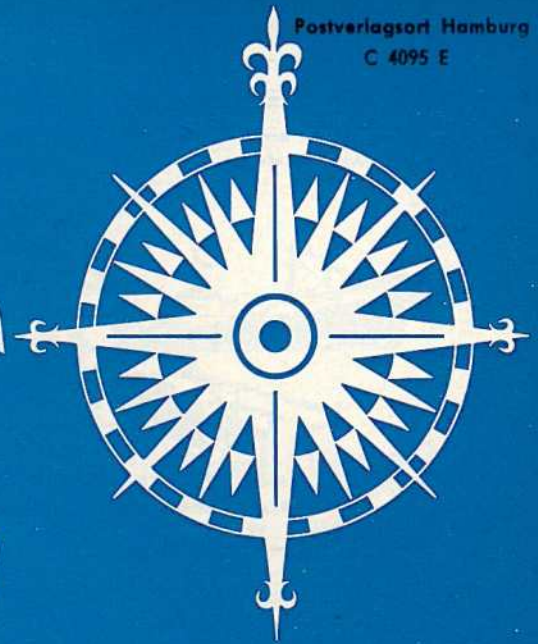
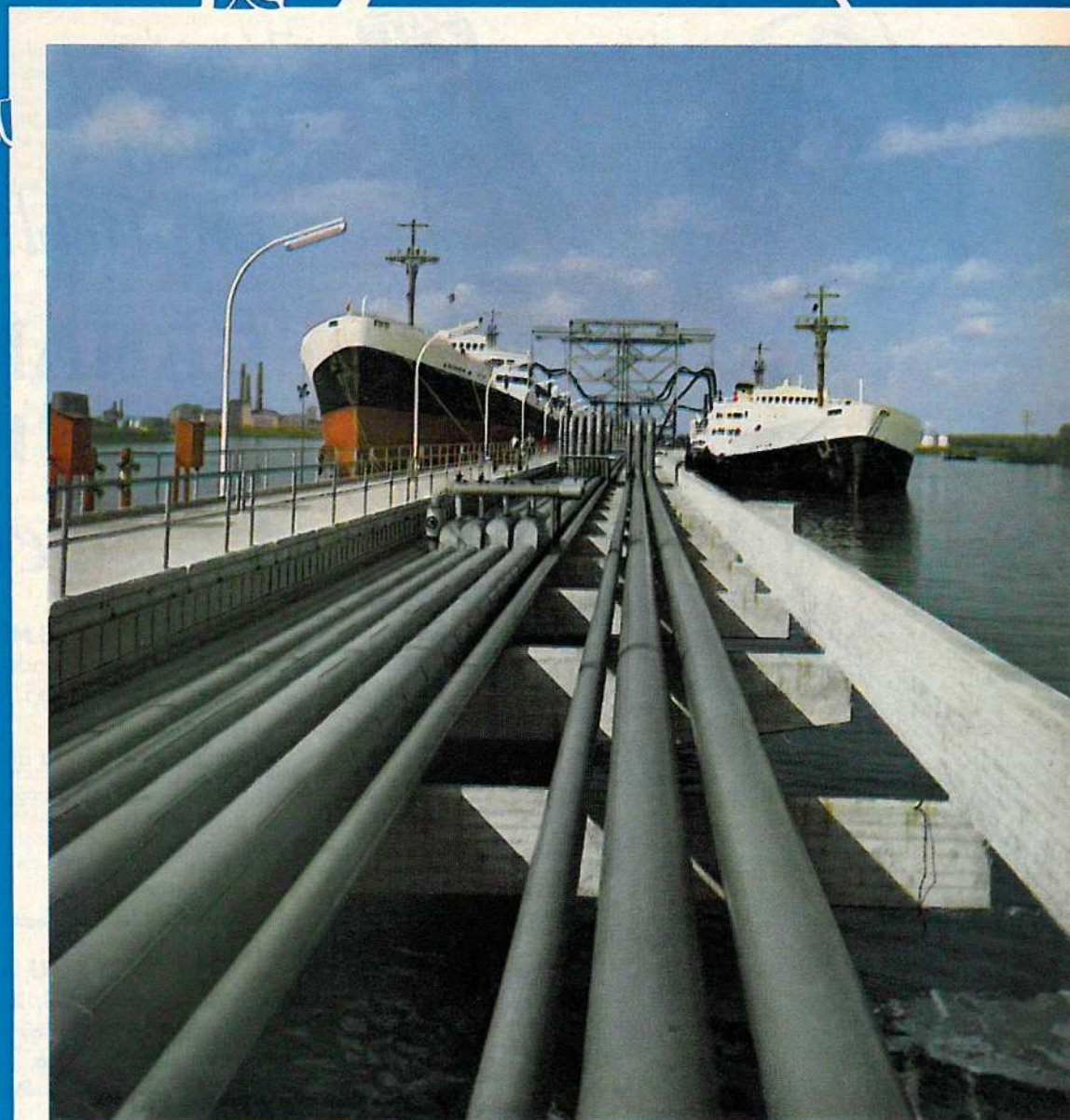


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

- Deutscher Seeschiffahrtstag 1962
- Politik unter der Lupe
- Wie unterstützen andere Staaten ihre Seeschiffahrt
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- Touristen, Tricks und griechische Weisheiten
- Deutsches Hydrographisches Institut
- Blockadebrecher
- Es war ein echter „Never-come-back-liner“
- Die schlaue Kiste
- Klar bei Schmunzelauge
- Erfolg allein entscheidet
- Mein Mann der fährt zur See
- Gehört, gesehen, festgehalten



ZERSSEN & CO Gegr. 1888

Schiffmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHUDER WEG. 6-10 RUF: 320555  
BONN. BORNHEIMER STRASSE, 131 RUF: 30303

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN

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

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



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

Oktober 1962

Nr. 10

Am 4. September 1962 veranstaltete der Deutsche Nautische Verein den Deutschen Seeschiffahrtstag in Lübeck.

Beim Zusammenschluß des D.N.V. mit dem Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere lag die Absicht zugrunde, schon auf damaliger Reichsebene eine Institution zu schaffen, die die Interessen der in der Seeschiffahrt tätigen Berufsgruppen wirksam gegenüber Regierung und Öffentlichkeit vertritt.

