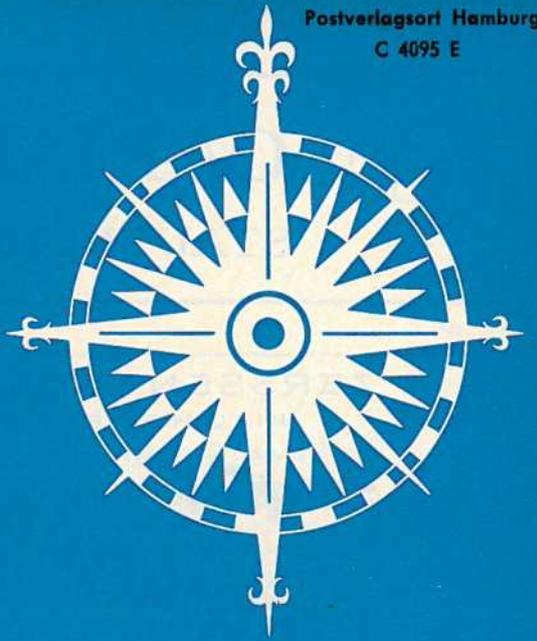


Kehrwieder

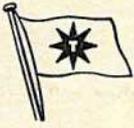


Aus dem Inhalt:

- Kommt eine Rationalisierungswelle?
- Politik unter der Lupe
- Was ist ein Scheck?
- Ein Denkmal für die Fledermaus
- Sie messen das Unsichtbare
- Was sich nicht alles auf See 'rumtreibt
- Stoßtrupp in Santa Magdalena
- Vorurteile bauen Mauern
- Die schlaue Kiste
- Klar bei Schmunzelaug
- Quer durch die Last



Auf der Back beim Festmachen



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11
STAUEREIBETRIEB · Vorsetzen 54 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Tel. Sa.-Nr. 31 14 41

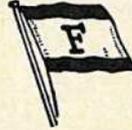
ZERSEN & CO Gegr. 1839
 KIEL-HOLTENAU



Luftpassagen



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



**SCHIFFSMAKLER
 SPEDITEURE**

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

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



KOCH 62



*Käpt'n
 „Esky“
 empfiehlt:*



**CANADA DRY
 GETRÄNKE**
 IN DER *Einwegflasche*

Die International gerühmten **Limonaden** und **Mixer** finden täglich neue Freunde. **Güte** und **Qualität** machten Canada Dry Limonaden und Mixer zum weltweiten Begriff. Seeleute sind Kenner von Qualitätsgetränken. Seeleute wählen Canada Dry. Ihr Schiffsausrüster wird Sie gern beraten.

Fordern Sie unseren Bezugsquellennachweis an.

CANADA DRY NORD GMBH & Co · HARKSHEIDE (BEZ. HAMBURG) SCHUTZENWALL 37/41 · RUF 57 27 55/58



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

September 1962

Nr. 9

Aus den Elementen Nautik und Technik, Decksbetrieb und Maschinenbetrieb einen neuartigen Schiffsbetrieb unter einheitlicher Führung zu machen, um die bisher üblichen Besatzungsstärken um 40 % zu senken, das ist nicht nur eine Idee, ein theoretischer Gedankenbeitrag zur Rationalisierung, das ist bereits im Stadium der praktischen Erprobung.

In Norwegen arbeitet ein Rationalisierungsrat. Ihm liegt nach Osloer Verlautbarungen ein günstiger Bericht vor. Dieser Bericht enthält die Errahungsergebnisse einer Versuchsreise des norwegischen 33 000-Tonnen-Tankers „Fernrose“. Die Reise führte von London nach Tunesien.

● Die Besatzungsstärke betrug 26 Mann anstatt der bisher an Bord üblichen 40.

Es ist technisch und personell durchführbar, daß von ein und demselben Kapitän oder Wachhabenden das Schiff nautisch und technisch gefahren werden kann. Das Schiff fahren, heißt es führen, heißt Position, Kurs und Geschwindigkeit bestimmen und alle dazu erforderlichen Geräte, Anlagen und Maschinen handhaben und benutzen, um Position, Kurs und Geschwindigkeit ständig unter Kontrolle zu halten.

● Auf der denkwürdigen Reise der „Fernrose“ scheint es sich erwiesen zu haben, daß alle diese Aufgaben der Schiffsführung, die die laufende Überwachung der Maschinenanlage einschließt, von einem Kontrollraum auf der Brücke aus bewältigt werden können.

Dazu ist erforderlich ein neues Personal, das weitgehend nautische und technische Kenntnisse zu denen einer allumfassenden Schiffsführung vereinigt. Wie aus Oslo zu vernehmen ist, wird auf einem solchen Schiff auch der Leitende Ingenieur seine Kenntnisse und seinen Zuständigkeitsbereich erweitern müssen. Er würde nämlich seine Aufsicht über Instandhaltung und laufende Reparaturen auch auf den Decksbetrieb ausdehnen.

Auf einem solcherart rationalisierten Schiff tun ebenfalls dieselben Mannschaften Dienst an Deck und in der Maschine. Sie sind also für beide Bereiche verwendungsfähig. Gleichlautend zur neuen Formel der Schiffsführung: Nautiker + Ingenieur = Schiffsführer heißt es hier: Decksbetrieb + Maschinenbetrieb = Schiffsbetrieb.

Aufgrund der als günstig beurteilten Ergebnisse der Versuchsreise, läßt sich heute schon übersehen, daß die noch zu schaffenden Voraussetzungen für eine derartige Rationalisierung, wenn auch unter mannigfaltigen Schwierigkeiten, realisierbar sind. Als Voraussetzungen scheinen sich abzuzeichnen:

Eine einheitliche Schiffsführungs- und Schiffsbetriebsausbildung auf den Säulen der Nautik, der Technik und der Seemannschaft, Vervollkommnung des schiffsbetrieblichen Kontrollinstrumentariums, forcierte Entwicklung der rein technischen Rationalisierung des Schiffes und aller seiner Einrichtungen.

Das müßte beim Konstruktionsentwurf bereits auf dem Reißbrett seitens Reederei- und Werftplanern anfangen. Die technische Rationalisierung müßte auch die Vereinfachung und Standardisierung der Sicherheitseinrichtungen erfassen. Man müßte sich auch fragen, ob der

Am Peilkompaß

Kommt eine Rationalisierungswelle?

moderne Stand der Technik nicht bessere Lösungen anbietet, als beispielsweise beim Festmachen Leinen, Winden und Poller oder für den Ladebetrieb Decksluken, Baum, Runner und Hanger. Ausgerechnet aus so konservativer Ecke wie aus maßgeblichen englischen Schiffahrtskreisen ertönt es seit kurzem immer lautstärker, daß es höchste Zeit sei, mit solchen veralteten Methoden aus der Segelschiffszeit aufzuräumen. Konkret wird ein Ladebetrieb mit Gabelstaplern unmittelbar durch Pforten in der Bordwand vorgeschlagen.

Wechselwirkung Mensch—Technik

Angesichts einer derartigen personellen Rationalisierungswelle, wie sie von Skandinavien auf uns zukommt — es laufen auch ähnliche schwedische und dänische Versuche — ergibt sich für uns etwa folgender Versuch einer groben Analyse der gegenwärtigen Situation:

Es sind heute Spitzen von Stoßkeilen des technischen Fortschritts in die evolutionär konservative Seeschifffahrt hineingetrieben. Um nur einige zu markieren: Trägheitsnavigation, Atomantrieb, Laderaum-Feuchtigkeitskontrolle und -Regelung per Druckknopf, Ausweichab-sprache von Schiffen untereinander, die sich als Radarecho ausmachen per UKW usw. Das zwingend überzeugende Angebot dieser Schiff-fahrtstechnik für Sicherheit und entscheidende Zeit- und Kosteneinsparungen, zusammen mit der latenten Personalknappheit, steuert also auf eine völlig neue Qualifikation und noch nie dagewesene Konzentration von seemännischer Menschenkraft zu. Es gehört keine besondere prophetische Begabung dazu, vorauszusagen, daß dieser neue Typ von Schiffspersonal zwangsläufig anstatt einzelner Spitzen schiffahrtstechnischen Fortschrittes dessen breite Front auf der ganzen Linie nach sich ziehen wird.

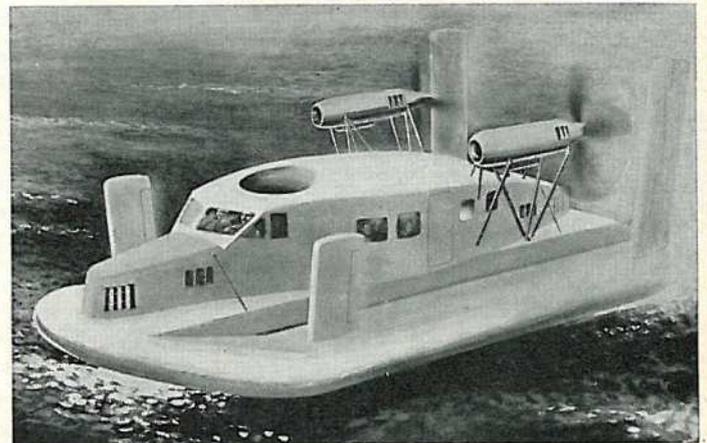
So hat es ganz den Anschein, als ob die Versuchsfahrt der „Fernrose“ in puncto Rationalisierung in der Seefahrt den berühmten Knoten schon hat reißen lassen. Hochqualifiziertes Personal, und um solches handelt es sich in einer rationalisierten zukünftigen Seefahrt, ist nicht nur teuer, es erfordert auch für seine letztlich

betriebskostensenkende Verwendung die nutzbringende Anwendung seiner Kenntnisse. Diese ist aber nur auf konstruktionsmäßig und aus-rüstungsmäßig rationellen und wirtschaftlichen Schiffen gegeben. So entsteht durchaus der Eindruck, als habe die Aktion der Technik zusammen mit der Personalknappheit nun die natürliche Reaktion aller Betroffenen eingeleitet.

Menschenmaterial?

Der Mensch auf See, wo bleibt er bei solcher radikalen Rationalisierung? Das ist eine sehr berechtigte Frage. Freilich, der zur See fahrende Mensch als bloßes Rationalisierungsobjekt einseitig aus der Sicht nüchternen Kalkulation betrachtet, könnte dabei Gefahr laufen, zum bloßen Kalkül unter dem häßlichen Begriff des Menschenmaterials degradiert zu werden. Die harte Tatsache, daß unsere Handelsmarine nicht wie die Bundesmarine vom Staat finanziert wird, sondern gezwungen ist, selbst Kosten und Gewinn bei einem augenblicklichen Tiefstand der Frachtraten einzufahren, könnte diesen Verdacht nur noch verstärken. Auch das Verhältnis Deck/Maschine könnte gerade durch diese Art der Rationalisierung mit alten Resentiments neu belastet werden. Es wäre unrealistisch, nicht auch diese und ähnliche menschliche Reaktionen in's Auge zu fassen.

Übersehen werden darf andererseits aber nicht, daß die Pionierarbeit seemännisch-personeller Rationalisierung gerade von Nationen ausgeht, die für ihren sozialen Fortschritt sowie für ihre Leistungen in der Seeschifffahrt den besten Ruf besitzen. Gerade die skandinavischen Länder dürften völlig frei von dem Verdacht sozialen Rückschrittes in der Seefahrt sein. Vernünftig handeln heißt doch, unter Berücksichtigung aller Interessen und der wirklichen Verhältnisse zweckentsprechend richtig handeln. Und Rationalisierung kommt von ratio, und das heißt Vernunft. Es darf jetzt schon als sicher gelten: Der aus dem Rationalisierungsprozeß hervorgehende Seemann wird frei von alten Komplexen sein, er wird vielmehr aller Welt nur offensichtlicher machen, daß dieser Beruf erste Klasse erfordert. Der Wachoffizier



Revolution im Fährbetrieb: Mit fast 70 km schweben bei Liverpool und der Isle of Wight Luftkissenboote über das Wasser. Sie befördern 25 Passagiere und sind ständig ausverkauft.



POLITIK UNTER DER LUPE

Wo der Angosturabitter herkommt

Wieder einmal, wie schon so oft in den letzten Jahren, wird ehemaligen Kolonialländern die Unabhängigkeit verliehen. Diesmal sind die britisch-westindischen Inseln Trinidad und Tobago an der Reihe. Als Vertreterin der Königin Elisabeth nahm Prinzessin Mary, die Princess Royal, die feierliche Handlung vor. Es war Kolumbus, der die Inseln entdeckte. Fast dreihundert Jahre regierten die Spanier hier. Sie wurden 1802 abgelöst von den Engländern, die jetzt ihre Herrschaft aufgaben. Beide Inseln treten dem Commonwealth bei. Die „Perle Westindiens“ wird Trinidad von Kennern genannt. Nicht nur, daß die reichlich gemischte Bevölkerung sich ein sonniges Gemüt bewahrt hat — der Calypso wurde hier erfunden —, es wachsen auch allerlei Köstlichkeiten vor der Orinokomündung. Der Rum ist berühmt, und aus der Angosturarinde wird der Angosturabitter gewonnen. Noch leben die meisten Bewohner von der Landwirtschaft, aber auch die Industrie ist in flottem Aufbau begriffen. Man stellt Zement, Kunstdünger, Farben und Möbel her. Daß es nach der Unabhängigkeitserklärung zu ähnlichen Machtkämpfen kommen wird, wie wir sie am Kongo und in Algerien erle-

ben, ist kaum anzunehmen, denn England hat in planmäßiger Arbeit dafür gesorgt, daß ausgebildete Beamte und Politiker zur Verfügung stehen.

Die Waffen nieder

Auch Frankreich tut, was möglich ist, um den friedlichen Aufbau Algeriens zu fördern. In Zusatzprotokollen zum Vertrag von Evian sind Vereinbarungen getroffen worden, die sich auf die Gestellung von Lehrkräften und Beamten, auf technische Hilfe und gemeinsame Ausbeutung von Erdöl- und Mineralölvorkommen erstrecken. An den Algeriern und ihren leitenden Männern aber liegt es, dafür zu sorgen, daß die europäische Bevölkerung in Algerien vor weiteren Angriffen geschützt wird. Algerien ist noch auf lange Zeit nicht in der Lage, sich aus eigenen Mitteln und mit eigenen Kräften zu stabilisieren. Das Verhältnis zur Bundesrepublik scheint günstig zu sein. Wie ein deutscher Parlamentarier, der kürzlich in Algier war und sich mit führenden Männern unterhielt, erklärte, hat man drüben die deutsche Gastfreundschaft nicht vergessen, der man in den Jahren des Kampfes begegnete. Woran liegt es nun, daß kein Frieden einkehren will? Man sollte die Waffen niederlegen, ehe es zur Verewigung des Bruderkrieges kommt, und man sollte ohne Rücksicht auf persönliche Machtgelüste nur die Männer regieren lassen, denen das Wohl des hungernden Volkes höher steht

als ihr eigenes. Noch ist nicht alles verloren. Siegt aber die Unvernunft, dann können die Folgen unabsehbar sein.

Arabische Liga von kurzer Dauer

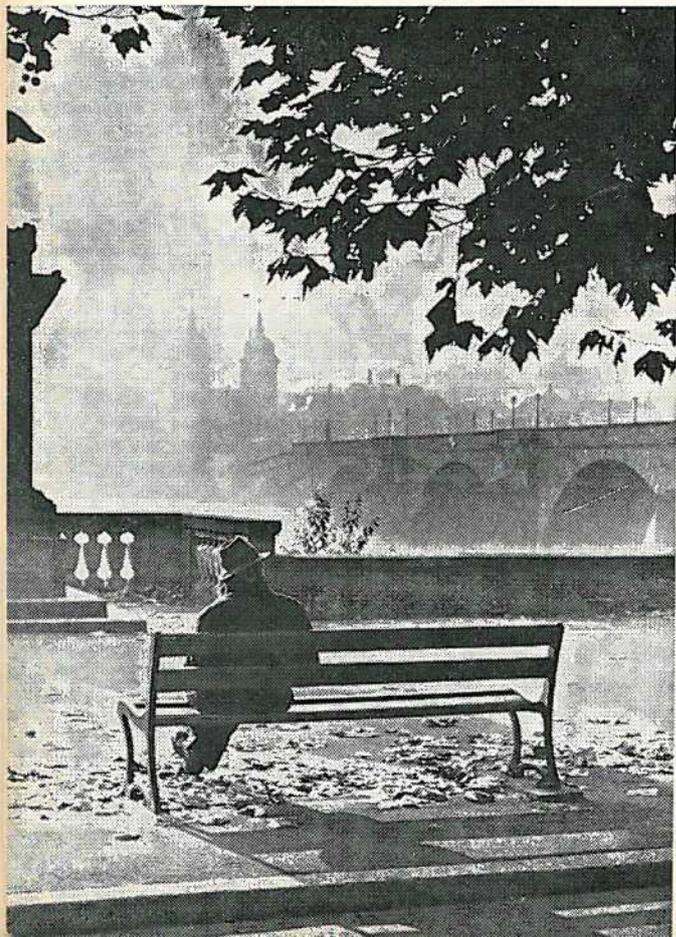
Die Arabische Liga, die 1945 mit großen Hoffnungen gegründet wurde, scheint nun endgültig ihr Leben ausgehaucht zu haben. Ihr Ziel war die Zusammenfassung aller arabisch sprechenden Völker, als da sind Ägypten und Saudiarabien, Irak und Syrien, Libanon, Jordanien und Jemen. Später trat der Sudan noch hinzu. Das ständige Sekretariat befand sich in Kairo. Vor etwa zehn Jahren wurde ein arabischer Sicherheitspakt abgeschlossen. Die Liga unterstützte den algerischen Aufstand, worauf Frankreich ein Ausfuhrverbot für Waffen nach den arabischen Ländern erließ. Arabische Legion nannte sich die Armee Jordaniens, die mit englischer Unterstützung organisiert und zunächst auch von einem englischen Generalmajor geführt wurde. Spannungen gab es in der Arabischen Liga schon immer. Die Opposition richtete sich nicht zuletzt gegen den ägyptischen Präsidenten Nasser, der mit dem Anspruch aufgetreten war, als „Einiger der arabischen Länder“ in die Geschichte einzugehen. Fehlschaltungen und mißlungene wirtschaftliche Experimente in Ägypten selbst schädeten dem Ruf Nassers nicht nur in seinem Machtbereich, sondern in der nahöstlichen Welt. Den Hauptstoß gegen die Liga führte Syrien. Es trat bereits im Herbst des vergangenen Jahres aus. Die heftigen Angriffe Syriens gegen Nasser veranlaßten Ägypten jetzt zum Auszug aus der Liga. Andere Staaten wie Jordanien und Saudiarabien hatten sich bereits vor längerer Zeit zu Staatenbündnissen zusammengeschlossen. Diese Zersplitterung schadet natürlich dem Auftreten der Araber auf der kommenden UNO-Vollversammlung.

Unser schönes Deutschland

Bereits seit 1386 ist Heidelberg Universitätsstadt. In malerischer Pracht am Austritt des engen tief eingeschnittenen Neckartales in die weite Rheinebene gelegen, ist Heidelberg zum Inbegriff deutschen Studententums geworden. Dem Ruhme der ältesten deutschen Universitätsstadt steht der ihrer schönsten und größten deutschen Schloßruine nicht nach, ein romanisches Denkmal deutscher Frührenaissance. Die Gotische Heiligengeistkirche (im Hintergrund in Silhouette) aus dem 15. Jahrhundert mit ihrem barocken Turmhelm und die alte Neckarbrücke mit ihrem Brückenhäuser sind weitere Anziehungspunkte für Massen von Bewunderern aus aller Welt. Kein Wunder, daß die US-Truppen hier ihr europäisches Hauptquartier aufgeschlagen haben.

Wir alle sind betroffen

Moskau ist auf vielen Schauplätzen des Kalten Krieges aktiv. Wenn wir in die Ferne schweifen, dürfen wir darüber unseren nächsten Nachbarn, Berlin, nicht vergessen. Vor dreizehn Jahren trat mit der Blockade die erste große Prüfung an die Berliner heran. Sie haben sie bestanden. Sie haben weitere bestanden, und nun ist es soweit, daß sie heute jeden Tag in der Prüfung stehen. Nicht die Gemütsexplosionen sind entscheidend, zu denen sich verständlicherweise hier und da die Jugend hinreißen läßt. Entscheidend ist der stumme Widerstand, den keine Drohung zu überwinden vermag. Wir alle stehen hinter ihnen — das müssen die Berliner wissen, wie sie wissen müssen, daß die westliche Welt hinter ihnen steht. Immer mehr erweist es sich, daß die Mauer — das Schandmal der Unfreiheit — ein Bumerang ist, der auf seine Urheber zurückfliegt. F. R.



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

Was ist ein Scheck?

Der Zahlungsverkehr in unserer Wirtschaft vollzieht sich nicht nur durch den Austausch von Münzen oder Banknoten, sondern — was viele nicht wissen — zu einem viel größeren Teil im Wege des Verrechnungsverkehrs. Täglich werden zwischen den Banken, den Unternehmungen und auch innerhalb des privaten Sektors Summen bewegt, die in die Hunderte von Millionen D-Mark gehen. Ein wichtiges Hilfsmittel für die Abwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs ist der Scheck, der in der modernen Geld- und Kreditwirtschaft eine immer größere Bedeutung erlangt.

Voraussetzung ist ein Bankkonto

Bei einem Scheck handelt es sich um eine Urkunde, durch die der Aussteller dieses Papiers über ein von ihm bei einer Bank oder einem anderen Kreditinstitut unterhaltenes Guthaben verfügt. Der Scheck enthält einerseits eine Anweisung an die Bank, an seinen Inhaber eine bestimmte Summe zu zahlen, und andererseits das Versprechen des Ausstellers an den Inhaber des Schecks, daß die Bank dieser Anweisung entsprechen und den Scheck einlösen wird. Wirtschaftlicher Zweck des Schecks ist es also, dem Aussteller zu ermöglichen, bargeldlos aus seinem Bankguthaben Zahlungen zu leisten, ohne sich selbst zur Bank begeben und den für die Begleichung einer Rechnung erforderlichen Betrag von seinem Konto abheben zu müssen. Die Möglichkeit, einen Scheck auszustellen, hat naturgemäß den Abschluß eines entsprechenden Vertrages zwischen dem Aussteller und der bezogenen Bank zur Voraussetzung. In diesem Vertrag eröffnet die Bank dem Aussteller ein entsprechendes Konto und verpflichtet sich ferner, auf sie gezogene Schecks bis zur jeweiligen Höhe des bei ihr unterhaltenen Guthabens einzulösen.

