicht einen penetrant harzigen Geschmack hätte. Manche Feinschmecker lieben ihn, aber der Mehrzahl aller Nicht-Griechen wird davon einfach — übel!

Deutsches Hydrographisches Institut

Nautiker und Wissenschaftler als Verleger, Redakteure und Schriftsteller

Heinrich Schopper

Die Abteilung für Nautische Veröffentlichungen und Nautische Nachrichten mutet an wie ein komplettes Verlagshaus mit eigener Druckerei. Herausgeber, Schriftleiter, Schriftsteller und Übersetzer bilden ein wohl einmaliges Team von Männern, die von Haus aus Spezialisten der hydrographischen Wissenschaften sind und andererseits befahrene und erfahrene Nautiker. In diesem Verlagshaus unter dem Dach des D.H.I. sind laufend beschäftigt:

Für die 45 Seehandbücher 14 Experten,
für die jährlich neuerscheinenden und sämtliche Küsten in der ganzen Welt erfassenden 14 Leuchtfeuerverzeichnisse vier Spezialisten,
für die 4 Bände des nautischen Funkdienstes fünf Fachleute,
für die wöchentlich erscheinenden 3250 Hefte der Nachrichten für Seefahrer sieben Sachbearbeiter,
und außerdem in Hausarbeit vier weitere Nautiker, Druckereipersonal nicht mitgerechnet.

Zur Zeit 1 300 freiwillige Mitarbeiter

Um es gleich vorweg zu nehmen: die Ozeanographen, Techniker und der ganze wissenschaftliche Stab des DHI würde mit all ihren profunden Kenntnissen auf dem Trockenen sitzen, und die Nautiker des DHI könnten noch so gewandt formulieren, noch so sorgfältig auswerten, übersetzen und redigieren, — alles Bemühen der nautischen Abteilung des DHI müßte unbrauchbares Stückwerk bleiben, wenn nicht noch 1300 freiwillige Mitarbeiter auf den Brücken unserer Schiffe allen Druckwerken die praxisnahe Vollständigkeit und Aktualität verleihen würden. Dies gilt vornehmlich für die „Nachrichten für Seefahrer", den Seewarndienst und die für die Praxis bestimmten Beratungsstellen. Aber auch für die langlebigen Werke wie die Ozeanhandbücher, Monatskarten und Schiffswege bedeuten die Beobachtungen und Meldungen und Berichte aus der Fahrt die kostbaren Mosaiksteinchen, ohne die nichts Brauchbares hergestellt, ohne die den Schiffsführungen nichts Zuverlässiges zur Verfügung gestellt werden könnte.

Die Herstellung dieser Ozeanhandbücher, Monatskarten und Schiffswege, von deren Gebrauch für Schiffsführungen und Reedereien in außerordentlich hohem Maße Wirtschaftlichkeit und Sicherheit abhängen, gründen sich heute auf nicht weniger als 20 Millionen ausgewerteter Schiffsbeobachtungen!

Wer macht ein Seehandbuch und wie entsteht es

Als Verantwortlicher eines Seehandbuches zeichnet der Abteilungsleiter. Er hat weitgehend die Aufgaben und Befugnisse und auch die Verantwortung, wie sie für ein anderes Verlagsobjekt der Verleger innehat. In diesem Falle ist der Verleger ein Kapitän.

Ihm zur Seite steht als Hauptschriftleiter ein weiterer erfahrener Kapitän mit eigenen Anschauungskenntnissen der geographischen Gegend, die das betreffende Handbuch beschreibt. Er trägt das aus verschiedenen Quellen ständig einlaufende Material zusammen, sichtet es und ordnet es ein in die durchschnittlich 75 Kapitel und Unterabschnitte eines Seehandbuches.

Besonderen Wert legt er auf Übersichtlichkeit, Hervorhebung des Wesentlichen und Rationalisierung des Stoffes.

Dazu wertet er u. a. die eingehenden Schiffsberichte aus. Seine Berichtigungen, Korrekturen und Ergänzungen werden zunächst in einen Nachtrag zusammengestellt. Diese erreichen mitunter schon einen Umfang von 200 Seiten.

Und 15 bis 20 solcher Nachträge kommen jährlich heraus.

Andere Schiffsberichte legt er auf Eis. Sie dienen als Grundstock für Neuerscheinungen. Denn noch nicht alle Gebiete konnten von unseren Seehandbüchern beschrieben werden. Andere Schiffsberichte gibt er weiter an die Redaktion der Nachrichten für Seefahrer oder zur Veröffentlichung an den „Seewart" als Beiträge zur Küstenkunde.

Handelt es sich um die Fertigstellung einer Neuerscheinung (z. Z. etwa aller 10 Jahre) eines in Gebrauch befindlichen Buches, so dient natürlich das alte mit sämtlichen Nachträgen als Grundlage für das neue. Zur Vervollständigung müssen darüber hinaus sämtliche fremdsprachlichen einschlägigen Werke sorgfältig studiert und verglichen werden.

Hat der Hauptschriftleiter auf diese Weise exakte Vorarbeit geleistet, hat er also bestimmt, was in das Buch hineinkommen soll und wohin (einschl. Küstenansichten, Karten, Schemazeichnungen usw.), und sind die wissenschaftlichen Kapitel bei den Fachreferaten in besten Händen, dann erst beginnt die mühevolle Kleinarbeit an dem Buch. Dann fällt das Arbeitstier dieser Seebücherfabrik über das zusammengetragene, übersetzte, geordnete und wissenschaftlich bearbeitete Material her und schreibt das Buch. Er ist als Seehandbuchschreiber der Nautiker, der Fremdsprachen genauso wie einwandfreies Deutsch und zusätzlich unsere Fachsprache beherrscht. Nachdem der drucktechnische Plan entworfen ist, nachdem man wiederholt korrigiert hat, dann endlich kann an den Buchdruck gedacht werden.

Es können in diesem Rahmen nicht alle 70 bis 100 Kapitel der drei Hauptteile über Schiffsangelegenheiten, Naturverhältnisse und Segelanweisungen behandelt werden. Wer jedoch jemals ein solches zuverlässiges Werk in die Hand genommen hat, um sich beispielsweise über Gezeiten, Salzgehalt, Hafenanlagen oder Lotsenwesen zu unterrichten, oder wer das Buch selbst als Lotse benutzt hat, der weiß, daß auf den durchschnittlich 500 Seiten eines Seehandbuches deutsche Gründlichkeit und Vollständigkeitsstreben am Werke waren.

Das Handbuch lotst

Es sind ja nie die großen, bekannten Hafenplätze und Reviere, auf denen es vorkommt, daß kein Lotse zur Verfügung steht, sondern es sind meistens die abgelegenen wenig angelaufenen Häfen und Reeden, die sich obendrein noch durch mangelhafte Ansteuerungskennzeichnung auszeichnen. Zuweilen kommt auch nur eine abenteuerliche Gestalt an Bord, der man alles Mögliche zutraut, nur nicht zuverlässige verantwortungsbewußte Beratung.

Dann mit einem vollbeladenen Schiff, mit einem Tiefgang von vier Stockwerken unter der Wasserlinie das „Loch" zu finden, dann wenn das vorbereitende Studium der Karte ob der Riffe, Bänke und Barren auf der Brücke langsam und sicher die Hüte hochgehen läßt, dann ist der Augenblick gekommen, wo das Buch neben der Karte liegt.

Dann ist der Augenblick, wo es zu sprechen beginnt wie ein guter Freund. Auch die Karte spricht auf einmal und die zuvor abweisende Kulisse der Küste oder trügerische Wasserspiegel werden plötzlich durchsichtig. Und der navigatorische Grund und Boden, auf dem man steht, wird wieder fest und sicher. Man kann „Du" zu der gottverlassenen Gegend sagen und der Weg zum Liegeplatz liegt klar und deutlich vor dem Steven.

Man ist zum erstenmal an diesem Platz, aber man weiß, daß gleich an Steuerbord eine dunkle, kahle, zwei Meter hohe Klippe in Sicht kommen wird und dahinter auf dem Festland eine auffallende Palmengruppe. Man weiß, daß man Klippe und Palmengruppe in Deckung bringen muß, man weiß, daß in dem Moment Kurs auf soundsoviel Grad geändert werden muß, wenn Kap X rechtweisend 32 Grad peilt. Man ist ganz genau im Bilde, daß man dicht an die Klippe heranfahren kann, ja muß, weil 4 Kabellängen östlich von ihr zwei Untiefen mit weniger als drei und sieben Meter Wasser liegen. Und bei langanhaltendem Westwind versetzt der Strom in Richtung auf diese Untiefen.

Wenn das Schiff dann gut und sicher festgemacht ist — vorn mit Vorläufern wie das Buch empfahl —, dann steht der gedruckte Lotse wieder still und treu im Bücherbord. Und viele Generationen Seeleute, die beobachteten, aufzeichneten und berichteten, und viele Generationen Hydrographenmänner, die sammelten auswerteten und verglichen, auch was ihre Hydrographenkollegen anderer seefahrender Nationen bearbeitet hatten, sie stehen mit im Bücherbord des Kartenhauses. Sie sind wieder bereit, beraten, planen und kalkulieren zu helfen, wenn die Reise zum nächsten Hafen vorbereitet wird.

Die Entwicklung darf nicht davonlaufen

Die Zeit der großen Entdeckungen ist zwar vorbei, die Küsten sind von den Hydrographen vermessen und Forschungsexpeditionen befassen sich heute fast nur noch mit der Klärung wissenschaftlicher Spezialprobleme. In dem periodisch tagenden Internationalen Büro in Monaco haben sich alle 42 angeschlossenen Nationen verpflichtet, alles, was für die Gestaltung der Hydrographischen Werke von Wichtigkeit und Interesse ist, — und das geht bis zur letzten Pricke mit Strohwisch —, auf dem unmittelbaren Sofortwege gegenseitig auszutauschen. Auch die Reedereien mit ihren Verbänden helfen zwar ebenfalls bei der Sammlung und Weiterleitung des Materials an die Nautische Abteilung des DHI.

Trotzdem: Wenn Handbücher, von deren Zuverlässigkeit mitunter Menschenleben und Millionenbeträge abhängen, das in sie gesetzte Vertrauen rechtfertigen sollen, dann muß auch jede Zeit, die ja nie stillsteht, daran weiterarbeiten. Neue Hafenanlagen schießen heute in den wirtschaftlich neuerschlossenen Gebieten wie die Pilze aus dem Boden. Häufig haben die

betreffenden Länder noch keinen eigenen zuverlässigen Hydrographischen Dienst.
Es bleibt also für heute und für die Zukunft immer noch viel zu beobachten und zu berichten.
Die Ansteuerung von Djiddha beispielsweise sollte mit Karte, Handbuch, Echolot und Radar keine Schwierigkeiten bereiten und nichts Neues mehr aufweisen. Trotzdem legte der Leiter der Nautischen Abteilung des DHI einen sechs Seiten langen Bericht vor. „Das ist das, was wir brauchen", sagte er hocherfreut. Der Schreiber dieser Zeilen bat darum, den Bericht mitnehmen zu können, um Auszüge daraus zu verwenden. Schon Stunden später kam ein Anruf vom DHI: Der Bericht muß wieder her, man braucht ihn dringend zur Bearbeitung.
Es heißt darin:

„Nach meiner Auffassung und nach den bei der Ansteuerung von Djiddha gemachten Erfahrungen würde es sicher nützlich sein, wenn man wenigstens im Nachtrag zum Handbuch einen geschlossenen Artikel zusammenstellen würde, um ein einheitliches Bild über die Verhältnisse bei der Ansteuerung zu erhalten. Augenblicklich ist es so, daß man nach dem Handbuch und seinen zahlreichen Berichtigungen kaum sicher ist, was man voraussichtlich ausmachen kann und was nicht. Die Praxis sah jedoch viel einfacher aus."

Es folgt eine genaue und für die Hydrographen an der Elbe sehr wertvolle Darstellung.
Romanbücher können ruhig einmal altmodisch oder altertümlich werden. Ein veraltetes Seehandbuch aber ist gefährlich.
Trotzdem steht dieser Salzwasserverlag darüber hinaus jederzeit den Reedern und Schiffsleitungen zur mündlichen Beratung zur Verfügung. Nicht nur wenn ein Schiff in schwierige Gewässer oder für selten befahrende Küsten bestimmt ist, kann man sich im Büro zuverlässig informieren. es kommt andererseits häufig vor, daß Reeder, Versicherungen oder Bergungsgesellschaften sich dieses hier angesammelten Konzentrates aus einschlägigen Erarbeitungen bedienen. Dann nämlich, wenn es gilt, ein Schiff wieder flott zu machen oder zu bergen. Bereitwillig greift auch der Regionalexperte, der Seehandbuchschreiber, zur praktischen Nutzanwendung in seinen Wissensschatz.
Dem Berichterstatter wurde eine Kritik vorgelegt, eine ziemlich harte aber auch herzerfrischende von einem 3. Offizier. Lächelnd sagte der nautische Verlagschef: „Auch das brauchen wir. Wir haben dem 3. Offizier, der sich über *Oldtimer Style* und *Legerwallatmosphäre* beklagte und meinte, unsere Bücher wären mehr amüsant als belehrend, gebeten, uns Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Sie liegen uns jetzt vor und sind durchaus brauchbar.
Es ist eine alte Erfahrung gerade in dieser Abteilung des DHI, daß die so hunderprozentig praktische Einstellung des Seemannes der wissenschaftlichen Arbeitsmethode zuweilen etwas fremd gegenübersteht. Aber der bewährte Grundsatz lautet:

Aus der Praxis für die Wissenschaft und aus der Wissenschaft zurück zur Praxis.

Und immer waren Nautiker im Büro und sorgten für Kontakt und Verständnis nach beiden Seiten, und dafür, daß kein grüner Tisch geduldet wurde.

Die Schalttafel der Abteilung

Dieser Kontakt wird überhaupt ganz groß geschrieben, besonders bei Herstellung und Verteilung der wöchentlich 3250 Exemplare der „Nachrichten für Seefahrer". Mit dieser Zeitung gehen jährlich etwa 5000 Einzelnachrichten in die Kartenhäuser unserer Schiffe.
Bücher können nicht bei jeder wichtigen Änderung neu gedruckt werden. Selbst Nachträge schaffen es nicht, sie auf dem aktuellen Stand zu halten. Diese Lücke schließen die „Nachrichten für Seefahrer". Sie sind so aufgemacht, daß Berichtigungen der Handbücher, Seekarten und Leuchtfeuerverzeichnisse handschriftlich und im Ausschneide- und im Überklebeverfahren unmittelbar erfolgen können.

In der N.f.S.-Abteilung muß es schnell gehen und bei aller gebotener Genauigkeit unbürokratisch. Wenn eine Tonne in Australien verlöscht ist, kann eine Schiffsleitung diese Nachricht schon eineinhalb Wochen später gedruckt an Bord haben. Auch zeitlich begrenzte Mitteilungen stehen in diesem Nachrichtenblatt und auch solche, die außer für die 900 deutschen auch für über 1000 ausländische Seekarten gelten. Auch fremdsprachige Seehandbücher erfassen sie.

Bei den „Nachrichten für Seefahrer" geht es rund, auch rund um die Uhr. Hier wird wachweise gearbeitet wie an Bord. Das umfangreiche Material, das immer auf dem Sofortwege bearbeitet werden muß, setzt sich zusammen aus: Nachrichten für Seefahrer aus 42 Ländern, Berichten von Schiffahrtsbehörden, Konsulaten und Reedereien, und last not least aus den Eingängen von draußen, von den Schiffen. Diese sind am frischesten, sie sind wertvollste Kontrollmeldungen für die Seeschiffahrt. Sie stammen häufig aus Gegenden, wo sie so fortlaufend und vollständig nur von der Schiffahrt selbst kontrolliert werden können.

Der Chefredakteur der N.f.S. von Haus aus Nautiker, sondiert die vielsprachige Nachrichtenflut, sortiert und verteilt sie an die regionalen Sachbearbeiter. Diese übersetzen sie in seegerechtes Deutsch, vergleichen, prüfen, urteilen und stellen zusammen. Das muß stimmen auf die Sekunde, auf den Meter genau. Denn das ist amtlich und der geringste Fehler schon könnte zum Verhängnis werden.