Heute liege, wie der Vorsitzende des D.N.V., Konsul L. Bohlen, darlegte, das Schwerkraft wieder im nautisch-technischen Bereich. Darüber hinaus warten auch Probleme, wie die personelle Besetzung der Schiffe, die Berufsausbildung, die Pflege der menschlichen Beziehungen an Bord, und die Sicherheit von Menschen, Schiff und Ladung auf ihre Bearbeitung. Konsul Entz vom Präsidium des Verbandes Deutscher Reeder bezeichnete den D.N.V. treffend als ein Sammelbecken für die Lösung aller Probleme, die allen Schiffahrt-treibenden am Herzen liegen.

Die Bedeutung der Arbeitstagung in Lübeck wurde unterstrichen durch die Anwesenheit und Teilnahme von Persönlichkeiten wie dem Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein, Kai-Uwe von Hassel, und dem Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. H. Ch. Seebohm.

In Lübeck hat es sich wieder erwiesen, daß die Arbeitstagung eines Vereins von oben beschriebener Aufgabenstellung in einem repräsentativen Rahmen in mehr besteht, als nur in Referaten, die zahlreiche Teilnehmer mehr oder weniger beifällig aufnehmen. Ein Verein, der in einer Art Hirntrust neben Fachverbänden und -Behörden auch die Verbände der Reeder und berufständische Verbände umfaßt, ist auch über alle Zweifel erhaben, daß er nicht mehr zu bieten hat, als nur einseitige Interessenvertretung. Vielmehr hat er Ergebnisse intensiver Arbeit vorzulegen. Er weiß den Kurs für das, was in Angriff zu nehmen ist, und gibt, den Daumen am Puls der Zeit, unserer gesamten Seefahrt neue Impulse. Diese seien anhand eines Querschnittes der zur Sprache gebrachten Forderungen, Vorschläge und Empfehlungen hier kurz angepeilt:

## Gesetze, Bestimmungen, Verordnungen

Bei der Voruntersuchung der Seeamtsverhandlungen müssen die Beisitzer teilnehmen, oder ihnen sollten wenigstens vor der Verhandlung das Material und die Unterlagen zur Verfügung gestellt werden. (Kpt. W. Platzoeder).

Auch bei der Findung und Veröffentlichung von Seeamtssprüchen sollten Wege gefunden werden, die eine Diskriminierung der Nautiker oder gar eine Existenzvernichtung ausschließen. Das Patent sollte nur noch auf Zeit entzogen werden, (Kpt. W. Platzoeder, Rechtsanwalt Dr. W. Hasche, Reg.-Dir. Dr. Breuer).

Wir müssen die amtlichen Stellen bitten, sich in der Schaffung neuer Vorschriften Beschränkungen aufzuerlegen.

Auf minenfreien Zwangswegen sollten im Kollisionsfalle grundsätzlich diejenigen Schiffe als schuldig verurteilt werden, die ohne Rücksicht auf den Gegenverkehr auf der linken Seite des Tonnenstriches fahren oder die Kurse der auf der richtigen Seite fahrenden Schiffe kreuzen. Für die minenfreien Zwangswege sollten bei Seeamtsverhandlungen die für Reviere gelten-

## Am Peilkompaß

## Deutscher Seeschiffahrtstag 1962 fordert - empfiehlt - regt an

den Bestimmungen der Seestraßenordnung angewendet werden.

Die deutschen Bestimmungen für die Sicherheit sollten sich bei einem internationalen Gewerbe wie der Seeschiffahrt an die internationalen Verordnungen halten. Ein unübersichtliches Nebeneinander von umfangreichen Bestimmungen, Verordnungen und Vorschriften sollte vermieden werden. Dasselbe gilt für die Bestimmungen über die Verladung und Behandlung gefährlicher Güter. (Oberseefahrtsschuldir. Kpt. M. Berger).

Stop der Ausnahmegenehmigungen; Vereinfachung der Überstundenberechnung (Kapt. K. Kolmann).

### Ausbildung

Die Ausbildung an den Seemannsschulen sollte frei sein von regionalen Einflüssen. (Reeder Hansen-Stahl).

Es muß Einhalt geboten werden der beginnenden Zersplitterung der Lehr- und Prüfungs-Ordnung an den Seefahrtsschulen in den einzelnen Ländern. Bei der bestehenden Kulturhoheit der einzelnen Länder darf in diesen Fragen nicht auf die ordnende Hand des Bundesverkehrsministeriums verzichtet werden. Arbeitsausschüsse zur Neubearbeitung der bestehenden Ordnung, denen weder ein Fachmann aus dem Seefahrtsschulwesen noch ein Nautiker angehören, können weder der Seefahrt noch dem Nautiker nützlich sein. (Kpt. Berger).

Dem Ausbildungsziel muß während der Fahrzeit gedient werden. (Ministerialrat R. Fettback).

Es kommt darauf an, daß der zukünftige Nautiker immer mehr in innere Beziehung zur Technik, insbesondere zur Elektro- und Hochfrequenz-Technik, gebracht wird. Es ist zu überlegen, ob wegen der auf den Revieren eingeführten Radarberatung allgemein die englische Sprache eingeführt werden sollte. Es wird daher vorgeschlagen, daß der D.N.V. mit dem Bundesverkehrsministerium in Verbindung tritt, um zu erreichen, daß diese Angelegenheit in der IMCO zur Sprache gebracht wird.

Daher ausreichende Kenntnisse in der englischen Sprache mindestens in den Prüfungen für Groß-Nautiker. (Kpt. Berger).

Englisch als Hauptfach im Lehrplan der Seefahrtsschulen. (Kpt. K. Kolmann).

Einführung von Chemie-Unterricht.

Unterricht in der Handhabung von Geräten zur Messung der Wasser- und Luft-Verseuchung durch Spaltstoffe.

Ausbildung, die die Schiffsführung in die Lage

versetzt, die reederei-wirtschaftlichen Verhältnisse zu verstehen. (Kpt. Beßger).

### Bordklima

Bessere Lebensform und Umgang an Bord. Wenn der junge Seemann an Bord mehr suchen und finden soll, als nur einen (vorübergehenden) Job, muß er sich vom ersten Tage an an Bord zu Hause fühlen. (Konsul Entz).

Größere und schönere Räumlichkeiten der Seemanns-Missionen. (Bürgerm. M. Wartemann). Vorbild des Kapitäns in Fachwissen, Charakter und Allgemeinwissen.

Voller Einsatz der Persönlichkeit für den Beruf, Härte gegen sich selbst, innere Bindung zur Seefahrt. (Reeder Hansen-Stahl).

Happy Ship — efficient Ship!