Wesentliche Bestandteile

Nach dem Scheckgesetz vom 14. August 1933 ist die Gültigkeit des Schecks davon abhängig, daß seine äußere Form einige im Gesetz festgelegte Bestandteile enthält. Zu diesen sog. „wesentlichen Bestandteilen“ des Schecks gehört zunächst die Bezeichnung „Scheck“ im Text der Urkunde. Außerdem muß jeder gültige Scheck die unbedingte Anweisung enthalten, eine bestimmte Geldsumme zu zahlen. Ferner darf auf dem Scheck der Name der bezogenen Bank, der Zahlungsort, der Ort und der Tag der Ausstellung sowie schließlich die Unterschrift des Ausstellers nicht fehlen. Eine Urkunde, die diese gesetzlichen Bestandteile nicht enthält, gilt nicht als Scheck, abgesehen von einigen Sonderbestimmungen hinsichtlich der Angabe des Zahlungsortes.

Inhaber- und Namensscheck

Neben dem nur für Verrechnungszwecke ausgestellten Scheck ist der sog. „Inhaberscheck“ in Deutschland am meisten gebräuchlich. In diesem Scheck wird der Zahlungsempfänger entweder überhaupt nicht genannt oder es wird im Text ausdrücklich angegeben, daß jeder Inhaber des Schecks berechtigt ist, die Urkunde einzulösen. Als Inhaberscheck gilt auch ein Scheck, in dem der Zahlungsempfänger namentlich angegeben ist und diese Angabe durch den Zusatz „oder Überbringer“ bzw. durch einen gleichlautenden Vermerk ergänzt ist. Ist der Zahlungsempfänger dagegen namentlich ohne jeden Zusatz aufgeführt, so liegt ein sog. „Namensscheck“ vor. Ein „Rekta-scheck“ ist ein Scheck, der zwar auf eine namentlich bezeichnete Person lautet, bei dem

aber die Angabe des Zahlungsempfängers durch den Zusatz „nicht an Order“ ergänzt wird. Diese Unterscheidung ist insbesondere im Hinblick auf die Übertragung des Schecks von großer Wichtigkeit. Der Namensscheck ist in gleicher Weise wie ein Wechsel ein sog. Orderpapier und als solches durch Indossament übertragbar. Bei einem Rektawechsel dagegen erfolgt die Übertragung durch die Übergabe des Papiers und die gewöhnliche Abtretung des in dieser Urkunde verbrieften Anspruchs.

Einlösung

Der Scheck ist grundsätzlich bei Sicht, also am Tage seiner Vorlegung zahlbar. Ein vor-datierter Scheck, der vor dem Eintritt des auf ihm angegebenen Ausstellungstages zur Zahlung vorgelegt wird, ist am Tage der Vorlegung zahlbar. Ist ein Scheck in Deutschland ausgestellt und ebenfalls in Deutschland zahlbar, so muß er innerhalb von acht Tagen nach dem Ausstellungsdatum zur Zahlung vorgelegt werden. Für den Fall, daß ein Scheck in einem anderen Lande als dem Ausstellungsland zahlbar ist, gelten längere Fristen. Handelt es sich um europäische Länder, so ist der Scheck binnen zwanzig Tagen vorzulegen. Liegen Ausstellungsort und Zahlungsort dagegen in verschiedenen Erdteilen, so beträgt diese Frist sogar siebenzig Tage.

Die Einlösung eines Schecks kann nach der Wahl seines Inhabers entweder in bar oder im Wege der Verrechnung erfolgen. Nur im Wege der Verrechnung erfolgt die Einlösung, wenn der Scheck als Verrechnungsscheck gekennzeichnet wird und dementsprechend quer über der Vorderseite den Vermerk „nur zur Verrechnung“ enthält. Durch diesen oder einen gleichlautenden Vermerk wird nämlich unter-sagt, daß die Schecksumme seitens der bezogenen Bank in bar ausgezahlt wird. Der Inhaber des Schecks kann den Scheckbetrag daher nur im Wege einer Gutschrift auf sein Konto erlangen. Wichtig ist es, daß eine Streichung des Verrechnungsvermerks nach den gesetzlichen Bestimmungen als nicht erfolgt gilt. Die Bevorzugung des Verrechnungsschecks erklärt sich also in erster Linie dadurch, daß er eine mögliche Einlösung des Schecks durch unberechtigte Dritte verhindert.

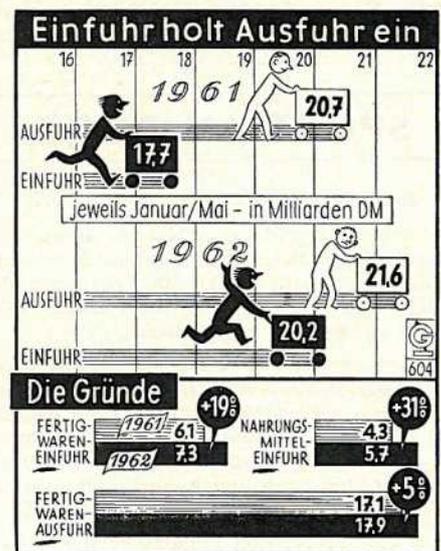
Schutz des Scheckinhabers

Wird ein rechtzeitig vorgelegter Scheck nicht eingelöst oder wird eine Verweigerung der Zahlung festgestellt, so kann der Inhaber des Schecks gegen den Aussteller und gegen alle anderen aus dem Scheck Verpflichteten Rückgriff nehmen. Die Geltendmachung der Regreßansprüche setzt allerdings eine Bescheinigung des Bezogenen oder eine öffentliche Urkunde (Scheckprotest) oder eine Erklärung einer Abrechnungsstelle voraus, daß der Scheck rechtzeitig vorgelegt und nicht bezahlt worden ist. Für den Schutz des Scheckinhabers ist es

wesentlich, daß alle Scheckverpflichteten dem Inhaber als Gesamtschuldner haften und daß der Inhaber jeden einzelnen oder mehrere oder alle zusammen in Anspruch nehmen kann. Bei diesem Rückgriff ist der Scheckinhaber nicht an die Reihenfolge gebunden, in der sich der Aussteller, die Bürgen und die möglichen Indossanten verpflichtet haben. Der Scheckinhaber kann im Wege dieses Rückgriffs nicht nur die Schecksumme, sondern auch Zinsen, die Kosten des Protestes sowie eine Vergütung innerhalb einer gesetzlich fixierten Grenze verlangen. Die Rückgriffsansprüche des Inhabers verjähren allerdings innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf der Vorlegungsfrist.

*

Der Scheck erhält seine volkswirtschaftliche Bedeutung dadurch, daß er in besonderem Maße zur Erleichterung des Zahlungsverkehrs beiträgt. Das gilt vor allem für den Verrechnungsscheck, durch den es häufig schon innerhalb einer einzigen Bank möglich ist, Forderungen und Schulden verschiedener Kunden auszugleichen, ohne daß Münzen oder Banknoten ausgetauscht zu werden brauchten. Aber auch im Verkehr zwischen den Banken gelingt es in vielen Fällen, die bei den verschiedenen Kreditinstituten eingereichten Papiere im bargeldlosen Zahlungsverkehr zu verrechnen, so daß der Abrechnungsverkehr im gesamten Bankensystem auf den Ausgleich geringer Spitzenbeträge reduziert werden kann. Damit wirkt sich das Wesen des Schecks nicht nur in einer Erleichterung der Kassenführung des einzelnen, sondern ebenfalls in einer Vergrößerung des Kreditpotentials unserer gesamten Wirtschaft aus.



Nachlassende Wettbewerbskraft

Das Paradeferd der deutschen Wirtschaft, der Export, ist müde geworden. Beladen mit der Aufwertung der D-Mark, sprich Verteuerung deutscher Waren im Ausland, beladen mit rapide angewachsenen Lohnkosten in der Industrie, machte es nur noch einen kleinen Sprung nach vorn. Das wäre kaum bedenklich, wenn nicht gleichzeitig die Einfuhr mit Riesenschritten aufholte. Besonders der starke Anstieg der Fertigwareneinfuhr um 19 Prozent zeigt an, daß die deutsche Wettbewerbskraft nachläßt.

Flottenumschau

Neubauten

Mitte August lief der dritte Neubauerzörer der Bundesmarine nach seiner Taufe auf den Namen „Bayern“ bei der Stülcken-Werft in Hamburg vom Stapel. Taufpatin war Frau Dr. Ehard, Ehefrau des bayerischen Ministerpräsidenten. Das Schiff ist 130 m lang und hat eine Wasserverdrängung von 2850 t.

Wie seine Schwesterschiffe „Hamburg“ und „Schleswig-Holstein“, die noch in der Ausrüstung sind, wird es eine Maschinenanlage von rund 70 000 PS erhalten, mit der eine Geschwindigkeit von 36 Knoten erreicht werden soll. Für die „Bayern“ sind als Bewaffnung vier 10-cm-Geschütze und mehrere leichte Flugabwehrkanonen vorgesehen. Diese Schiffe haben ein durchlaufendes glattes Oberdeck. Der Rumpf ist aus Stahl und geschweißt, die Aufbauten sind vorwiegend aus Leichtmetall. Am 22. August wurde das 350 t große U-Boot „U 4“ in Kiel zu Wasser gelassen. Es gehört zu der Serie von insgesamt zwölf Küsten-U-Booten der Bundesmarine, die bei 44 m Länge und konventionellem Antrieb in der heutigen Zeit marineteknischer Sensationen zwar keine auffälligen Boote sind, jedoch für ihre Größe relativ starke Torpedobewaffnung tragen. „U 3“, der Vorgänger, wurde von der norwegischen Marine leihweise übernommen und ist auf den Namen „Kobben“ umgetauft worden. Die Überführung nach Norwegen soll Ende September erfolgen.

Flottenbesuche

Die drei Zerstörer des 3. Z-Geschwaders (Leihzerstörer) unter Führung von Fregattenkapitän von Bülow haben Anfang August einen dreitägigen Freundschaftsbesuch in Kopenhagen durchgeführt. Dieser erste Flottenbesuch der Bundesmarine in der dänischen Hauptstadt sollte der weiteren Verbesserung der dänisch-deutschen Zusammenarbeit dienen.

Drei französische Geleitboote besuchten Anfang August den Hafen Bremen. Die Seeleute des italienischen Segelschulschiffs „Amerigo Vespucci“, das zum vierten Male nach Hamburg kam, fühlten sich an der Elbe recht wohl. Einige Männer der Stammbesatzung kannten sich an der Küste bereits gut aus. In den letz-

ten Augusttagen suchte der US-Kreuzer „Newport News“ die Kieler Förde auf. Anfang September kamen drei britische Wachboote nach Duisburg.

Windjammer-Regatta

An der diesjährigen Regatta der Sail Training Association, die am 11. August vor der südenglischen Stadt Torbay begann, beteiligten sich etwa 30 Segelschiffe und Jachten. Das Wetter war stürmisch, 22 Schiffe erreichten das Ziel. Die Regattastrecke führte von Torbay nach Ushant und wieder zurück in den Kanal bis zur Ziellinie vor Dieppe. Anschließend sollten sich die Segler in Rotterdam treffen. Hierbei ging es weniger um den Sieg des einzelnen Schiffes, sondern um die Förderung der Segelrei. In der ersten Klasse starteten die größeren Schiffe. Hier siegte die 1990 BRT große „Gorch Fock“, die dem erheblich kleineren norwegischen Gegner „Soerlandet“ (617 BRT) etwa 4¼ Stunden vorgeben mußte. In der zweiten Klasse machte die italienische Yawl „Corsaro II“ (73 t) das Rennen.

Blick in ausländische Marinen

Im August lief das amerikanische U-Boot SSBN „James Monroe“ in Newport News vom Stapel, SSBN „Alexander Hamilton“ wurde in Groton zu Wasser gelassen. Die Kurzbezeichnung „SSBN“ für diesen Typ bedeutet „Nuclear Power Fleet Ballistic Missile Submarine“, d. h. U-Boot mit Kernenergieantrieb und ballistischen Flugkörpern (Polaris-U-Boot). Es handelt sich hier um die dritte Serie von Polaris-U-Booten, die eine Schiffslänge von 130 m haben. Zwei seit längerer Zeit im Dienst befindliche Atom-U-Boote der US-Marine trafen in der Nähe des geographischen Nordpols zusammen, tauchten in einer Eislücke auf und begrüßten sich. Diese Zielfahrt ist vermutlich nur mit Hilfe der Inertial-Navigationsgeräte möglich, die besonders für solche Boote weiterentwickelt wurden.

Der Inselstaat Jamaika wurde im August selbständig. Er stellte den Antrag auf Aufnahme in die UNO, deren 107. Mitgliedstaat er dann werden würde. Es wird zu erwarten sein, daß damit ein weiterer Staat in den Flottenlisten erscheinen wird. In den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts gab es etwa 40 Staaten, die eine Kriegsflotte unterhielten, heute sind es rund 65 Länder.

—R—

Sport auf TTS „Tasso“

Schon auf der Jungferreise nach Baniyas/Syrien wurde der Plan gefaßt und auch verwirklicht, eine Fußballmannschaft auf die Beine zu stellen. Ein schwieriges Unternehmen in Anbetracht der kurzen Liegezeit des Schiffes in Rotterdam. Aber wider allen Erwartungen war die Begeisterung für „König Fußball“ groß. Es fanden sich 20 Mann. Mit der temperamentvollen Unterstützung der Schiffsleitung wurde eine Elf aufgestellt. Nach dem Einlaufen in Rotterdam wurde durch die Seemannsmission sofort ein Spiel arrangiert. Wir spielten gegen die Mannschaft des deutschen MS „Berkersheim“. Um 16.00 Uhr setzten sich nach getaner schwerer Arbeit 14 Fußballfanatiker in den Bus in Richtung Sportplatz. Wir trafen auf einen etwas besseren Gegner und verloren knapp aber verdient mit 1:3 Toren nach einem äußerst fair verlaufenen Spiel gegen unsere Fahrenskollegen aus Bremen. Es hat uns viel Spaß bereitet. Beide Mannschaften hatten zwar keine „Uwes“ und „Schimmis“ in ihren Reihen, aber es herrscht z. B. bei uns an Bord der alte olympische Grundsatz: „Die Teilnahme ist entscheidend!“

Auf diesem Wege der Seemanns-Mission Rotterdam und unserer Schiffsleitung unseren besten Dank.

Rolf Milewski

Wollen auch Boxen und Leichtathletik

Am 1. 3. 1962 wurde die Sportgemeinschaft MS „Johanna Oldendorff“ ins Leben gerufen. Schwerpunkt Fußball. Mit hochherziger Unterstützung durch die Reederei konnte vor der Ausreise in Deutschland Sportzeug, Bälle etc. ausreichend beschafft werden. Die Sportbegeisterung unter der gesamten Besatzung ist groß. Die Sportgemeinschaft zählt zur Zeit 22 Mitglieder. In Sydney hatten wir dann im Mai eine gute Gelegenheit, die Feuertaufe zu bestehen. Es fanden folgende Spiele statt:

MS „Woomera“ (br)	3:3
MS „Blumenthal“ (dt)	4:3
MS „Höegh Transporter“ (no)	4:0

Im Anschluß hieran wurden dann in Dairen im Juni vier weitere Spiele ausgetragen:

Dairen (Chinesische Städtemannschaft)	10:0
MS „Himmerland“ (da)	1:3
MS „Tank Empress“ (no)	2:3
D „Malan“ (br)	0:10

Dem Flying Angel und der norwegischen Seemannsmission in Sydney danken wir herzlich für die große Unterstützung in bezug auf Sport für Seeleute. Auch der Seemannsklub in Dairen hat sich größte Mühe gegeben, Spielplätze und Spielgegner zu beschaffen.

Es wäre zu begrüßen, wenn zur Freizeitgestaltung auf See auch noch etwas Boxsport und Leichtathletik getrieben würde. Jedoch fehlt es uns zur Zeit dafür noch an Gerät und vor allem an einem geeigneten Trainer. Neben dem Fußball zusätzlich diese Sportarten zu pflegen wird unser nächstes Ziel sein.

MS „Algol“ gibt und nimmt Packungen

Während der letzten Reise wurde kurz entschlossen auch bei uns ein Sportklub gegründet.

Nach aufregenden Debatten wurde die Farbe des Trikots bestimmt (grünes Hemd und weiße Hose). Das erste Spiel fand in Izmir statt, wo gegen die türkische Mannschaft des deutschen Röhrenwerkes gespielt wurde. Wir verloren 2:1, forderten Revanche und bekamen 2 Tage später noch eine Packung, 4:0. Natürlich wirkte dieses nicht sehr aufmunternd auf unser neues Team, aber auch diese Stimmung konnte überwunden werden. Nach einigen Änderungen innerhalb des Teams, lauerten wir auf eine neue Gelegenheit. Am 13. 7. 62 kam ein Spiel in Antwerpen gegen die „Cuxhaven“ zustande. Es konnte mit 7:1 gewonnen werden. Am 3. 8. 62 wurde in Izmir/Türkei gegen MS „Else“ gespielt. Nach fairem Spiel gewannen wir auch dieses mit 1:3.

Wir hoffen, auch in Zukunft oft Gelegenheit zu finden, den sportlichen Geist an Bord zu fördern.

W. Drewniok

„Christian Russ“ blieb ungeschlagen!

Nach unserem 1:1 gegen die „Flavia“ in Liverpool, bescherte uns erst Santa Fé zwei Gegner, nämlich die beiden englischen Frachter „Ronsard“ und „Prosper“. 2:2 war nach beiden Spielen das Ergebnis. Die „Cap Norte“ war in Buenos Aires die erste Mannschaft, die wir dann bei strömenden Regen 7:1 abfertigten. Die Zweifler an Bord wurden unruhig, da immer noch kein Spiel verloren war. Als der englische Frachter „Ruysdael“ uns zu einem Spiel aufforderte, folgten wir mit gemischten Gefühlen. Doch während des Spieles waren alle wieder ganz dabei. 3:2 konnten wir auch dieses Mal siegreich vom Platz gehen.

Danach gab es einige Tage Ruhe, um dann gegen die „Frank Leonhard“ anzutreten. Hoch mit 6:1 Toren wurde auch dieses Spiel gewonnen. Die „Cap San Lorenzo“ wurde zu einem etwas härteren Gegner, dem wir jedoch auch gewachsen waren. Bei Spielende hatten wir ein 4:4 unentschieden erzielt.

Uwe Menzer

Fortsetzung Seite 7

SPORT AN BORD

Junge Mannschaft an den Großen Seen

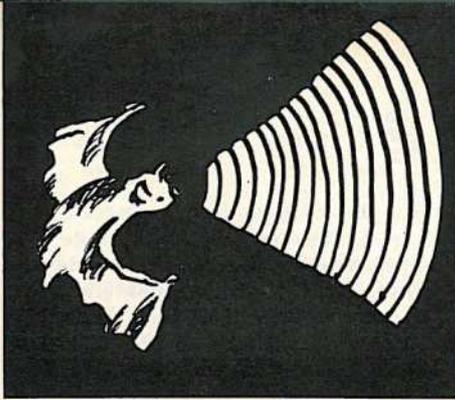
Auf dem Anfang Mai nach Kanada/Große Seen ausgelaufenen MS „Rheinstein“ des Norddeutschen Lloyd wurde am 11. Mai 1962 unter allseitiger reger Anteilnahme der Fußballverein — MS „Rheinstein“ — gegründet.

Schon bald konnten wir unser erstes Spiel austragen. In Cleveland trat die junge Mannschaft am späten Nachmittag gegen die Elf des TS „Sarangan“ des NLL an. Wir verloren in diesem ersten Zusammentreffen in einem harten jedoch durchaus von sportlicher Fairness getragenen Spiel mit 3 : 1, Halbzeitstand 1 : 1.

Nach einem forcierten Training gelang es uns, die holländische Mannschaft bei einem Rückspiel in Detroit 5 : 2 zu schlagen.

In Chicago nahmen wir Verbindung zu den außerordentlich gastfreundlichen „Chicago Wanderers“, einem deutschen Fußballklub, auf. In einem Spiel gegen die 2. Auswahl des Klubs konnten wir uns auf dem idealen Rasenplatz der „Wanderers“ überraschend gut gegen die bekannt starke Landmannschaft halten. (3 : 1 / 1 : 1).

Jochen Jörg



Ein Denkmal für die Fledermaus

VOM ECHO ZUM RADAR

In Alaska und auf Grönland stehen zwei Riesenradars, die als Endglieder eines hochempfindlichen Warnsystems jedes Objekt erfassen, das sich in ihren Bereich begibt.

RADAR ist bekanntlich eine Abkürzung für „Radio Air Detecting And Ranging“. Das Gerät hat also die Aufgabe, mithilfe von Radiowellen Objekte in der Luft zu entdecken (detecting) und ihre Entfernung zu messen (ranging).

Solche Objekte sind beispielsweise einfliegende sowjetische Raketen.

Um der Entdeckungslust der Radarantennen in Alaska und auf Grönland vernünftige Grenzen zu setzen, werden ihre Ergebnisse erst an Elektronengehirne weitergeleitet, die mit den Angaben über normale und harmlose Flugkörper „gefüttert“ sind, also etwa mit den Flugplänen der großen Luftfahrtsgesellschaften. Solche Objekte werden von den Elektronengehirnen sofort aussortiert. Nur die verdächtigen bleiben über und werden an das NORAD-Hauptquartier zur Überprüfung weitergeleitet. Dort werden die vielen Einzeldaten über Höhe, Kurs, Geschwindigkeit und Art der Objekte zusammengetragen.