Sehr eng zusammen mit der Zentrale der N.f.S arbeitet der Seewarndienst. Die Redaktion der Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse ist Kontaktstelle zwischen Seefahrt und Institut. Aber dabei kann der Draht ruhig ein paar Meter länger sein. Der Verkehr spielt sich hier noch per Brief oder Postkarte ab. Schnellkontakt mit durchgehendem Tag- und Nacht-Dienst jedoch ist für die Zentralstelle der N.f.S. erforderlich. Blitzkontakt aber zwischen dem Schiff auf See und dem Institut gewährleistet der Seewarndienst und die jederzeit sofort beratende Auskunftsstelle.

Man kann per Funk und Telefon von Bord aus jederzeit den nautischen Warndienst um Auskunft oder um Beratung bei Unklarheiten bitten. Er ist bereit, knifflige Situationen klären zu helfen. Hier ist die Kontaktstelle mit Blitzanschluß.

Nachrichten für Seefahrer stehen also bei der kompetenten Stelle auch unmittelbar auf dem Sofortwege zur Verfügung. Beinahe will es scheinen, als ob dieser Dienst zu modern und fortschrittlich ist, als daß er schon überall in gebührendem Maße bekannt wäre.

Nautiker auf der Brücke: Nicht verzagen, Warndienst fragen.

Wie hier die Geberseite auf unseren Schiffen mitwirkt, zeigt folgender Fall:

Kürzlich hatte ein Schiff in einer engen Hafeneinfahrt mit dem Echolot eine Tiefe festgestellt, die viel niedriger war, als in Karte und Seehandbuch angegeben. Man wollte es genau wissen. Man überzeugte sich vom Boot aus mit dem Handlot. Die Tiefenangaben waren tatsächlich falsch.

Diese Meldung an das DHI setzte binnen weniger Stunden über 150 Experten in aller Welt in Bewegung. Umgehend wurde per Seewarndienst über DAN und darauf per N.f.S. die gesamte internationale Seeschiffahrt gewarnt. Und wie auf Signal saßen sofort überall in der Welt die Hydrographenmänner über ihren Werken, um sie entsprechend zu berichtigen.

Die langlebigen Werke

Ähnlich wie beim Seehandbuch liegen die Verhältnisse bei den Ozeanhandbüchern, den Monatskarten und den Schiffswegen. Diese wichtigen Unterlagen herzustellen war früher, noch in der Segelschiffszeit, die wichtigste Aufgabe der alten Deutschen Seewarte. Wenn man aber bedenkt, daß selbst für ein 20-Knoten-Schiff ein Ozeanstrom, der mit 2 Kn schiebt, in zehn Tagen glatt einen Tag einspart, und wenn man weiter bedenkt, daß sich die durchschnittlichen Tageskosten eines Schiffes auf DM 10 000 belaufen, so gibt das immerhin einen Hinweis auf die bleibende Aktualität und den Wert dieser langlebigen Werke der Ozeanographie. Andererseits soll es schon mal passiert sein, daß ein Fehler, der einmal geboren war, in solch einem Werk auch eine außerordentlich zähe Langlebigkeit mitbekam. Aber Kanäle und Seewege, die nach Entdeckung des Fehlers gummiartig werden, zählen zu den ausgesprochenen Raritäten auf diesem Gebiet. So ein vereinzelter Fall zeigt nur, daß die Hydrographen auch nur Menschen sind.

Hollerithmaschinen können nur bei der Auswertung helfen. Deshalb ist auch hier eisernes Gesetz: Vor der Herausgabe und Veröffentlichung jeden Buchstaben doppelt und dreifach überprüfen.

800 Seiten Präzision jährlich

Ähnlich auch entstehen die 14 die ganze Welt erfassenden Leuchtfeuerverzeichnisse. Außer den 50—60 000 beschriebenen Feuern enthält dieses Werk genaue Angaben über Signale für Wasserstand, Sturm, Eis, Verkehr, Not und Warnung. Praktisch müssen etwa 800 Seiten monatlich fertiggestellt werden, damit jedes Jahr das gesamte Werk erneuert werden kann. Wenn man berücksichtigt, daß früher räuberisches Inselvolk mit Irrfeuer Schiffe zur Strandung brachte, kann man ermessen, welche gewaltige Präzisionsarbeit hier geleistet werden muß.

Alles andere als Seemannsgarn

Ähnlich liegen auch die Verhältnisse bei der Herstellung der vier Bände des Nautischen Funkdienstes. Hier kommt als Lieferant für das umfangreiche Spezialmaterial die hauseigene Technisch-Wissenschaftliche Abteilung und die Bundespost hinzu. Allein schon Radar, Decca, Loran und Consol erfordern, will man für den Bordgebrauch praktikable und zuverlässige Unterlagen und Hilfe geben, alles andere als Seemannsgarn. Laufend müssen diese Ringhefter auf einem hohen Stand von erstaunlicher Vielgestaltigkeit gehalten werden. Da Funk und Telefonie sich als „Mädchen für alles" des Nachrichtenwesens seit 50 Jahren in großem Tempo entwickeln, gewinnt dieses Werk besonders rasch an Umfang.

Ein letztes Wort zu den Schiffsbeobachtungen

Jeder, der eine Meldung bringt, sei es mündlich, per Telefon, Postkarte oder Brief oder mittels eines ausgefüllten Fragebogens, wird dankbar als freiwilliger und unentbehrlicher Mitarbeiter in das große Gemeinschaftswerk der Hydrographie aufgenommen.
Leistungen und Gegenleistungen, Arbeit und Mitarbeit, darauf war das DHI von jeher aufgebaut und angewiesen. „Kehrwieder" freut sich schon auf die Veröffentlichung der nächsten mit Prämien und mit den traditionellen Seewartemedaillen ausgezeichneten freiwilligen Mitarbeitern an unseren hydrographischen Druckwerken.
Sie sind das Mittel, das ihre Mitarbeit schon dadurch belohnt, daß es der großen Gemeinschaft der Seefahrer entscheidend hilft.

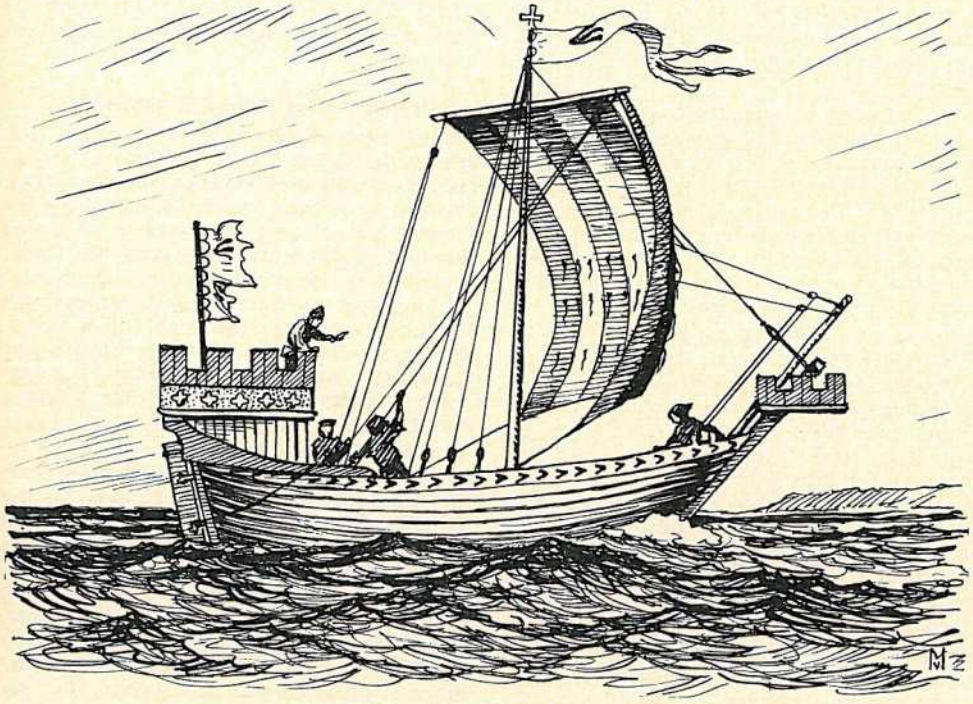
Aus der Geschichte der Seeschiffahrt

XIX

Gustav G. Engelkes

Die friesische Kogge und die Entdeckungsfahrten um den Erdball

Während sich heute die Menschheit anschickt, in den Weltraum vorzustoßen, gibt es auf der Erde selbst immer noch Gebiete, die insgesamt größer sind als man gemeinhin annimmt, Gebiete, die noch nie von eines Menschen Fuß betreten wurden und somit auf dem Globus weiße, unbekannte Erdgegenden darstellen. Und auch in die bisher unbekannten Tiefen der Weltmeere, die bis dahin als „tot" und ohne



Lebensvorkommen galten, dringt der menschliche Forschungsgeist erst in unseren Tagen langsam vor, um dabei erstaunliche Entdekkungen zu machen.

Das Meer nun ist mit dem Schicksal des friesischen Volkes stets eng verbunden gewesen. Es war ja nicht nur der ewig drohende Feind, dem zum Trotz (Trutz, blanke Hans!) man den goldenen Burgwall der Deiche entgegensetzte, sondern auch die Brücke zu allen Fernen und fremden Gestaden. Hierbei ist zunächst die Nordsee das eigentliche friesische Meer. Noch im Jahre 1050 wird es von Adam von Bremen als „Mare fresicum", also als friesisches Meer bezeichnet. Aber die Nordsee war bereits weit vor der Zeitrechnung zur Zeit Alexanders des Großen (um 330 v. Chr.) im Altertum bekannt, als der griechische Pytheas aus Massilia in die Nordsee segelte, um hier von den Inseln Bernstein und Zinn, das dort gewonnen wurde, zu holen. Rund 340 Jahre später, zu Beginn unserer Zeitrechnung, nannten römische Söldner das jetzige Borkum, das damals noch eine riesige Insel war, nicht nur „Bohneninsel", sondern auch „Bernsteininsel", der also in früher Zeit nicht nur von der Ostsee aus exportiert worden ist.

Merkwürdig ist übrigens, daß zum Beispiel zum Kopfschmuck der jüdischen Hohepriester Stirnbanddiademe, ähnlich dem friesischen Pael, gehört haben, die mit großen Bernsteinen geziert waren, die damals nur von hier aus gehandelt sein können. Auch hieraus läßt sich schließen, daß schon zur Bronzezeit Handelsverbindungen von der friesischen Küste bis zum Mittelmeer und allen seinen Küsten einschließlich Palästina bestanden haben werden. Die Seefahrt um die Zeitenwende bediente sich, wie etwa die römische Trireme, hauptsächlich der Ruderkraft und hielt sich immer möglichst in Küstennähe, an denen entlang man vorstieß. Ursprünglich, in der Morgenstunde der Menschheit, ging die Seefahrt wie heute noch bei Eingeborenenvölkern, vom Einbaum aus, der zuletzt bis zu einer Länge von 15 Meter entwickelt wurde und bis zu 30 Mann mit ihrer Ausrüstung an Bord nehmen konnte. Aus dem Einbaum entwickelten zum Beispiel die Skandinavier den Wikingerdrachen, der schon weitgehend vom Segel beherrscht wurde, wenn auch die Ruderkraft noch mitbestimmend war. Zwar kennt zum Beispiel schon Odysseus das Segel, aber es war wohl bis zum 7. und 9. Jahrhundert nicht die allein bestimmende Antriebskraft für Seeschiffe, bis die erste Beherrschung einer Naturkraft die menschliche Arbeitsleistung zu ersetzen begann.

Dem ostfriesischen Seefahrer- und Handelsvolk mußte an einer Entwicklung des Schiffbaus außerordentlich gelegen sein. Zur Römerzeit ließ Germanicus auf den batavischen Werften tausend Schiffe als Truppentransporter bauen. Als in späteren Jahrhunderten die Angeln, Sachsen und Friesen England eroberten, waren die Friesen bei diesem Unternehmen die Transporteure. Da nun die Friesen Handelsgüter auf weite Strecken über See transportieren wollten, mußten sie für die bis dahin zumeist offenen Schiffe gedeckte Fahrzeuge erfinden, in denen die Ware geschützt lag. Bekannt ist nun, daß um die Mitte des neunten Jahrhunderts in der Gegend der Zuidersee der Schiffstyp der Kogge zuerst in Erscheinung trat, der dann auf friesischen Werften immer mehr vervollkommnet und später, nach der Verdrängung der Friesen, von der Hanse übernommen wurde.

Bei der durch friesisches Genie konstruierten Kogge handelte es sich um ein gedecktes, hochbordiges, mit hohen Hüttenaufbauten ausgestattetes Schiff, das sich den Segeln, der Verwendung der Naturkraft und der damit verbundenen Navigationskunst anvertraute.

Man war jetzt mehr oder weniger, vielleicht mit Ausnahme der Aus- und Einfahrt in Häfen, nicht mehr allein auf die menschliche Muskelkraft angewiesen, sondern hatte durch die Segelkunst eine Naturkraft voll auszunutzen verstanden.

Man kann sich ja vorstellen, welch hohen Mannschaftsstand die Fortbewegung eines Schiffes erfordert haben muß, das nur oder doch hauptsächlich auf die durch Muskelkraft betriebenen Ruder angewiesen war. Und alle diese Leute mußten sich auch an Bord bewegen können, wenn sie nicht als Sklaven an die Ruderbänke geschmiedet waren. Sie nahmen auf jeden Fall viel Platz an Bord weg, den man nun besser als Laderaum für Güter verwenden konnte. Natürlich brauchte man auch über Deck noch verhältnismäßig viel Leute zur Bedienung der Segel, aber bei weitem nicht in der Zahl wie bei einem geruderten Schiff. Die Segel, das ist das entscheidende Moment, machte die von den Friesen konstruierte Kogge mehr oder weniger unabhängig von der Muskelkraft, wenn auch die Abhängigkeit von der Naturkraft selbst blieb, denn bei völliger Windstille etwa war das Schiff unbeweglich. Das mußte und wurde in Kauf genommen. Trotzdem konnte man nun besser, unabhängig von der Nähe rettender Küsten, auf wirkliche Fernfahrt gehen, zumal jetzt genügend Versorgungsgüter an Bord genommen werden konnten.

Die friesische Erfindung der Kogge als Schiffstyp dürfte somit auch die Voraussetzung dafür geschaffen haben, daß überhaupt das Zeitalter der Entdeckungen zur Erkundung der Erde vom Abendlande aus anbrechen konnte.

An diesen Fernfahrten, die zur zweiten Entdeckung Amerikas durch Kolumbus, anderer Kontinente und neuer Seewege führte, waren kühne Seefahrer und Entdecker aller europäischen Völker beteiligt, aber die Friesen, das wollen und dürfen wir immer wieder herausstellen, dürfen wohl für sich in Anspruch nehmen, hierfür, wie schon oben gesagt, durch die Konstruktion der Kogge die Voraussetzung geschaffen haben, denn ohne diesen Schiffstyp, für damalige Zeiten geradezu eine technische Revolution, und seine Weiterentwicklung wäre die spätere Überquerung der Weltmeere in dem bekannten Ausmaße einfach unmöglich oder reinen Zufällen überlassen gewesen.

Durch die Kogge sowohl wie durch ihr Bauernhaus erwiesen sich die Friesen als ein Volk, das trotz stärkster Heimatbezogenheit als weltoffen bezeichnet werden kann, jedenfalls in seinen Blütezeiten, da es zwei entscheidende

Probleme genial gelöst hat, die Fernfahrt unter Dach (gedecktes Schiff) und Segeln zu bringen und ebenfalls den gesamten Wirtschaftsbetrieb zu Hause in der Heimat unter einem Dach zu vereinen, das selbst wie ein an Land gesetztes riesiges Schiff für die Lebensfahrt der Menschen in jeder Hinsicht gerüstet war. Da man sich nun bei der Seefahrt auf den unendlichen Wasserwüsten zunächst nach Küstenmarken, dann aber, und auch wohl schon in früher Zeit, nach den Gestirnen zu orientieren pflegte, muß auch auf diesem Gebiet ein erstaunliches Wissen vorgeherrscht haben.