Der Kapitän und die leitenden Offiziere müssen sich in jedem einzelnen Falle über die Fragen der Menschenführung Gedanken machen und sich etwas einfallen lassen, um Zufriedenheit innerhalb der Besatzung und damit ein gutes Betriebsklima zu erreichen. Die Diskussionen über Menschenführung an Bord unter Leitung von Psychologen bedürfen des weiteren Ausbaues zu einem eigenen Unterrichtsfach.

Die Grundlage einer gewissen Allgemeinbildung sollten die Anwärter für eine Schiffsoffiziers-Laufbahn zumindest in der Großen Fahrt schon mitbringen, auch im Interesse einer guten Menschenführung.

Eröffnung von bevorzugten Stellen in schiffahrtsnahen Landbetrieben nach zehnjähriger Bewährung an Bord und möglicherweise Umschulung für bewährte Matrosen. (Kapt. Berger).

Offene klare Information der Schiffsführung durch die Reederei. (Kapt. Kolmann).

Der Wachoffizier

Dies ist keine Decksladung Rohre, sondern das Deck eines der modernen Spezial-Schiffstypen, nämlich eines vor einem Jahr von den Rhein Stahl-Nordsee-Werken zu dem Chemikalien-Tanker „Alchimist“ umgebauten T-2-Tankers. Um den Transport einer großen Anzahl verschiedener Chemikalien zu ermöglichen, wurden 34 verschiedene Tanks eingebaut. — Wenn dieses Vorschiff im Nebel bei Dover verschwindet, kann man sich vorstellen, wie es um die Nerven auf der Brücke bestellt ist.





# POLITIK UNTER DER LUPE

## Man wehre den Anfängen

Hat die Sowjetunion es nötig, durch einen Atomkrieg ihre eigene Existenz zu gefährden? Wenn man die Alarmmeldungen aus aller Welt verfolgt, so könnte man meinen, das Netz der bolschewistischen Infiltrationen sei schon so weit vorgeschritten, daß es nur noch einiger Züge bedarf, um die Weltrevolution — das Ziel aller Hoffnungen — zu verwirklichen. Nun, diese Annahme ist trügerisch. Denn die westliche Welt hat ihre Augen offen, wenn sie auch nicht alles der Öffentlichkeit mitteilt, was an Abwehrmaßnahmen geschieht. Leider wird schon viel zu viel geschrieben und geredet. Wir leben ja in einer Demokratie und haben ein Recht auf freie Meinungsäußerung. Wehe aber, wenn drüben, hinter dem eisernen Vorhang, etwas ausgeplaudert wird, was nach Staatsgeheimnis aussieht! Vieles von dem, was von Moskau aus in der Weltöffentlichkeit verbreitet wird, ist gelenkte Propaganda. Man sollte es mehr üben, Spreu vom Weizen zu unterscheiden, und man sollte mit eigenen Staatsgeheimnissen vorsichtiger umgehen. Das gilt für den Mann am Schraubstock ebenso wie für die Prominenz. Ein wenig mehr Vorsicht ist besser als Nachsicht.



## Groß angeben ...

In Kuba will man einen Kriegshafen bauen, im Irak sollen Raketenabschlußbasen entstehen, an der Indisch-Chinesischen Grenze sprechen die Waffen — die Völker aber hungern. Wenn Moskau und Peking das Geld, das in ihren Rüstungen steckt, auch nur zum Teil für die Ernährung ihrer Völker ausgeben würden, dann wäre dem Frieden in der Welt ein guter Dienst erwiesen, und die Abrüstungskonferenzen, die nun schon jahrelang ohne Ergebnisse geführt werden, dürften dann endlich ihr Ziel erreichen. Wenn auch der Traum der Philosophen vom ewigen Frieden eben nur ein Traum ist — das Verlangen nach Sicherheit und Geborgenheit steckt in jedem Menschen, gleich welcher Hautfarbe er ist.

## Eiserne Nerven

Die verantwortlichen Staatsmänner der westlichen Welt, denen die Pläne der östlichen Weltumstürzler selbstverständlich nicht unbekannt sind, müssen eiserne Nerven haben, um den Konspirationen gewachsen zu sein. Sie müssen nicht nur Brände löschen können, sondern müssen den Anfängen wehren. Und dazu bedürfen sie des Vertrauens und der Mitarbeit ihrer Völker, die mutig genug sind, den Drohungen der anderen Seite Zuversicht und Glauben in die Zukunft entgegenzusetzen.

## Selbstbestimmung für alle

Daß es noch Diplomaten gibt, die an eine Bereinigung der politischen Atmosphäre in der Welt glauben, bewies der britische Außenminister Lord Home in seiner Rede vor der Vollversammlung der Vereinten Nationen in New York. Die Mauer in Berlin bezeichnete er als eine fast unerträgliche Provokation für die zivilisierte Menschheit. Nachdem er die verschiedenen aktuellen Probleme der Gegenwart gestreift hatte, widmete er den größten Teil seiner Rede Berlin. Eine dauerhafte Lösung der Berlin-Krise, die künstlich von den Sowjets geschaffen worden sei, könne nur im Zusammenhang mit der Selbstbestimmung für Deutschland gefunden werden. In der Gegenwart ist es aber so, sagte er, daß die Sowjetunion die Selbstbestimmung für jeden anderen predigt, ohne sie in Ostdeutschland zuzulassen. Das einzige, was uns zu tun bleibe, sei daher die Suche nach einem „Modus vivendi“. Wenn man unter

## Unser

### *schönes Deutschland*

Das Ulmer Rathaus mit dem Münstersturm im Hintergrund. Mit 161 m Höhe ist er der zweithöchste Kirchturm Deutschlands. Die Orgel dieses gotischen Prachtbaues, der aus dem 14./15. Jahrhundert stammt, hat 6616 Pfeifen. Berühmt wurde Ulm auch durch einen Schneider, der, seiner Zeit um 100 Jahre voraus, bereits 1811 die ersten Flugexperimente mit selbstgeschneiderten Flügeln unternahm.

Modus vivendi ein Abkommen über ein verträgliches Miteinanderleben verstehen will, so hätten die West- wie die Ostberliner sicher nichts dagegen einzuwenden. Wer aber schafft ein solches Abkommen — das ist hier die Frage.