Sollten die Elektronengehirne einwandfrei feindliche Objekte im Anflug gemeldet haben, so wird der Wachhabende im Kommandoraum das berühmte rote Telefon abheben und die Raketen- und Bomberstützpunkte zum Gegenschlag alarmieren.

Nun, Alarm ist noch kein Krieg, — aber wenn sich dieses präzise funktionierende technische System einmal irrt?

Vor gar nicht langer Zeit, — im Oktober vorigen Jahres —, hatte das Riesenradar in Thule die höchstmögliche Alarmstufe 5 ausgelöst: Interkontinentalraketen greifen Amerika an!

Eine einfache psychologische Überlegung des Hauptverantwortlichen genügt zwar, um einen Irrtum wahrscheinlich zu machen, — denn weshalb sollten die Sowjets ausgerechnet angreifen, wenn zur Stunde Chruschtschow bei den Vereinten Nationen in New York war, — aber wie war dieser Irrtum zu erklären?

Das Radar in Thule hatte den Mond als feindlichen Flugkörper gemeldet. Es mußte deshalb irren, weil man einfach vergessen hatte, das Elektronengehirn mit den Daten zum Aussortieren des Mondes zu „füttern“. Der gute, alte Mond hatte die Radar-Experten genarrt!

Das Prinzip der Ortung und Geschwindigkeitsmessung mit Radar ist an sich so simpel und die Messung so zuverlässig, daß man auftretende Fehler offensichtlich dem Menschen zuschreiben muß, der sich die Radargeräte gewissermaßen als künstliche Organe zur Erweiterung seiner Wahrnehmungsfunktionen konstruiert hat.

Das Gehirn des Menschen ist beispielsweise vorzüglich geeignet, die Lichtreize unserer Umgebung nach der Wahrnehmung durch die Augen zu einem vollständigen Abbild der Wirklichkeit zu verarbeiten. Diese Orientierungsmöglichkeit ist uns angeboren, und wir bedienen uns ihrer mit großer Selbstverständlichkeit und Sicherheit. Wird dieses Sinnesorgan nicht überbeansprucht, wie beispielsweise bei

starkem Sonnenlicht oder bei längerem Lesen, so merken wir abends gar nicht, daß wir den ganzen Tag eine anstrengende Orientierungsleistung vollbracht haben.

Wieviel schwieriger und weniger selbstverständlich ist es dagegen, wenn sich zum Beispiel der Schiffsoffizier bei der Navigation eines Radargerätes bedient! Das Bild auf dem Radarschirm ist das Ergebnis eines künstlichen Sinnesorganes, und wieviel Übung und Erfahrung sind erforderlich, ehe dieses verzerrte Abbild der Wirklichkeit auf dem Schirm dem beobachtenden Menschen zu einer Selbstverständlichkeit wird und bei ihm auch einen zuverlässigen Eindruck der durch Radar übermittelten Realität erzeugt.

Englische Experimente bezüglich der Wirkung der Beobachtungsdauer auf die Leistungen der Radar-Beobachter haben gezeigt, daß in der ersten halben Stunde 28 Prozent der Signale übersehen wurden, in der zweiten 38 Prozent, in der dritten 39 Prozent und in der vierten 40 Prozent.

Beim Fernsehen vollzieht sich dieser Vorgang viel einfacher und selbstverständlicher, weil die Aufnahmetechnik beim Fernsehen genau der Funktion des Auges nachgebildet ist.

Man stelle sich doch einmal spaßeshalber vor, wenn ein Fußballspiel nicht durch Fernsehen, sondern auf dem Radarschirm übertragen würde...

Es gibt aber Lebewesen, die sich nach dem Prinzip der Radartechnik in gleicher Weise gut in der Welt zurechtfinden, wie der Mensch etwa mit seinem Sehorgan.

Die Fledermäuse beispielsweise als Experten der Dunkelheit bedienen sich dieser Navigationstechnik schon so lange, wie es Fledermäuse gibt, also sicher schon seit der Zeit, als die Seeleute ihr Schiff nur deshalb nicht gegen ein Riff steuerten, weil es im hellen Tageslicht vor ihnen lag, oder weil sie seine Lage aus Erfahrung kannten und die ganze Umgebung mieden, oder weil ihre Steuermannskunst so groß war, daß sie im letzten Augenblick noch ausweichen konnten.

Erst viel später waren die Menschen in der Lage, die Orientierungstechnik der Tiere als Modell zur technischen Erweiterung der eigenen Sinnesleistungen zu benutzen.

Schauen wir uns doch diese Fledermäuse einmal etwas genauer an, die von Natur aus darauf spezialisiert sind, sich in der Dunkelheit so zu orientieren, wie wir mit der Radartechnik.

Man sollte annehmen, daß alles, was die Natur so unmittelbar und ohne große Umwege gemacht hat, kaum dem Irrtum ausgesetzt ist, daß es beispielsweise einer Fledermaus nie passieren würde, wie in Thule den Mond mit russischen Raketen zu verwechseln.

Und doch ist aus Experimenten bekannt, daß man auch Fledermäuse täuschen kann.

Die Fledermäuse haben neben ihrer Orientierungsfähigkeit ein erstaunliches Erinnerungsvermögen für räumliche Reize. Diese Fähigkeit entlastet ihre Sende- und Empfangstätigkeit, wenn sie beispielsweise nachts zwischen Bäumen und Häusern umherfliegen und Jagd auf Insekten machen. Ein genaues Erinnerungsbild im Kopf ist die Grundlage für das Zurechtfinden in einem schon bekannten Raum.

Der amerikanische Zoologe D. R. GRIFFIN berichtet, daß am Eingang einer Fledermaushöhle Tausende der Tiere umkamen, weil dort eine Tür angebracht worden war. Die Fledermäuse verließen sich auf ihr Erinnerungsbild von der bekannten Höhle und prallten mit voller Wucht gegen die unbekannte Tür, weil sie ihr Peilgerät nicht eingeschaltet hatten.

Das nicht eingeplante Echo vom Mond wurde zwar vom Radar registriert, aber falsch erkannt, weil der Mond im Gedächtnis des Elektronengehirns nicht gespeichert war.

Wie sieht nun das Peilgerät aus, das die Fledermaus beim Fliegen benutzt?

Beim Radar werden mit Hilfe des Echos elektromagnetischer Wellen Hindernisse auf weite Entfernungen hin ausgemacht und auf dem Schirm eines Kathodenstrahl-Oszillographen abgebildet.

Die Fledermäuse produzieren mit ihrem Kehlkopf Ultraschall von so hoher Frequenz (30 bis 120 kHz), daß er für den Menschen unhörbar ist. Die Tiere orientieren sich dann nach dem Prinzip des Echolots durch die von den Gegenständen reflektierten Wellen.

Bevor eine Fledermaus abfliegt, wendet sie den Kopf bei geöffnetem Maul hin und her und bewegt lebhaft die Ohren. Sie schreit für uns unhörbar in die Gegend. Was andere Tiere mit dem Auge wahrnehmen, das erfahren die Fledermäuse mit dem Gehör.

Wenn wir ein Horchgerät aufstellen und einer Fledermaus bei der Insektenjagd zuhören, so hören wir ein langsames Tuckern, das dem Geräusch eines alten Benzinmotors im Leerlauf ähnelt.

Wie erstaunlich gut diese Ortung funktioniert, zeigen Experimente mit ausgespannten Drähten, die von der Fledermaus im Flug erst dann nicht mehr erkannt wurden, als ihr Durchmesser nur noch 0,07 mm betrug. Es gibt sogar Fledermäuse, die sich ausschließlich vom Fischen ernähren, indem sie dicht über dem Wasserspiegel dahingleiten und bei einer Art U-Boot-Jagd mit ihren Krallen kleine Fische aufspießen, die sie mit der Echo-Ortung entdeckt haben.

Es war ein weiter Weg von der Steuermannskunst der Griechen, die man damals im alten Griechenland noch alljährlich in großen Festen als wirkliche Kunst verehrte, — bis hin zur Radar-Ortung der modernen Schifffahrt.

Wahrscheinlich hat erst der zweite Weltkrieg der Forschung die entscheidenden Impulse gegeben auf der Suche nach einem Verfahren zum Auffinden unsichtbarer Gegenstände.

So sind wohl auch die Fledermäuse unfreiwillige Helfer der militärischen Forschung geworden, denn sie waren ja anerkannte Experten auf diesem Gebiet.

Inzwischen ist dieser Beraterdienst der Fledermäuse aber auch auf sehr friedliche Weise wirksam geworden. Was wäre beispielsweise die Flugsicherung auf den großen Flughäfen oder die Navigation in der Seefahrt heute ohne die Erfindung des Radar?

So mancher ist in die Geschichte der Seefahrt eingegangen, wo aber bleibt die Würdigung der Fledermaus. Was uns schon lange fehlt, das ist ein Denkmal zu Ehren der Fledermaus...
Hans Joachim Ahrens

Deutsches

Hydrographisches

Institut

Die Seevermessung des DHI setzt damit die Aufgaben fort, die offiziell seit 1861 von der Preußischen und später Kaiserlichen Marine und dann von der Reichs- und der Kriegsmarine in heimischen und außerheimischen Gewässern bis 1945 durchgeführt worden sind. Es sei hier nur an die Tätigkeit der Vermessungsschiffe „Hyäne“, „Wolf“, „Möwe“ und „Planet“ vor 1914 in den Seegebieten früherer deutscher Schutzgebiete und an die erfolgreichen Arbeiten des Vermessungsschiffs „Meteor“ zwischen 1923 und 1939 erinnert. Es ist also natürlich, daß ein Teil des heute verantwortlich eingesetzten Vermessungspersonals aus der Vermessungsabteilung der Kriegsmarine hervorgegangen ist.

Die mißtrauischen Schiffe

„Alles Gute“ heißt in unsere Sprache übersetzt: „Immer 2 Fuß Wasser unter dem Kiel!“ Für diese entscheidenden 2 Fuß Wasser sind die Schiffe des DHI eingesetzt. Sturm und Eis und schlechte Sicht sind überall Gefahren der Seefahrt. Es sind die Gefahren der Wasseroberfläche. Aber in Küstennähe lauern sie darunter, im Unsichtbaren. Hier sagt die Wasseroberfläche nichts oder zu wenig oder Falsches darüber, ob sie für das Schiff alles Gute oder alles Schlechte zudeckt. Hier gleicht ein Schiff ohne verlässliche Seekarte und Seehandbücher einem Blinden im Hochgebirge oder im Moor. Erst Seekarte oder Seehandbuch lassen anhand dessen, was Auge und Ohr, Radar und Funk von der Küste, der See und ihren Zeichen wahrnehmen, das Schiff den Kurs finden, der die 2 Fuß Wasser unter dem Kiel gewährleistet.

Der grundlegende Unterschied zwischen den Schiffen des DHI und allen anderen besteht darin, daß die DHI-Schiffe die Navigationsunterlagen und -Hilfen für sich nicht einfach als gegeben hinnehmen, sondern daß ihr Personal ihnen stets mit größtem Mißtrauen aus Beruf begegnet. Die Navigationshilfen haben für sie nicht den Zweck der richtigen und sicheren Kursfindung, sondern sie sind selbst Objekt ihrer Tätigkeit.

Bei den Vermessungen im Küstenbereich messen diese Schiffe die schwimmenden Seezeichen zur Kontrolle ein, sie überprüfen alle Angaben der Seekarten und Handbücher, sie zeichnen oder fotografieren die Küstenansichten oder deren Radarbilder. Sie suchen neue Landmarken und bestimmen ihre Position. Sie schaffen damit die Grundlage zu den Vermessungen und zu den Ergänzungen der nautischen Druckwerke.

Alle bisher erwähnten Aufgaben könnten notfalls auch von Landvermessern erfüllt werden, soweit sie nicht seekrank werden, denn bisher handelte es sich um sichtbare Dinge, wie Berge, Bäume und Gebäude an Land. Seekarten aber, besonders von Küstengebieten und Ansteuerungen, müssen Berge und Täler, Schluchten und Abhänge des Meeresgrundes genauso enthalten, wie die Landkarten der Erdoberfläche.

Die Abteilung Seevermessung und Nautische Geodäsie des DHI ist eine Reederei für die Reedereien, eine Reederei im Dienste der Seeschifffahrt. Unter einem Abteilungsleiter umfaßt sie 6 Mann fachtechnisches Personal für die Aufgaben im Innendienst und das auf 6 Schiffe verteilte Bordpersonal von 107 Mann einschl. des Maschinen-, funktechnischen und Wirtschaftspersonals. Die Kapitäne und ein Teil der übrigen Fachkräfte sind nautisch und vermessungstechnisch ausgebildete Fachleute. Die Schiffe fahren weder Ladungen noch Passagiere, noch bringen sie Devisen ein. Die Schiffe vermessen, erproben und erforschen. Was sie unermüdet einfahren, dient der navigatorischen Sicherheit der gesamten Seeschifffahrt, der Fischerei und der Wissenschaft. Ein Bollwerk im Trend des Kommerziellen, erfüllt das Institut auch in dieser Abteilung seine Aufgaben im Geiste eines heute so kostbar gewordenen wissenschaftlichen Idealismus. Nicht der Erwerb oder der Verdienst ist der Zweck dieser Seefahrt, sondern der Dienst an vielen Menschen, deren Erwerb und Existenz mit der See verbunden ist.

Loten, Loten und nochmals Loten heißt hier die Devise. Daher hat auch jedes der Schiffe dieser Vermessungs-, Forschungs- und Erprobungsflotte die grundsätzliche Reederordnung, jede Gelegenheit zum Loten zu nutzen, auch wenn sie zu oder von ihrem eigentlichen Aufgabengebiet auf dem Marsch sind.

Drei Schiffe sind zur Vermessung im Küstenbereich ständig eingesetzt: Die „Hooge“ (106 BRT), die „Ruden“ (106 BRT) und die „Süderoog“ (154 BRT). Mit ihnen wird angestrebt, die deutschen Küstengebiete der Nordsee alle 2—3 Jahre, die der Ostsee alle 5—10 Jahre zur Erfassung der Veränderungen erneut zu vermessen.

Jedes Schiff hat 15 Mann Besatzung. Davon werden neben dem Kapitän als Vermessungsgruppenleiter noch 2 vermessungstechnische Fachkräfte, 1 Funktechniker und als Hilfskräfte das 6 Mann starke Deckspersonal für diese Spezialaufgabe eingesetzt.

Die Echolotschreiber, mit denen hier gearbeitet wird, sind natürlich Spezialgeräte. Der Einfluß von Temperatur und Salzgehalt des Wassers auf die Schallgeschwindigkeit wird möglichst genau berücksichtigt. Die Schiffe sind zusätzlich mit transportablen Echoloten zum Loten vom Boot aus ausgerüstet.

Man lotet nach vorher festgelegtem Plan auf Lotlinien, die rechtwinklig zu den Tiefenlinien verlaufen, die ja im allgemeinen parallel zur Küstenlinie liegen. Fahrwasser werden in Querrichtung ausgelotet. Alle Lotungen in der Nordsee werden bei der Auswertung auf mittleres Springniedrigwasser beschiedet. Dazu berücksichtigt man die Wasserstände am nächstliegenden Pegel zur genauen Zeit der Lotungen.

Jede Minute eine Position

Für die Zwecke der Küstenvermessung wird, abgesehen von schwierigen Gewässern, der Maßstab 1 : 20 000 oder 1 : 25 000 zur Darstellung der Vermessungsergebnisse gewählt. Er stellt sicher, daß die an Bord angefertigte Arbeitskarte immer in einem etwa doppelt so großen Maßstab wie die betreffende Küstenkarte gezeichnet ist. Bei einem generellen Lotungslinienabstand von 1 cm auf der Karte sind die Lotungslinien somit in der Natur 200—250 m voneinander entfernt. Da sich ihre Lage bei jeder Wiederholungsmessung ändert, und da die früher festgestellten flachen Stellen jedesmal überprüft und sich andeutende neue Untiefen untersucht werden, ist eine weitgehende Sicherung gegen unentdeckte flache Stellen, die der Schifffahrt gefährlich werden können, gegeben.

Der Echolotschreiber liefert ein aus praktisch ununterbrochenen Lotungen bestehendes Bodenprofil. Die zusammenhängende Profildarstellung des Lotschreibers gestattet eine objektive Auswahl der in die Arbeitskarte zu übernehmenden Tiefenzahlen. Dabei können die Tiefenpunkte besonders berücksichtigt werden, die den Verlauf des Meereshodens in dem Profil

charakterisieren. Darüber hinaus ermöglichen sie eine sichere und unmittelbare Ermittlung der überlaufenen 0-, 2-, 4-, 6-, 10- und 20-m-Tiefenlinien, die in den Arbeitskarten für die spätere Darstellung in den Küstenkarten einzuzichnen sind. Die Schnittpunkte der Tiefenlinien mit dem Profil können wie jede andere Tiefenzahl dem Echogramm entnommen werden.

Lotungen allein jedoch sind für eine spätere Darstellung in Seekarten wertlos, wenn man nicht zu jeder Lotung eine genaue Position ermittelt. Die Vermessungsnautiker auf den DHI-Schiffen sind daher wohl die schnellsten Produzenten von Präzisionspositionen in unserer Seefahrt. Bei Küstenvermessungen liefern sie mit Sextanten und Doppeltransporteuren per Horizontal-Doppelwinkelmessung zu dem Echogramm jede Minute eine Position von ± 10 bis ± 30 m Genauigkeit bei mittleren bis ungünstigen Bedingungen.

Das bedeutet die Winzigkeit von maximal $\pm 0,6$ mm Unsicherheit der Lotungspositionen auf eine Küstenkarte im Maßstab 1 : 50 000.



Vermessungsschiff „Süderoog“

Wird die Entfernung von geeigneten Landmarken zu groß, benutzt man beispielsweise in der Nordsee die deutsche und die dänische Decca-Kette mit 2 Decca-Navigator-Anlagen gleichzeitig. Für größere Küstenentfernungen auf größeren Tiefen arbeitet man hier in geübtem Präzisionsschnellverfahren mit Decca, Loran und Sonnenstandlinien am laufenden Band. Da man diese Standlinien in kürzesten Zeitabständen gebraucht — beinahe wie Peilstrahlen — kann natürlich nicht nach „semsem“ (Semiversusformeln) gerechnet werden, sondern unter Benutzung der HO-Tafeln.

Eine Vermessungsarbeit südöstlich von Island lag innerhalb des günstigen Bodenwellenbereiches der Nordostatlantik-Loran-Kette. Sämtliche Positionsbestimmungen konnten mit Hilfe des Loran-Verfahrens vorgenommen werden. Zur Kontrolle der Loran-Ortungen, die halbstündlich erfolgten, beobachtete und berechnete man im Verlaufe der Vermessung 23 Sonnen- und 5 Sternhöhen. Dabei wichen 15 Höhenstandlinien um Beträge von weniger als 1 Seemeile (im Durchschnitt um 0,3 Seemeilen), 12 um Beträge von 1—2 Seemeilen und 1 um 2,1 Seemeilen von den Loran-Orten ab, die der Standlinienberechnung zugrunde gelegt worden waren.

Was die Vermessungs-Seeleute auf diese Weise bereits auf See mit Bordmitteln herstellen, nennen sie bescheiden eine Arbeitskarte. Sie ist mit Hand gezeichnet und sieht in Wirklichkeit schon so aus, wie der vergrößerte Ausschnitt einer vollständig mit Tiefenangaben ausgefüllten komplett gedruckten Seekarte, deren Fortführung, Ergänzung oder Neuherstellung sie dient.

Besonders im Küstenbereich kann es vorkommen, daß schon während der Herstellung solch einer Arbeitskarte das zuständige Wasser- und Schiffsamt per Funk sofort benachrichtigt wird. Das ist dann erforderlich, wenn das Vermessungsschiff eine gefährliche Fahrwasseränderung gelotet hat, so daß beispielsweise die Verlegung einer Tonne notwendig wird. Die Behörde gibt dann diese Meldung mit den getroffenen oder beabsichtigten Maßnahmen unverzüglich an den See-Warndienst und an die „Nachrichten für Seefahrer“ weiter, sodaß die Schifffahrt sofort gewarnt werden kann.

Kleinere Versuchsfahrten und Fahrten zur Kontrolle des Meerwassers auf Radioaktivität sind Beispiele für andere Aufgaben, für die die „Süderoog“ außerdem eingesetzt wird. Dieses Schiff ist zum Auffinden von Unterwasserhindernissen noch mit einem Horizontallot ausgerüstet, das Ultraschallwellen unter Wasser in angenähert waagerechter Richtung ausstrahlt und nach Reflexion an einem Hindernis empfängt.

Wo andere einen großen Bogen machen

Vollkommen ausgelastet mit der Wracksuche und Wrackkontrolle waren in den letzten Jahren die beiden Vermessungs- und Wracksuchschiffe „Atair“ und „Wega“, die in diesem Jahr durch 2 Neubauten mit gleichen Namen ersetzt worden sind. Neben Radar, Decca und Echolot ist ihr wichtigstes Arbeitsgerät das Horizontallot. Diese Schiffe müssen dort arbeiten, wo andere einen großen Bogen machen. Sie sind aus



Wracksuchschiff „Atair“

Holz gebaut, damit sie bei Beschädigungen durch die Wracks leichter abgedichtet werden können. Unter der je 11 Mann starken Besatzung führen sie 2 Taucher mit.

Beide Schiffe haben allein im letzten Jahr 17 meist ältere Wracks in der Nordsee und 3 in der Ostsee neu gefunden und somit für die Schifffahrt als Gefahrenquelle ausgeschaltet. Überprüft haben sie in demselben Zeitraum in der Nordsee 47 und in der Ostsee 6 Wracks. Dabei legten beide zusammen 9515 sm zurück.