Wer ist wer?

EDUARD HOPPE

Laut, im tiefsten Baß, jault ein Typhon über den Strom. Der Wirt des kleinen Ausflugslokals am Elbufer horcht auf. Was ist das für ein Pott? Ist es einer mit einem gelben Schornstein und der schwarzweißroten Mütze darauf? Eines von „seinen" Schiffen? Nein, damals, als Eduard Hoppe noch zur See fuhr, da hatten die Hapag-Dampfer noch einen schwarzen Schornstein. Nur deren weißgestrichene Touristendampfer, wie sie damals hießen, führten einen gelben Schornstein.

Eduard Hoppes Blick gleitet hinüber zu den Schwarzen Bergen, zur „Bickbeeren-Schweiz", wie die Hamburger sagen, wenn sie von der Haake, den Wäldern hinter Harburg, sprechen. Man kann ihre Konturen vom Elbufer bei Oevelgönne gut erkennen.

Da liegt auch die „Goldene Wiege", ein bekanntes Tanzlokal, wo es immer lustig zuging. Hier lernte der heute 76jährige Eduard Hoppe das Kellnerieren. Es war nicht leicht für den kleinen Mann, mit dem riesigen Tablett voller Kaffeekannen und Tassen, voller Schlagsahnetorten durch die wogende Menge zu balanzieren und dabei nichts über Stag gehen zu lassen.

Das war aber auf festem Grund und Boden, nicht auf schwankenden Schiffsplanken. Das kam dann, als er ausgelernt hatte. Um die Jahrhundertwende musterte er als Messesteward auf dem Hapag-Dampfer „Blücher" an. Die „Blücher", 12 334 BRT groß, nannte sich Schnelldampfer und lief schon über 16 Knoten. Tausende und aber Tausende an Auswanderern hat sie zur neuen Welt verfrachtet. Ja, was wußten die Auswanderer nicht alles zu erzählen vom reichen und weiten Land Amerika. Sie hatten Schriften gelesen, die ihnen die Auswandereragenten in die Hand gedrückt hatten. Mit glühenden Backen hörte der junge Steward zu. Und er konnte nicht widerstehen. Er kramte seine Siebensachen zusammen und ging mit ihnen über die Gangway. Nein, so wie er sich das vorgestellt hatte, so wie es in den Werbeschriften stand, war es dort nicht. Die gebratenen Tauben flogen keinem in den Mund. Man mußte hart arbeiten, viel härter als in der „Goldenen Wiege" oder auf der „Blücher". Edu Hoppe kehrte als Überarbeiter wieder in die Heimat zurück.

Da tüchtige Salonstewards Mangelware waren, musterte ihn die Hapag gleich wieder an, diesmal auf dem Schnelldampfer „Deutschland". Hier hatte er nichts mit Auswanderern zu tun. Es waren die „Upper Ten", die Millionäre und Milliardäre, die mit diesem Schiff, das von 1900 bis 1902 das „Blaue Band" besaß, über den großen Teich fuhren.

Als im Mai 1913 die Hamburg-Amerika Linie ihren über 50 000 BRT großen Riesendampfer „Imperator" in Dienst stellte, wurde unser Steward auf dieses Schiff versetzt. Edu Hoppe weiß selbst nicht, wie das alles gekommen ist. Jedenfalls ließ es sich der deutsche Kaiser nicht entgehen, mit seinem Freunde Albert Ballin dieses stolze Schiff zu besichtigen. In seinem Revier machte Hoppe den Führer. Kaiser Wilhelm II. schien das zu gefallen. Als er sich verabschiedete, überreichte er Hoppe eine goldene mit Smaragden besetzte Vorsteck-nadel.

Dann mußte er seiner Dienstpflicht genügen. Drei Jahre bei der Kaiserlichen Marine. Nach der Ausbildung kam er auf die Kaiserjacht „Hohenzollern". Das war eine schöne Zeit. Seine Erinnerungen füllen ein dickes Album. So mußte beispielsweise die Besatzung jeden Morgen vorm Frühstück an Deck Frühsport machen. Der Kaiser selbst übernahm das Kommando mit „Kniee beugt, Arme streckt!"

Nach dem Kriege fuhr Edu Hoppe wieder auf Hapag-Schiffen zur See. Als Obersteward war er auf den großen Passagierdampfern der „Deutschland"-Klasse und machte 1923 die erste Reise der „Albert Ballin", die später in „Hansa" umbenannt wurde, mit.

1925 blieb er an Land. Er übernahm das Gartenrestaurant „Hoppe-Garten" in Oevelgönne, dem er heute noch vorsteht. Suchen Sie ihn dort einmal auf. Er weiß ein schönes Garn zu spinnen von seinen Seefahrten bei der Hapag und auf der „Hohenzollern" und lassen Sie dann Ihren Blick über den Strom schweifen, bei klarer Sicht bis hinüber zur „Goldenen Wiege".

wa.

DER ERIE-BARGE-KANAL

Jesuiten waren es, die vom St. Lorenz-Strom zum Westen durchstießen, die Großen Seen entdeckten, die sie „Süßwasser-Meere" nannten um dann die immer mehr anwachsende Schar der Fallensteller, Pelzhändler, Vermesser, Farmer und Kaufleute hinter sich herzuziehen. So wurde der mittlere Westen Nordamerikas nicht von der Atlantik-Küste her auf dem Landwege erschlossen, sondern auf dem Wasserwege. Huronenpaddler brachten den „Voyageur", wie man damals die Entdecker nannte, Jean Nicolet in ihrem Kanu den St. Lorenz aufwärts, weiter über den Ottawa-River und über die Seenkette des Algonquin-Gebiets, bis sie den Huron-See erreichten. Jean Nicolett hoffte, am gegenüberliegenden Ufer des großen Wassers das ersehnte Land Kathai, das heutige China zu erreichen. Das war um das Jahr 1634. Es war nicht das gesuchte China. Es waren Wälder und Prärien, Indianerdörfer dazwischen, was sie fanden. Wo heute sich die Millionenstädte Detroit, Chicago oder Milwaukee erheben, zogen die Bisonherden, jagten die Coyoten, bauten die Biber ihre Burgen.

Lange Jahre hindurch war der schwierige Weg über den St. Lorenz und den Ottawa die einzige Verbindung zu den großen Wassern, die in einem so reichen Lande lagen. Fast zwei Jahrhunderte sollte es dauern, bis eine bequemere Verbindung geschaffen wurde.

Etwas oberhalb von der Stelle, wo sich die Wasser des Eriesees über die Niagarafälle in den tiefer gelegenen Ontariosee ergießen, mündet der von Osten kommende Büffelfluß in den Eriesee. Diese Stelle lag dem Atlantik am nächsten. Von hier aus wollte man einen Kanal bauen, der die Großen Seen mit dem Ozean verband.

Der Bau des Kanals machte schnelle Fortschritte. Als Endpunkte wurde einmal New York und im Westen die Stadt Buffalo an der Mündung des Buffalo-Krieks gewählt. Dazwischen lagen 800 Kilometer. Sie führten über Rochester, Syracuse nach Utica und von dort durch das Mohawk-Tal, bis er eben oberhalb der Stadt Albany in den Hudson einmündete. Am 26. Oktober 1825 wurde der Erie-Barge-Kanal eröffnet. Am ganzen Kanal entlang standen Signalkanonen. Sie verkündeten die Eröffnung den ganzen Weg entlang, so daß die Nachricht in 90 Minuten 800 Kilometer weit von Buffalo nach New York getragen wurde. Das Schiff, das diesen Kanal eröffnete, war die „Seneca Chief". Viele bedeutende Persönlichkeiten befanden sich an Bord. An den Ufern standen die Farmer, die Pelzhändler, die Arbeiter und brachten Hochrufe aus auf die „Seneca Chief". In Rochester schloß sich die „Young Lion of the West" an. Diese mutete fast wie ein Circus-Umzug an, hatte sie doch Adler, Wölfe, Füchse, Damwild und vier Waschbären an Bord. Bald kam das Packetschiff „Niagara" hinzu und endlich die „Noah's Ark", an deren Deck sich zwei junge Indianer und ein schwarzer Bär befanden.

Überall schoß man Salut, läuteten in den Siedlungen die Kirchenglocken, spielten Musikkapellen, bis man endlich New York erreichte. Die „Seneca Chief" hatte ein Fäßchen mit Wasser vom Eriesee mitgenommen. Das entleerte man in den Hafen von New York und machte es ebenso mit den Flaschen, die Wasser aus der Themse, dem Rhein, der Elbe, der Seine, dem Orinoko, dem Ganges und dem Nil enthielten. So stellte man sinnbildlich die Vereinigung aller Wasser der Erde dar.

Auf der Rückreise nahm die „Seneca Chief" ein Fäßchen Salzwasser an Bord, das in den Eriesee gegossen wurde. Damit waren die Großen Seen auf immer mit den Schiffahrtswegen der Ozeane verbunden.

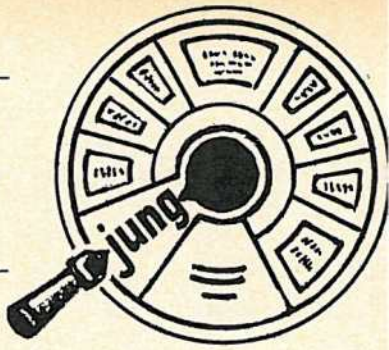
Ludwig Dinklage

FROMM
Schule für Rede und Erfolg
Schüler beweisen den Erfolg unserer Methode
Öffentlicher Einführungsabend Donnerstag, 30. August, 20 Uhr, Colonnaden 17

AGEL
LONDON
LONDON

Hafenschlucht aus Stahl

Telegraf auf



Grillengesang

J. Burmeister

Es ist jetzt 18.00 Uhr nach Bordzeit und wir haben einen anstrengenden Lösch- und Ladetag hinter uns.

Ich komme gerade vom Abendessen, es gab Fisch (Hering in Sauer) und zu Mittag gab es Scholle. Ich habe den Koch im Verdacht, daß er der Meinung ist, es sei langsam Zeit unnd zweckmäßig, diese Ware an den Mann zu bringen. Die Fische sind schon lange genug aus dem Wasser.

Ich bin jetzt auf dem Wege zu meiner Koje und ich freue mich darauf. Erstens auf das faule Liegen und zweitens auf die Illustrierten (Ausgabe uralt). Das ist die schönste Stunde des Tages für mich. Man löscht die Kammerbeleuchtung und drückt aufs Knöpfchen der Kojenlampe und die herrlichen Bilder der Persönlichkeiten, die unser Leben lenken und verschönern, treten (ins rechte Licht gesetzt) einem vor die Augen. Man weiß, wen man für gut halten soll und wen für böse. Das alles wird genau beschrieben und für die Minderbegabten sogar durch (gestellte) Bilder deutlich gemacht. Welch ein Genuß zum Tagesabschluß!

— Soweit meine Vorfreude. — Aber man kann sich auf nichts verlassen, denn kaum liege ich in meiner Koje und will die Lampe einschalten, beginnt der Ärger. Die Lampe funktioniert nicht. Was nützen die schönsten Bilder, wenn es balkenduster ist? Gar nichts! Also zurück, marsch, marsch. Raus aus der Koje, Deckenlampe an, Birne aus Kojenlampe schrauben und vors Licht gehalten. Durchgebrannt! — Laut fluchend die Illustrierten in die Ecke pfeffern und selbst wieder in die Koje klettern. Um endlich, trotz Ärger zu schlafen. — Aber nicht lange, dann werde ich hochgeschreckt. —

Eine Frage: Kennen Sie Grillen, Grashüpfer, Heuschrecken oder Heimchen oder was es sonst für Namen gibt? Ja? — Nun diese Gattung der Tiere verständigen sich zu gewissen Zeiten dadurch, daß sie Töne von sich geben, Töne eigener Art, und auf eigenartige Weise erzeugt, nämlich durch Reiben der Hinterbeine an den Flügelkanten. Diese eigenartige Musik wird von der kleinen Sorte dieser Tierchen fabriziert und von den Menschen oft sogar als schön empfunden. Man nennt es dann zirpen.

„Die Grillen zirpen leise", dieser Satz z. B. fehlt in keinem Liebesroman. Die Japaner halten die kleinen Musiker sogar in Käfigen und dann vermag ein Heimchen sogar eine traute anheimelnde Stimmung bei den Zuhörern zu erwecken.

Wie so ganz anders die Spezies, von denen hier die Rede ist und von denen ich geweckt worden bin.

Riesengroß der Körperbau und riesengroß auch der Lärm, den diese Biester machen, zumal, wenn sie auf einem Eisenschiff auf irgend einem Rohr sitzen, wohl wissend, daß der Lärm auf so einer Unterlage der zehnfachen Verstärkung gleichkommt.

So ein Prachtexemplar hat sich vor meiner Kammertür festgesetzt. Allah mag wissen, wie weit es schon mitgefahren ist.

Diese lieben Tiere haben zum Überfluß auch noch die Angewohnheit, nur nachts von sich hören zu lassen. Nachts aber, jedenfalls einige Stunden, pflege ich schlafen zu wollen. Also Jagd auf dieses Tier, Vernichtung oder zumindest Austreibung. Zunächst Horchposten beziehen, mit Taschenlampe und nassem Feudel bewaffnet. So ein Vieh zu entdecken ist gar nicht so leicht wie man denkt. Guckt man nach rechts, kommt das Zirpen von links, guckt man nach vorn, kommt es von achtern usw. Also blindlings darauf los geleuchtet und gehauen, daß einem das Wasser vom Feudel selbst um die Ohren spritzt, aber keineswegs die gedachte Wirkung bei der Störquelle hat.

Nachdem der Schweiß, mit dem Spritzwasser des Feudels vermengt, der Wirkung eines Bades gleichkommt, breche ich diese sich als sinnlos erweisende Aktion ab.

Außerdem macht die Grille eine Pause. — Voller Hoffnung krieche ich erschöpft in meine Koje. Kaum aber habe ich mich ausgestreckt, als das Konzert mit dem nächsten Satz weitergeht. Mit einem wütenden Gebrüll springe ich aus der Koje und renne aufs Wohndeck.

Wenn jetzt noch jemand auf den Beinen ist, dann nur hier, es ist der Treffpunkt der vornehmen Welt. Hier fächelt eine kleine Kühlung, hier geht das Thermometer einige Grade herunter. Richtig finde ich hier in trauter Runde den Funker, den second mate und den Steward bei einer Flasche Bier.

Ich mache Meldung von dem randalierenden blinden Passagier. Seeleute sind hilfsbereit, das verlangen der Beruf und die ungeschriebenen Gesetze. Ausgerüstet wie ein Haufen im Bauernkrieg (eine Pütz Wasser ersetzt in diesem Falle das Gefäß mit flüssigem Blei) ziehen wir aus, die Nachtruhe zu erzwingen.

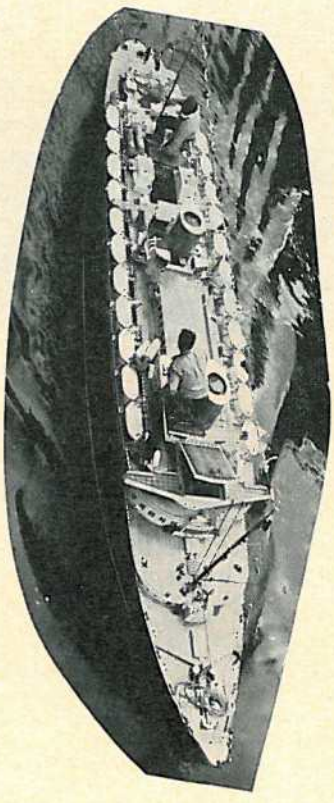
Zuerst wieder Ortung des Feindes, dann auf ihn mit Gebrüll! Der Erfolg ist erstaunlich, allerdings ganz anders als wir erwartet haben. Die Grille zirpt nämlich weiter, dafür ertönt lauter Protest aus den Kammern. — Wir verstummen. Dann überlegen wir, was wir eigentlich wollen, und daß unser bisheriger Erfolg nur darin bestandt, daß wir uns gegenseitig naß gegossen haben. Wir beschließen, unsere Jagd abzublasen und das Gezirpe mit Bier und mit Gleichmut zu bekämpfen. Das half denn auch.