## Versöhnung, Recht und Ordnung

Der britische Außenminister zeigte einen überraschenden Optimismus. Sehr langsam, so meinte er, aber wahrnehmbar, haben die Prozesse des Tauwetters begonnen und können nicht rückgängig gemacht werden. „Wenn der Imperialismus zum Fenster hinausgeht, so auch Marx. Gut, daß man das los wird.“ Das sind wahrhaft goldene Worte, die man sehr beachten sollte. Daß Lord Home nicht mit verbundenen Augen durch das politische Geschehen unserer Tage geht, beweisen seine Warnungen vor einem diplomatischen Pyrrhus-Sieg. Seiner Ansicht nach können alle vorhandenen Streitfragen durch Verhandlungen beigelegt werden, wobei es nicht darauf ankommt, Siege zu erringen, die mit Gewalt nicht zu erreichen seien. Denn Niederlagen am Konferenztisch erzeugen Ressentiments, und Ressentiments erzeugen Haßgefühle. Als Ziel der Diplomatie stellt der Außenminister Versöhnung, Recht und Ordnung hin. Man kann ihm nur aus ganzem Herzen beistimmen.

## Japan soll China helfen

Japan verbessert seine Handelsbeziehungen zu China. Hinter diesem trockenen Satz verbirgt sich eine Reihe von Vorgängen, die dem Fernen Osten ein neues Gesicht geben können. Bisher hatte China immer darauf bestanden, daß Japan seine Beziehungen zu Formosa, also zu Tschiang Kaischek, aufgeben müsse, wenn es in nähere Beziehungen zu Peking treten wolle. Diese Bedingung ist in den Verhandlungen nicht mehr gestellt worden, die der japanische Delegationsführer Matsumura in Peking führte. Der Besuch war zwar als „privat“ getarnt, die Ergebnisse sind aber alles andere als privat. Man ist übereingekommen, den Handel zwischen Japan und China Schritt für Schritt zu verstärken. Daß China warenahungrig ist, unterliegt keinem Zweifel. Das Abkommen über die Lieferung von 200 000 Tonnen Kunstdünger von Japan nach China wurde wie ein warmer Regen begrüßt. Eine Schiffsverbindungsvereinbarung zwischen Nagasaki und Schanghai ist in Vorbereitung. Auch kulturelle Verbindungen sollen angeknüpft werden. Ein wichtiges Zugeständnis konnte die japanische Delegation aushandeln: China läßt die noch als „Kriegsverbrecher“ festgehaltenen Japaner frei. Schließlich gelang eine Regelung durch einen Fünfjahreskredit, den Japan einräumt. Amerika betrachtet diese Wendung natürlich mit einer gewissen Zurückhaltung. Aber solange Japan seine prowestliche Linie weiter einhält, werden die USA keine Schwierigkeiten machen.

— 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

## Wie unterstützen andere Staaten ihre Seeschifffahrt

Die deutsche Handelsflotte sieht sich auf den Weltmeeren einer Reihe von Wettbewerbsbeschränkungen gegenüber, mit denen die Flaggen anderer Staaten gefördert werden. Diese Tatsache hat ein Hamburger Informationsdienst kürzlich zum Anlaß genommen, um in allgemein verständlicher Form eine Zusammenstellung der verschiedenen Maßnahmen der Flaggenförderung anderer Staaten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In dieser Darstellung heißt es u. a. wie folgt:

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege erfolgte praktisch aus dem Nichts. Beschlüsse des Bundestages und der Bundesregierung, zusammen mit entsprechenden Maßnahmen der Küstenländer (Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen, Hamburg) und dem notwendigen und vorhandenen Wagemut der deutschen Reeder und der Arbeitsleistung der deutschen Besatzungen haben diesen Verkehrsträger wieder zu einer volkswirtschaftlich bedeutsamen Leistungsfähigkeit gebracht. Diese hart erarbeitete Position wird seit einigen Jahren immer stärker durch Maßnahmen anderer Staaten gefährdet, die ihre eigenen Flaggen nicht nur durch staatliche Eingriffe in den freien Wettbewerb bevorzugen, sondern damit ausdrücklich andere Nationen — und damit auch die deutsche Seeschifffahrt — benachteiligen und diskriminieren. Um die schwierige Gesamtlage der deutschen Seeschifffahrt zu verstehen, muß man die nachstehend aufgeführten Tatsachen berücksichtigen:

Die deutschen Reeder erhielten für ihre Kriegs- oder Reparationsverluste keine privaten und staatlichen Entschädigungen. Die für den Wiederaufbau gewährten staatlichen Darlehen halfen den Reedern nur bis zu einem bestimmten Grade, den Verlust an Eigenkapital auszugleichen. Nach einer verhältnismäßig kurzen Zeit wurden zudem diese Finanzierungshilfen eingeschränkt und schließlich völlig eingestellt. Auf dem deutschen Kapitalmarkt fanden die Reeder nur unzureichend Ersatz. Währungsreform und D-Mark-Aufwertung trafen sie hart. In den ersten Jahren und selbst später noch waren sie darüber hinaus sehr weitgehend von bestimmten Verkehren ausgeschlossen. Die kurze Zeit des Schifffahrtsbooms kam daher wegen der damals geringen Zahl deutscher Schiffe nur wenigen zugute.

Diese Tatsachen sollten nicht übersehen werden, um die volkswirtschaftlich notwendige Wiederaufbauleistung und die noch keineswegs abgeschlossene Konsolidierung nicht zu gefährden. Mit welchen Mitteln heute der privatwirtschaftliche Wettbewerb auf den Meeren eingeschränkt oder verhindert wird, zeigt die folgende Aufstellung:

### I. Staaten mit direkten diskriminierenden und ladungslenkenden Eingriffen:

**Unabhängig von dem Tatbestand der Diskriminierung sind die Auswirkungen in den einzelnen Fahrtgebieten naturgemäß verschieden. Als Abwehrmaßnahme sind die Staaten Brasilien, Burma, Guatemala, Indonesien, Venezuela von der Freiliste des Außenwirtschaftsgesetzes gestrichen. (Nach diesen Bestimmungen ist der Seeverkehr einer Genehmigungspflicht unterworfen, wenn er auf Schiffen dieser Flaggen erfolgen soll.)**

#### Argentinien

Auf Grund eines Gesetzes muß argentinische Regierungsladung ausschließlich mit Schiffen unter nationaler Flagge befördert werden.

#### Brasilien

Inbesondere Brasilien hat durch mehrere Regierungsverordnungen Einfluß auf den Seetransport zugunsten seiner nationalen Flagge genommen. Durch fob-Vorschriften, Vergünstigungen bei der Finanzierung der Importe und durch andere gesetzliche Maßnahmen der brasilianischen Regierung werden fast die gesamten Importladungen auf die nationale Flagge dirigiert.

#### Burma

Bei Verschiffungen durch staatliche Behörden muß die burmesische Flagge bevorzugt berücksichtigt werden.