Wenn das Wasser- und Schiffsamt wegen eines neuen Wracks, das über den See-Warndienst schon bekannt gegeben ist, die Wracksuchgruppe des DHI anfordert, so steht die Position zunächst meistens nur ungenau fest. „Atair“ und „Wega“ tasten sich zusammen mittels ihrer beiden Strahlsektoren der Horizontallote vorsichtig so lange an die Stelle heran, bis der erste Suchkontakt hergestellt ist. Dann nimmt ein Schiff unmittelbar Kurs auf die Wrackstelle und überläuft sie mehrmals unter Ausloten mit dem Echolot. Es wirft eine Boje möglichst über Mitte Wrack. Jetzt verbinden sich beide Wracksucher mit einer unter Wasser geschleppten Leine und fahren so lange auf die Wrackstelle zu, bis die Leine hakt. Ein

Schiff läßt dann so dicht wie möglich an der Wrackstelle einen Taucher herunter, der das Wrack umläuft und dessen höchste Stelle sucht. Dabei wird er, verbunden durch eine Lotleine, von einem Schlauchboot aus verfolgt. Sind auf diese Weise die gefährlichsten höchsten Stellen gefunden, beschickt man diese Lotung auf Kartennull, bestimmt genaue Position und trägt sie ein. Der Bericht über genaue Lage, geringste Wassertiefe und Zustand des Wracks geht dann unverzüglich an die „Reederei“ des DHI, von dort an die Wasser- und Schiffsdirektion und darauf mit der beabsichtigten oder erfolgten Betonung an die „Nachrichten für Seefahrer“. Und wieder einmal sind dann einem gefährlichen Feind der Schifffahrt die Zähne ausgebrochen.

Während der Fahrten zur regelmäßigen Überprüfung bereits bekannter Wracke suchen beide Schiffe ständig nach bisher noch nicht entdeckten Wracken. Auch wenn ein Wrack teilweise oder ganz geborgen oder gesprengt worden ist, übernehmen diese Schiffe die amtliche Abnahme dieser Arbeiten.

Die von Bord kommenden Ergebnisse der Vermessungs- und Wracksuchenarbeiten werden vor der Weitergabe an das Seekartenwerk des DHI, an die Wasser- und Schiffsdirektionen und -ämter und an andere Stellen eingehend geprüft, um ihre Richtigkeit sicherzustellen; denn ein Fehler kann u. U. eine Gefahr für die Schifffahrt bedeuten. Bei allen Arbeiten im Küstenbereich besteht ein enger Kontakt mit den örtlichen Stellen der Wasser- und Schiffsverwaltung, die die Ergebnisse der Küstenvermessung und der Wracksuche für ihre eigenen Arbeiten verwerten.

Das Flaggschiff des DHI

Das größte und bekannteste Vermessungs- und Forschungsschiff des DHI ist die zu 845 BRT vermessene „Gauß“. Die „Gauß“ ist ausgerüstet mit True-Motionradar, 2 Decca-Geräten,



„Gauß“

Vermessungs- und Tieflotschreibern, Sichtfunkpeiler und Loran. Außerdem führt sie 2 Vermessungsbarkassen mit. Dieses Flaggschiff der DHI-Flotte hat 40 Mann Besatzung, und zwar den Kapitän als Vermessungsleiter, 3 Offiziere als vermessungstechnische Fachkräfte, 1 Bootsmann, 16 Decksleute, die gleichzeitig als Hilfspersonal für die Vermessung und für das Aussetzen der mannigfaltigen Meßgeräte ausgebildet sind, 1 Funker, 1 L-Ing. und 2 Maschinisten, 1 Elektriker, 6 Motorenwärter, 2 Köche und 2 Stewards sowie 4 vermessungstechnische Angestellte für die Auswertung der Ergebnisse. Außerdem bietet dieses Spezialschiff Platz für 13 Wissenschaftler und Techniker.

Seit dem Jahre 1950 führte die „Gauß“ rund 75 größere Forschungs-, Versuchs- und Vermessungsfahrten durch und legte dabei weit über 100 000 Seemeilen zurück. Erforscht wurde z. B. 1958 von den Ozeanographen des Hauses im Zuge des Internationalen Geophysikalischen Jahres auf zwei Fahrten die „Atlantische Polarfront“. Versuchsfahrten dienen u. a. der Erprobung nautisch-technischer Geräte und der Durchführung des nautisch-technischen Teils der gesetzlich vorgeschriebenen Baumusterprüfungen von Ortsfunkanlagen für

Seeschiffe unter praktischen Bedingungen auf See. Diese Anlagen sind vorher vom Fernmeldetechnischen Zentralamt der Bundespost in Darmstadt nach funktechnischen Richtlinien geprüft worden.

Auf Wunsch der Hochseefischerei lotete sie im Jahre 1956 die Fanggründe zwischen Island und Grönland mit der „Antondohrn-Bank“ aus. 1957 diente eine weitere Reise demselben Zweck vor der Südostküste von Island. Das Ergebnis waren genaue Beschreibungen des Meeresgrundes und praktisch neue Fischereikarten dieser Gebiete. Sogar ein paar neue Bänke wurden gefunden.

Zur Zeit befindet sich die „Gauß“ auf der 6. Teilfahrt zur Durchführung eines umfangreichen Nordseeschelf-Programmes. Dabei werden erdmagnetische und Schwere-Messungen sowie seismische Messungen mittels Sprengungen durchgeführt. Die Arbeiten dienen der geophysikalischen Erforschung des Bodens der Nordsee zur Ergänzung der bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnisse. Das Nordseeschelf-Programm ist eine Gemeinschaftsarbeit des DHI mit der Bundesanstalt für Bodenforschung in Hannover.

Für wissenschaftliche Aufgaben der Deutschen Forschungsgemeinschaft und des DHI befindet sich ein weiteres Forschungsschiff im Bau. Es wird ausgerüstet für Forschungen auf den Gebieten der Ozeanographie, Meeresgeologie, Meteorologie, Meeresbiologie, Geophysik, Geodäsie und Meereschemie. Die Aufzählung dieser Wissenschaften spricht neben der beschriebenen praktischen Arbeit für die Sicherheit unserer Seeschifffahrt eindrucksvoll dafür, wie das DHI auch mit seinen Schiffen den Fortschritt der Wissenschaft vorantreibt.

FORTSETZUNG SPORT AN BORD

Fußball-Club MS „Rothenstein“

Zu Beginn der 20. Reise fanden sich bereits in Rotterdam eine Anzahl fußballbegeisterter Besatzungsmitglieder zu einer Mannschaft zusammen. Deck, Maschine, Küche und Bedienung bildeten ein Team, das in seinem ersten Spiel die Mannschaft des MS „Breitenstein“ erfolgreich schlug. Dieser Erfolg, verbunden mit dem Kameradschaftsgeist unserer Elf, war ausschlaggebend für die Gründung des Fußball-Clubs MS „Rothenstein“. In einer Zusammenkunft wählten wir einen Vorstand, Mannschaftsbetreuer, Spielführer, Sportwart — kurzum: wir stellten einen kompletten „Verein“ auf die Fußballbeine, der in kurzer Zeit eine zweite Mannschaft vorweisen konnte. Auch das zweite, in Rotterdam ausgetragene Spiel brachte einen Erfolg, der uns dazu bewegte, nach einer gemeinsamen Umlage elf Fußballtrikots zu kaufen. Einige unserer Kameraden vervollständigten die Ausrüstung mit neuen Fußballschuhen. Nachdem unser „Initiator“, der Bäcker Kurt Krome, seine Werbetrommel kräftig gerührt hatte, sprang auch noch ein Ball dabei heraus.

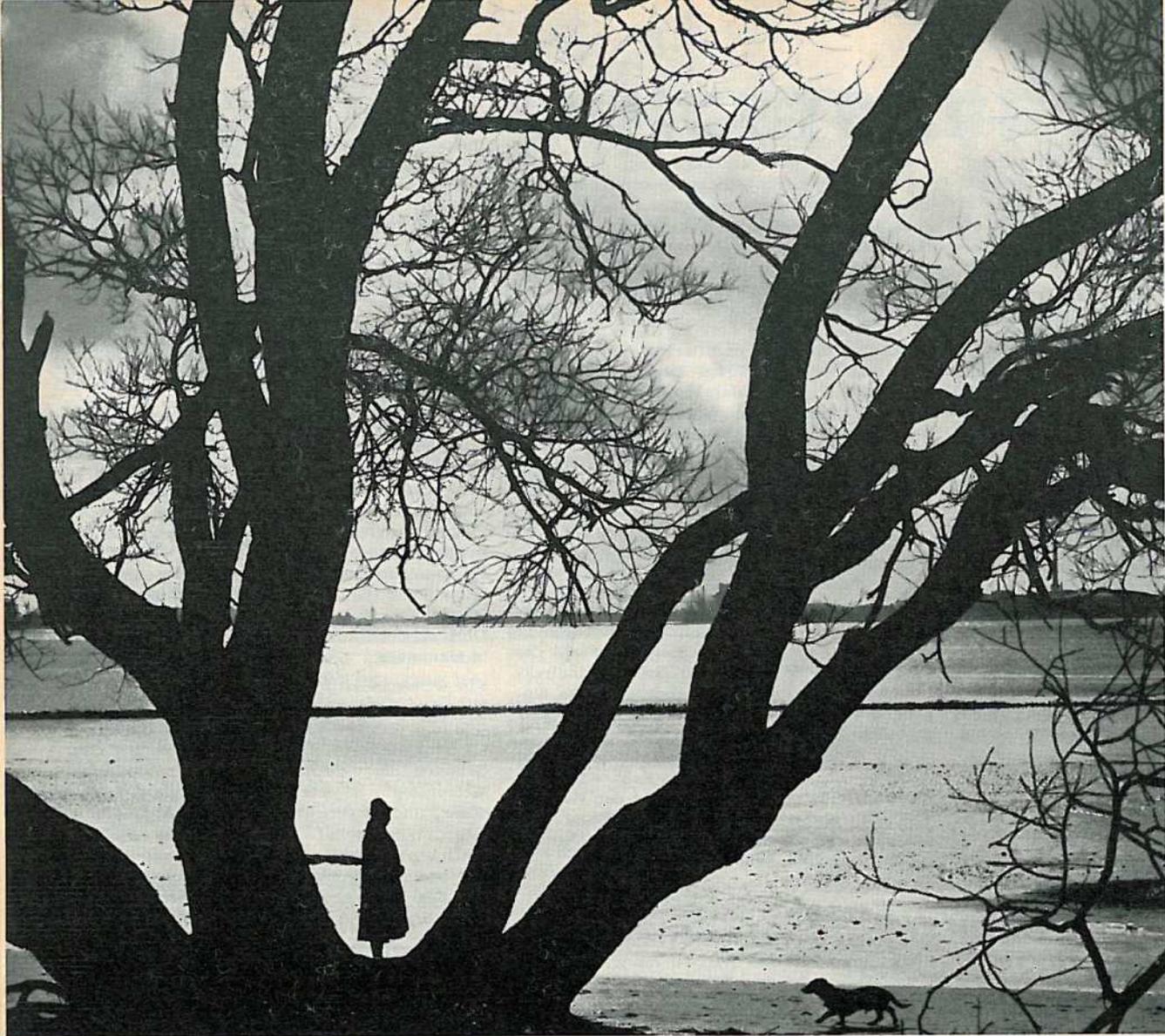
Nach regelmäßigen Trainingsabenden auf See spielten wir weiterhin mit Glück und kameradschaftlichem Einsatz erfolgreich drei Spiele mit beiden Mannschaften in Singapore.

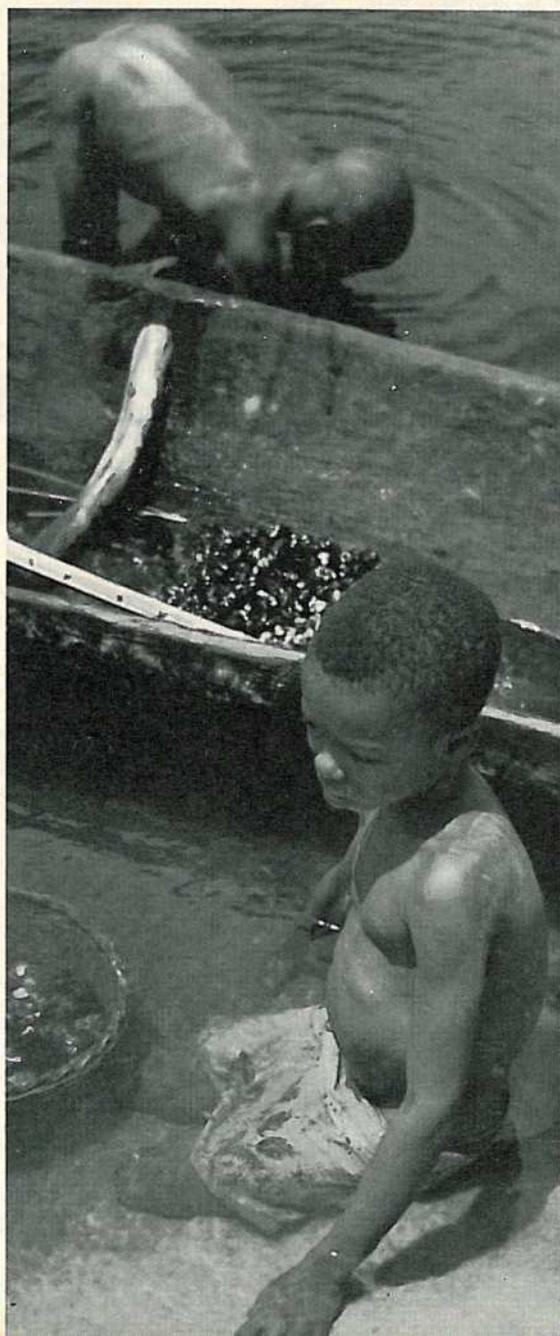
Die Fußballergebnisse während der 20. Reise:

„Rothenstein“ A gegen „Breitenstein“	3:0
„Rothenstein“ A gegen „Nürnberg“	0:0
„Rothenstein“ A gegen „Karakorum“	(holl.) 7:0
„Rothenstein“ B gegen Malayaische	Auswahl 0:2
„Rothenstein“ A gegen engl. Army-	mannschaft 3:1

— Br —

Fortsetzung Seite 19





Natürlich entstehen bei der Gegenüberstellung von Strandbildern von der Küste Westafrikas und von unseren heimlichen Küsten Kontraste. Und doch hat die Region zwischen Land und Wasser einen eigenartigen Reiz, der überall zu verspüren ist: Bei den Einbäumen und Kleinstfischern in der Nähe von Lagos (Westafrika) genauso wie in winterlicher Stimmung am Weserstrand oder bei kleineren und größeren „Viechereien“ ob mit Brille oder Hörnern, irgendwo an der Küste Schleswig-Holsteins.



Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XX.

Was sich nicht alles auf See 'rumtreibt!

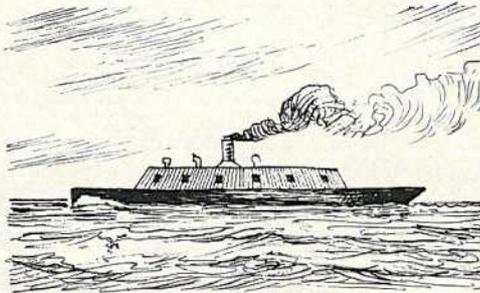
Von Ludwig Dinklage

„Was sich nicht alles auf See 'rumtreibt? Daß Poseidon das alles zuläßt!“ pflegt man an der Wasserkante zu sagen, wenn man einem etwas ungewöhnlichen Schiffsgefäß begegnet. Und wir Seefahrer begegnen so allerlei Dingen. Der Schiffbau ist nämlich nicht immer den geraden Weg gegangen, sondern hat manche Seitensprünge gemacht. Man kennt die Fälle, in denen dieser Seitensprung der Vater eines neuen Schiffstyps wurde, doch viel öfter war es der etwas verworrene Gedanke irgendeines Erfinders, der mit solchen Spielereien seine Freizeit ausfüllte. In den meisten Fällen gerieten diese Kuriositäten wieder in Vergessenheit.

Ein paar dieser Spielereien seien hier aber doch ausgegraben. So baute 1860 der englische Kapitän Peacock einen hölzernen Schwan. Dieser Riesenvogel maß fünf und einen halben Meter in der Länge und zweieinhalb Meter in der Breite. Der lange, anmutig gebogene Hals mit dem Kopf war fünf Meter hoch. Kapitän Peacock und der alte Grieche Dädalos schienen verwandte Seelen zu sein. Dieser nahm den Adler zum Vorbild seines Fluges, jener den Schwan für die Schwimmkunst. Die „Svan of the Exe“, so hieß das Schifflein, das in Exmouth an der englischen Südküste zu Hause war, hatte zwei nach achtern auseinanderlaufende Kiele, zwischen denen zwei aus Stahlgeflecht gebaute, schwimmfußähnliche Gebilde herausragten. Diese konnten von innen durch Hebel in Bewegung gesetzt werden. Vier Mann bewegten so das Schiff mit den Schwimmfüßen vorwärts. Zwei mächtige Schwingen bildeten große Segelflächen, die man bei günstigen Winden ausnützte. Im Innern des Schwanes soll es recht gemütlich ausgesehen haben. Zwölf starke Männer konnten in der großen Kajüte ein Trinkgelage abhalten. Ein zweiter kleinerer Raum war als Damenkabine gedacht. Kapitän Peacock schwor natürlich auf seinen Schwan, doch trotz seiner Lobgesänge fand sich keiner bereit, die Flüsse und Seen mit ähnlichen Schwänen zu bevölkern.

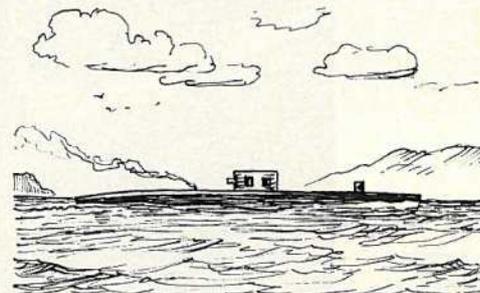
Eigentlich nur durch einen Zufall entstand im amerikanischen Bürgerkrieg ein Fahrzeug, daß zu einer Berühmtheit werden sollte. Die Nordstaatler besaßen nämlich eine Schraubenfregatte, die „Merrimac“. Als zu Beginn des Krieges die Herren aus dem Süden Norfolk eroberten, mußten die Förderer die dortige Marinewerft schleunigst räumen und nach Möglichkeit alles, was sie nicht mitnehmen konnten, vernichten. Bei der „Merrimac“ gelang ihnen dies nur zum Teil. Das Oberdeck mit dem Takelwerk brannte ratzekahl ab. Der Rest war zwar nicht mehr schön, doch die Südstaatler wußten ihn noch zu gebrauchen. Alle noch vorhandenen Aufbauten wurden rasiert und der Rest stark gepanzert, ja, sogar außerordentlich stark gepanzert mit einer senkrechten und einer waagerechten Lage von Eisenbahnschienen, die immer drei bei drei zusammengeholt wurden. Die Schiffsenden ragten wenig aus dem Wasser. Nur in der Mitte hatte man das Hauptdeck stehen lassen

und es zu einer ebenfalls stark gepanzerten Kasematte umgewandelt. Hinter dieser standen die Geschütze. Es gab keinen in den Südstaaten, der die „Merrimac“ für besiegt hielt. Am 8. März dampfte dann dieser verfrühte



Sproß der neuzeitlichen aber bereits jetzt wieder überholten Dreadnoughts zum Hafen hinaus, griff in der Chesapeake-Bucht die föderierte Flotte an, bohrte zunächst mit ihrem Rammsporn die Segelfregatte „Cumberland“ in den Grund, zwang darauf nach kurzem Gefecht die Fregatte „Congress“ zum Streichen der Flagge, während zwei weitere Schraubenfregatten der Nordstaatler sich plötzlich sehr für den Rückzug interessierten.

Einer war aber doch da, der nicht an die Unbesiegbare der „Merrimac“ glaubte, und das war der schwedische Ingenieur Ericson. Er hatte sich bereits daran gemacht, einen kleinen, aber bissigen Kläffer, der der „Merrimac“ zum mindesten ebenbürtig war, zu bauen. Die Nordstaatler sahen dieses eigenartige Schiff zunächst etwas schief von der Seite an. Ericson mußte es sogar auf eigene Rechnung bauen.

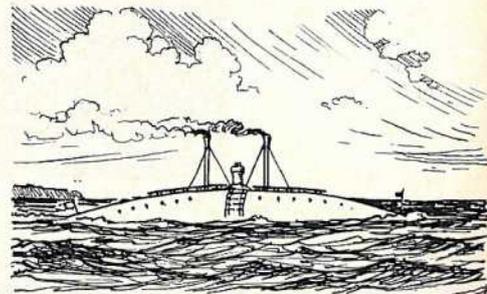


Die Abnahme sollte nur unter der Bedingung stattfinden, wenn es sich wirklich als unverwundbar erwies. Dieser „Monitor“ war in der Tat auch ein merkwürdiges Gebilde. Eigentlich war es nur ein Floß, das in der Mitte einen starken Panzerturm mit zwei schweren Kanonen trug. Es ragte knapp einen halben Meter aus dem Wasser und bot damit der feindlichen Artillerie nur ein kleines Ziel. In hundert Tagen war der Bau vollendet. Schon am Morgen nach dem ersten Gefecht der „Merrimac“ traf die „Monitor“ mit dieser zusammen. Drei Stunden lang beschoß man sich gegenseitig. Der Kampf blieb zwar unentschieden, doch die „Monitor“ Ericsons hatte damit ihre Überlegenheit über alle bisherigen Schiffstypen und sogar über den Zufalls-

Dreadnought „Merrimac“ bewiesen. Noch heute nennt man „Monitor“ jene flachgehenden, niederbordigen Kriegsschiffe mit starker Armierung, die bis in die neueste Zeit hinein in der Seekriegsführung Verwendung gefunden haben.

Ganz neue Wege im Schiffbau sind die amerikanischen Erfinder Gebrüder Winans gegangen. Auf einer Werft in der Nähe von Baltimore erbauten sie im Jahre 1858 eine 54 Meter lange Zigarre, die einen Durchmesser von 4,80 Metern hatte. Als Antrieb diente ein rund um diese Nudelwalze laufendes Schaufelrad. Die Probefahrten auf der Chesapeake-Bucht schienen nicht recht befriedigt zu haben. Was sich die Konstrukteure davon erhofften, nämlich in vier Tagen den Atlantik zwischen Amerika und England zu überwinden, erfüllte sich nicht. Bald lag die Blechzigarre in einer stillen Hafenecke auf und verrostete.