Als ich mich jedenfalls viel, viel später auf mein Lager niederließ, sang mir die Grille ein wunderschönes „Eia Popeija", diesmal aber pianissimo.

„Bremen"-Modell begrüßte die große Schwester

Größtes Modellschiff der Welt

Ein einzigartiges Treffen zweier berühmter Schiffe gab es am Sonntag, den 24. 6. 1962, auf der Weser in der Höhe des Brinkamahofes. Es trafen sich an diesem Ort das größte deutsche Passagierschiff — *die fünfte „Bremen"* — und das *12 Meter lange, naturgetreue Abbild der vierten „Bremen".*



An der Kolumbuskaje, auf der Tausende warteten, drängten sich später beim Einlaufen mehr Zuschauer um das Modellschiff als um die große „Bremen". In 15 Jahren Arbeitszeit erbauten der Versicherungskaufmann Günter Bos und der Stadtangestellte Günter Buss in Osnabrück dieses bisher größte Modellschiff der Welt. Die kleine „Bremen" (2 BRT) ist 12 Meter lang, 1,73 Meter breit und wiegt 12 Tonnen. Zwei 38-PS-Motoren verleihen dem Modellschiff über zwei Propeller eine Geschwindigkeit bis 16 Knoten. Inzwischen wurde die kleine „Bremen" Mitte Juli 1962 an Bord des Frachters „Neckarstein" für eine Ausstellung in die Vereinigten Staaten verladen. Die Erbauer und ihre Frauen sind auf dem Passagierschiff „Berlin" gefolgt. Nach Rückkehr aus Amerika im September dieses Jahres überwintert das Modellschiff im technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven. Im nächsten Jahr ist eine Vorstellung der „Bremen" auf den Flüssen und Kanälen zu den einzelnen Städten im Binnenland der Bundesrepublik geplant. E. de Jong

Auch ein Verbesserungsvorschlag

Man soll es ja nicht für möglich halten, aber diese Idee war bestimmt gut, und sie wird gewiß noch umwälzend in unsere von Tradition und Sparmaßnahmen getragene Seeschiffahrt eingreifen!

Der Vorschlag entsprang seinerzeit in der Messe, so ungefähr auf der Höhe von Sumatra, was aber wegen der dort herrschenden Hitze nicht mit der ungeheuren Wichtigkeit dieses grandiosen Gedankens in Zusammenhang gebracht werden darf. Weil mein etwas abseitiges Interesse an dem Schiffsbetrieb so groß ist, fühle ich mich dazu verpflichtet, den Verantwortlichen unsere Idee vorzutragen:

Man müßte an Bord einen Elefanten haben! Jawohl, Sie haben richtig gelesen, einen Elefanten! — Ich ahne schon, Stirnrunzeln bei den Reedern, Kopfschütteln bei den alten Kapitänen:

„Hebbt wi freuher ok nich hatt!"
Aber überdenken Sie doch einmal die ungeheuren Vorteile, die bei solch einem nützlichen Tier entstehen!

Früh am Morgen steckt unser Elefant seinen Rüssel nach Außenbords, saugt kräftig durch und beginnt nun, das Deck und Vorkante Brücke in der ihm angeborenen Art von Sauberkeitsliebe abzuspülen. Ich bin überzeugt, daß er dies gewissenhaft ausführen wird, nur darf er nicht mit seinem Riesenfuß das Speigatt abdecken. Und während er das Schiff abschwabbert, könnten die Janmaaten ruhig in der Koje liegenbleiben, bis er sie mit einem tierischen Trompeten zum „Törn to" weckt.

Na, und bei der üblichen Tagesarbeit wird er uns ein treuer Helfer sein. Sein energisches Trampeln genügt, um den Rost abspringen zu lassen. Stellagen werden überflüssig sein, Jumbo trägt den malenden Matrosen zu jeder Ecke hin, vielleicht wird man ihm auch das Fensterputzen beibringen können! Schwergutauftakeln, Klappläuferscheeren? Unser Elefant lüftet Blöcke und Taljen mühelos an!

Wenn wir im Hafen an Land gehen, wird Jumbo natürlich mitgenommen! Er wird uns sicher zu den Sehenswürdigkeiten bringen. Sollte aber das Geld ausgegangen sein, halb so schlimm, Hein Seemann, an Bord der ewige Artist, wird auch hier einem staunenden Publikum diverse Kunststücke mit dem Tier vormachen.

Der einzige Nachteil für solch ein Untier macht sich nur in einem Orkan bemerkbar, aber mit Drähten und Spannschrauben ist er schnell gelascht.

Bitte, was halten Sie von meinem Vorschlag? Hagenbeck hat gewiß noch einen Elefanten über, und bei der jetzigen Personallage ist für einen indischen Dompteur noch immer Platz frei!

Das Tier hat bestimmt nie Widerreden und ist stets fleißig, spart Seeleute und Überstunden und ist somit für den Decksdienst auf deutschen Kauffahrteischiffen wie geschaffen! — Schreiben Sie ihn noch heute auf die Bestelliste, er nimmt da nicht viel Platz weg, und der Reeder wird nichts dagegen haben, vorausgesetzt, er hat sich durch meine Zeilen überzeugen lassen!

Behrend Hein

—

Lotungen

Begegne den Alten so, wie du wünschen wirst, daß dir begegnet werde, wenn du alt sein wirst.

Als ich jünger war, hatte ich die Gewohnheit Schlüsse zu fassen, die ich für tugendhaft hielt. Ich war weniger interessiert, das zu sein, was ich war, als das zu werden, was ich zu sein wünschte. Heute glaube ich fast, daß in der Unschlüssigkeit das Geheimnis des Nichtalterns liegt. Gide

Rangliste der deutschen Schlager im Juli 1962

1. a) Ich schau' den weißen Wolken nach . . .

1. b) Einmal weht der Südwind wieder!

Herzlichen Glückwunsch Nana Mouskouri! Dabei ist es seit „Weiße Rosen aus Athen", mit denen unser beliebter Star im vergangenen November zum ersten Mal auf dem Spitzenplatz erschien, noch gar nicht so lange her. Stimmen der Sehnsucht sind und bleiben eben gefragt . . .

2. Heißer Sand

Mina rutschte eine Stufe tiefer und wechselte den Platz mit Nana. Beide scheinen sich aus ihren Spitzenpositionen noch lange nicht verdrängen zu lassen. Doch — das Glück ist eine launige Dame. Wollen wir es lieber nicht berufen!

3. a) Schau mir noch mal in die Augen . . .

3. b) Schläfst du schon?

Da Gerhard Wendland ein Kavalier ist, beharrt er auf seinem erklommenen Platz und läßt — so lange als möglich — den Damen den Vorrang. Auch Schlagerfürsten kennen sich aus in der Etikette. Und jeder Stand hat bekanntlich seine Last . . .

4. a) Paradiso

4. b) Tu mir nicht weh (Don't break The Heart)

Er kam — er sang — er siegte! Connie Francis, der Herzensbrecher. Schon im Dezember tauchte er auf und stand unvermutet am ersten Platz. Und jetzt erleben wir ihn mit seinen völlig neuen Klängen sogleich wieder unter den Spitzenstars der Hit-Parade! Das ist fürwahr gekonnt!

Zum 100. Geburtstag

Claude Debussy

Geb. 22. VIII. 1862 in St.-Germain-en-Laye, gest. 26. III. 1918 in Paris

Angeregt von der impressionistischen Malerei seiner Zeit schuf der französische Komponist zartfarbige, schillernde Musik in vielen bis dahin ungebräuchlichen Intervallen. In der Musikgeschichte nimmt Debussy einen hervorragenden Platz ein; sein Einfluß auf die Neue Musik und auch auf den Jazz ist unverkennbar: „La Mer", „Das Meer".

—

5. Auf meiner Ranch bin ich König!

Bei dem heutigen Run in die weite Welt hat's Peter Hinnen auf eine Ranch gezogen. Da Urlaubsträume zur Zeit vor keiner Entfernung mehr zurückschrecken (man hat ja so schrecklich viel Geld!), kam er mit seinem Königreich auch schnell vom 12. auf den 5. Platz. Und wir freuen uns über jeden frischen Wind im Spitzen-Team! M. A.

Copyright by Musikmarkt

1000 DM als erster Fotopreis

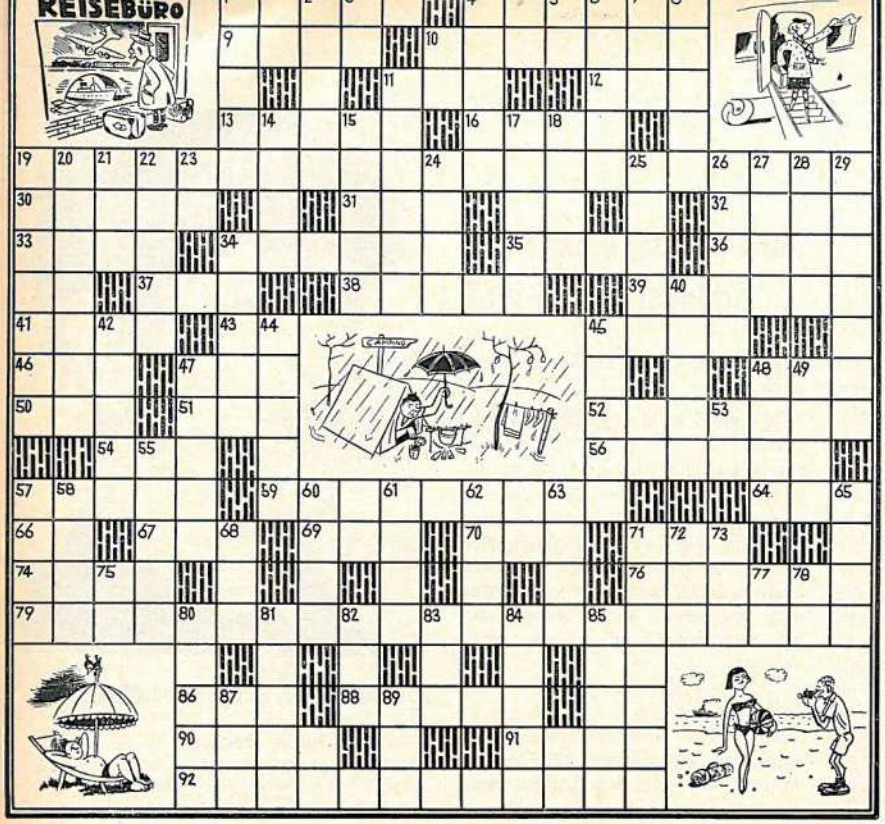
. . . winken neben anderen Prämien den Jugendlichen zwischen 16 und 25 Jahren, die bis zum 1. Dezember 1962 ihre Fotos einschicken.

Die Adresse: Bundesarbeitsgemeinschaft „Jugend fotografiert" in Köln-Deutz, Messeplatz.

Fotofreunde, ran an die Linse! Hier dürfte bezüglich des Reichtums an Motivauswahl gerade für Seeleute eine erstklassige Chance liegen.

Für Zeitgewinn und Sicherheit ESSO

ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE



Unser Urlaubs KREUZWORTRÄTSEL

Waagerecht: 1. Wohl das populärste sommerliche Vergnügen, 4. es kann uns im Urlaub einen Strich durch die Rechnung machen, 9. griechische Göttin, die den Zankapfel erfunden hat, 10. französisch: Hochzeit, 11. der Chronometer, 12. es mißt die Schiffsgeschwindigkeit, 13. etwas immer wieder tun, um es zu können, 16. der erste Mensch im Paradies, 19. erste Hälfte einer Urlaubsberatung (Fortsetzung in 79), 30. Kurort in Graubünden, 31. der Augendeckel, 32. Reiseziel in der Wüste, 33. die göttliche Siegesbringerin der Griechen, 34. die schöne Tochter der Leda und des Zeus, 35. Nebenfluß des Rheins, 36. Metall und Symbol der Schwere, 37. französisch: Straße, 38. Tal, in dem die Griechen Nationalspiele abhielten, 39. Ort, Platz, 41. altes Fürstengeschlecht in Italien, 43. hier war Abraham zu Hause, 45. Gerät des Bergsteigers, 46. zierliches Hirschtier, 47, er ladet zum Bade, 48. französisch: Sommer, 50. in Fremdwörtern: neu . . ., 51. deutsches Bad, 52. eintöniges Gerede, 54. englische Insel mit der Hauptstadt Douglas, 56. mit ihr wurden Zechschulden aufgeschrieben, 57. Männername, 59. Insel und Bad in der Nordsee, 64. Arbeitseinheit, 66. Brettspiel, 67. biblischer Frauenname, 69. Schliff im Benehmen, 70. nascht man im Sommer, 71. Wonnemonat, 74. Mittelmeerinsel, 76. Kap der Insel Rügen, 79. zweite Hälfte der Urlaubsberatung (siehe 19), 86. Artikel, 88 weibliches Pferd, 90. altgriechische Landschaft, 91. Baumwollsorte, 92. kleiner Schnepfenvogel.

Senkrecht: 1. Von ihm erholt man sich im Urlaub, 2. die Söhne der Gelegenheit, 3. Fürwort, 4. räuberische Rieseneidechse, 5. Zeichen für Titan, 6. etwas Unechtes, 7. lateinisch: ich, 8. Spielleitung, 11. eine Wasserjungfrau, 14. der Planet zwischen Venus und Mars, 15. soll man nicht nach Athen mitnehmen, 17. tragisches Geschehen, 18. Zeitalter, 19. Sommersport, der immer mehr abkommt, 20. Gewässer in Nordamerika, 21. sagenhafter Vogel, 22. Nebenfluß der Rhône, 23. Zeichen für Natrium, 24. Stadt in Holland, 25. Schnittgerät, 26. vornehm, 27. Erdaufschüttung, 28. Berg bei Innsbruck, 29. Gedudel, 34. in diesem Jahr, 40. Schreibflüssigkeit, 42. bayrischer Dichter, 44. die Zweige des Weinstocks, 45. Fahrgestell für Trabrennen, 47. Suchgerät, 48. Schluß, 49. Straßenbaumaterial, 53. Faultier, 55. Gott der Mohammedaner, 57. Blutsauger, 58. Raubtier, 60. Musiktrama, 61. desgleichen, 62. sauber, 63. Laubbaum, 65. Apothekergewicht, 68. englisch: und, 71. die Hauptperson (im Stierkampf), 72. Bosheit. 73. Kennedys Vorgänger, 75. Zeichen für Barium, 77. Abkürzung: ohne Gewähr, 78. Zeichen für Neon, 80. Bootszubehör, 81. sehr kalt, 82. Hilferuf, 83. bisher unbekannt, 84. tropische Harzart, 85. Gartenblume, 87. trinkt der Engländer, 89. Spielausgang, den man vermutet.

Die schlaue Kiste

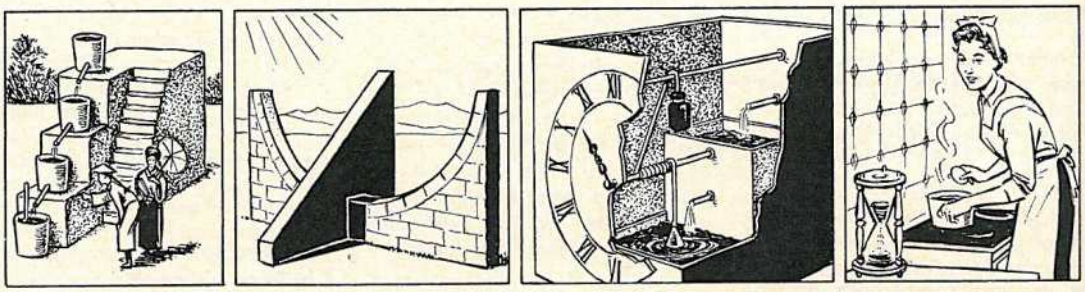
Wo kommt der Ausdruck her?