#### Chile

Durch ein Gesetz soll der Seetransport von und nach Chile zu 50 % der eigenen Flagge vorbehalten bleiben.

#### Columbien

Durch staatlich dekretierte fob-Vorschriften wird die gesamte Regierungsladung auf Schiffe unter nationaler Flagge gelenkt.

#### Ecuador

Ladungen für Regierungsstellen sind aus-

schließlich mit Schiffen der eigenen Flagge zu verladen.

#### Guatemala

Einfuhren und Ausfuhren der Regierung dürfen nur mit eigenen Schiffen oder mit Schiffen von Reedereien, mit denen bestimmte Vereinbarungen bestehen, transportiert werden.

#### Indonesien

Nach einer Regierungsverordnung ist eine Regierungsstelle ermächtigt, zu bestimmen, mit welcher Flagge eine bestimmte Ladung zu befördern ist.

#### Peru

Ladungen für staatliche Rechnung sollen bevorzugt mit Schiffen der nationalen Flagge befördert werden.

#### Portugal

Gewährung einer Einfuhrzollvergünstigung in Angola für alle Güter, die mit Schiffen unter portugiesischer Flagge ankommen.

#### Uruguay

Alle fiskalisch begünstigten Importe und Exporte bleiben nationalen Schiffen vorbehalten.

#### USA

Ladungsdirigismus für staatlich finanzierte Ladungen. Von diesen müssen 50 % auf amerikanischen Schiffen transportiert werden. Außerdem: Bau- und Betriebssubventionen für sog. „essential trade routes“. Die Regierung zahlt den Unterschied zwischen den Bau- und Betriebskosten von Schiffen unter amerikanischer Flagge und denen ausländischer Reedereien.

#### Venezuela

Zollfreie und zollbegünstigte Importe industrieller Güter dürfen nur durch die venezolanische Staatsreederei oder die ihr angeschlossenen Dienste befördert werden.

### Vereinigte Arabische Republik

Gründung einer staatlichen Institution zur Lenkung aller ein- und ausgehenden Ladung.

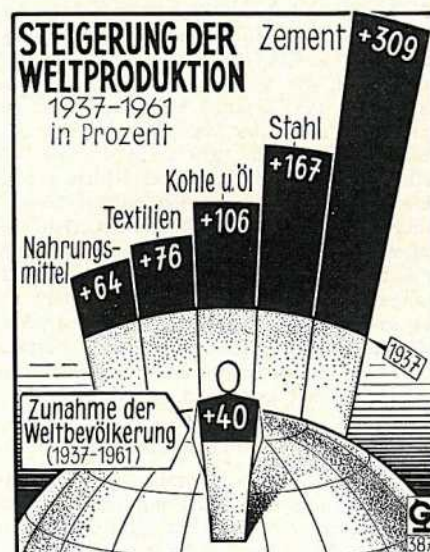
### II. Ostblockländer

Im gesamten Ostblock ist der Seeverkehr staatlich gelenkt. Es gibt keinen freien Seehandel. Umgekehrt jedoch können Ostblock-Schiffe jederzeit beispielsweise in deutschen Häfen jede Ladung abfahren.

### III. Staaten mit steuerlichen oder anderen Vergünstigungen für ihre nationale Flagge

Zu diesen Ländergruppen zählen innerhalb Europas in erster Linie Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Norwegen und Schweden. In allen diesen Staaten werden den Reedereien erhebliche steuerliche Vergünstigungen gewährt. Diese beziehen sich vornehmlich auf die Möglichkeit der Vornahme zusätzlicher Abschreibungen über den Anschaffungspreis der Schiffe hinaus, auf die Möglichkeit der Verlagerung von Abschreibungen sowie auf die steuerliche Begünstigung von Buchgewinnen bei Schiffsverkäufen. Schließlich gibt es auch eine Reihe von Ländern, in denen den Reedereien direkte staatliche Subventionen gewährt werden. So erhalten beispielsweise die französischen Reedereien Betriebssubventionen und Zinsbeihilfen. Italienischen Reedereien werden ebenfalls Zinsbeihilfen und darüber hinaus auch Abwrackprämien von ihrer Regierung gewährt. In Frankreich und Italien besteht außerdem eine umfangreiche Subventionierung des Schiffbaues auf den nationalen Werften, die indirekt ebenfalls den Reedereien zugute kommt.

### Mehr Güter für mehr Menschen



Um wieviel besser als vor dem zweiten Weltkrieg lebt die Menschheit heute? Zwei Zahlen geben die Antwort hierauf: Von 1937 bis 1961 wuchs die Weltbevölkerung um 40 Prozent, die Weltrohstoffproduktion dagegen um 125 Prozent. Das heißt, im Durchschnitt stehen dem einzelnen Erdenbürger heute rund 60 Prozent mehr an Waren und Gütern zur Verfügung als vor dem zweiten Weltkrieg. Freilich, dieser Durchschnitt verdeckt recht unterschiedliche Produktionsentwicklungen.

# FLOTTENUMSCHAU

## Neubauten

Im September 1962 lief in Rendsburg das Küstenwachboot „Nympe“ vom Stapel. Es ist der siebente KW-Boot-Neubau. Das Schnellboot „Dachs“ und das Schnelle Minensuchboot „Rigel“ wurden in Dienst gestellt. „Rigel“ ist das 15. von zwanzig Booten dieses Typs, der eine Weiterentwicklung der früheren Räumboote darstellt und 47 m Länge aufweist. Die Schul-fregatte „Scheer“ kam nach der Modernisierung in längerer Wertzeit wieder in den Dienst. Der erste der beiden für die indonesische Marine in Travemünde bestellte Tonnenleger wurde nach der Taufe auf den Namen „Majang“ zu Wasser gelassen. Das Fahrzeug hat etwa 1700 BRT und wird durch eine Dampfmaschine von 1800 PS angetrieben. Alle Einrichtungen für die Auslegung, Aufnahme und Reparatur von schwimmenden Seezeichen befinden sich an Bord.