Ein zweites, für russische Rechnung erbautes Zigarrenschiff erhielt anstatt des verwickelten Radantriebes eine neunflügelige Schraube. Die Versuchsfahrten verliefen diesmal so günstig, daß noch zwei weitere auf Stapel gelegt wurden. So entstanden in England die „Ross Winans“ und die „Walter Scott Winans“, beide nach dem Erfinder benannt. Bei diesen Fahrzeugen waren die spitzen Schiffsenden vor den Schrauben so eingerichtet, daß sie sich mitdrehten. Die freihängenden Ruder vorn und achtern bildeten den schwächsten Punkt der ganzen Konstruktion. Die Gelder zu diesen Bauten gab der Kaiserlich Russische Yacht-Club. Er ließ die Nudelwalzen äußerst elegant



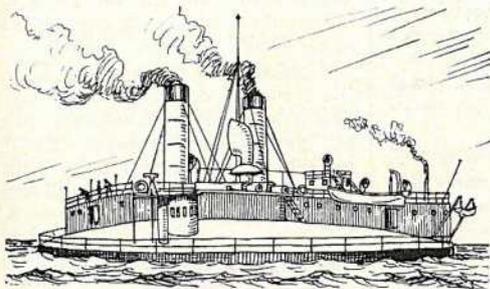
einrichten. In dem acht Meter langen Salon, der hinter dem Maschinenraum lag, waren die Sofas mit hellblauem Damast überzogen. Weiter war noch ein geräumiger Rauchsalon vorhanden, sowie eine ganze Anzahl kleiner Salons und Einzelkammern. Die Dreizylinder-Kolbenmaschine leistete 1300 bis 1500 indizierte Pferdekkräfte, mit denen das Schiff bei unruhiger See bereits die höchst achtbare Geschwindigkeit von 15 Knoten erreichte. In der damaligen Zeit war das eine unerhörte Leistung. Eine Besonderheit stellten auch die Anker dar. Diese bestanden aus einem zwei Tonnen schweren Eisenzylinder, der in einer Röhre aufgehängt war.

Auf die Dauer befriedigten diese Schiffe jedoch nicht. Pietätvoll hatte man sie eine Zeitlang in einer Hafenecke aufgelegt, doch nach dem Tode der Erbauer wrackte man sie kurzerhand ab. Wohl wollte zehn Jahre später eine englische Werft ein ähnliches Zigarrenschiff bauen, das tausend Fahrgäste in hundert Stunden bei einer Geschwindigkeit von rund 30 Knoten über die kleine Pfütze von Southampton nach New York bringen sollte, doch blieb es nur bei dem Plan.

Wir haben gesehen, daß die selbst, wenigstens in damaliger Zeit, technisch nicht sehr begabten Russen Neuerungen gegenüber recht zugänglich waren. Wittern sie, daß irgendwo eine Erfindung eine Umwälzung in der Technik herbeiführen könnte, sind sie schnell bei der Hand, diese auch für sich auszuwerten.

Bei der Gewährung der geforderten Mittel stellen sie sich nicht kleinlich an. So ist es kein Wunder, daß sie neben den Zigarrenschiffen auch einen andern Fahrzeugtyp förderten, der eigentlich das genaue Gegenteil der Winans-Dampfer war. Die neue Erfindung stammt im Gegensatz zu der vorigen von keinem Ausländer, sondern von einem Russen selbst.

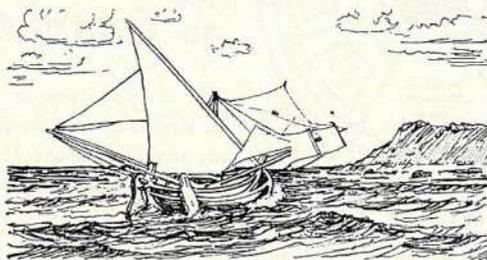
Der Krim-Krieg hatte gezeigt, daß an den russischen Seeküsten die Mündung des Dnjepr in das Schwarze Meer und der Hafen von Nikolajew besonders leicht verwundbare Stellen waren. Der Fluß ist sehr seicht, so daß man ihn nur mit ganz flachgehenden Fahrzeugen verteidigen kann. Weiterhin bedingen es die Verhältnisse, daß diese auch über einen kräftigen Panzerschutz verfügen mußten. Mit diesen beiden Bedingungen war eigentlich auch schon das Schiffsgewicht festgelegt und damit die Verdrängung. Mit solchen Fragen befaßte sich nun Vizeadmiral Popow, dem die Verteidigung der Dnjepr-Mündung unterstand. Er konstruierte ein vollkommen kreisförmiges Schiff. Dies hat den Vorteil der geringsten Oberfläche bei größter Verdrängung und erfordert somit das geringste Gewicht.



Nach diesen Erwägungen wurden 1871 zwei Schiffe auf Stapel gelegt, und zwar die kleine „Nowgorod“ von 30 Meter Durchmesser und 4 Meter Tiefgang und die 6 Meter größere „Vize-Admiral Popow“. Beide hatten kaum einen halben Meter Freibord. Das Deck stieg nach der Mitte zu an. Hier befand sich der Panzerturm mit schweren Geschützen. Sechs Schrauben, deren Wellen einander parallel lagen und von denen jede ihre eigene Antriebsmaschine von 560 PS Leistung hatte, trieben das Schiff an. 6,5 bis 8 Knoten wurden erreicht. Nach eingehender Probefahrt zeigte es sich, daß, wenn man die beiden äußeren Schrauben entfernte, man nicht nur bessere Leistungen erzielte, sondern auch Gewicht sparte und den Kohlenverbrauch verringerte. Sang- und klanglos verschwanden auch diese schießenden See- wanzeln wieder von der Bildfläche.

Noch kurz vorm letzten Weltkrieg konnte man in der Tejo-Mündung bei Lissabon merkwürdigen kleinen Booten begegnen. Es waren die „Barcos“ und die „Mulétas“. Sie sahen aus wie kleine Gerüste, an denen Wäsche zum Trocknen aufgehängt war, so groß war die Zahl der Segel. Die „Barco“, ein Name, der nichts weiter als „Boot“ oder „Kahn“ bedeutet, ist etwa sechs bis acht Meter lang und trägt an drei nach vorn geneigten Masten neun Segel. Man sollte glauben, die Fischer würden aus diesem endlosen Gewirr von Tauen gar nicht mehr hindurchfinden und auch, daß diese

taschentuchartigen Flicker nicht viel Wind auf- fangen könnten. Wenn auch der alte Tejo- Schiffer bestimmt keine Ahnung von Aero- dynamik gehabt hat, so wußte er aber doch,



daß viele kleine Segel, die sich gegenseitig überlappen und somit eine Düse bilden, eine gute Windwirkung erzielen. Hieraus erklärt sich wohl auch die große Geschwindigkeit dieser fliegenden Drachen.

Noch bunter sah die „Muléta“ aus. Ihr farben- freudiger Anstrich, die Augen am Bug, die plumpen Seitenschwerter, machten das Aus- sehen noch phantastischer. Von nicht gerade allzu friedfertiger Gesinnung ihrer Besatzung scheint der mit eisernen Stacheln bewehrte Vorsteven der „Muléta“ zu zeugen. Heute gehören diese Fischerboote — der Name „Mu- létá“ bedeutet übrigens auch „Krückstock“ oder die Kurbel der Drehorgel — auch schon der Vergangenheit an. Nur ein paar Modelle im Fischer-Museum zu Dafundo bei Lissabon sind die letzten Zeugen.

Wer ist wer?



Nicolaus Johnsen

Einer der bekanntesten und auch beliebtesten Kapitäne des Norddeutschen Lloyd war zwei- fellos Kommodore Johnsen. Nicolaus Johnsen wurde am 19. September 1869 in Groß-Stein- rade bei Lübeck geboren. Nach dem Schul- besuch ging er mit 16 Jahren im April 1885 zur See und bestand zehn Jahre später, im März 1895, sein Schifferexamen. Als Steuer- mann fuhr Johnsen nun auf den Dampfern der 1871 auf Betreiben des Hamburger Albrecht P. O'Swald gegründeten Deutschen Dampf- schiffs-Rhederei zu Hamburg, die zunächst einen Dienst zwischen Ostafrika und Bombay und von Westafrika nach Brasilien unterhielt. Später trat sie auch in die chinesische Küsten-

fahrt ein. Bekannt geworden ist diese Ree- derei unter dem Namen Kingsin-Linie.

Da die Kingsin-Linie gegen Ende der 90er Jahre in Schwierigkeiten geriet durch einen sehr unrentablen Dienst nach den Sunda-Inseln mit viel zu luxuriös eingerichteten Passagier- dampfern, übernahm 1898 die Hamburg- Amerika Linie alle 13 Dampfer dieser Linie mit 46 727 BRT. Sieben dieser Schiffe wurden sofort an den Norddeutschen Lloyd für deren Ostasien-Dienst abgegeben.

Mit diesen Dampfern übernahmen die beiden Reedereien auch die Kapitäne und Offiziere. So kam Nicolaus Johnsen zum Norddeutschen Lloyd und fuhr von 1899 an erst als II., dann als I. Offizier auf den Lloyd-Dampfern haupt- sächlich in der Nordamerikafahrt. Auf dem 1907 in Stettin erbauten Schnelldampfer „Kron- prinzessin Cecilie“ fuhr Johnsen fünf Jahre als I. Offizier und führte während dieser Zeit das Schiff auch verschiedentlich vertretungs- weise als Kapitän.

1913, als 44-jähriger, bekam Johnsen selbst ein Schiff als Kapitän, das er jedoch nicht lange führen sollte. Noch im gleichen Jahr wurde er mit der Leitung des Stauereibetriebes des NDL in Bremerhaven betraut. Gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurde er noch zur Kaiser- lichen Marine einberufen.

Nach dem Kriege blieben uns nur kleinere Schiffe, darunter auch die Tender und See- bäderschiffe. Kapitän Johnsen wurde 1920 mit der Führung des Tenders „Grüßgott“ beauf- tragt, der den Verkehr zwischen Stettin, Dan- zig und Pillau aufrecht erhielt.

1922 erhielt Kapitän Johnsen die Führung des D „Hannover“. Es war der erste deutsche Passagierdampfer, der nach dem Kriege die Fahrt zwischen Bremerhaven und New York aufnahm. Das 1899 in England erbaute, 7305 BRT große Schiff war 1919 an England aus- geliefert worden, konnte aber 1922 unter seinem alten Namen zurückgekauft werden. Später übernahm Johnsen die Bauaufsicht des D „Columbus“ auf der Schichau-Werft in Dan- zig. Nach Fertigstellung wurde ihm die Füh- rung dieses 32 565 BRT großen Lloyd-Flagg- schiffes übertragen. Unter dem Namen „Hin- denburg“ war dieser Dampfer vom Stapel gelaufen. Er führte dieses Schiff bis Ende 1928. Anschließend übernahm er auf der Werft von Blohm & Voss in Hamburg die Bauaufsicht über den 49 746 BRT großen D „Europa“. Am 6. Juni 1929 zum Kommodore ernannt, führte er fast 50 Reisen hindurch dieses Schiff zwi- schen der Weser und New York.

Nach einer schweren Erkrankung an Bord der „Europa“ starb der vorzügliche Seemann am 7. Dezember 1932 in einem New Yorker Kran- kenhaus.

Der Norddeutsche Lloyd erhielt anlässlich sei- nes Todes zahllose Beileidsschreiben aus allen Teilen der Welt, vor allem aus Amerika, Frank- reich und England, ein Beweis, in welch hohem Maße Kommodore Johnsen als Kapitän und Mensch geachtet worden war.

Ihm zu Ehren wurde 1936 das Segelschulschiff des Norddeutschen Lloyd, die Viermastbark „Kommodore Johnsen“ benannt. Es war die ehemalige „Magdalene Vinnen“, auf der Kieler Germania-Werft erbaut. Von 1936 bis 1945 segelte sie unter der Lloyd-Flagge, bis sie an Rußland ausgeliefert wurde. wa.

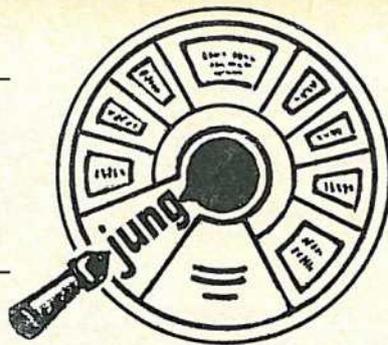
Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE



Telegraf auf

Stoßtrup in Santa Magdalena
Fred Dietrich



Andere Länder — andere Sitten. Die Sitten freilich, die der Kapitän der „Patricia“, eines Hamburger Handelsdampfers, in Santa Magdalena, einem kleinen kolumbinischen Hafen, antraf, waren wirklich „sehr anders“.

Es war nun einmal in diesen süd-amerikanischen Häfen üblich, daß die Zollbeamten einige „Geschenke“ erhielten. Und der Kapitän hatte selbstverständlich dafür gesorgt, daß auch der hiesige Aduanero — also der „Chef“ der Zollbehörde — seinen Obolus bekam: ein paar Stangen Zigaretten und eine Kiste bester Zigarren.

Aber dieses Geschenk war dem Herrn offenbar zu wenig. Er gab das Schiff nicht frei. Er verzögerte die Prüfung der Papiere von einem Tag auf den anderen. Bis den Leuten auf der „Patricia“ die Sache zu dumm wurde. Die Verzögerung konnte vor der Reederei in Hamburg nicht länger verantwortet werden.

Dietz, der Erste Offizier, erbot sich, noch einmal den Aduanero aufzusuchen — er hatte ihn schon einmal wegen dieser Sache „besucht“, allerdings erfolglos — und zur Unterstützung einige handfeste Matrosen mitzunehmen, „um der Forderung Nachdruck zu verleihen“, wie er sich lachend ausdrückte.

„Machen Sie mir aber keine Geschichten! Durch Handgreiflichkeiten würden wir uns nur ins Unrecht setzen!“ befahl der Kapitän.

Dietz war in seinem Element. Er drückte seinem Vorgesetzten kräftig die Hand und ging ins Achterschiff. Hier ließ er sich den Bootsmann kommen. „Howald, ich brauche Sie und ein paar kräftige Jungen. Wir müssen vielleicht diesen Aduanero ein bißchen aus dem Anzug stoßen.“ Howald strahlte: „Wird sofort besorgt! Sollen wir uns was mitnehmen, Schraubenschlüssel oder so?“ — „Wenn wir den fetten Sack aus dem Fenster halten wollen, brauchen wir nichts als ein paar Fäuste, die zupacken können. Und sagen Sie den Leuten gleich, es wird Ruhe bewahrt, bis von mir eine andere Anordnung kommt. Wir wollen erstmal ein bißchen demonstrieren!“

Einige Minuten später hatte der Bootsmann seine Leute beisammen. „Ich brauche Freiwillige für'n kleinen harmlosen Stoßtrup! Der Aduanero muß vertrimmt werden, und vielleicht werden wir Paco, seinen Gehilfen, kielholen, nach-

dem wir ihm das Nasenbein eingeschlagen haben; Tätlichkeiten darf es aber keine geben, hat der Erste gesagt.“

Dietz stand schon am Pier, als der Bootsmann, gefolgt von seinen zehn Leuten, die Gangway herunterkam. Kurz vor dem Zollhaus befahl Dietz: „Ruhe im Schiff!“ Schweigend drückten sich die Männer in dem engen Korridor. Ehe der wachhabende Polizist überhaupt begriff, was gespielt wurde, hatte er schon sein Gewehr „verloren“. Zwei Matrosen nötigten ihm Zigaretten auf und stellten ihn kalt, indem sie dicht bei ihm stehenblieben.

Dietz klopfte höflich an die Türe, und als drinnen der Aduanero ein müdes „Adelante! — Herein!“ krächzte, gingen die Seeleute in das Zimmer. „Wa... was... wollen Sie?“ Das Gesicht des Zöllners war so weiß wie der Außenbordanstrich eines Bananendampfers. „Ich wollte Ihnen nur guten Morgen wünschen und Sie fragen, wann wir nun die Papiere bekommen. Meine Leute hier wollen nämlich zu Weihnachten in Deutschland sein, und jetzt sind sie etwas wütend. Ich bin vorsichtshalber mitgekommen, damit Ihnen nichts Schlimmes passiert, Señor.“ Der Aduanero sah mit weit aufgerissenen Augen auf die langsam näherkommenden Matrosen. Er hielt sich krampfhaft an der Lehne seines Stuhles fest, und dann brüllte er mit einemmal: „Wache!“ — „Ihr Posten draußen hat sein Gewehr verloren, vermutlich sucht er es jetzt gerade!“ sagte der Bootsmann ruhig und setzte sich auf den Schreibtisch.

Der Zöllner ächzte: „Sie... werden mich nicht zwingen können... und das hier wird Folgen haben!“ Der Bootsmann hatte die Papiere der „Patricia“ entdeckt und legte sie jetzt zur Unterschrift vor den Aduanero hin. Dieser war in sich zusammengefallen. Müde nahm er seinen Federhalter und setzte seinen Namen unter die Papiere. Dietz gab dem Beamten einen Klaps auf die Schulter und sagte: „Na, siehst du, altes Haus, warum nicht gleich so! Adios, Señor, behalten Sie uns in guter Erinnerung! Und hoffentlich bewahren Sie mir Ihre Dankbarkeit, daß ich Sie vor den Zudringlichkeiten wütender Matrosen geschützt habe — oder?“

(Aus dem Schneiderbuch „Peters Abenteuer in Kolumbien“ von Fred Dietrich zum Preise von DM 2,80.)

Diesmal haben nur die Frauen das Wort:

Das ist der richtige Ehemann

Wer in seinen jungen Jahren schon einmal an das Heiraten gedacht hat, für den wird es sicherlich aufschlußreich sein, aus einem Test zu erfahren, wie sich Frauen und Mädchen ihren Zukünftigen wünschen und vorstellen.

Wir fragten Inhaberinnen von Eheanbahnungs-Instituten, Psychologen und Anzeigenleiter von Zeitschriften, die das Ressort „Ehe“ führen.

Mehr als die Hälfte aller befragten Frauen (52%) meinten, daß Eigenschaften wie Güte, Tüchtigkeit im Beruf, Humor und innere Ausgeglichenheit entscheidend seien.

23,4% legten besonderen Wert auf Familiensinn und Kinderliebe.

Nur 9,1% — also kaum eine von hundert Frauen — halten das gute Aussehen wenn auch nicht für ausschlaggebend, so doch für wichtig. (Ganze 2,3% bevorzugten den „schönen Mann“!)

13,2% meinten, ein Ehemann müsse seiner Frau vor allem geistig überlegen sein.

Die lebenskluge und erfahrene Frau von F., Inhaberin eines jener vielen Institute, die sich zum Ziel setzen, Ehen zu stiften, sagte uns: „Gewiß spielt das Aussehen eine Rolle, und deshalb heften wir auch stets ein Foto an die Karteikarte unserer Kunden. Aber bei den Frauen kommt die Frage ‚Wie sieht er aus?‘ doch erst in zweiter Linie. An erster Stelle stehen die Charaktereigenschaften.“

Wie stark heute der „Familiensinn“ ist, merkt man immer wieder an den Antworten, die vor allem Frauen über 35 Jahre auf unsere Frage geben.

Ellen P., Frau eines Bundesbahn-Angestellten meint: „Ich heiratete damals eigentlich nur, um nicht mehr allein zu sein. Mehr war es wohl kaum. Ich war meinem Mann geistig überlegen, finanziell konnte er mir nicht allzu viel bieten...“

Aber dann kam unser erstes Kind, ein Junge, dann noch ein Mädchen. Mein Mann ist sehr kinderlieb und er geht geradezu für die Familie durchs Feuer. Diese Eigenschaften und sein Verständnis für mich, seine Hilfsbereitschaft und seine echte Güte — die ließen aus meiner anfänglichen Zuneigung eine wirkliche Liebe werden!“

„Ich verstehe Ihre Frage nicht ganz!“ staunte Marga von S., 23jährige Schülerin einer Kunstschule. „Es gibt doch eigentlich nur eins, das für eine Ehe Voraussetzung ist: die Liebe. Ich weiß wirklich nicht, wie mein Zukünftiger sein soll. Aber eins weiß ich: er muß mich lieben, so wie ich ihn!“

Der schönen, exotisch wirkenden Tänzerin begegneten wir in der

Variété-Garderobe. Und wir sahen ihren Mann, der sie gerade eben für ein paar Stunden verlassen hatte. „Sicher meinen Sie, mein Mann und ich passen nicht so ganz zueinander...“ Ja, er sah recht unscheinbar aus. „Aber es kommt in der Ehe bestimmt nicht auf das Äußerliche an. Ich habe mich auch nicht, wie man so sagt, einst in ihn ‚verknallt‘. Wir lernten einander erst lieben, als wir uns schon Jahre kannten. Er ist tolerant, gütig und zuvorkommend. Und das sind Eigenschaften, die ich an meinem Mann nicht missen möchte. Mein Mann weiß mich zu nehmen — und glücklich zu machen!“

Die Mehrzahl der Frauen steht eindeutig auf dem Standpunkt, daß ein guter Charakter mehr wert ist als alle Schönheit und alles Geld dieser Welt! Petra Böhm

Als Zeuge vor Gericht

Bin gerade von großer Fahrt zurückgekommen und wollte eigentlich 3-4 Wochen Urlaub machen. Mal richtig ausspannen, nichts tun, abends ins Kino oder ins Theater gehen. Ich war fest entschlossen, mir durch nichts in der Welt meinen Urlaub versauern zu lassen. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Heute soll ich nämlich um 9.00 Uhr auf dem Amtsgericht sein und werner einfache Bürger hat schon gern etwas mit dem Gericht zu tun? — Ich habe die ganze Nacht nicht geschlafen — vor Aufregung.