Hinter dem Busch halten.

mit der Sprache nicht herausrücken, nicht klar zu erkennen geben, was man im Schilde führt. Wie so viele unserer bildhaften Redewendungen stammt auch diese aus den Zeiten des Rittertums, allerdings des schon entarteten, berüchtigten Raubrittertums. Der edle Stand der Ritter war allmählich herabgesunken zu bloßer Wegelagerei. Sie lauerten den Handelsreisenden und Bauern an versteckter Stelle auf — hinter einem

Bergvorsprung, hinter einem Busch, bis der Augenblick günstig war, hervorzusprengen mit ihrem „Buschklepper" und die Reisenden auszurauben. Das Hinterhältige ist beiden Situationen gemeinsam, dem schnöden Raubritter aus mittelalterlichen Zeiten ebenso wie seinem Nachfolger, der etliche Jahrhunderte später sein verstecktes Spiel im heutigen zivilisierten Leben treibt.

Wie man früher die Zeit maß



„Wenn dein Schatten zehn Fuß mißt, wollen wir uns unter der großen Buche treffen", so ähnlich mögen sich die Menschen früher verabredet haben. Aber auch zu alten Zeiten gab es Erfinder, denen diese Zeitangabe zu ungenau war. Eine alte chinesische Wasseruhr (1) maß die Zeit an der ausfließenden Wassermenge, die in einem Rohr wieder anstieg. Die Höhe des Wasserstandes entsprach der verflossenen Zeit. Zuverlässiger war schon die indische Sonnenuhr (2), deren Turmschatten auf den Mauerbogen die Tageszeit anzeigte, freilich nur bei Tag und Sonnenschein. Eine interessante Erfindung war die Wasseruhr, die sogar einen Zeiger und ein Zifferblatt besaß. Das in einem Behälter einfließende Wasser hob einen Schwimmer, der die mit einem Gewicht angetriebene Zeigerachse langsam freigab. Das „Aufziehen" erfolgte hier durch Entleeren des Behälters. Bekannt ist die auch noch heute von manchen Hausfrauen beim Eiersieden gebrauchte Sanduhr. Früher hing sie oft neben der Kanzel in Kirchen, damit der Pfarrer an das Ende seiner Predigt erinnert wurde. Auch beim Loggen mit dem Handlog wurde sie verwendet.

Wie kam der Matrose zu seinem Namen?

Maat und Matrose kommen vom niederländischen „maatgenot" (Tischgenosse, Kamerad).

Der Kapitän ist der Hauptmann (lateinisch „capitaneus", von „caput" = das Haupt).

Arabischer Herkunft ist der Admiral („amir ar rahl" = Befehlshaber der Transportflotte).

Koje und Kajüte haben eine gemeinsame Sprachwurzel. Ursprünglich bezeichnete man mit Koje (vom lateinischen „cavea" = Höhle) einen Verschlag, der die primitive Schlafgelegenheit für die Seeleute war.

Später bekamen die Schiffe Deckaufbauten (Hütten), so entstand aus Koje und Hütte = Kajüte. Auch die Kombüse, die Schiffsküche, war zuerst nur eine „Kabuse", ein Bretterhäuschen auf Deck.

Über die Brigg, ein Segelschiff mit zwei Masten, ist man sich nicht ganz klar. Die einen glauben, der Name kommt von Brigantium, dem heutigen Coruna in Spanien, die anderen meinen, es wäre die Abkürzung von „Brigantine", einem schnellen italienischen Räuberschiff.

Die Pinasse hat ihren Namen vom lateinischen „pinus" = Fichte, weil man ehedem diese Schiffsart nur aus Fichtenholz baute.

Bei der Barke hat die lateinische „barica" oder auch die griechische „barca" Pate gestanden.

Mit Schaluppe (sloep) bezeichnen die Holländer das Beiboot, das im Schlepp des Seeschiffes „schlüpfte". Die Korvette war anfangs ein Lastschiff. Ihre Bezeichnung entwickelte sich aus dem lateinischen „corbite" und „corbis" = der Korb.

Wie der Klabautermann zu seinem Namen kam, darüber streitet man sich noch. Einmal glaubt man, das Wort käme von „klabastern" = schmieren, poltern, zum anderen bringt man es mit „kalfatern" (aus dem Arabischen) = dichten der Schiffswände — in Zusammenhang. Und zwar deshalb, weil angeblich der Klabautermann warnend mit dem Kalfaterhammer an die Schiffswände schlug, sobald Unheil drohte.

HAPAG LLOYD REISEBÜRO

HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken 314944

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

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

Klar bei Schmunzelauge

Lebenskünstler

Ein Chief hatte mit dem Heiraten solange gewartet, bis er endgültig an Land kam. Das war in seinem siebzigsten Lebensjahr. Sagt ein Ruhestandskollege zu ihm: „Jetzt bist du siebzig Jahre alt und deine Braut ist neunzehn. Hast du mal daran gedacht, daß deine Frau neunundzwanzig ist, wenn du achtzig bist?"
„Ja, weißt du, lieber Otto, wenn man eine Frau liebt, dann stört es einem nicht, wenn eine Frau älter wird!"

Hut ab

Auf einem deutschen Schulschiff der kaiserlichen, Reichs- oder Bundsemarine mußten die Fähnriche laufend peilen, Sonne schießen und Standorte melden. Als der Navigationsoffizier die Ergebnisse geprüft hatte, sagte er zu allen Umstehenden: „Meine Herren, stehen sie still, nehmen sie ihre Mützen ab und beten sie!" Nach den Berechnungen des Fähnrichs Müller stehen wir mit unserem Schiff im Augenblick im Kölner Dom."

Aus einer Bewerbung

... in den verschiedensten Berufen tätig. Heiratete 1949 und habe es dank meines Diensteifers auf vier Kinder gebracht.

Erste Instruktion

Karl hat es geschafft. Er ist angemustert. Karl war am ersten Tag ziemlich tüddelig, weil er dachte, an Bord geht alles noch viel schneller, genauer und zackiger zu als auf der Seemannsfabrik — was ja aber wohl kaum möglich ist, — wie jeder erfahrene Moses weiß.
Nach Daddeldu rief der Kapitän ihn zu sich und meinte wohlwollend: „Nun hast du ja deine schwersten Stunden in der Seefahrt überstanden, von morgen ab wird es schon leichter sein. Hat dir der Bootsmann schon Anweisung gegeben, welches deine erste und wichtigste Pflicht sein wird?"
„Jawohl", schluckte Karl aufgeregt. Der Kapitän lächelte ....
„Nun, kannst du mir wiederholen, was dir der Bootsmann aufgetragen hat?"
„Ihn sofort zu wecken, wenn Sie auftauchen, Herr Kapitän."

(ici)

Rache

Hein und Fietje arbeiten ja nun im Hamburger Hafen. Jeden Morgen sind sie im „Stall" — und lassen sich verhökern. Und komischerweise haben sie immer den gleichen Stauerviz. Der erzählt bei „foftein", wenn Arbeitspause ist, Witze. Gute Witze sogar. Einer war neulich sogar mal neu. Aber weiß der Teufel, der Fietje lacht nie. Dösig schaut er aus der Wäsche. Fragt ihn Hein endlich: „Doch", seggt Hein, „der Witz war gut, aber ich kann unseren Viz nicht leiden. Ich lach erst, wenn wir aus'n Freihafen raus sind."

Frau am Steuer

Die Hafenpolizei von Glückstadt muß immer mächtig aufpassen, daß die Schaulustigen nicht kopfüber von der Mole in die Elbe plumpsen. Darum halten sie Radfahrer und Autofahrer in angemessener Entfernung an, um Unglück zu verhüten. Kommt doch da eines Tages eine elegante junge Dame in ihrem Sportzweisitzer angebraust und will mit soundsoviel Sachen auf die Mole preschen. Ein Polizist stoppt sie. Die charmante junge Dame kurbelt die Scheibe herunter und sieht ihn fragend an. Der Polizist: „Sie wissen natürlich genau, weshalb ich Sie halten ließ?"
„Freilich", erwiderte die Schöne mit ihrem reizendsten Lächeln, „aber leider bin ich für heute und auch die nächsten Tage schon verabredet!" . . .

Keine Angst

Hein pullte einen Passagier an Land. Hein pullt und pullt als ginge es um sein Leben. Plötzlich perlt ihm der Schweiß von der Stirn und er denkt: „Wie bring' ich's nu dem Quiddje bei, daß das Boot ein Leck hat. Doch er gibt sich einen Ruck und sagt höflich: „Eben merke ich, daß Wasser ins Boot dringt! Können Sie schwimmen?"
„Nein", erwiderte die Landratte, „das ist doch auch nicht nötig, denn das Boot ist ja gar nicht so tief!"

Schiebung

Der Detektiv einer großen Schiffswerft hat schon viele Wochen hindurch einen Arbeiter beobachtet, der jedesmal beim Verlassen der Werft einen Schubkarren schiebt, in dem Holzabfälle liegen. Er untersucht immer wieder den Karren nach gestohlenen Gegenständen, kann aber nie etwas finden. Einmal, als es ihm zu dumm wird, sagt er zu dem Arbeiter: „Hören Sie mal zu, lieber Freund! Ich werde Sie nicht zur Anzeige bringen, wenn Sie mir endlich verraten, was Sie auf der Werft stehlen, denn des Brennholzes wegen werden Sie kaum täglich den schweren Karren schieben!"
„Nein", erwiderte der Mann, „das nicht! Aber wenn Sie mich, wie Sie sagen, wirklich nicht anzeigen, werde ich es Ihnen gestehen: Ich stehle Schubkarren!". . .

*

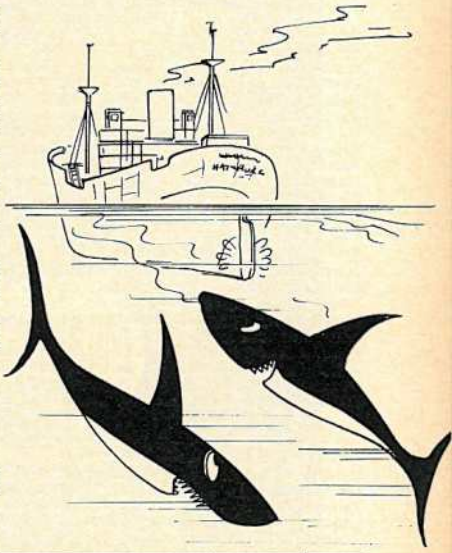
Gespräch unter Haien: Wenn einer von diesem Schiff fällt, dann ist er es, der dich verspeist.

Mugrr

seit 1875

Fleischlieferant für Schiffsproviant

Endlich haben die beiden Freunde mit ihrem Segelboot den ersten Hafen in Sicht. Sie atmen auf. „Herrlich! Dieser Anblick! Zu schade, daß ich mein Glas vergessen habe!"
„Macht nichts", erwiderte da Bumski, „wir können ja aus der Flasche trinken!"



Gegr. S·N 1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 362246
Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Seemannsheim der Deutschen Seemannsmission in Hull/England

Am 12. Juli dieses Jahres ist ein neues deutsches Seemannsheim in Hull/England eröffnet worden. Das Seemannsheim befindet sich

78, Sunny Bank, Hull/England.

Die Besucher finden in zwei Leseräumen deutsche Bücher, Zeitungen und Zeitschriften. Ferner steht ihnen ein Spielraum und eine Teeküche zur Verfügung. Ein Fernseh- und ein Rundfunkapparat sind vorhanden. Das Heim enthält keine Übernachtungsmöglichkeit, ist aber tagsüber und in den Abendstunden geöffnet.

Das Seemannsheim Rotterdam lädt ein zu seinen beliebten Programmen mit Kino, Tanz und der Talentschau JEKAMI (Jeder kann mitmachen). Es lädt weiterhin ein zum Abladen von Sorgen, zur vertraulichen Aussprache. Denn wie in Rotterdam, so sind überall an den Küsten die Seemannsheime beider Konfessionen nicht nur mit ihren Räumen und Veranstaltungen einschließlich Fußball für den Seemann da, sondern vor allem mit ihren verständnisvollen, hilfsbereiten Menschen.

Seefahrtschule Hamburg

Am 6. Juli 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Ernst-Otto Bech, Horst Bernhardt, Wulf Büsing, Ernst Cordes, Peter Dautert, Gernot Düskow, Harald Ettwein, Heinz Gerhardt, Viktor Gülzau, Gerd Herberger, Karl Kossow, Peter Kraus, Gerhard Krüger, Gerhard Lickfett, Uwe Möller, Heinz Müller, Karl-Heinz Neumann, Helmut Peinert, Ernst Peters, Georg Reimer, Harald Schade, Willi Schäfer, Ulfilas v. Schalscha-Ehrenfeld, Heinz Schmidt, Hans-Günther Schulze, Helmut Schumacher, Wolf Weihe, Eberhard Zieler.

Am 6. Juli 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Horst Arndt, Erwin Baczoka, Willi Baumgardt, Kurt Bessert, Veit Bichel, Hans Corleis, Dietrich Delmas, Erich Eder, Lorenz Glas, Uwe Grimm, Hans-Jürgen Hamer, Gunther Hartmann, Manfred Hochheim, Herbert Jantke, Karl-Peter Knieschke, Wolf-Dieter Krabbe, Peter Krüger, Peter Lange, Bernhard Lüdeke, Karl-Gerhard Müller, Armin Pedersen, Martin Polywka, Peter Rahmann, Peter Reimers, Klaus Richter, Jürgen Rollmann, Claus Sander, Rolf Stark, Friedrich Steinlesberger, Klaus-Hermann Wittmaack.

Am 6. Juli 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Herbert Arns, Holger Brückner, Hartmut Fantasny, Friedrich Graul, Knut Hansen, Niels Harbeck, Helmut Henck, Rainer Höpfner, Hans Holst, Joachim Joerendt, Paul Koschinski, Werner Liegmann, Horst Ludwig, Eckart Masius, Joachim Pabst, Ulf Paschke, Siegfried Preus, Eberhard Reichwagen, Fred Rohwäder, Wolfgang Schmidt, Uwe Schneider, Werner Scholz, Jürgen Stahmer, Heinz Starck, Wulf Steinvorth, Wolfgang Tellkamp, Lothar Weiler.

Seefahrtschule Bremen

Am 29. Juni bestanden die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Jürgen Gauster, Heinz-Werner Holz, Hartmut Kahnert, Georg Kanthak, Fritz Kleiner, Manfred Labud, Hans-Ludwig Müller, Klaus Flaens, Jens Rösemann, Harald Rosenke, Eckhard Weber, Jürgen Wolfram, Herbert Lambrechts, Peter Maempel.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 28. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** folgende Herren:

Reinhard Adebahr, Erwin Augustat, Harry Böhler, Hans Crueger, Horst Hähnel, Karl-Heinz Holtmann, Willi Knuschke, Wilhelm Schatteuer, Bodo Schwier, Bruno Steindorf, Horst Till.

Die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** bestanden die Herren:

Siegfried Ahlers, Theodor Ennen, Bruno Kodlin, Henry Koser, Wilhelm Maciejewski, Fritz Müller, Ernst Zeit.

Am 20. Juli 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Frauke Basarke, Ernst v. Bock, Klaus v. Bock, Helmut Borgwarth, Heinrich Caboiet, Karl-Heinz Groge, Hans-Joachim Kellner, Horst Kinkhorst, Uwe Kummerfeld, Rainer Lankenau, Peter Loytved, Heino Lüdsen, Dieter Onken, Dirk Poppinga, Jürgen oRsenhagen, Roland Scheifczyk, Peter Schulze, Jürgen Sperber, Uwe Stonwahse, Heiner Tienken, Johann Toteikis, Horst Ulich, Manfred Wietfeldt, Egbert Wöllert, Volker Zernott.

Die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1)** und zum **Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei (B 1)** bestand Herr Otto Kahrs.

Die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1)** Herr Bruno Solinski.

Seefahrtschule Leer

Am 29. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Herbert de Buhr, Dietrich Felgendreher, Heiko Gottwald, Johann Klaaßens, Gerhard Klein, Hermann Koch, Enno Müller, Horst Mussehl, Jürgen Peters, Enno Schneider, Heinrich Struck, Heiko Voskamp, Engbert Wolters, Harald Zitelmann.