## Flottenbesuche

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ hat die Färöer besucht und anschließend Göteborg angelaufen. Am Grab des Dichters Gorch Fock auf der Insel Stensholmen im schwedischen Schärengebiet wurde ein Kranz niedergelegt. Die Schul-fregatte „Hipper“ ist Ende September von einer Westafrikareise zurückgekehrt. In Dakar traf das Schiff auf die von der Kieler Woche her bekannte französische Fregatte „Commandant Rivière“ und auf das einzige Kriegsschiff der jungen Republik Senegal, das Patrouillenboot „Senegal“. In Lome, der Hauptstadt von Togo, wurden von der 234-köpfigen Besatzung alte Freundschaften neu geknüpft. Über Freetown und Las Palmas ging die Rückreise nach Kiel. Das brasilianische Schulschiff „Custodio de Mello“ besuchte in den letzten Septembertagen den Hafen Hamburg. Es handelt sich hier um einen alten Bekannten an der Elbe. Anfang Oktober kamen das britische Depotschiff „Maidstone“ und zwei U-Boote nach Hamburg, kurz darauf lief die amerikanische Fregatte „Thomas J. Gary“ (1200 ts Wasserverdrängung) den Hafen an.

## 50 Jahre Marineflieger

Die Marineflieger der Bundesmarine können auf ihren 50jährigen Gründungstag zurückblicken. Im Jahre 1912 erhielt die Kaiserliche Marine ihr erstes Flugzeug, eine „Rumpler Taube“, die erst später auf Schwimmer gesetzt wurde. 1914 bestand die Marinefliegerabteilung aus etwa 200 Mann, darunter nur 20 richtige Piloten. Bis 1918 wurden etwa 2500 Seeflugzeuge und 100 Marineluftschiffe gebaut. Später hat es keine eigenständigen Marineflieger gegeben: Erst mit dem Aufbau der Bundesmarine wurde im Jahre 1958 wieder an die Aufstellung von Marinefliegergeschwadern herangegangen. Das Seenotgeschwader, das über Amphibienflugzeuge, Hubschrauber, Verbindungsflugzeuge und Seenotboote verfügt, ist inzwischen durch verschiedene Rettungsarbeiten bekannt geworden.

## Blick in ausländische Marinen

Der neue französische Flugzeugträger „Foch“ (22 000 ts), dessen Ausrüstung Anfang dieses Jahres begann, schließt jetzt seine See-Erprobungen ab. Die französische Marine will drei Fregatten von 4400 ts Wasserverdrängung bauen lassen. Die Schiffe sollen eine Geschwindigkeit von 34 Knoten erreichen und Raketen für die Flug- und U-Bootsabwehr erhalten. Das erste kernenergiegetriebene U-Boot der Marine wird voraussichtlich Mitte 1966 vom Stapel laufen können. Das Boot soll eine Wasserverdrängung von rund 4000 ts haben. Für

die Bewaffnung mit Raketen soll ein französisches Fabrikat ausgewählt werden. Angeblich soll dieses Boot eine maximale Tauchtiefe von 300 bis 400 m erreichen.

Die Modernisierung der dänischen Marine schreitet fort. Sie erstreckt sich auf die beiden Geleitboottypen „Huitfeld“ (780 ts) und „Esbern Snare“ (1050 ts). Im Rahmen des Flotteneubauprogramms sind seit 1960 vier Minensucher von 180 ts und neun Küstenwachboote von 150 ts abgeliefert worden. Im Bau sind noch sechs Schnellboote und zwei Minenleger.

Auf einer finnischen Werft wird ein weiterer Polareisbrecher für die UdSSR gebaut. Das Schiff soll den 1960 und 1961 gelieferten Eisbrechern „Moskwa“ und „Leningrad“ entsprechen. Es soll eine dieselektrische Antriebsanlage erhalten. Bei etwa 120 m Länge soll das Schiff etwa 15 000 ts Wasserverdrängung haben. Es handelt sich somit um einen Großeisbrecher. Nunmehr wird fest angenommen,

daß die russische U-Bootsflotte mehr als 450 Boote umfaßt, darunter bisher sechs kernenergiegetriebene Fahrzeuge von 3000 ts Wasserverdrängung. Diese modernen Boote sollen etwa 100 m lang sein und unter Wasser etwa 30 Knoten laufen können.

Das durch seine Fahrten und einen Besuch in Bremerhaven bekannte amerikanische Atom-U-Boot „Triton“ (5900 ts) hat nach etwa einjähriger Betriebszeit und einer Fahrtstrecke von rund 110 000 Seemeilen eine neue Reaktorfüllung erhalten. Diese Maßnahme zeigt, welche Bedeutung der Kernenergieantrieb hinsichtlich der Brennstoffergänzung hat. Die Versuche der US-Marine mit Tragflächenbooten sollen voll befriedigend verlaufen sein. Die für die U-Bootsabwehr vorgesehenen Boote dieser Art sollen eine Gleitgeschwindigkeit von 60 Knoten erreichen.

Die Marine der Türkei, ein Land von 23,5 Millionen Einwohnern, hat einen Personalbestand von 23 000 Mann. Sie ist personalmäßig nicht wesentlich kleiner als die Bundesmarine und umfaßt zwölf Zerstörer bzw. Geleitboote, zehn U-Boote und eine Anzahl von Minensuchbooten und sonstigen Kleinfahrzeugen. — R —

## SPORT AN BORD

### MS „Dahlbek“ schlägt Westküstenmeister



Spielbegierig nach langer Reise, von Madagaskar kommend, wurden wir in Nantes bei kaltem, winterlichen Wetter von den Firmenmannschaften der beiden Banken *Credit/Lyonnaise* und *Credit/Nantaise* geschlagen (4:7). Als in Deutschland dann einige Besatzungsmitglieder neu an Bord kamen, wurden wir überraschend stärker. In Amsterdam startete am 2. 4. 1962, vom Seemannspastor geleitet, ein neues Spiel gegen den russischen Tanker „Kruzew“. Neu verstärkt griffen wir pausenlos an und obwohl der Russe ein starker Gegner war, ständig angetrieben durch das Typhon des in der Nähe liegenden Schiffs, mußten sie sich mit 1:0 (0:0) geschlagen geben.

Vielleicht etwas zu übermütig geworden, bekamen wir dann zu spüren, was Fußballspielen heißt. Am 28. 4. 1962 in San Juan/Puerto Rico nahmen wir Verbindung mit dem Sportverein *Hato Rey* auf und bekamen eine Chance gegen die Junioren unter Flutlicht an einem ihrer Trainingsabende zu spielen. Laufend wurden Spieler ausgewechselt und der Trainer lief außerdem noch am Spielfeldrande entlang und machte seine Sportler auf eventuelle Deckungsfehler aufmerksam. Geschlagen mit 1:5 (0:1) machten wir uns auf den Heimweg.