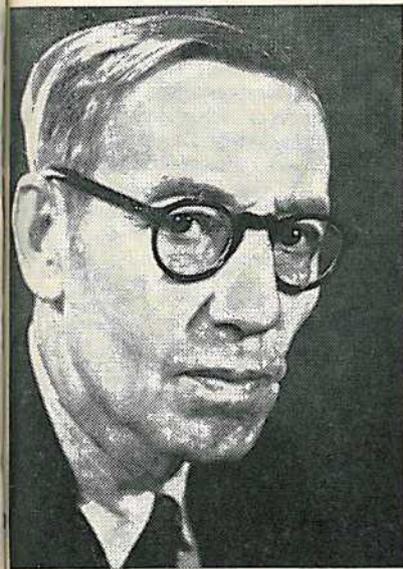
Nein, nein ich habe nichts verbrochen, bin nur als Zeuge geladen. Aber es ist das erstmal, daß ich etwas mit dem Gericht zu tun habe. Die ganze Nacht habe ich gegrübelt, was zieht man an, den dunklen Anzug — den braunen? Was für eine Krawatte binde ich um? Eine bunte? — Eine schlicht graue? Um 8.00 Uhr fahre ich mit dem Wagen los, bis zum Gericht ist es höchstens eine halbe Stunde. — Um 8.35 Uhr bin ich vor dem Gericht, dort ist kein Parkplatz zu finden. Fahre einmal um den Block, noch kein Parkplatz — endlich, drei Straßen weiter habe ich Glück. Stelle die Parkuhr auf eine Stunde, länger wird es wohl bestimmt nicht dauern. Dann haste ich zurück zum

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenleute 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 Fahrenleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Zum 70. Geburtstag



Werner Bergengruen

Geb. 16. IX. 1892 in Riga

Weltaufgeschlossenheit, Naturgefühl und Einflüsse baltischen Volkstums spiegelt das dichterisch-lyrische Werk des heute in Baden-Baden lebenden Schriftstellers wider. Bekannt sind seine Romane „Am Himmel wie auf Erden“ und „Der Großtyrann und das Gericht“.

Amtsgericht. Springe die Treppen hoch, verlaufe mich zweimal im Gebäude und stehe dann endlich vor der richtigen Tür. Es ist 9.05 Uhr.

Ich frage den Gerichtsdiener, der vor der Tür steht, ich habe Glück, bin noch nicht aufgerufen. Also erstmal wieder zu Atem kommen, die Krawatte gerade rücken, kurz überkämmen. —

9.30 Uhr, ich stehe immer noch auf dem Korridor, bin noch nicht aufgerufen. Zünde mir eine Zigarette an. — 9.55 Uhr, werde unruhig, bin noch nicht aufgerufen, rauche meine dritte Zigarette.

10.00 Uhr, mir fällt gerade ein, die Parkuhr ist abgelaufen. Schnell laufe ich die Treppen hinab, drei Straßen weiter. Stecke nochmals Geld in die Parkuhr, haste zurück.

Völlig außer Atem komme ich beim Gericht an, es ist 10.10 Uhr. Schon auf der Treppe höre ich meinen Namen rufen. Völlig erschöpft stürze ich in den Saal, die Haare wirr, die Krawatte schief. Mißbilligend schaut der Richter mich an und knurrt dann: „Sie haben noch Glück gehabt, Herr B. Ich wollte Ihnen gerade eine Ordnungsstrafe zudiktieren, denn das Gericht hat Sie doch für 9.00 Uhr bestellt.“ Ich will dem Richter erklären, wieso, weshalb, warum... Doch er hört gar nicht zu, sondern fährt im amtlichen Ton fort und belehrt mich: „Wer an diesem Ort, unter Eid, die Unwahrheit sagt, wird mit Zuchthaus bestraft.“ — Dann muß ich

wieder auf den Korridor gehen, es ist 10.30 Uhr. — Ich warte wieder. — Um 11.05 Uhr wird mir gesagt, daß ich nach Hause gehen kann. Das Hohe Gericht könne auf meine Aussage verzichten, ihr werde keine besondere Bedeutung zugemessen. Etwas verwundert aber doch glücklich verlasse ich das Gebäude und eile zu meinem Wagen. Dort erwartet mich eine böse Überraschung. Die Parkuhr ist abgelaufen, dafür klebt aber ein kleiner roter Zettel hinter dem Scheibenwischer. „Wegen Überschreitung der Parkzeit... usw.“

Wie gesagt — ich habe nicht gern etwas mit dem Gericht zu tun.

Jürgen Burmeister

Rangliste der deutschen Schlager im August 1962

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

1. b) Einmal weht der Südwind wieder

Dauer-Erfolg für Nana Mouskouri! Oder ist die Zeit stehengeblieben. Wir freuen uns für den beliebten Star noch „on top“ zu sein. Besseres kann's in der Branche gar nicht geben. Also: Weiter so, Nana!

2. a) Paradiso

2. b) Tu mir nicht weh ... (Don't break the heart!)

Connie Francis kam diesmal mit ihrer Doublette vom vierten auf den zweiten Platz. Wer wagt gewinnt, nicht nur beim Roulette. Auch

bei Herzensangelegenheiten. (Wenn er Glück hat!) Doch darauf versteht sich Connie ...

3. Lady Sunshine and Mr. Moon

Da die Astronauten sich schon recht weit vorgetastet haben, nimmt es nicht wunder, daß das Verhältnis zwischen Lady Sunshine and Mr. Moon kurz vor seiner Enthüllung zu stehen scheint. Wie diese ausfällt, steht noch in den Sternen. Doch Connie landete den zweiten Coup mit diesem Hit. Sie brachte ihn auf Raketenbasis vom 13. Platz ins Favoritenfeld.

4. Heißer Sand

Noch läßt sich Mina nicht verdrängen. Warum sollte sie auch? „Heißer Sand“ hat es doch solange die Welt besteht schon gegeben. Es blieb und bleibt nur jeweils eine Frage des „wann“ und „wo“...? Mina kam diesmal vom zweiten auf den vierten Platz damit.

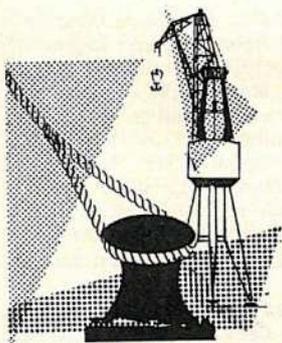
5. a) Schau mir noch mal in die Augen ...

5. b) Schläfst du schon?

Wir freuen uns immer über altvertraute Namen. Siehe da, auch Gerhard Wendland macht wieder mit. Als einziger männlicher Vertreter im Spitzen-Team. Fast hat er einen Orden verdient für schockweises Glückmachen sich einsam fühlender Frauen. — Seine Doublette kam vom dritten auf den fünften Platz. Und blieb somit immer noch hoch im Kurs!

M. A.

(Copyright by Musikmarkt)



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

wegen
Leihwagen
UNION
fragen



Bremen, Feldstr. 116-118, Ruf: 49 46 79 · Bremerhaven, Hafenstr. 26, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-56, Ruf: 822 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 2 89 16



SELBSTFAHRER UNION

auto@europe

Verlangen Sie bitte unsere Information SU 21
Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72
Tel.: 51 99 71 - Telex: 021 3246

DebeKa

Lebensversicherungsverein a. G.

KOBLENZ/RHEIN · Südallee 15-19

Sicherheit zuerst!

Nicht nur im Beruf — auch im privaten Leben! Sicherheit für Sie selbst und für Ihre Familie! Nicht nur für die Gegenwart — auch für die Zukunft!

Wir bieten Ihnen eine Ihren Wünschen und Erfordernissen angepaßte-Alters- und Familien-Vorsorge zu günstigen Beiträgen.

Hohe - über dem Durchschnitt liegende - **Überschußanteile, die auf Wunsch in bar ausgezahlt werden, erleichtern Ihnen die Beitragszahlung** oder dienen zur Erhöhung Ihres Vorsorge-Anspruchs.

Durch eine jahrelange, enge Verbindung zu Schiffs-offizieren aller Patente wissen wir, was Sie brauchen. **Wenden Sie sich daher vertrauensvoll an uns!** Wir beraten Sie gern und unverbindlich - auf Wunsch auch an Bord.

Zu Ihrer Verfügung stehen unsere Küsten - Bezirksverwaltungen:

(28) Bremen (2) Hamburg 1 (23) Kiel
Parkallee 14, Tel.: 3004 88/9 Große Allee 33 Martensdamm 1

(314) Lüneburg
Grapengießer Str. 45 1

sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschifffahrt, Herr **Wilhelm Böhme**, (28) Bremen, Kasseler Str. 54
Telefon: 8 15 23

DE - BE - KA · Dein bester Kamerad!

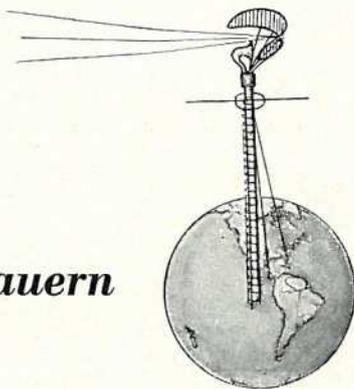


Ein Hamburger Missionar, der mit seiner Familie auf einem deutschen Schiff nach Togo fuhr, schreibt nun laufend an zwei große Hamburger Missionskreise über seine Tätigkeit und seine Erlebnisse in Afrika. In seinem ersten Brief heißt es:

Vorurteile

bauen

Mauern



Die deutschen Seeleute

Mit den deutschen Seeleuten sind wir nun schon über drei Wochen zusammen auf dem Schiff, das uns nach Togo auf unser zukünftiges Arbeitsfeld bringen soll. Eine angenehme Gesellschaft! Bis auf wenige Ausnahmen sind alle Mitglieder der verhältnismäßig jungen Mannschaft offen, nett und freundlich. Sie beschweren sich in den Gesprächen, die wir mit ihnen führen, mit Recht darüber, daß man an Land durch Schläger und Hafenviertel eine viel zu negative Vorstellung vom Seemann habe. Die Verheirateten sind in der Regel vorbildliche Familienväter, denen man es anmerkt, daß sie unter der Trennung von Frau und Kindern leiden. Die meisten verlassen im Hafen kaum das Schiff, und bis heute haben wir noch nicht erlebt, daß sich jemand von unserer Mannschaft sinnlos betrunken hätte.

Allerdings gibt es einen Punkt, an dem wir uns nicht verstehen. Mit wem wir auch sprechen, jeder prophezeit uns eine schwere Zeit in Afrika und warnt uns vor den „nichtsnutzigen Schwarzen“, an die man bereits viel zu viel gute Erziehung verschwendet habe. „In Monrovia werden Sie es ja erleben, da kommen 56 von den Kanakern an Bord, die schlagen sich ein Zelt an Deck auf und fahren die ganze Strecke gewissermaßen als Hilfsarbeiter mit. Schließen Sie dann nur Ihre Kammer ab, die Schwarzen stehlen wie die Raben, darin sind sie alle geschickt, sonst können sie ja nichts!“ Unser Einwand, man könne schließlich auch nicht die ganze deutsche Bevölkerung nach Gelegenheitsarbeitern beurteilen, die in deutschen Häfen von Zeit zu Zeit auftauchen, wurde weit zurückgewiesen. Bei den „Schwarzen“ sei einer wie der andere. Wir erzählten von unseren afrikanischen Freunden, nichts nahmen uns die Seeleute ab. „Sie sind eben noch nicht in Afrika gewesen, warten Sie mal ab, wir kommen jetzt nach Dakar, da fängt das schwarze Afrika an!“ In Dakar fing es wirklich für ihn an. Er ging an Land, um eine Sonntagsschule aufzusuchen. In seinem Brief heißt es weiter:

„Die Afrikaner, die ich nach dem Wege fragte, waren mindestens so freundlich wie Europäer, wenn sie eine Auskunft geben, nach meinem Eindruck sogar etwas freundlicher, aber vielleicht bin ich für die Afrikaner schon zu sehr voreingenommen.“

In der Sonntagsschule beeindruckte ihn sehr, daß europäische und farbige Kinder völlig selbstverständlich nebeneinander saßen. Er lernte den Leiter der Sonntagsschule, den Kirchenältesten kennen, einen Schwarzen. Dessen

Frau ist Lehrerin, und die Brüder besuchen in Dakar die höhere Schule. Auch bei dem Besuch eines farbig gemischten Gottesdienstes findet er natürlich nur das Gegenteil von den düsteren Prophezeiungen von Bord bestätigt. Er schreibt dann von seinen Gedanken bei der Rückkehr an Bord:

Niemand bestreitet ja, daß die meisten Afrikaner bisher noch keine Gelegenheit hatten, eine Schule zu besuchen und einen dementsprechend niedrigen Bildungsstand haben. Aber entscheidet so etwas über menschliche Qualität? Niemand bestreitet auch, daß verschiedene Völker verschiedene Begabungen und Anlagen haben. Das ist aber doch kein Grund, die einen für minderwertiger als die anderen zu halten.

Bei seiner Ankunft an Bord werden solche Gedankengänge jäh unterbrochen.

Ein Auto von der Ladung war gestohlen worden — natürlich im ersten Hafen Schwarz-Afrikas... „Das überrascht Sie? Na ja, Sie kennen eben die Schwarzen noch nicht!“ Wenn ich jetzt gesagt hätte: „In Hamburg wird auch gestohlen“, hätten sie mich wohl für ganz unbelehrbar gehalten. — Das gestohlene Auto konnte unsere Stimmung nicht trüben, aber das völlig unberechtigte Überlegenheitsgefühl unserer Landsleute machte uns traurig. Alle afrikanischen Häfen, in denen unser Schiff anlegt, gehören zu unabhängigen Staaten, trotzdem behandeln unsere Seeleute die Afrikaner wie Menschen 2. Klasse. Und die Sache mit dem Auto mußte sie darin ja noch bestärken.

Der Missionar erzählt dann von dem Besuch bei der Familie seines neuen afrikanischen Freundes. Er fährt fort:

Als wir spät abends durch das erleuchtete Dakar und am modernen Flughafen vorbei wieder zum Schiff fahren, waren wir gewiß, daß uns niemand mehr das Erlebnis dieses ersten Tages im schwarzen Afrika nehmen kann. Übrigens hatte sich, wie wir an Bord erfahren, auch der Autodiebstahl inzwischen aufgeklärt. Zwei deutsche Seeleute von einem anderen Schiff hatten den Wagen gestohlen und waren von der senegalesischen Polizei gestellt worden. Ob nun wohl die Senegalesen glauben, daß alle Deutschen Diebe sind?

Nun, das ist eine von jenen wahren Geschichten, die sich vermutlich gerade an Seeleute schlecht verkaufen läßt. Es soll daher darauf verzichtet werden, aus der Tatsache, daß hier einmal die Diebe in den eigenen Reihen gefunden wurden, ein Schlachtfest einer Pointe zu machen. Nein, diese Geschichte soll, gerade weil sie wahr ist, auch nicht als Reklame für

einen Bunkerplatz billigen Moralins mißbraucht werden: Was du nicht willst, das man dir tu, das füg' auch keinem anderen zu. — Sie soll hier nur als starker Rammstoß gegen die Mauer der Vorurteile dienen.

Denn Vorurteile sind Mauern. Sie verbauen unseren Gesichtskreis, sie verengen unseren Horizont, sie berauben uns der eigenen Meinungsbildung, reduzieren unsere Denkfähigkeit auf Null und setzen unser Urteilsvermögen gefangen. Sie machen aus der Unbefangenheit unserer (an Seeleuten gerühmten) Weltoffenheit die Befangenheit der Engstirnigkeit. Ja, die Mauern der Vorurteile setzen uns in geistige Gefangenschaft.

Innere und geistige Freiheit, die überall frei um sich herum wahrnehmend, denkend und folgernd die Dinge an ihrem wahren Standort erkennt, ihr allein sind keine Grenzen gesetzt, sie vermag bis an das Ende aller Dinge vorzudringen. Allein in solcher Freiheit gedeiht eigenes Urteil. Sie ist eines der wesentlichen Merkmale, das uns von der Pflanze, von der Kreatur unterscheidet. Vorurteile jedoch mauern diese Freiheit ein.

Wer richtet sie auf, diese Mauern? Da ist einmal der von dem Franzosen Sartre an den Pranger gestellte große Feind der Freiheit: Das allgegenwärtige allmächtige anonyme „man“. „Man“ sagt, „man“ weiß, sowas tut „man“ und sowas tut „man“ nicht. Und das Verhängnisvollste, das „man“ weiß, ist, was jeder über diesen oder jenen, ja beinahe über alles zu denken hat. „Man“ erspart das Denken, „man“ hat bereits gedacht, nicht einmal mehr nachzudenken braucht der Mensch.

„Man“ sagt an Bord, alle Farbigen sind verachtungswürdige Kanaker. Nirgends Kritik, geschweige denn Selbstkritik. Niemand fordert dazu auf, in einem Hafen einmal eine Schule Farbiger oder einen farbigen Gottesdienst zu besuchen. „Man“ sagt an Land, daß Seeleute saufen und untreu sind. Nirgends Nachdenken, nirgends der Wunsch, sich selbst zu überzeugen.

Die Veröffentlichung in Missionsbriefen: „Sie sind offen, nett und freundlich, eine angenehme Gesellschaft, die Seeleute“ — ein Tropfen auf den heißen Stein. „Man“ sagte einmal in der Welt über uns, daß alle Deutschen Nazis seien, und alle Nazis Militaristen, und alle Militaristen Verbrecher. „Man“ fährt bei großen Reedereien, weil „man“ weiß, daß... „Man“ kennt die Reeder, sie sind allesamt... Wo ist das, was hier zu folgen pflegt, aus eigener Anschauung, eigenem Denken und Urteil entstanden?

Das zweite, das diese Mauern um uns errichtet, ist unsere eigene Denkträgheit. Sie ist der Mörtel, mit denen wir die Steine der fremden vorgefaßten Meinungen zu einem Mauerwerk zusammenfügen.

Der Entschluß, selbst zu sehen und zu hören, selbst zu denken, nachzudenken und zu urteilen, der Entschluß, dem „Man“ der Denkschablone die selbsterrungene Meinung und das auf eigenem Mist gewachsene Urteil entgegenzusetzen, er reißt die Mauer nieder. Und ein klein wenig wache Skepsis gegen sich selbst...

„Aber vielleicht bin ich für die Afrikaner schon zu sehr voreingenommen“. Denn hinter diesen Mauern der Vorurteile erst beginnt die wirkliche Welt und die freie Entfaltung der Persönlichkeit in ihr. —Schp—

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

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

Fahrensleute schreiben für Fahrensleute

Dann wüßte keiner, wo er abbliebe

Wer den Umgang mit Schwergutgeschirr kennt, der wird sich selbst in diesem Bericht wiederfinden, als Winschmann oder „mit dem Splint im Mund“. Und wer es noch nicht mitgemacht hat, wenn so ein dicker Brocken armdicke Stagen und Männererven spannt, bis sie brummen, dem wird diese Reportage mitten aus unserer Praxis einiges zu sagen haben. Von einer Situation nämlich, bei der es hundertprozentig auf jeden einzelnen Mann ankommt.

Die Reise hatte in Bremen ihren Anfang genommen. In Stettin nahmen wir Langeisen, und auf der Rückreise nach Hamburg stürzten wir uns in die Schwergutlast, um unser Schwergutgeschirr klar an Deck zu nehmen. Wir bekamen auch Ordnung in die Matten, Strophen, Kreuzschäkel, Schwergutschäkel und Spannschrauben. Obwohl alles sinngemäß verteilt war, sah es aus, wie bei „Hempel's unter'm Schrank“. Nun waren wir nicht mehr zu bremsen. Mit Hilfe unseres Aufholers takelten wir zunächst unsere beiden Spierenbäume am Mast auf. Wir klappten sie ab und setzten sie mit Standern und Hangern gut an Deck fest. Zwei Mann nahmen die beiden Brückengeien oben achterkante der Nocken in Empfang und befestigten die Leitblöcke und die unteren Geienböcke. Am Lastblock wurde ein handiger Fußblock angebracht, und zwei Mann standen klar, die vier Geienstander am Königskranz festzusetzen. Splint im Mund, ein Bein irgendwo am Block verklemt, so balancierten unsere Decksbauern dort oben auf dem König herum.

Nachmittags stolperten wir an Deck, nicht ahnend, was unserer noch harrte. „Soweit alles klar“, meinte der Bootsmann ganz zufrieden, — „bis auf die Stagen“. Dieser trockene Zusatz hatte es in sich. Armdicke Stagen aufzutakeln ist eine Arbeit, die uns nicht gerade mit Begeisterung erfüllte. — Zunächst! Als wir aber erst einmal richtig dabei waren, ging es zügig voran. Wir brachten einen 5-t-Hubzug in die Saling. Ohne ihn konnten wir die unhandlichen Jonnies nicht muddeln. An Deck traten einige Fußblöcke in Aktion, um die „Stahlwürmer“ mit Windenkraft längs Deck zu bekommen. Wir befestigten Kreuzschäkel an den Spannschrauben, ein Stoppersteg um das Stag, und dann hiev op im ersten Kontakt. Bolzen durch, Mutter vor, und dann hatte dieser Jonny erst ein-

mal ausgespielt. Klitschnaß ist das Hemd unseres Hauptakteurs, als er schließlich den letzten Sicherungssplint vor die Mutter steckt. „Lang her die Pinch“, und von acht Fäusten, Törn für Törn, muß es sich das armdicke Stag gefallen lassen, gespannt zu werden.

In strömendem Regen gab der Bootsmann seine Anweisungen, während sechs frierende Gestalten an den Winden saßen und unser Erster mit einem Versicherungsbeauftragten die Übernahme des Pontons überwachte. Obenauf kam noch eine Schute von 35 t. Damit sollten wir nach Bombay gehen.