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** bestand:

Heino Matz.

Schiffsingenieurschule Hamburg

Im Sommersemester 1962 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 5):**

Erwin Boldt, Theodor Brink, Werner Gillaschke, Manfred Hahn, Rudolf Heu, Ewald Hülsmann, Horst Hulnagel, Reinhold Kaiser, Dieter Kerahoff, Lotar Kropp, Karl-Heinz Kummerow, Klaus Lutter, Günther Mattick, Klaus Mau, Hubertus Moske, Walter Needel, Claus Richters, Ruppert Riesenhuber, Erwin Ruttkowski, Walter Seedorf, Gerd Sommerschuh, Ernst-August Subbe, Hans-Werner Schmaler, Karl-Heinz Schmidt, Hugo Schonvogel, Wilfried Stahn, Helmut Tischer, Kurt Tomczak, Fritz Werdehausen, Rau Zimmermann, Karl Zoernikow.

Eckart Bernards, Rolf Bothmann, Peter Dichant, Thomas Eydeler, Herbert Gockeler, Wolfgang Jabionowski, Heinz Janz, Hugo Jassmann, Walter Kisilowski, Günter Kleinke, Horst Kopping, Walter Künemund, Werner Lunkeit, Hans Müller, Heinrich Neuhaus, Erwin Piehler, Gerhard Poll, Wolfgang Reich, Hans-Jürgen Rickert, Heinz Rothe, Herbert Sass, Jörg Schimpile, Klaus Schneider, Helmut Schönfeld, Karl Schuster, Eggert Timm, Oskar Treis, Hermann Tummel, Peter Wilhelm, Wolfgang Zodrow.

Schiffsingenieur II (C 5):

Gerhard Alm, Rolf Behrend, Dieter v. d. Brelie, Franz-Arnold Collen, Leopold Eckroth, Karl-Heinz Engelbrecht, Siegfried Eylmann, Karl-Heinz Follmer, Klaus Grabowsky, Karl Hammermann, Rolf Jensen, Karl-Jürgen Kiemer, Ulrich Koch, Jens Kolbe, Werner Kownatzki, Werner, Kudalla, Harald Lubomierski, Gerhard Michaelis, Heinz Mohr, Karl-Heinz Monsen, Jürgen Norden, Bernd Peintinger, Hans Ritterhaus, Ernst August Rohricht, Waldemar Samler, Gert Sievers, Helmut Schacht, Lutz Schweiler, Wollram Matthies.

Heinz Barecki, Manfred Block Werner Bujara, Rolf Ehlers, Horst Feddern, Manfred Grabe, Jürgen Hallier, Klaus Hansen, Ernst Hofmann, Wilfried Jager, Paul Krüger, Hans-Werner Lauterbach, Dieter Lusebrink, Werner Niemann, Helmut Pasch, Hans-Jürgen Rocke, Manfred Ruppe, Günter Subbe, Jörg Schreiber, Michael Schwarzbauer, Bodo Stahl, Alfred Steindl, Heinrich Steß.

Jens Bahnsen, Manfred Berendes, Hanspeter Borstelmann, Uwe Budzun, Heinz-Werner Bungener, Gerhard Duge, Uwe Faber, Horst Goldau, Peter Jordan, Hermann Keesenberg, Wolfgang Knorr, Ralf Meyer, Wolfgang Meyer, Gerhard Nitt, Horst Radtke, Klaus Reetz, Günter Thiel, Frank Thies, Karl-Heinz Vasel, Peter Vandemelis, Klaus Warnke, Bruno Winkler, Jörg Wurdak.

Karl Baumgart, Rolf-Dieter Bauroth, Wolfgang Brembach, Horst Burmester, Dieter Dahms, Reinhard Düwer, Wolfgang Dulz, Herbert Dunker, Heinz-Günther Ediger, Claudio Engelbrecht, Wolfgang Feßenmayer, Walter Griepenstroh, Klaus von Holt, Wilhelm Hoth, Uwe-Gert Jobst, Kurt Kaminski, Uwe Kiefner, Hans Kosnick, Heinz Kunert, Fred Possekel, Günther Röpke, Gert Schulze, Rainer Schwenke, Eckart Storm.

Reinhold Beckmann, Hansjürgen Böhm, Klaus-Werner Dörwaldt, Thorwald Dombrowski, Martin Flammang, Wilhelm Franck, Jürgen Giese, Hans Glomb, Harald Gottschalk, Jürgen Hass, Peter Heitmeyer, Wolf Hergenhan, Manfred Holz, Jürgen Köchy, Bruno Lebedicker, Heinz Michalik, Uwe Niese, Klaus Peters, Werner Porath, Wilfried Prestin, Claus-Dieter Pries, Klaus-Dieter Spinzig, Heinz Schelwies, Klaus Schmelzer, Hugo Schmidt, Jürgen Schröder, Friedrich Schünemann, Erich Schwartz, Jürgen Thermann, Reinhard Unteutsch, Hans Friedrich Voss, Horst Weitendorf.

Schiffsingenieurschule Flensburg

Im Sommersemester 1962 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3):** Gerhard Amelsberg, Hans-Werner Clausen, Dieter Claußen, Otmar Diehl, Walter Domnick, Rudolf Ehlers, Wolf-Dieter Ehling, Ulrich Faak, Joachim Gerloff, Fritz Glasbrenner, Hans Greve, Hartmut, Grün, Winfried Hannes, Walter Ipsen, Franz Krüger, Gerhard Kühl, Horst Neumann, Gerhard Nissen, Heinz Pander, Dieter Paustian, Hans-Ulrich Peter, Dieter Petersen, Max Petsch, Bernd Riecke, Heinz-Alfred Rolfs, Klaus von Roth, Gerhard Skambraks, Bruno Schultz, Wiho Stümpel, Manfred Troöh.

Seemaschinisten I (C 4):

Christian Asmussen, Günther Bollen, Friedrich Droste, Kurt Dünkel, Knut Gehlsen, Klaus-Dieter Grundmann, Uwe Jans, Berndt Jürgensen, Paul Kampen, Dieter Liesener, Ekkehard Ludwig, Ulrich Masuhr, Benno Nardello, Fritz Nava, Dieter Oltmann-Janßen, Achim Pistorius, Ingo Qvaeschning, Michael Sammel, Fred Siebke, Claus-Peter Scheurer, Klaus Scholz, Gerhard Truberg, Kurt Wermbter, Dieter Will, Peter Wowra.

Schiffsingenieur II (C 5):

Franz Alex, Günter Bliemeister, Rainer Brilling, Harald Cmok, Uwe Dahmen, Roetger Driessen, Thies Ehlers, Hans Wolfgang Erbe, Klaus Friederichs, Karl-Heinz Geppert, Wolfgang Groger, Klaus Hamann, Peter Hasenbein, Benno Höning, Dieter Hofmann, Peter Krumm, Karl-Heinz Langner, Wilhelm Lenz, Hans Günter Lewin, Walter Natusch, Ernst-Jürgen Petri, Gregor Schnase, Horst Schröder, Klaus-Peter Thimm, Peter Westphal, Harald Dethlefsen, Manfred Arndt, Lothar Bonné, Egon Dirks, Wolfgang Engling, Bruno Floß, Wolfgang Hänel, Benno Huber, Wilhelm Jessen, Heinrich Klaus, Peter Lange, Ludwig Parth, Uwe Parth, Manfred Patz, Claus Rathgen, Horst Raupach, Reinhard, Regensdorff, Uwe Rother, Holger Seddig, Jürgen Simon, Paul Stanneck, Hans Jochen Tessin, Karl-Heinz Wellbrock, Peter Wessels, Wilhelm Behrens, Heinrich Christiansen, Kurt Diering, Johannes Ficker, Klaus Hain, Alfred Janssen, Leo Jung, Manfred Keßels, Hans Klinger, Gerd Koopmann, Artur Krüger, Johann Martens, Rolf Mundt, Klaus Oldenburg, Thede Otto, Julius Pantaler, Sigurd Peters, Reinhard Reinsch, Berthold Ritt, Wolfgang Schröder, Adolf Schwarting, Franz Veldung, Horst Volker, Herbert Winter, Joachim Zendt, Friedrich Karl, Niels Pahl.

Schiffsingenieur I (C 6):

Fritz-Jürgen Fischer, Helmut Grimme, Manfred Helmers, Volker Kirchhoff, Hans-Jürgen Löhndorf, Klaus Marckmann, Fritz Meding,

Dieter Mögs, Otto Moser, Anton Nehus, Gerhard Salomon, Wolfgang Schultz, Helmut Straube, Heinrich Vogt, Heinz Behrens, Klaus Behring, Baldur Brahms, Klaus Didschies, Rolf Dittrich, Horst Freytag, Günther Herold, Jürgen Kruse, Hanno Meier, Harald Müller, Martin Neumann, Hans Pfäffle, Heinz Rühmann, Johannes Scheer, Hans-Herbert Schrader, Helmut Schultz, Eberhard Seyfarth, Rudolf Steinhauer, Ernst Teige.

Funker (II. Klasse): Klaus Lange.

Außerdem erwarben:

50 Studierende **(C 5)** und 18 Funker den Schein zum **Rettungsbootsmann;**

18 Herren das **Seefunksonderzeugnis;**

32 Herren das **Seesprechfunkzeugnis;**

50 Studierende des 2. Semesters C 5 erhielten eine Bescheinigung über die Teilnahme am Lehrgang für **„Erste Hilfe und Gesundheitslehre".**

Mit Dank an die Mitarbeiter, die Dozenten, Laboringenieure, Hilfsassistenten, Hilfskräfte in Werkstätten und Verwaltung, sowie an die Studierenden, schloß der Direktor der Staatlichen Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule Flensburg in einer Feierstunde am 17. Juli 1962 im Deutschen Haus das Sommersemester 1962. Er konnte bei dieser Gelegenheit feststellen, daß seit Wiedereröffnung der Schule nach dem letzten Kriege in Flensburg rund 4000 Technische Befähigungszeugnisse — Patente — in der Deutschen Schiffahrt erworben werden konnten.

Erfreulich groß war auch in diesem Semester das Interesse an Fakultativ-Vorlesungen der TAF in den Fächern: Atom-Physik und Reaktor-Technik, Kältetechnik, Kreiselkompaß-Wartung, Schweißtechnik u. a. 50 Studierende aus Schiffsingenieur-Lehrgängen und 18 Funkaspiranten erwarben in schuleigenen Booten den SBG-Rettungsbootsmannsschein, 50 Studierende im Rahmen der Vorlesung „Gesundheitslehre" den 1.-Hilfe-Schein des DRK.

Der Referent für Hafen und Schiffahrt der Landesregierung, Herr Volkswirtschaftsrat Dr. Hillmer, Kiel, überreichte die erworbenen Patente, nachdem er, wie schon früher, die besondere Bedeutung der Dokumente und damit die besondere Verantwortung der jungen Patentinhaber herausgestellt hatte.

Die nächste **Seemannsgrußsendung** wird von der Deutschen Welle ausgestrahlt:

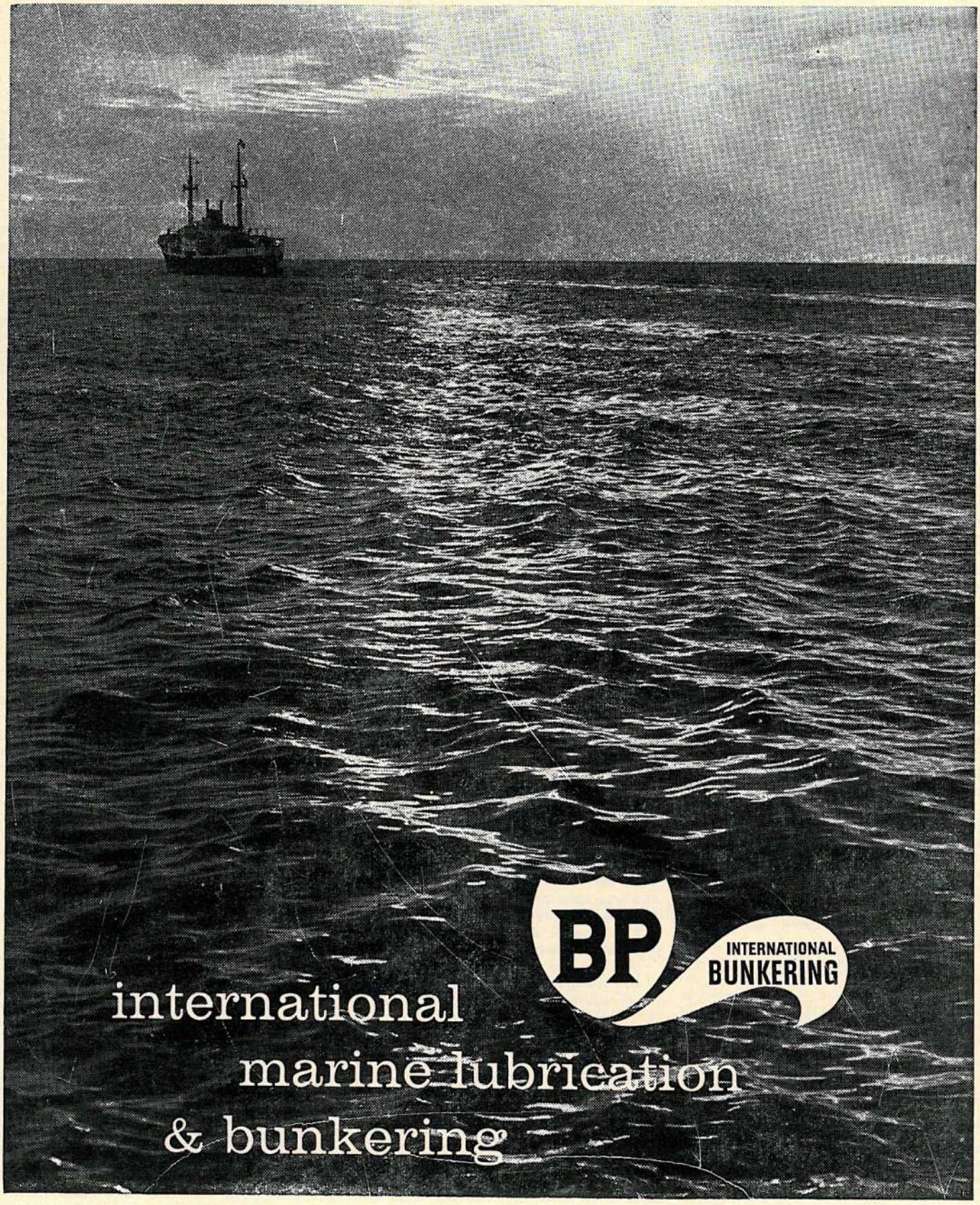
am Seemannssonntag, dem 6. 9. aus Mannheim.

Alle in Mannheim und Umgebung beheimateten Seeleute mögen ihre Grußwünsche bei ihren Verwandten und bei H. H. Schlünz, Redaktion Seemannsgrußsendungen, NDR, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee, anmelden.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



WM CORY & SON LTD

CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

BP TRADING LIMITED

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81

Neuer Akt im Welttheater

Die Technik, ihr Angebot und ihre Drohung

Die Technik ist in den entscheidenden Zustand geraten, in dem sie Tatsachen schafft, die Art und Weise, Situation und Gefüge des menschlichen Lebens und Zusammenlebens verändert. Somit ist sie den großen Entwicklungskräften gleichzusetzen, die bereits durch Religion und Kunst Menschen und Menschheit entscheidend beeinflußt haben. Dazu gehören auch, wenn auch im anderen Sinne, die Wissenschaften. Sie sind noch im Fluß.

Die Veränderungskraft der Technik

Von diesen Kräften, die unsere Kultur geistig tragen, unterscheiden sich heute die technischen Wissenschaften dadurch, daß sie ihren Höhepunkt noch nicht überschritten haben. Vielmehr ist es heute unübersehbar, was die Technik noch hervorbringen wird an neuen Tatsachen und ihren Folgen. Brachte uns unsere Religion das große, in Ewigkeit gültige Friedensabkommen zwischen Gott und den Menschen, zwischen dem Schöpfer und seinen Geschöpfen, schenkte uns auf der anderen Seite die Kunst als Symbole der Nachgestaltung dieser Schöpfung Abbilder vollendeter Schönheit, so erhebt sich heute die Frage nach Wesen und Sinn der Technik.