Kurz darauf, am 2. 5. 1962, spielten wir in Kingston/Jamaika gegen den Sportklub der *Agentur Lascelle*. Wir hatten wohl doch etwas in San Juan dazugelernt und gewannen die Partie mit 6:3 (2:1) etwas glücklich. Jetzt war alles wieder angespornt und eifrig wurde trainiert. Während einer langen Hafenzzeit in Corinto/Nicaragua bekamen wir gleich drei Gegner.

Den dortigen *Westküstenmeister*, so nannte sich die Spielführung der „Republica de Co-

lumbia“ jedenfalls, schlugen wir am 24. 5. 1962 auf miserabilem Platz (Bild) und bei sengender Hitze mit 3:1 (1:1) verdient.

Am 31. 5. 1962 kam ein schönes Spiel gegen die „Wuppertal“ zustande, und obgleich die Mannschaft sehr gefiel, mußte sie sich doch dank unserer Spielerfahrung mit 4:2 (1:1) geschlagen geben.

Aus Anlaß der Niederlage, die die Schweiz in Chile bei den Weltmeisterschaftsspielen gegen Deutschland erlitten hatte, versprachen die Fußballer des Schweizer Frachters „*Anunciada*“, es besser machen zu wollen und am 5. 6. 1962 bei zahlreichen Zuschauern, die eine wild schreiende Kulisse ergaben, wurde die „*Anunciada*“ von uns mit 4:0 (2:0) überrollt. Wir hoffen alle, daß es in diesem Stile weitergeht und freuen uns auf jedes neue Spiel.

Kurt von Thienen

### „Phönizien“ mitten in der Wüste

Im April gewannen wir unseren ersten Versuch. Bei stürmischem Wetter konnten wir die MS „*Marmara*“, ein Schiff unserer Reederei, in Antwerpen mit 5:1 besiegen.

In Tripoli/Libyen gewannen wir gegen die MS „*Syrte*“ mit 2:0 Toren. Wir hätten dieses Treffen ohne weiteres höher gewinnen können, doch behinderte ein Sandsturm das ganze Spielgeschehen. Das Spiel fand mitten in der Wüste statt.

Und dann gab es wieder einen Dämpfer. In Izmir/Türkei forderten wir die Mannschaft der dortigen „*Mannesmann-Rohr-Werke*“ heraus. Gleich in den ersten zehn Minuten gingen wir mit 1:0 in Führung. Wir machten uns schon Hoffnungen auf einen Sieg. Doch mußten wir diese schon kurz darauf begraben. Die Türken „drehten“ nun tüchtig auf, und schon stand es durch ein sehr schönes Tor 1:1. Mit einem 1:2 Rückstand ging es in die Pause. Die erste Halbzeit hatte uns so viel Kraft gekostet, daß wir in den zweiten 45 Minuten nicht mehr ganz mitkamen. Die Türken konnten ihren Vorsprung auf 5:1 ausbauen. Eine Minute vor Schluß verwandelten wir noch einen Elfmeter. So wurden wir von der „*Boru-Gençlik-Spor*“ mit 5:2 geschlagen. Wir haben uns sehr freundschaftlich von den Türken getrennt.

G. Puchatzek  
Fortsetzung Seite 17

# Touristen, Tricks und „Griechische Weisheiten“

Von J. Burmeister

*Ich versuche immer das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Als unser Schiff Piräus anlief, nahm ich mir 3 freie Tage, um griechische Geschichte zu studieren. Griechische Geschichte muß man kennen, weil sie schon so alt ist, und weil es eine Bildungslücke ist, wenn man sie nicht kennt.*

## Weiße Küsse in Athen

Erster Punkt meiner Studienreise war Athen. Ein Blick von der Akropolis über die Stadt ist ein Erlebnis, — wäre Geschichtsstudium als Genuß in vollkommener Schönheit, wenn nicht . . .

Was mich störte, ist der Versuch, dem Touristenauto einen Weg bis an's Parthenon zu bauen, einen Weg, den es nie gegeben hat, und von dem Perikles auch sicherlich wollte, daß es ihn nie geben soll.

Dann diese Gruppen von Touristen, die sich in allen Sprachen aufklären lassen, die interessiert tun, und nur Gesprächsstoff für ein Kaffeekränzchen suchen! Und die blasierten Kaugummikauer am Schwanz der Gruppe, die im Reiseführer abhaken, ohne zu wissen, was sie abhaken!

Zu der Absicht meines Geschichtsstudiums paßte auch nicht das Bild, wie ein junger Mann aus nördlichen Gefilden seine auf erhabenen Ruinen liegende Begleiterin küßte, während er sich selbst zum Rasieren einseifte. Nichts gegen das Küssen, dafür habe ich volles Verständnis, auch das Rasieren muß sein (leider) — aber beides zusammen und gerade hier? Hätten sie sich den Tempel der Aphrodite ausgesucht, dann wäre vielleicht ein Sinn hineingekommen, obwohl ich bezweifle, daß die schaumgeborene Göttin der Liebe allzuviel von Rasierseifenschaum gehalten hat.

Auch akustisch paßte es nicht in meine studieneifrigen Betrachtungen, was ein Herr in einer dieser Gruppen seiner Gattin nachrief:

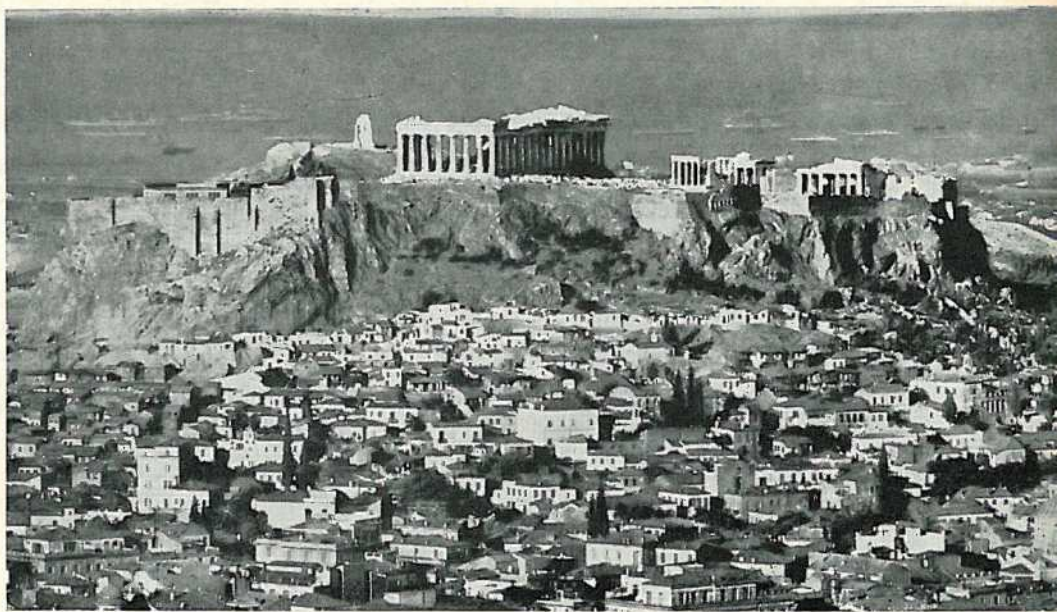
„Woas da herauf willst a noch? I nit, i kauf mir lieber a Bier.“

Immerhin, seine Reise war lang und teuer.