In Bombay

„Setz' fest die Geien, hiev die Last“. Millimeter für Millimeter hebt sich der Ponton von der Luke. Ein letzter prüfender Blick des Ersten über das gesamte Schwergutgeschirr, über die 9-t- Traverse, über die beiden Kontraversen, über Matten, Schäkel und Acht-Zoll-Strophen. Der Bootsmann steht wie ein Denkmal an Deck, gut sichtbar für alle 6 Windenleute. Seine Lippen schweigen, nur seine Hände sprechen, seine Finger, seine Fingerspitzen, und jeder Windenmann reagiert wie in einem Marionettentheater. Schon hängt der schwebende und doch gefesselte Ponton über der Backbordseite.

„Hol an die Backbordspieren — und Brückengeigen!“

„Hiev über — sinnig!“

Wie aus Stein gemeißelt die Gesichter der Windenmänner. Eine Hand fest am Kontakt, die andere an der holenden Part der Gei. Weder Lose noch zuviel Kraft darf in das Geschirr kommen. Nichts darf jetzt gegeneinander gehen, alles nur miteinander, und jeder hat sein gerütteltes Maß an Verantwortung zu tragen. Und die hundertfünfzehntausend Kilo des Pontons gehorchen dieser mit Fingerspitzengefühl aufeinander abgestimmten Konzentration. Zentimeter für Zentimeter schwingt der Ponton über die Verschanzung.

„Alles auf Stop — fier weg die Topp mit der Last — in Schanzhöhe halten!“

Langsam senkt sich unser Jumbo über das Wasser, ständig seine Auslage vergrößernd, während ständig auch seine Beanspruchung wächst. Aber gut frei muß der Ponton erst von der Bordwand kommen, ehe er gefiert werden darf.

Die Sonne geht über Bombay auf. Wer möchte diesen Märchenzauber nicht sehen! Die nur davon träumen können, werden weiter träumen



seit
1875

Fleischlieferant
für Schiffsproviant

oder Prospekte bestaunen. Für uns aber, vor denen sich dies tausendfach ersehnte Schauspiel abspielt, für uns gibt es jetzt nur den Ponton.

Obwohl noch vollbeladen, haben wir jetzt 25 Grad Schlagseite. Wenn in diesem entscheidenden Augenblick Lose in die Geien kommt oder die Last zu schnell fiert, dann schießt der Ponton aus den Matten. Dann wüßte keiner, was mit unserem Schwergutbaum geschieht, dann wüßte keiner, wo er abbliebe.

„Fast die Topp — fier weg die Last!“

Die Ausführung dieser Kommandos rückt das Gelingen näher. Aber noch ist alles drin — das berühmte Unvorhergesehene, das, was nachher rätselhaft bleibt und doch Tatsache ist.

Mit einem Gesicht wie ein Marathonläufer vor dem Ziel schaltet der Mann an der Last langsam vom ersten auf den vierten Kontakt. Zügig fieren die Männer am vorderen und achteren Beiholer mit.

Da! Der Ponton ist zu Wasser! Ein Aufatmen geht über Deck, während sich das Schiff aufrichtet.

Der Erste strahlt, wir wischen uns den Schweiß ab — Smoketime. H. Schaefer



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT
HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Die schlaue Kiste

	DIE GUTE STUBE	DER ERSTE MENSCH	MENGE	SKAT-SPIEL	SITZ DES GEHÖRS	BILD OBEN MITTE
LACHS				TAM-TAM		
AUSSER DIENST		SÜD-ARAB. STAAT		ABK.: RHEIN		ABK.: UND
BILD UNTEN MITTE	INNEN LEER		MUT-TER	FLÄCHE		LAFFE
BILD LINKS MITTE				RIECHORGAN	LEUMUND	
ELEKTR. ATOM		LAT.: GÖTTIN		FRAUEN NAME	FRAUENNAME	AUS-RUF
BILD LINKS UNTEN	ZEICHEN GERÄT	HUF-TIER	BREI		RIND	
					VOGEL	ZAHL
ÜBER-FORDE-RUNG		BILD OBEN RECHTS		VOKAL	BILD UNTEN RECHTS	
FRAUEN NAME				KLEINE SUNDA INSEL		BILD MITTE RECHTS
GÜTE LAUNE						
100 AR		NÜTZLICHES INSEKT	TAGES-ZEIT	SALZ-SIEDEREI	WIDER-HALL	HERBST BLUME
GEMÜSEPFLANZE						
BILD IN DER MITTE		BILD OBEN LINKS	FRAU DES A.T.		HOCH-WEIDE	ERSTE FRAU
BLUME			KLUG			NIEDER-SCHLAG
LASTEN HEBER			BOL-ZEN	VOKAL	ER-TRAG	ZEICHEN FÜR TELLUR
VOKAL	NORD-LAND-TIER		LAUT-GEDICHT		KOMPO-NIST	
		ZEUS-LIEBE			AMERIKAN. PRESSEDIENST	
	MOOR			LAT.: FLÄCHE		
	VOGEL			KLEINES PFERD		

Kreuzwort - Panoptikum

Hereinspaziert, liebes Publikum, in unser Kreuzwort-Panoptikum!

In der ersten Abteilung: Drei Köpfe oben, die sich in Worten oder Farben austoben.

In der zweiten Abteilung: Die Köpfe der Mitte, sie sind dahin, ein stilles Gedenken, bitte! In der dritten Abteilung: In der hohen Politik versuchen die unteren Köpfe ihr Glück.

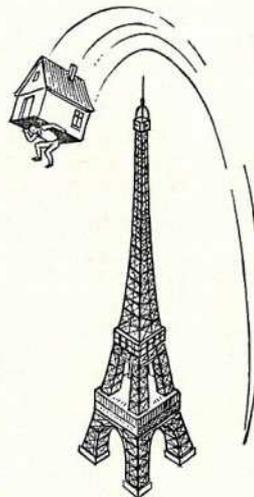
Wann war das?

<p>die Litfaßsäule</p> <p>A. 1855 B. 1897 C. 1903</p>	<p>Tonfilm</p> <p>A. 1913 B. 1919 C. 1923</p>	<p>Morse-Telegraph</p> <p>A. 1793 B. 1837 C. 1870</p>	<p>Fernrohr</p> <p>A. um 1200 B. 1482 C. 1608</p>
<p>Metermaß</p> <p>A. 16. Jahrh. B. 17. " C. 19. "</p>	<p>Radio-Sender</p> <p>A. 1908 B. 1913 C. 1921</p>	<p>Wochenzeitung</p> <p>A. 1482 B. 1609 C. 1748</p>	<p>Rohrpost</p> <p>A. 1853 B. 1902 C. 1927</p>

Acht „Meilensteine“ des Fortschritts sehen Sie auf unserem Bild. Wissen Sie, wann was erfunden wurde? Vielleicht war für Sie selbst

noch eines oder das andere eine aufregende Neuheit? Versuchen Sie einmal, zu jedem Bildchen die richtige Jahreszahl zu nennen!

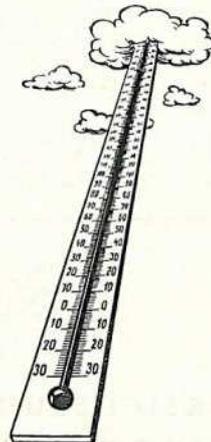
Ameise und Floh



Wenn wir im Verhältnis zum Körpergewicht die Kraft einer Ameise hätten, könnten wir bequem unser Wochenendhaus auf dem Rücken tragen. Der Hüpfen eines Flohes entspricht sogar dem Sprung eines Menschen über den Eiffelturm. Hätten wir beide Eigenschaften, dann könnten wir mit unserem Häuschen auf dem Rücken einen kleinen Sprung über den Eiffelturm wagen.

Höchste Temperatur

Eine untere Temperaturgrenze kennt man schon lange. Sie liegt bei $-273,15$ Grad Celsius. Man kann sie nicht unterschreiten. Im Labor ist man dieser Grenze schon auf „wenige Tausendstel Grad nahe gekommen. Dagegen ist man noch



weit von der Höchsttemperatur entfernt. Man schätzt sie auf 10^{13} Grad. Das ist eine unvorstellbare Zahl, nämlich eine 1 mit 13 Nullen. Immerhin hat man in einem elektrischen Lichtbogen schon 50 000 Grad erreicht. Im Innern der Fixsterne schätzt man die Temperatur bis zu 100 Millionen Grad.

Warum sehen unsere Augen farbig?

Wie ist der Vorgang in unseren Augen, wenn wir einen farbigen Gegenstand sehen?

Auf der Netzhaut, auf der das Bild abgebildet wird, befinden sich etwa vier Millionen farbpempfindliche Zäpfchen, in denen sich Sehstoffe befinden, die nach einer Theorie rotgrün-, gelbblau- und schwarzweißempfindlich, nach einer anderen Theorie rot-, grün-, und blauempfindlich sind. Die in der Natur vorkommenden Farben sind meist Mischfarben dieser Grundfarben. Die dreierlei Sehstoffe in den Zäpfchen werden je nach Anteil der Grundfarben in der gesehenen Mischfarbe verschieden angeregt. Diese Erregung wird dem Gehirn über Nervenbahnen zugeleitet und dort zur gesehenen Mischfarbe zusammengesetzt.



Wo kommt der Ausdruck her?

Von panischem Schrecken erfaßt ...

Irgendein Ereignis, eine schlimme Nachricht vermag uns so mit lähmendem Schrecken zu erfüllen, daß wir wie von einer fremden Macht beeinflusst hilflos dabeistehen. Wenn man diesen Zustand als „von panischem Schrecken erfaßt“ kennzeichnet, so gab man früher dem griechischen Hirtengott Pan die Schuld



für solche Lähmung des Willens. Pan, bocksfüßig, mit Hörnern, blies auf seiner Panflöte und erreichte damit, daß eine Betörung von den Flötentönen ausging, der der also Verstrickte ohnmächtig ausgeliefert war. Der „panische Schrecken“, ein Schrecken, den Pan sandte.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HAFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht



„Patz-Pils“ an Bord erfreut uns sehr,
ob in der Heimat, auf dem Meer
das ORIGINAL EXPORTBIER

der Schultheiss-Brauerei A.G.

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

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

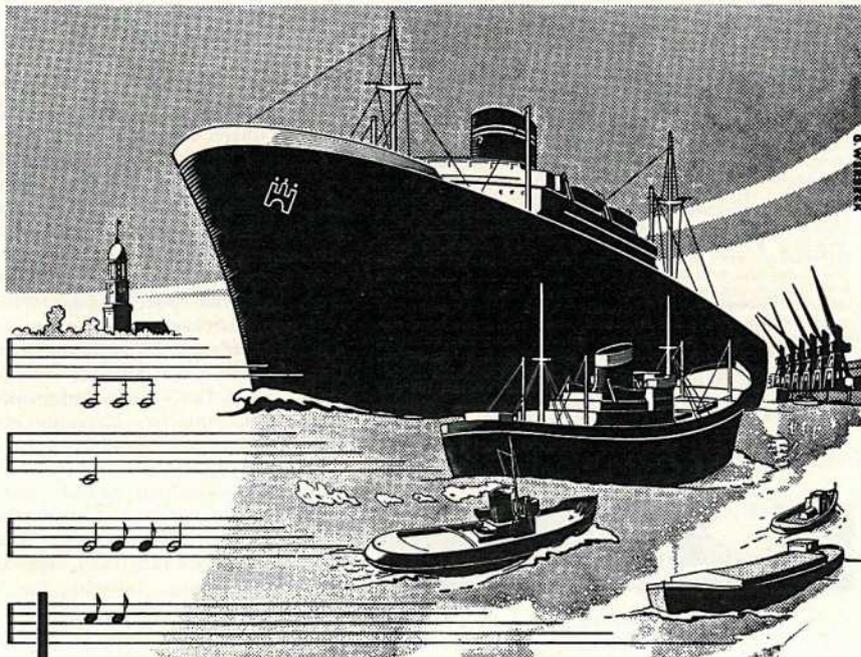


Die
köstliche
Erfrischung



Nimm
mich* mit
Kapitän
auf die Reise

* Langnese-Eiskrem:
weil jeder ihn gern isst - auf See und an Land.



die Signale der Schifffahrt

GEBEN TÄGLICH 24 STUNDEN LANG DEN GRUNDTON AN FÜR DIE SCHNELLE
ABWICKLUNG DES ÜBERSEEVERKEHRS IM GROSSTEN DEUTSCHEN SEEHAFEN

HAMBURG

**ARBEIT
RUND UM DIE UHR**

in drei Schichten, heißt es überall dort,
wo schnellste Abfertigung des See-
schiffes erforderlich wird. 17 000 er-
fahrene Hafendarbeiter, die sich mit
allen Waren des Weltverkehrs aus-
kennen, sorgen an den modernen
Hafenanlagen mit den vielen Spezial-
einrichtungen für den reibungslosen,
sorgfältigen Umschlag von Stück-,
Schwer- und Massengütern aller Art.

**TÄGLICH KOMMEN
50 SEESCHIFFE AN
DAVON 25 IM REGELMÄSSIGEN
LINIENDIENST NACH 1100 HÄFEN**



Geschäftsführender Seemannspastor der deutschen



Lutherischen Seemannsmission 60 Jahre alt.

Am 28. August konnte ein „Mütterlicher Vater“ der Seefahrer an der Stätte seines segensreichen Wirkens im Altonaer Seemannsheim seinen 60. Geburtstag feiern. Der geschäftsführende Seemannspastor der deutschen lutherischen Seemannsmission, Kieseritzky, verdient als Anerkennung und Dank diese paradox anmutende Bezeichnung. Wie kaum ein anderer weiß er, was vor allen denen fehlt, die frisch von Muttern weg in das rauhe Seeklima kommen. Schon seit 1949 nahm er sich ihrer an. Vater- und Mutterstelle vertrat er an ihnen, wenn sie ein Dach über dem Kopf brauchten, das sie hier an der Küste gegen mehr zu schützen hat, als nur gegen die Witterung. Er stand ihnen zur Seite, wenn sie das passende Schiff suchten, er betreute ihre Finanzen und nahm somit auch den Eltern im Binnenland eine große Sorge ab. In diesem Geist schuf Pastor Kieseritzkys Aktivität das erste Schiffsjungenheim und die Kutterfischerschule in Büsum. Ständig war er darüber hinaus bemüht, und ist es noch, überall an den Küsten echte Ankerplätze für den Fahrsmann zu schaffen, wo gerade sie mehr finden zum Leben als nur Brot allein. Unermüdet ist er dabei, die menschliche Lücke in unserem Beruf auszufüllen, und zwar nicht nur mit frommen Sprüchen, dazu kennt er seine „Kinder“ zu gut, sondern mit der praktischen guten menschlichen Tat. Wir wünschen zum 60. Glück dazu, sagen unseren Dank und verhehlen nicht, daß es eine Art Eigennutz ist, wenn wir Seemannspastor Kieseritzky noch viele Jahre tätig sehen möchten.



Seefahrtschule Cuxhaven

Am 20. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Hans-Georg Baumgärtel, Günter Beu, Bernhard Borghorst, Eberhard Bürger, Siegfried Dankel, Heinz Ehler, Alfred Faber, Volker Hagenah, Rolf Hartung, Gerd Hebedeker, Siegfried Herzog, Uwe Heuser, Gerhard Kleenlof, Manfred Kölpin, Rolf Kurz, Klaus Lensch, Martin Lobeck, Albert Lichte, Jürgen Lorenzen, Herbert Malik, Adolf Meenken, Peter Neil, Hans-Jürgen Neumann, Ingo Nobiling, Horst Ohrtmann, Rüdiger Okkens, Lothar Pokriefke, Heinz-

Joachim Pungs, Günter Reimers, Frank Riemann, Manfred Sager, Erich Schaake, Dieter Stasch, Rolf Stoll, Fritz Straten, Wolfgang Szimba, Helmut Trinkies, Hermann Warrings, Franz Weissenbacher, Hinrich Westerholt, Hermann Willer, Bernhard Witting, Wolfgang Wulff, Eckhard Zimmermann.

Am 23. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:

von Allwörden, Horst Ciemnyjewski, Rolf Frederking, Martin Gehrmann, Alfred Golke, Manfred Gottschlich, Hans Großheim, Hans Herber, Hans Herrmann, Heinrich Kahlsdorf, Helmut Karsten, Werner Mauhs, Jürgen Meyer, Heinrich Möller, Edgar Pahl, Peter Pahl, Hans-Joachim Penzel, Emil Rammin, Hermann Schultz, Walter Schwarz, Rudi Willenbockel, Wilhelm Wohlers.

Am 27. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) die Herren:

Horst Benedix, Günter Benedix, Fritz Bülter, Klaus v. Döhren, Heinrich Fickbohm, Horst Görner, Klaus Hein, Manfred Jakubzik, Hans-Werner Krooß, Horst Krückenberg, Rolf Liebhart, Hermann Marsau, Herbert Mevert, Ernst Rauter, Karl-Heinz Slomke, Jürgen Thormählen, Hans Tidau, Hermann Wetegrove, Karl Zierke.

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

Wolfgang Herbst, Horst Lück, Heinz Steyer, Otto Wagner, Karl Witt, Theo Wittenburg.

Am 29. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren:

Herbert Gross, Richard Helmers, Peter Holst, Gerhard Karp, Rainer Krüss, Friedrich Müller, Wolfgang Otto, Rolf Sauter, Friedrich Schön, Dieter Schoon, Uwe-Karsten Sohl, Jürgen Stielau, Günter Schwirkschlies.



Neue Druckwerke

des Deutschen Hydrographischen Instituts

Handbuch des Indischen Ozeans

Die letzte Beschreibung des Indischen Ozeans erfolgte durch das von der Deutschen Seewarte herausgegebene Dampferhandbuch für den Indischen Ozean (1937). In Fortführung dieses Werks hat das Deutsche Hydrographische Institut nunmehr das „Handbuch des Indischen Ozeans“ herausgebracht.

Außer der Angabe für die Schiffswege ist das Handbuch in Aufbau und Inhalt völlig neu gestaltet worden. Das kommt besonders in Teil B zum Ausdruck, wo die Abschnitte für die Schiffswege den stark gewandelten nautischen Gegebenheiten angepaßt wurden, z. B. „Schiff im Seegang“ und „Fahrverlust der Schiffe im Seegang“ sowie eine Auswahl über Seemannschaft und Schiffssicherheit. Völlig neu ist eine Beschreibung der Inseln und Bänke des Indischen Ozeans, über die früher dem Nautiker keine Angaben in der deutschen Literatur gegeben wurde. Da die Schiffswege häufig Inseln und Bänke des Indischen Ozeans berühren, hielt man es für erforderlich, dem Buch eine derartige Beschreibung (Teil C) anzufügen. Diese Zusammenstellung ist übrigens über den Kreis der Nautiker hinaus auch von geographischem Interesse. Da die Inselbeschreibungen auch Angaben über die Häfen enthalten, vervollständigt das Handbuch die in den sogenannten Seehandbüchern gegebene Beschreibung für die Kontinente. Der Teil A enthält meeresgeographische Verhältnisse wie Klima und Wetter, Meeresleuchten und Strömungen usw. Das Kernstück des Buches ist die Beschreibung der Schiffswege in Teil D. Dort sind außer den Schiffswegen des Indischen Ozeans auch die wichtigsten Schiffswege der südchinesischen Gewässer sowie der angrenzenden Gebiete des ostindischen Archipels beschrieben. Infolge der Fortschritte in der meereskundlichen Forschung, z. B. hinsichtlich der Winde und Strömungen, konnten günstigere Schiffswege herausgearbeitet werden, die größtenteils einen wirtschaftlichen Vorteil für die Schifffahrt bringen. Ein Entfernungsverzeichnis ergänzt diese Angaben.

Das Buch hat 354 Seiten und 78 Abbildungen, ist in Kunstleder gebunden und kostet DM 18,—.



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt:

am Seemannssonntag, dem 4. Oktober aus Hamburg,

am Seemannssonntag, dem 1. November aus Köln.

Gesundheitsdienst an Bord

8. Gelbfieber

Das Gelbfieber ist eine durch Mücken übertragbare Infektionskrankheit. Das Virus gehört zu den kleinsten Erregern der Virusgruppe. Außer Affen und Mäusen haben sich noch andere Tiere für das Gelbfiebervirus als empfänglich erwiesen. Die Verbreitung der Krankheit erstreckt sich hauptsächlich auf Westafrika, Süd- und Mittelamerika. Wie sich herausgestellt hat, kommt das Gelbfieber auch in einer als Dschungelfieber bezeichneten Form in Gebieten vor, in denen Urwaldtiere als Virusträger dienen.

Die Inkubationszeit beträgt 3—6 Tage. Der Krankheitsbeginn ist plötzlich mit rasch ansteigendem Fieber, Kopfschmerzen, Kreuzschmerzen, Lichtscheue, Unruhe, Schlaflosigkeit, Übelkeit und Erbrechen. Nach vorübergehendem Temperaturabfall, meist am 3. Tage, setzt das zweite Stadium des Gelbfiebers ein. Bei mäßigen Temperaturen kommt es zur Gelbfärbung der Haut, Blutbrechen, Angstgefühl in der Oberbauchgegend, fehlender Harnabsonderung, Herzschwäche. Bezüglich des Pulses beobachtet man häufig rasches Absinken des anfangs beschleunigten Pulses bei weiter hochbleibendem Fieber. Wiederanstiegen des Pulsschlages bei gleichbleibendem Temperaturabfall gilt als ungünstiges Zeichen. Die Leber ist meist vergrößert und druckempfindlich. Der Harn ist dunkel infolge des Gehaltes an Gallenfarbstoffen der Leber. Infolge der Vergiftung kommt es zu Haut- und Schleimhautblutungen, zu schwarzem Erbrechen und schwarzem Stuhl. Als schweres nervöses Krankheitsbild sieht man Erregungszustände, Schlaflosigkeit, Krämpfe, Bewußtlosigkeit.

Nach den bisherigen Erfahrungen führen etwa zwei Drittel aller Fälle schon zwischen dem 6. und 10. Tag zum Tode. Alte Leute sind besonders gefährdet.