Angesichts von Raumfahrt, Fernsehsatelliten, Automation und Atomkraft — um den Stand der Technik nur ganz flüchtig zu skizzieren — ist es überflüssig, darauf hinzuweisen, wie total die Technik in alle unsere Lebensbereiche bereits eingegriffen hat. Um nur ein einziges Schlaglicht auf eines der großen Vielzahl dieser Gebiete zu werfen, sei erwähnt, daß unser greiser Kanzler, als er noch Bürgermeister in Köln war, sich nicht träumen lassen konnte, daß er noch innerhalb von Stunden Blitzbesuche in Übersee abstatten würde. Ein Staatschef ist heute in der Lage, die Rede eines Politikers auf einem anderen Kontinent mitzuhören und dabei den Sprechenden zu sehen. Er ist in der Lage, Minuten, nachdem der Beifall verrauscht ist, die Rede übersetzt im vollen Wortlaut auf seinem Schreibtisch zur Verfügung zu haben. Wie hier das Verfahren der modernen Nachrichtentechnik unmittelbar in das Verfahren der Politik eingreift, wird noch deutlicher, wenn man überlegt, vor wie kurzer Zeit die Nachrichtenübermittlung noch auf reitende Boten, Postkutschen, Eisenbahn, Segelschiff und Postdampfer angewiesen war.

Rechenmaschinen, die beispielsweise mit automatisch vorgenommenen Meßergebnissen gefüttert werden und den Standort eines Schiffes mit Elektronengeschwindigkeit ausrechnen, um sofort von automatischen Kontrollinstrumenten doppelt und dreifach überwacht zu werden, sind bereits Wirklichkeit. Diese Art von Rechnung, Berechnung und Kontrolle, ermöglicht es auch, ganze Industrien, verödet von Menschen, auf einem Höchststand an Produktivität laufen zu lassen. Und die konsequente Anwendung der Automation ist es, welche die Russen bereits für 1980 das vollautomatische, besatzungslose Handelsschiff ankündigen ließ.

Dissonanz und Harmonie

Angesichts solcher Tatsachen, die dazu bestimmt scheinen, der Landkarte des geistigen Menschen weiße Flecke unerforschter Gebiete noch neu zu erschließen, ist es kein Wunder, daß sie ein Heer von Technologen, Philosophen, Ideologen, Soziologen, Psychologen, Künstlern und vielen anderen mehr als Berufene und Unberufene auf den Plan gerufen haben. Sie liegen uns in den Ohren mit einem Konzert schrillster Dissonanzen, mit Pauken und Trompeten der Warnung und des Alarms und zugleich mit Schalmeienklängen süßester Zukunftsmusik.

Nach dieser Ouvertüre ist im großen Welttheater der Vorhang zu einem neuen Akt hochgezogen. Er heißt Technik. Den Hintergrund bildet eine zusehends schrumpfende Erdkugel innerhalb eines zusehends wachsenden Weitraums. Auf den Brettern dieses Theaters prallen die Gegensätze mit Elektronengeschwindigkeit und atomarer Wucht aufeinander und im Vordergrund lachen und weinen die Menschen, lieben und hassen sich, vermehren und vernichten sich wie ehedem. Sie leben im Überfluß und hungern wie immer schon. Nur wenn die Posaunen Katastrophen künden, nur wenn Atomblitze grellen, zucken sie kurz zusammen. — Aber nur um fortzufahren, mit dem, was sie Leben nennen, nur um weiter vordergründig mitzuspielen in diesem Akt des Welttheaters, der Technik heißt.

Und dennoch und trotzdem: der Autor dieses Welttheaters läßt den Zuschauer, der Augen hat zu sehen und Ohren zu hören, in allem eine wunderbare Harmonie der Vollkommenheit hören und erleben.

Babelturm und Paradies

Mögen die Pessimisten und Kritiker auch alarmieren und warnen: „Die Technik vereinfacht nicht das Leben, sondern sie kompliziert es. Sie bringt keine Erleichterung, sondern Überforderung. Sie entmenschlicht und verhärtet auf der einen Seite und verweichlicht auf der anderen. Sie stürzt die Tugenden in einen Sumpf gutbezahlter Faulenzer in morschen Wohlfahrtsstaaten. Sie wird haltlose Arbeitslose in nie gekannten Massen einer mörderischen allmächtigen Produktionsdiktatur zum Opfer bringen und sie zu willfährigen Werkzeugen der politischen Diktatur machen. Die Technik wird den Rest der menschlichen Seele in die Fesseln der Strukturen und Konstruktionen schlagen und sie in Maschinen vollends pulverisieren. Die Technik wird mit ihren Elektronen die intimsten menschlichen Bereiche unter Kontrolle bringen. Sie wird den letzten Rest von Eigeninitiative, Phantasie und Schöpfungskraft zerstören. Sie wird die totale Degeneration der Menschenrasse herbeiführen. Nur noch ein Kopf, der durch ein Plastikgerüst gestützt werden muß, und eine gewisse Fingermuskulatur zur Bedienung von Knöpfen und ein überdimensionaler großer Zeh zur Betätigung des Gashebels, — das wird am Schluß vom Ebenbild Gottes auf Erden übrig bleiben. Im übrigen ist die moderne Technik nichts anderes, als die Wiederholung des Turmbaues zu Babel. Und da sie als Bindemittel Megatonnen von Atomsprengstoffen verwendet, wird die unausbleibliche Explosion dieses Turmes die Menschen in den Weltraum sprengen".

Mögen am Gegenpol der Auseinandersetzung die ewigen Fortschrittler, die unverbesserlichen Optimisten, die träumenden Positivisten und die gläubigen Idealisten aller Schattierungen voller Stolz auf die gigantische Leistung der Technik zeigen, mögen sie den totalen Sieg über die Natur preisen und mögen sie sich vorbereiten auf die Eröffnungsfeier des von Menschenhand und Menschengeist geschaffenen Paradieses auf Erden.

Was die Technik lehrt

Das Material, aus dem die einen einen Turmbau zu Babel wachsen sehen und die anderen das Paradies auf Erden, es ist ein und dasselbe Material. Es ist ein und dieselbe Technik.

Und es ist gut und ganz bestimmt nicht von ungefähr, daß wir Heutigen beides klar und deutlich zu erkennen vermögen: Die ungeheure Chance der Vervollkommnung unseres Menschendaseins und zugleich die ungeheure Gefahr, die es bedroht wie noch nie.

Chance und Gefahr, beide in noch nie dagewesenem globalen Ausmaß: Beide sind sich einander bedingende Bestandteile der Technik. So wie die Geschenke der Religion und der Kunst zum Allgemeingut geworden sind, so werden es auch die Erkenntnisse werden, die uns die Technik schenkt.

1. Jede technische Leistung ist nur entstanden aus der Nachahmung der bereits vorgefundenen Natur, aus der Anwendung ihrer nur aufgespürten Gesetze und immer schon vorhanden gewesenen Kräfte.
2. Das Materialmagazin der Technik bleibt Eigentum der Schöpfung.
3. Dieses Urmaterial zerfällt, wenn wir es aus dem Schoße der vollkommenen Schöpfung herausnehmen. In unseren Händen wurde es zum großzügigsten Angebot und zur ungeheuerlichsten Drohung, die wir je erhielten.
4. Die Vernichtungsdrohung der Technik bedingt zugleich das Angebot, in Ehrfurcht vor der vollkommenen Schöpfung an ihrer Erhaltung bewußt mitwirken zu dürfen, innerhalb ihres unendlichen Raumes unseren Lebensraum erweitern zu dürfen.

Diese Erkenntnisse sind nicht wie früher die der Künste und Wissenschaften einzelnen Kulturen, Völkern oder Rassen vorbehalten, sondern sie gelten wie die Erkenntnisse der Religion allen Menschen auf diesem durch die Technik so winzig gewordenen Planeten. Angebot und Warnung der Technik kennen keine Unterschiede mehr.

Angesichts dieser Technik gibt es nur eines: Sie in Ehrfurcht vor ihrer Herkunft beherrschen zu lernen. — Schp —

C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

GESCHÄFTSLEITUNG: Hamburg 39, Gerligstraße 48 · VERKAUFSABTEILUNG: Hamburg 11, Stubbenhuk 25

Telefon 27 10 31, Telex 02 13483

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

Philippinischer Filmstar in Hamburg

„Wann wird es denn in Hamburg Sommer?" fragte durchgefroren die philippinische Filmschauspielerin Charito Solis (27) am 4. Juli 1962 bei einem Spaziergang an der Alster. In ihrem selbstgeschneiderten „Balintawak" (mit Schmetterlingsärmeln) berichtete sie leicht fröstelnd von den letzten Tagen in Berlin, wo sie bei den Filmfestspielen zu den meistfotografierten Filmstars zählte. Am Donnerstag fliegt sie zu einem Europatrip mit der Lufthansa nach Kopenhagen und weiter in die skandinavischen Länder. Nach ihrer Rückkehr will sie in der Heimat den 38. Film beginnen. Sie ist der Ernährer ihrer Familie und noch ledig. Geheiratet wird erst, wenn die ganz große Liebe kommt.

Verbesserungsvorschläge

von Paul Scholz

Guter Tip für die Bordbücherei

Den letzten Schliff bekommt eine gut eingebundene Bordbücherei durch gedruckte Nummern auf den Bücherrücken.

Wenn man alle Monatsblätter eines Kalenders ausschlachtet, erhält man nicht nur die Nummern von 1—31, sondern kann jede beliebige Nummer zusammenkleben. Glanz und mehr Haltbarkeit bekommen die Nummern, wenn sie nach Aufkleben auf die Buchrücken mit Tesafilm überklebt werden.

Geheim- und Liebestelegramme

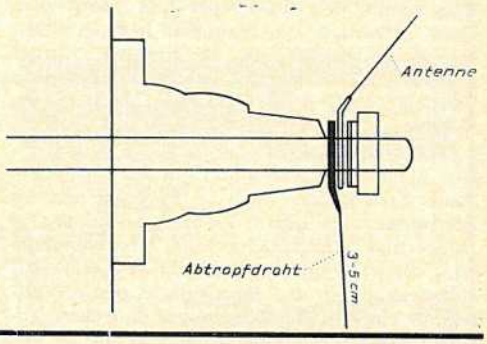
Nicht nur die Reedereien, sondern jedermann kann bei Seefunktelegrammen einen „Privat-Code" benutzen. Da bei Seefunktelegrammen keine Mindestgebühr vorgeschrieben ist, können oft erhebliche Telegrammgebühren eingespart werden, wenn man mit „Braut geliebtes" einen „Schlüssel" ausmacht.

Jeweils fünf Ziffern oder fünf Buchstaben, jedoch nicht gemixt, zählt als ein Gebührenwort. In der phantasiereichen Ausarbeitung des Codes sind den Kameraden keine Grenzen gesetzt. Auch Sätze können in nur einer Ziffer (oder Buchstabe) ausgedrückt werden. Empfehlenswert ist eine fünfstellige Zahl als Code, deren erste Ziffer den Hafen, die 2. und 3. Ziffer das Datum und die 4. und 5. Ziffer die Uhrzeit der Ankunft angibt.

Abtropfdraht

Grünbraune Streifen auf der weißen Farbe, unterhalb der Antennen-Isolatoren, sind nicht nur beim 1. Offizier und Bootsmann unangenehm aufgefallen, sondern auch Jan Maat mußte feststellen, daß selbst mit schärfster Lauge beim Farbewaschen die Streifen nicht ganz weggingen. Salzwasser beim Deckwaschen, auch Regenwasser ziehen die Streifen wieder laufend nach, wenn nicht ein „Abtropf-Draht" angebracht wird. Außerdem erhöht dieser Abtropfdraht bei Regenwetter die Isolatorgüte erheblich.

Ein Stück Draht mit Kausche ist leicht angefertigt, aber auch oft noch von alten Antennen vorhanden. (Siehe Zeichnung)



Gesundheitsdienst an Bord

Bakterielle Lebensmittelvergiftung

Die Krankheitszustände werden durch Gifte herbeigeführt, die von bestimmten Bakterien gebildet werden, wenn sie in Lebensmittel gelangen und sich in ihnen massenhaft vermehren. Es handelt sich hauptsächlich um rohes Hack- oder Schabefleisch, ferner Räucherwaren (Wurst, Schinken, Fisch), auch Gemüsekonserven, Eier, Milch, Sahne und dergleichen, Speiseeis, Back- und Konditorwaren. Die Erreger gelangen beim längeren Aufbewahren in die Lebensmittel, sind entweder bereits im Fleisch infizierter Schlachttiere vorhanden, oder sie befinden sich in der Milch von infizierten Kühen oder in Eiern. Sie können ferner durch infizierte Ratten und Mäuse auf Lebensmittel übertragen werden. Die Gifte der meisten Bakterien werden durch Hitze zerstört und unwirksam gemacht (kochen, braten). Einige führen jedoch trotz Kochens der Lebensmittel noch Vergiftungen herbei.

Die Inkubationszeit beträgt in der Regel 2 bis 8 Stunden. Die Erkrankung beginnt mit Übelkeit, Mattigkeit, Erbrechen und Durchfall. Die Zunge ist belegt, Kopfschmerzen und Schwindel sind oft vorhanden. Fieber stellt sich ein, oft Schüttelfrost. In anderen Fällen ist die Temperatur nur wenig erhöht. Der Puls pflegt stark beschleunigt zu sein. Infolge des starken Wasserverlustes kann sich Durst einstellen, die Gesichtsfarbe ist sehr blaß. Der Leib ist manchmal aufgetrieben, in anderen Fällen eingezogen, dabei mehr oder weniger schmerzhaft. Der anfangs breiige Stuhl wird bald dünnflüssig. Oft werden Schleimbeimengungen sichtbar. Zuweilen besteht Gelbsucht. Dagegen sind scharlachähnliche oder masernartige Hautausschläge selten. Katarrhe der oberen Luftwege kommen vor. Bezüglich des Nervensystems werden außer Kopf- und Gliederschmerzen Unruhe und Benommenheit beobachtet. Die Dauer des Zustandes pflegt meist nur wenige Tage zu betragen. Während kleinere Blutbeimengungen zum Stuhl häufig sind, können größere eine ruhrähnliche Beschaffenheit des Stuhls herbeiführen.

Der Krankheitszustand kann auch als fieberhafter Magen-Darmkatarrh beginnen. Die Durchfälle werden stärker und häufiger und nehmen den Charakter des Reiswasserstuhls mit Schleimflocken an. Infolge des starken Wasserverlustes wird die Haut schlaff und die Gesichtszüge verfallen. Auch Wadenschmerzen und -krämpfe können auftreten. Zuweilen tritt der Tod unter dem Bild der Herzschwäche ein. An Komplikationen sind zu nennen: Bronchitis, Pneumonie, Muskellähmung, insbesondere Augenmuskellähmung.

Die Erkrankungen pflegen meist nach 2—4 Tagen in Heilung überzugehen. E. Jünemann

Quer durch die Last

Ihre ersten Worte waren Wasser Wasser

Im Juli 1962 befand sich das deutsche Motorschiff „X" auf der Fahrt von New Orleans nach New York. Um 13.40 Uhr sichtete der II. Offizier in der Floridastraße in Höhe des Alligator-Riffs, 15 Meilen von der amerikanischen Küste entfernt, ein Ruderboot mit sieben Personen, die sich durch Schwenken ihrer Hemden und durch Blinken einer großen Weißblechdose, die sie in die Sonne hielten, versuchten bemerkbar zu machen. Nachdem der Kapitän verständigt worden war, wurde die Hauptmaschine gestoppt und das Schiff langsam zum Stillstand gebracht. Mit der letzten ihnen zur Verfügung stehenden Kraft ruderten die Flüchtlinge an das Schiff heran.

Flüchtlinge und Boot wurden innerhalb zwanzig Minuten an Bord genommen und die Fahrt in Richtung Miami fortgesetzt. Ein Telegramm verständigte die dortige Coastguard, daß MS „X" um 19.00 Uhr Miami mit sieben cubanischen Flüchtlingen anlaufen wird.