9. Fünftagefieber (Wolhynisches Fieber)

Die Übertragung von Mensch zu Mensch geschieht durch Läuse. Dementsprechend ist das Fünftagefieber vorwiegend eine Krankheit der kälteren Jahreszeit. Da das Virus wochenlang auch nach bereits erfolgter Genesung im Blute kreist, können auch noch Gesunde Quelle neuer Ansteckung werden. Der Erreger wird mit dem Urin ausgeschieden. Die Inkubationszeit nach Infektion durch Läuse wird auf 14 bis 60 Tage, durchschnittlich etwa 4 Wochen und als Minimum mit 6 Tagen angegeben.

Der Krankheitsverlauf ist durch die anfänglich meist in fünftägigen Intervallen auftretenden Fieberanfälle charakterisiert, welche durchschnittlich 4—6mal erscheinen und 20—30 Stunden dauern. Später werden die Intervalle länger. Im einzelnen Anfall kann man Frost-, Hitze- und Schweißstadien unterscheiden. Außer Kopf-, Rücken- und Kreuzschmerzen sind Schienbeinschmerzen besonders charakteristisch. Häufig besteht ein Katarrh der oberen Luftwege und ausgesprochene Störungen von seiten des Zentralnervensystems (Reflexstörungen usw.)

Die nach Überstehen der Krankheit auftretende Immunität ist keine absolute. Die vorbeugend wichtigste Maßnahme ist die Läusebekämpfung.

E. Jünemann

R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

Farbenfabrik
Hamburg 11

Telefon 36 55 73



Klar bei Schmunzelaugen

Reitende Schiffsoffiziere

Theobald war zum erstenmal in seinem Leben in Hamburg. Er besichtigte diverse Straßen, Häuser, Verkehrsschilder und Museen. Die gab es bei ihm zu Hause auch. Aber der Hafen war ihm neu.

Er ließ sich mit der Fähre übersetzen und stieg aufs Geratewohl am Ellerholzhöft aus. Theobald hatte Glück. Als Erstes erblickte er einen riesigen Frachter, der gerade Pferde übernahm.

„Was geschieht mit den Pferden?“, fragte er einen beteiligten Kiarbeiter.

Der sah dem Frager an, daß er Theobald oder so ähnlich heißen müsse.

„Die sind für die Schiffsoffiziere“, antwortete er ernsthaft. „Der Schimmel da gehört zum Beispiel dem Kapitän. Jeder Schiffsoffizier hat sein eigenes Pferd.“

„Du lieber Himmel!“, wunderte sich Theobald. „Wozu brauchen die Schiffsoffiziere Pferde?“

„Menschenskind, guck' dir doch mal das Schiff an! Was glaubst du wohl, wie lang das Deck ist? Das schaffen die doch gar nicht zu Fuß!“

Theobald sah sich die Sache eine Weile an. Dann wanderte er weiter. Einige Luken dahinter wurde gerade eine ausgewachsene Diesellok verladen. Auf der Stelle machte Theobald kehrt.

„Verkohlen kannst du andere Leute, mein Lieber! Nicht mich! Reitende Schiffsoffiziere, so ein Blödsinn! Wo die eine Eisenbahn an Bord haben!“

Sabbelkopp

Diese Geschichte soll wahr sein. Verbürgen kann ich mich nicht. Zumindest hat sie die seriöse Patina der rechten Anekdote.

Als der Professor Heuss noch Bundespräsident war, kam er eines Tages zu einem Staatsbesuch nach Hamburg. Er besichtigte auch den Hafen, und zwar sehr eingehend.

Kuddel und Odje waren gerade dabei, Chemikalien zu verladen, als die Kavalkade in Sicht kam: Bundespräsident, Bürgermeister, halber Senat und Chef des Protokolls.

„Soll 'n mächtig kluger Kerl sein, unser Bundespräsident“, sagte Kuddel. „Spricht 'n halbes Dutzend Sprachen. Englisch, Französisch, Griechisch, Latein und natürlich auch Hochdeutsch. Sogar Schwäbisch soll er perfekt können.“

„Meuglich“, meinte Odje. „Ober allns weet de ook nich! Wetten, dat he keen Hamburger Platt versteht?“

Professor Heuss hatte diese Worte gehört. Im Vorbeigehen blinzelte er Kuddel an und sagte

halblaut, mit einer kurzen Kopfwendung zu Odje hin:

„Scheuner Sabbelkopp, wat?“
Und entschwand mit großem Gefolge: Bürgermeister, halber Senat und Chef des Protokolls.

MdSK

Das Hamburger Stadtparlament ist zugleich auch das Hamburger Staatsparlament. Das war schon früher so, Hamburg ist die älteste deutsche Republik. Die Republikaner sind Bürger, darum heißt das Parlament Bürgerschaft. Die Abgeordneten des Parlaments heißen Bürgerschaftsabgeordnete, MdB — hat nichts mit Mitgliedern des Bundestages zu tun, die sich auch so nennen. Der Hamburger Volksmund hat MdB übersetzt mit „Mang de Banditen“. Ein MdB besucht das Nachtleben von St. Pauli, die Seele des Volkes studierend. Er stellt sich Hein vor: „Behrens, MdB!“ — „Wassen das denn?“ — „Mitglied der Bürgerschaft!“ — „Hein, MdSK!“ — „Wieso?“ — „Mitglied der Seekasse.“

„Stell dir vor: Als meine Schwiegermutter von Calais nach Dover fuhr, brach die Schraube!“

„Nanu — ich denke sie wird nie seekrank!“

Werbeschild in dem Schaufenster eines Warenhauses:

„Entzückende Kinderwagendecken für Kleinkinder, die in Ihrem Beisein angefertigt werden!“



„Diesmal sind wir wohl tatsächlich ohne blinde Passagiere aus diesem verdammten Hafen rausgekommen!“



Wenn es auch schön war im Tunnel, aber er ist jetzt zu Ende, meine Herren!

SPORT AN BORD

Fortsetzung von Seite 7

Der FC MS „Rheinfels“ kämpft im Monsun

Nach der Siegesserie unserer Gründer-Elf während der letzten Reise in Colombo und Rangun stand auch die neue Mannschaft des MS „Rheinfels“ der alten in nichts nach. Sodawasser war auf einmal sehr gefragt. Der Kantinier raufte sich sein schütteres Haar. Kondition, Kondition!

Vom Bombayer Monsunhimmel goß es in Strömen, als uns eine Bombayer Vereinsmannschaft gar jämmerlich zusammenschlug und uns eine 4:0-Abfuhr erteilte.

Als wir mit der „Gera“ im Alexandra-Dock lagen, kam es zu einem schönen, fairen Spiel der beiden, etwa gleichwertigen Mannschaften, von dem unsere Elf siegreich mit 4:3 Toren an Bord zurückkehren konnte.

Nach diesem Erfolg gehagelte es Aufforderungen von allen Seiten. Die Engländer von der „Elysia“ ließen nicht eher locker, bis wir ihnen beim dritten Spiel gegenüberstanden. Nach den ersten Testminuten war der Gegner eingeschätzt, und wir heizten ihnen ein, daß ihnen

die Augen tränten. Unser Sturm, einmal am Ball, war nicht zu halten. Mit einem großartigen 7:1-Sieg gingen wir vom Platz. Zum Trost luden wir die Tommies zu uns an Bord. Zwei Tage später trat unsere „Zehn“ — auch gegen die „Elysia“ hatten wir nur 10 Mann aufstellen können — zum vierten und letzten Spiel gegen eine Mannschaft des holländischen Hochseeschleppers „Elbe“ an. Unser Team war siegesicher und in guter Verfassung wie nie zuvor. Zwar kamen uns beim Anblick der großen, kräftigen Holländer einige Zweifel an unserer Siegesicherheit, aber als sie sich mit den vom Seemannsheim geliehenen Sachen ausgestattet hatten (den zu weiten Hosen, denen sie beim Spiel dann fast mehr Aufmerksamkeit schenken mußten als dem Ball, und den schlecht passenden Fußballschuhen), schien das Gleichgewicht wiederhergestellt zu sein.

Gleich nach den ersten Spielminuten brach unser Sturm ins gegnerische Feld und setzte einen prächtigen Kopfball ins „Elbe“-Tor. Das war der Auftakt zu einem rasanten und harten Spiel. Doch die gutsitzenden Blauhosen der „Rheinfelsen“ beherrschten das Feld, und bei Halbzeit stand es 4:1. In der zweiten Halbzeit

entwickelten die Holländer unerwartete Kraftreserven. Zum Schluß stand es 4:2. Natürlich kommt es nicht darauf an, daß eine Mannschaft nun unbedingt gewinnen muß. Jedes Spiel fördert Kameradschaft und Zusammengehörigkeitsgefühl, läßt Freundschaft und Verständnis wachsen, wie wir es selbst erfahren haben, und die steifen Knochen werden wieder gelenkig. Herbert Kirchherr

MS „Ossian“ müde von Paris

Nachdem die Mannschaft sich genügend in den umliegenden Lokalitäten bzw. in dem 1½ Fahrstunden entfernten Paris ausgetobt hatte, war eine gewisse Unlust durch den hinter uns lauernernden Pleitegeier (klar — nach 3 Wochen) zu verspüren. Hier konnte nur ein Heilmittel Wunder wirken: der Fußball. Unterstützt durch die Schiffsleitung konnten innerhalb von 8 Tagen drei Spiele stattfinden.

Die vor uns liegende „Klaus Leonhardt“ war das erste Opfer. Mit 6:3 mußten sie von dannen ziehen. Allerdings kam uns zugute, daß wir bereits einmal in Rotterdam zusammengespielt hatten und zwar gegen die sehr starke „Gonzenheim“ — Ergebnis 3:3.

(Fortsetzung umseitig)

HOLSTEN-BIER

auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

Die „Le Havre“ von der Societe Navale Delmas hatte nichts weiter entgegenzusetzen als elf freundlich lächelnde Messieurs, die wohl technisch etwas beschlagen waren, ansonsten aber doch wohl mehr vom Rotwein hielten als auf dem Sportplatz die Kräfte zu vergeuden. Höflicherweise traten sie trotzdem an, aber selbst das 9:1 konnte sie nicht ihrer guten Laune berauben, denn die Niederlage wurde kurz darauf fröhlich im Orte begossen.

Das 3:2 zwei Tage später gegen eine Mannschaft vom russischen Dampfer „Kodze Dia“ war dann eine reine Freude für die Akteure wie auch für die Zuschauer. Hier hatten wir zum erstenmal eine Klasseeelf als Gegner. Das Treffen in Le Havre gegen das norwegische Motorschiff „Brandanger“ (4:1 für uns) möge von allen Beteiligten recht schnell vergessen werden. Nur ein Schiedsrichtertausch mit energischerem Eingreifen konnte einen Abbruch verhindern. Dietrich Sabirowsky

MS „Neuharlingersiel“

Auf der Heimreise unserer ersten Ostasienreise trafen wir in Talbury auf das Hapagschiff MS „Kassel“. Bei regnerischem Wetter konnten wir das Spiel mit 14:0 gewinnen. Das Ergebnis täuscht sehr, denn die Mannschaft spielte nicht schlecht, hatte aber großes Pech. Auf der Ausreise konnten wir in Le Havre gegen das MS „Rheinland“ antreten. Nach einer flotten ersten Halbzeit (4:0) ließ das Spiel bei uns in der zweiten Hälfte sehr nach. Die Mannschaft der „Rheinland“ spielte groß auf, aber unsere Hintermannschaft ließ sich nicht so schnell überrennen. Wir gewannen mit 4:1. In Takubar (China) konnten wir dann unser nächstes Spiel gegen das holländische Schiff MS „Modjekerd“ austragen. Der Platz war sehr weich und schwer bespielbar. Der Halbzeitstand war 1:1. In der zweiten Halbzeit spielten wir mit Wind und konnten so mit 3:1 gewinnen. Außerdem war es ein sehr hartes Spiel. Einige Spieler wurden von uns leicht verletzt. Zwei Tage später forderte uns eine aus zwei Schiffen bestehende griechische Mannschaft heraus. Der Platz war immer noch sehr weich. Nach einer nicht allzuguten ersten Halbzeit (3:1), lief die zweite besser und wir gewannen mit 10:1. Eine Woche später konnten wir in Shanghai noch einmal antreten, und zwar gegen die „R. C. Rickmers“. Bei sonnigem klarem Wetter war es ein sehr schönes Spiel. Wir konnten mit 8:0 (6:0) gewinnen. Unsere gesamte Mannschaft bot ihr bisher bestes Zusammenspiel. P. Schliemann

Auflösung von Seite 16

„Kreuzwort-Panoptikum“:

Waagerechte Wörter: Salm, Gong, a. D., Rh., u., Areal, Thomas Mann, Ruf, Ion, dea, Adele, Mus, Bison, Ollenhauer, acht, A., Nepp, Ball., Elli, ha, Echo, Gulbranson, Eva, Sara, Alm, Rose, schlau, Kran, I, Ernte, E, Ren, Ton, Reger, Io, Ried, area, Ente, Pony.
Senkrechte Wörter: Tito, Gurke, hohl, Humor, Salon, Lineal, Sartre, Adam, Esel, Biene, Aden, Niet, Masse, Picasso, Ode, Mama, Nacht, O, Saline, Grand, Rabe, AP, Ohr, Adenauer, Lia, Regen, Guareschi, Hemingway, oh, Te, Fant, Aster.

„Wann war das?“:

1 A, 2 B, 3 B, 4 C, 5 C, 6 C, 7 B, 8 A

SCHUHHAUS AM HAFEN

Ochleicher
DITMAR-KOEL-STRASSE 12

Alle
Arten
Straßen- und Berufsschuhe



Aus dem Jahresbericht der Seerberufsgenossenschaft

Mit 3988 Seeschiffen und einer Tonnage von 5 273 832 BRT ist der Anteil der deutschen Flagge an der Welttonnage mit etwa 4 Prozent unverändert geblieben.

Im vergangenen Jahre wurden 753 mehr Patente erworben als im Vorjahr, nämlich 4736, davon 1710 A-Patente und 2546 C-Patente.

Aus der Technik ist zu melden, daß sich die True-Motion-Radargeräte in der Praxis gut bewährt haben. Auch die Entwicklung eines Warnradargerätes, das bei Eintritt eines anderen Schiffes in eine bestimmte Warnzone einen Warnton abgibt, ist bemerkenswert. Das Faksimilgerät zum Empfang vollständiger Wetterkarten ist weiter verbessert worden, so daß nunmehr die Schiffsleitungen laufend auf direktem Wege über die Großwetterlage übersichtlich informiert werden können. Auf dem Gebiet des Feuerschutzes sind die Bemühungen um Einführung eines Einheits-Hand-Feuerlöschers besonders zu begrüßen.

Im vergangenen Jahr gingen sieben Schiffe total verloren, wobei zehn Menschenleben zu beklagen waren. Es ereigneten sich 11 410 Arbeitsunfälle. Ihre Zahl ist etwa um 4 Prozent gegen die des Vorjahres gestiegen. 101 dieser Unfälle hatten den Tod zur Folge. Die Hälfte davon entfällt auf keine Seemännerfälle wie Überbordfallen, Seeschlag, Ertrinken oder Verfalltsein.

Als Ursache der Arbeitsunfälle haben einen sehr hohen Anteil Leichtsinn, Unachtsamkeit, Gleichgültigkeit und allgemeine Hast. Das gilt vor allem für die 2026 Unfälle Jugendlicher (19 und 20 Jahre).

Als gefährlichste Gebiete zeigt die Statistik die Arbeit an den Luken, ihr Betreten und Verlassen, das An- und Abdecken. Auch die Arbeit mit den Ladebäumen, Winden, Leinen, auf Stellagen und Bootsmannsstühlen sind nach wie vor Gefahrenquellen, die nicht mehr durch Einrichtungen und Vorschriften verringert werden können, sondern nur noch durch verantwortungsvolles und vorsichtiges Verhalten der mit ihnen Beschäftigten.

Quer durch die Last

Flüssiger Hafenverkehr im Nebel

Einweihung der Hafen-Radarkette

Der Präses der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Bürgermeister Engelhard, übergab am 29. August 1962 die Radar-Zentrale in der Hafenlotusenstation und die vier fertiggestellten Radarstationen im Hamburger Hafen ihrer Bestimmung.

Bürgermeister Engelhard sagte unter anderem: Welches ist der Vorteil der Landradarkette Nordsee—Hamburger Hafen? Sie soll den Schiffsführungen bei Nebel größere Sicherheit bieten durch zusätzliche Informationen, die diese auf andere Weise, auch bei Schiffen mit eigenem Radar, nicht erhalten können. Diese Informationen werden von den Radarzentralen des Bundes in Cuxhaven und Brunsbüttelkoog und Hamburgs hier in der Hafenlotusenstation durch UKW-Sprechfunk an die Lotsen der zu betreuenden Schiffe gegeben. Sie enthalten genaue Positionsangaben des angesprochenen Schiffes und geben eine ständige Übersicht über die Verkehrslage in seiner Umgebung. Gerade das letzte ist im Hafen mit seinem häufigen Richtungswechsel der Wasserstraße von besonderer Bedeutung. Die Schiffsführung kann so unter eigener Verantwortung bei unsichtigem Wetter die Fahrt fortsetzen, sich unnötige Liegezeiten ersparen und Schiffsansammlungen vermeiden.

Deutsche Seeleute retteten

am 22. August vor der belgischen Küste den Belgier Gule Gudenkauf (18) aus Seenot. Am Strand war vormittags Kindern ein Ball abgetrieben, der hilfsbereite Belgier setzte sich in sein Gummiboot, um ihn zu holen. Er kam jedoch auf dem Rückweg nicht gegen den Strom an. Kurz vor Einbrechen der Dunkelheit wurde er schließlich weit draußen auf See von MS „Geestemünde“ aufgepickt.



Hier läuft der uralte Stoff der Gemütlichkeit aus Jamaika (in diesem Falle Hansen Rum) über eine blitzschnelle vollautomatisierte Abfüllstraße in der Rumstadt Flensburg.

Deutscher Seemann im Atlantik auf US-Flugzeugträger operiert

Über starke Bauchschmerzen klagte der Matrose H. Beyer (33) auf hoher See. Sein Schiff, die „Mercator“ (3000 BRT), befand sich auf der Heimreise von Mexiko im Atlantik. Man erkannte an Bord die gefährliche Ursache der Schmerzen und telegrafierte an das öffentliche Krankenhaus in New York. Von dort rief man sofort die Marineleitung in Washington an, worauf der große US-Flugzeugträger „Randolph“ in Marsch gesetzt wurde, um dem kranken deutschen Seemann zu helfen. Per Hubschrauber ging es zur bestens vorbereiteten und inzwischen gelungenen Blinddarmoperation. Ein Flugzeugträger für einen Blinddarm — und für ein Menschenleben — so sind die Amerikaner auf See.

Radar-Lehrgang in Bremen

An der Bremer Seefahrtschule fand Mitte Juli ein zweiter Radar-Lehrgang für bereits fahrende Kapitäne statt. Die Schule verfügt über einen Radar-Simulator, der künstlich alle Situationen, wie sie während der Fahrt eines Schiffes vorkommen, darstellen kann. Der erste Lehrgang hatte Mitte Mai 22 Kapitäne als Teilnehmer.

Kaiser von Japan entdeckt Krabben

In der in den Niederlanden erscheinenden Zeitschrift „Crustaceana“, der einzigen Zeitschrift der Welt, die sich auf Krustentiere spezialisiert hat, gibt jetzt Prof. Tsune Sakai von der Universität Yokohama, der den Kaiser bei der Forschung unterstützt, bekannt, daß der Kaiser in der Sagami-Bucht allein sieben vollkommen neue Krabbenarten entdeckte, von der die Biologen bisher nichts wußten. Das ist — vom Standpunkt des Biologen, des Meeresforschers gesehen — eine echte Sensation.

Zeichnungen und Fotos:

Titelfoto: Shell Tanker GmbH.; H. J. Ahrens S. 5; Contipress S. 18; DHI (Archiv) S. 6 u. 7; Deike Matern S. 2, 13, 16, 19; Globus Mater S. 3; Hansen Rum (Archiv) S. 20; E. de Jong S. 8; H. v. Medvey S. 10 u. 11; F. K. Rausch S. 9; D. Smith S. 19; Vickers Armstrong S. 1.

† **Kropp**

Werdigungs-Büro »St. Anskar«
Tag- und Nachruf 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

A.G. WESER

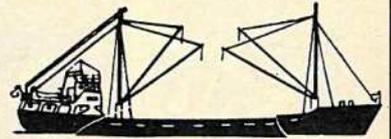


SCHIFFBAU
SCHIFFSREPARATUR
MASCHINEN- U. KESSELBAU

TRADITIONELLE HERSTELLER VON
ABDAMPF-TURBINEN-BAUER-WACH-
VULCAN-KUPLUNGEN
VULCAN-GETRIEBEN

BREMEN
BREMERHAVEN
(SEEBECK)

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



Alles
für den Seemann

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

Drahtseile

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

Imprägniermittel

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



Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL
HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Packungen

Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

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



NORA

hält was es verspricht

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

Modell **BERND**
Gr. 26-45
DM 7.75
bis 10.75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50



Modell **TOM**
ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75
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!

Modell **THEO**
Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50
Modell **THEO** ölfest
Gr. 40-46
DM 13.50



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

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

N = Nachn.-Vers. R = Rep.-Möglichkeit.

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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



BEISSER GEBRÜDER

FLEISCHIMPORT
FLEISCHWARENFABRIK

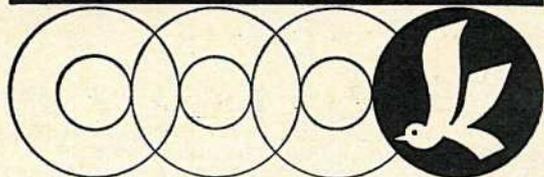
EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME
EIGENE RAUCHEREI

LANGJÄHRIGER LIEFERANT ERSTER DEUTSCHER
REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTUNGSFIRMEN

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Auslands- Umzüge

Heinrich Klingenberg



Hamburg Winterhuder Weg 6-10
Bonn Bornheimer Straße 131

*The Famous American Cigarettes...
Known And Enjoyed
Throughout The World*



Have a Real Cigarette - Have a **CAMEL**

WINSTON - the filter cigarette with rich tobacco flavor

REYNO refreshes your taste

„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.