In der Zwischenzeit erfuhren wir von den Geflüchteten, daß sie Matanzas (Cuba) vor vier Tagen, bei dunkler Nacht unter dramatischen Umständen, unter Gewehrbeschuß ohne Trinkwasser und ohne Proviant verlassen hatten. Unter den Geflüchteten befanden sich eine Frau und zwei Jungen von vierzehn Jahren. Die ersten an uns gerichteten Worte waren „Wasser!" Danach erkundigten sich die Geflüchteten, ob es sich auch nicht um ein Schiff aus der Ostzone handelte, denn in diesem Falle wären sie nicht an Bord gekommen. Ein ostzonales Schiff hätte die Geflüchteten unweigerlich nach Cuba zurückgebracht, wo ihnen dann langjährige Gefängnisstrafen, wenn nicht sogar der Tod gedroht hätte.

Nur der große Freiheitsdrang dieser Leute erklärt das Wagnis, sich einem vier Meter langen Boot mit etwa zwanzig Zentimeter Freibord für diese lange, gefährliche Reise anzuver-

Fortsetzung umseitig

T-T Oil Boom Ölsperren, transportabel
Milch-Homogenisatoren
Notsignal-Pistolen mit Fallschirmmunition
Tauwerk - Anker - Schiffsbedarf

HEINR. WOHLSTADT
Inh. Friedrich G. Kobbe
HAMBURG 11, Johannisbollwerk 20
Telefon 31 07 01 / 31 06 03

trauen. Schon der geringste Wellengang hätte das Boot zum Kentern gebracht. An Bord wurde den Flüchtlingen Gelegenheit gegeben, sich zu waschen und trockene Kleider anzuziehen, die von den Besatzungsmitgliedern für sie gestiftet wurden.

Durch zwei Mahlzeiten gestärkt, verließen die Flüchtlinge MS „X" vier Stunden später bei Miami, wo sie von einem Boot der US Coastguard abgeholt wurden. Horst Prell

Norwegische Versuche für die Rationalisierung des Bordbetriebes

In der norwegischen Handelsblotte beschäftigt man sich gegenwärtig mit Plänen, die Anzahl der Besatzungsmitglieder um nicht weniger als 40 Prozent zu verringern. In diesem Zusammenhang wurden bereits zahlreiche Versuche durchgeführt.

Da Norwegen die drittgrößte Handelsflotte der Welt besitzt, würde die Durchführung dieses Programms den Reedereien und damit dem Land gewaltige Einsparungen bringen. Beispielsweise könnte ein mittelgroßer Tanker seine Betriebskosten um über 200 000 Kronen jährlich vermindern. Außerdem würden die Schwierigkeiten bei der Besetzung der Schiffe verringert.

Der eigentliche Kernpunkt dieses neuen Systems besteht darin, daß an Bord ein anderes Disponieren als bisher bei der Aufteilung in Deck- und Maschinenpersonal vorgenommen wird. Die Neuregelung gestattet es weiter, daß zum Navigieren und Manövrieren eines Schiffes nur ein Teil der Schiffsbesatzung herangezogen zu werden braucht, während auf der anderen Seite das neue System große Anforderungen an sämtliche Besatzungsmitglieder stellt. So muß beispielsweise der Kapitän nicht nur auf der Brücke, sondern auch im Maschinenraum Dienst tun. Unter Verwendung dieser sich noch im Experimentierstadium befindlichen Methode kann ein Teil der Besatzung zur Ausführung anderer Arbeitsaufgaben an Deck und im Schiff herangezogen werden.

Verlorengegangene Schiffe im 4. Quartal 1961

(Nach einer Zusammenstellung des Lloyd's Register of Shipping)

	Anzahl	BRT
Großbritannien und Nordirland	7	2 909
Andere Commonwealth-Länder	8	4 500
Argentinien	1	449
Brasilien	2	2 561
Dänemark	2	11 059
Frankreich	2	11 349
Griechenland	3	17 082
Holland	3	1 054
Italien	3	31 695
Japan	4	10 065
Norwegen	3	10 481
Panama	3	3 997
Spanien	3	10 254
Schweden	2	7 497
USA	5	20 431
Westdeutschland	4	1 480
Andere Länder	7	32 561
Gesamt	62	179 424

(Fortsetzung Sport an Bord)

MS „Münsterland"

Zwischen Djibouti und Fremantle stellten wir eine Fußballmannschaft zusammen und wir wollten unser Glück gleich in Fremantle versuchen.

Als dann der Schiedsrichter das Spiel auf dem herrlichen Rasen gegen eine Mannschaft der *australischen Kriegsmarine* anpfiff, drückten wir sofort und so gelang uns in der 18. Minute das 1:0, zu dem es durch einen schönen Kopfball durch unseren Mittelstürmer kam. Der Gegner aber ließ sich nicht entmutigen und in der 39. Minute glich er auf 1:1 aus. Nach der Halbzeit drehte der Gegner den Spieß um und belagerte unseren Strafraum, so daß auch unsere Läufer zurückmußten. Leider ließ es sich aber nicht verhindern, daß das Spiel doch noch 4:1 gegen uns endete.

Gegen die *„Nürnberg"* spielten wir auf einem schlechten Platz in Melbourne ohne Schiedsrichter und „abseits". Uns steckte noch der Schreck von Fremantle in den Knochen und so war es nicht verwunderlich, daß wir mit 5:2 untergingen.

Aber wir gaben nicht auf! In Sydney meldete sich das englische Schiff *„Ionic"* und wollte uns kurz und klein hauen.

Ein Offizier der *„Ionic"* pfiff das Spiel und sofort legten wir los. Wir hatten abgemacht, daß wir nicht erst lange dribbeln, sondern sofort bomben. Und das Ergebnis? 5:0 bei der Halbzeit. Nach einer 10-Minuten-Pause kam der Gegner etwas stärker auf und es gelang dem ausgezeichneten Mittelstürmer, unserem Torwart zwei Eier ins Nest zu legen. Doch änderte das nichts am Ergebnis bei Spielschluß. Wir siegten 7:2!

Wir sahen nun unseren Glücksstern aufsteigen und versuchten uns in Brisbane gegen die *„Weserstein"*. Der Wettergott aber hatte etwas gegen uns und es regnete leicht und der Platz war naß und stellenweise mit Pfützen bedeckt. 10 Minuten nach Spielbeginn hieß es 1:0 für uns. Wir rutschten und schlitterten wie auf einer Eisbahn und so fiel in der 18. Minute das 1:1. Fast wäre drei Minuten später das 2:1 für die „Weserstein" gefallen, aber der leicht geschossene Ball blieb 20 cm vor der Torlinie liegen — in einer Wasserpfütze und so konnten wir nochmals mühelos retten. In der 24. Minute aber fiel dann doch das 2:1 für den Gegner, das wir aber in der 29. Minute auf 2:2 aufholen konnten. Zum Schluß hieß es 4:2 für die „Weserstein" und wir waren mehr als bedrückt.

Am 19. Juni 1962 hat das Schiff eine Fußball-Ausrüstung erhalten.

In Colombo wurden wir, kaum festgemacht, von der *„Naguilan"* (ALL) aufgefordert. Gleich nach Anpfiff drückten wir das ganze Spiel hindurch, so daß unser Torwart nur vier Bälle bekam. Leider aber verfolgte unseren Sturm das Schußpech und außer vier Lattenschüssen war kein weiterer Erfolg zu erzielen. So trennten wir uns 0:0! Drei Tage später machten wir das Rückspiel. Wer beschreibt das Erstaunen, als es am Schluß 3:0 für uns hieß?! Wie beim ersten Spiel waren wir fast immer am Drücker.

Das letzte Spiel fand in Rotterdam gegen die *„Poseidon"* statt. Es war ein ausgeglichenes und sehr faires Spiel und durch das Lager des Seemannsheimes waren wir alle voll ausgerüstet. Kurz nach Beginn führten wir 1:0, das der Gegner aber bald aufholte zum 1:1 und so ging es auch in die Kabinen. Kurz nach Wiederanpfiff führte der Gegner 2:1, aber fünf Minuten später hieß es 2:2. Dann verschuldete unsere Verteidigung gleich zwei Tore und beim Ergebnis von 4:2 blieb es, obwohl wir gegen Ende des Spieles mit Rückenwind stark drängten, aber keinen Torerfolg zu verzeichnen hatten.

Zum Schluß sei noch der Schiffsleitung für ihr verständnisvolles Entgegenkommen herzlich gedankt. E. Wagner

Tabelle der 1. Kanadareise MS „Leapaul"

MS „Leapaul"	MS „Transeuropa"	5 : 3 in Toronto
MS „Leapaul"	MS „Alstertal"	5 : 2 in Chicago
MS „Leapaul"	MS „Tindefjell"	8 : 0 in Chicago
MS „Leapaul"	MS „Zenica"	5 : 0 in Hamilton

So spielten sie in Rotterdam

Mai (ab 15. 5.)	
Halberstadt (aus Rostock) — K. S. C. C. (holl.)	3 : 1
Tannenfels — Cap Palmas	1 : 1
Cap Palmas — Delta (holl.)	0 : 2
Anna Catharina Fritzen — Spitzfels	5 : 0
Breitenstein — Rothenstein	0 : 3
Congo — Sternenfels	2 : 4
Sabratha — Tazacorte	6 : 2
Rothenstein — Nürnberg	0 : 0
Liebenstein — Travestein	0 : 6
Leverkusen — Weserstein	6 : 1
Leverkusen — Tübingen	1 : 2
Neuenfels — N. R. V. (holl.)	2 : 3
Margrit Angelika / Santa Ursula — Ulanga	1 : 5
Juni	
Goldenfels — Melrose Abbey (engl.)	4 : 0
Gonzenheim — Ossian	3 : 3
Margrit Angelika / Gert Segel — Gonzenheim	5 : 1
Angaritor — Butterfly (engl.)	5 : 1
Gunda — K. S. C. C. (holl.)	1 : 5
Münsterland — Poseidon	2 : 4
Phönizien — Benalbanach (engl.)	3 : 1
Moselstein — Carl Trautwein	2 : 1
Esso Frankfurt — Karroo	0 : 7
Adria — Melrose Abbey (engl.)	4 : 0
Esso Frankfurt — span. Schiff	5 : 3
Esso Frankfurt — Pollux	1 : 10
Freienfels — Erlangen	3 : 1
Stubbenhuk — Aquila	2 : 1
Stubbenhuk — Weserstein	0 : 4
Heinrich Oldendorff — Nordstern	2 : 1
Stephanitor — Hamburg	1 : 6
Worms — K. S. C. C.	1 : 4
Buchenstein — Bellona	1 : 10
Worms — Hamburg	8 : 2
Kettwig — Roland Russ	3 : 1
Weissenburg — Flavia	4 : 0
Berkersheim — Ansgaristor	1 : 1
Tazacorte — Reifenstein	0 : 4
Natal — Lindenfels	3 : 5
Hannover — Fourah Bay	2 : 2

Auflösung von Seite 14

„Unser Ferien-Kreuzworträtsel"

Waagerecht: 1. Baden, 4. Wetter, 9. Eris, 10. ma, riage, 11. Uhr, 12. Log, 13. ueben, 16. Adam, 19. „Wer in Freuden reisen will, fah'r der Sonne entgegen", 30. Arosa, 31. Lid, 32. Oase, 33, Nike, 34. Helena, 35. Main, 36. Blei, 37. rue, 38. Nemea, 39. Stelle, 41. Este, 43. Ur, 45. Seil, 46. Reh, 47. See, 48. été, 50. neo . . ., 51. Orb, 52, Litanei, 54. Man, 56. Kreide, 57. Ewald, 59. Norderney, 64. Erg, 66. Go, 67. Lea, 69. Pli, 70. Eis, 71. Mai, 74. Elba, 76. Arkona, 79. siehe 19, 86. das, 88. Stute, 90. Elis, 91. Mako, 92. Regenpfeifer.

Senkrecht: 1. Beruf, 2. Diebe, 3. es, 4. Waran, 5. Ti, 6. Talmi, 7. ego, 8. Regie, 11. Undine, 14. Erde, 15. Eulen, 17. Drama, 18. Aera, 19. Wanderm, 20. Eriesee, 21. Rok, 22. Isere, 23. Na, 24. Edam, 25. Sense, 26. nobel, 27. Wall, 28. Isel, 29. Leierei, 24. heuer, 40. Tinte, 42. Thoma, 44. Reben, 45. Sulky, 47. Sonde, 48. Ende, 49. Teer, 53. Ai, 55. Allah, 57. Egel, 58. Wolf, 60. Oper, 61. dito, 62. rein, 63.Espe, 65. Gran, 68. and, 71. Matador, 72. Arg, 73. Ike, 75. Ba, 77. o. G., 78. Ne, 80. Ruder, 81. eisig, 82. SOS, 83. neu, 84. Elemi, 85. Nelke, 87. Ale, 89. Tip.

Zeichnungen und Fotos: Conti Press S. 19; Deike Matern S. 2, 13, 14; Kpt. K. Dräger Titelbild; Globus Mater S. 3; E. de Jong S. 12; Foto Lüden S. 10/11; H. v. Medvey S. 8 u. 9; H. Müller S. 4; Archiv See-Berufsgenossenschaft S. 1; Archiv Seehafen-Verlag S. 5.

† Kropp
Beerdigungs-Büro »St. Anschar«
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

NORA

hält was es verspricht

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

Modell BERND
Gr. 26–45
DM 7.75 bis 10.75

Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 bis 16.75

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

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich, u. a. bei:

BREMEN: Heinrich v. d. Aa, Ostertorsteinweg 40 N, BREMEN Eduard Thölen, Wallering 2 NR, CUXHAVEN: Walter Glüsing, Neue Reihe 71 NR, HAMBURG: Artur Busch, Johannisbollwerk 14 15 N, HAMBURG 11: Schiffsausrüstung Feddersen, Kajen 14-16 N, HAMBURG: W. G. Schleicher, Ditmar Koelstr. 12 NR.

N = Nachn.-Vers. R = Rep.-Möglichk.

Modell THEO
Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50

Modell THEO ölfest
Gr. 40-46
DM 13.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

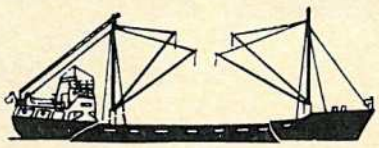
FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
694 WEINHEIM (Bergstraße)

Auslands-Umzüge

Hamburg Winterhuder Weg 6-10

Bonn Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



LIEFERANTEN

der Seeschiffahrt

Alles für den Seemann
Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

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

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

Pumpen
für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 68, FS. 021 3218

Seemannsausrüstung
Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11
Heinrich von der Aa

Die weltbekannten*

"LILY" BRAND

„LILY"-BRAND
SCHIFFSFARBEN

Pieter Schoen & Zoon
G. m. b. H.
HAMBURG 36 - HOLSTENWALL 20
Telefon 31 32 23/4 - FS. 021 2919 - Tel.-Adr: Sigmaha
Werk: Hamburg-Lokstedt, Kollaustraße 69/71
Telefon 58 15 07

BREMEN/BREMERH.
Pieter Schoen & Zoon
GmbH., Tel.: 35 34 60

EMDEN
Th. Göken
Telefon 22 55

BRUNSBÜTTELKOOG
DESAG, Telefon 300

KIEL-HOLTENAU
DESAG, Tel.: 3 66 08

CUXHAVEN
Farben-Hauser
Telefon 39 27

LÜBECK
Heinr. Oldenburg
Telefon 2 67 88/89

* Lager in den wichtigsten Häfen der Welt
Fordern Sie unser vollständiges Adressen-Verzeichnis

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

„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.

Lindolin-Farben

F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

„Patz-Pils" an Bord erfreut uns sehr, ob in der Heimat, auf dem Meer das **ORIGINAL EXPORTBIER** der Schultheiss-Brauerei A.G.

ANTONI HÜEN NACHF. — Hamburg 11 (Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92

Zillertal bleibt Zillertal

LANGE SHIPSTORES

BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVIANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

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

KOCH 61