## Ich wohne lieber an Bord

Ich zog es vor, in die Gegenwart zu flüchten, und fuhr wieder zurück nach Piräus.

Piräus: Schöne moderne Bauten, Geschäftigkeit, levantinischer Tausch und Handel, aber auch viel Primitivität an Haus und Hof, um nicht zu sagen, Armut. Wenn das Klima auch ganz andere Möglichkeiten zuläßt, wenn das Leben auch viele Stunden des Tages im Freien stattfinden kann, so ist doch vieles, was Anlaß zu Vergleichen gibt. Zum Beispiel könnte manchem von uns ein Blick in die Wohnungen hier nicht schaden. Verstehen Sie mich bitte recht, ich wünsche niemandem bei uns ein solches Dasein, und bin sehr für das vielberedete Barackenaufräumungsprogramm bei uns. Aber wenn ich die Wünsche und Forderungen und



die immer angeführten sogenannten Berechtigungen bedenke, die bei uns zur Selbstverständlichkeit geworden sind, dann geht man abends nachdenklich an der Kaimauer entlang zurück zum Schiff, und nachdenklich auch legt man sich in seine saubere Koje. Mit anderen Augen betrachtet man dann das Waschbecken, elektrisch Licht, Sofa, Tisch und Sessel in seiner Kammer, — in seiner Kammer, nicht etwa in seiner Wohnung zu Hause, von der eine Kammer nur ein Teil ist.

## Dreimal gratis

Am anderen Morgen stehe ich früh auf. Ich will ja meine freien Tage ausnützen. So stolche ich wieder durch die Stadt. Langsam wird es mir zu warm, und ich steuere auf ein Café los. Die Weinstuben, Kaffeestuben usw., alle haben sie ihre Gäste auf der Straße.

Kaum habe ich mich an einen Tisch gesetzt, da kommt, nicht etwa der Kellner, sondern ein Schuhputzer. Er will unbedingt meinen Schuhen zuleibe. Ich versuche es ihm auszureden, erst in Deutsch, dann in Englisch, dann in Französisch. Aber es nützt alles nichts. Ich werde langsam ärgerlich und knurre ihn an:

„Mensch, Mann, hau af!“ und siehe da, unser gutes altes Plattdeutsch tut Wunder. Endlich versteht er und geht, etwas vor sich hinhimmelmelnd wie „damnd Anglesi!“ Es sind sicher keine Glückwünsche, die er für die Engländer auf dem Herzen hat, aber never mind, ich bin ja kein Engländer, der Schuh drückt mich nicht, — der Kellner kommt immer noch nicht.

Aber dafür ein anderer Schuhputzer, ein Junge von etwa 10 Jahren. Nun habe ich ja schon etwas Erfahrung mit Schuhputzern und schreie gleich los: „No no no no“ und noch ein paar-mal mehr. Ganz schnell hintereinander muß das gehen. Und man muß ihm dabei eine Zigarette geben. So findet sich jedenfalls dieser in sein Schicksal, und wendet sich mit einem freundlichen „merci Monsieur“ seinem nächsten Opfer zu.

Der Kellner kommt immer noch nicht, aber dafür der nächste Schuhputzer. Vielleicht so an die 12 Jahre alt. Ich schieße gleich meine Salve auf ihn ab: „No no no no“, aber dieser ist hart im Nehmen und lächelt mich nur entwaffnend an.

„No money“, sagt er, „no moneta“.

Und der Bursche überzeugt mich, daß er umsonst putzen will. Ich denke, mal sehen. In diesem Moment muß der Junge dasselbe gedacht haben, wie ich, auf griechisch. Aber er sollte sich als weiterdenkend erweisen, als ich.

Er macht sich über meinen linken Schuh her. Gekonnt, muß ich sagen, und elegant. Die Bürste in seiner Hand wie der Ball eines Jongleurs. Dann strahlt er mich wieder an. Er ist fertig mit dem linken. Ich halte ihm den rechten hin. Jetzt schießt er zurück: „No no no no“, und jetzt überzeugt er mich, daß er in Wirklichkeit nur einen Schuh umsonst zu putzen gedenkt. Nun habe ich einen Schuh, den ich ohne Sonnenbrille nicht betrachten kann. Die Sonne Griechenlands funkelt in ihm, wie in einem schwarzen Diamanten. Und der andere gehört nicht mehr dazu. Ist stumpf und staubig. So kann ich nicht weitergehen, und das hat der Boy kommen sehn. Dieser Trick haut mich zum ersten Mal vom Stuhl. Der Boy kassiert, und während er wieder putzt, kassiere ich auch. Meine erste griechische Weisheit nämlich. Es ist die Erkenntnis von der gegensätzlichen Zwiegeteiltheit alles Menschlichen, alles Irdischen.

Ich denke, is all good, min Jung. Du hast noch eine große Zukunft. Und mein griechisches Studium beginnt die ersten Erfolge zu zeigen. Der Kellner kommt immer noch nicht. Ehe nun aber der nächste Schuhputzer kommt, brülle ich: „Waiter, please“, und siehe da, schon erscheint einer, spricht sogar englisch. Sofort bringt er mir meine Orange und ein Glas eiskühles Wasser. Er bringt mir sogar viel mehr, nämlich eine neue Weisheit.

Er hat mich natürlich kommen sehen, und hat gewartet, denn vielleicht wollte ich außer meinen geschäftlichen Schuhputzangelegenheiten (Leben und leben lassen) nur ein wenig rasten, oder vielleicht wollte ich ja auch nur ein Glas Wasser, eiskalt, das kostet nichts, — für niemanden.

„Denn sehen Sie, Sir, das Wasser ist von Gott, es ist für alle da, und dann muß man abgeben, wenn man selber hat und der andere nicht.“

Junge, diese Erklärung, die er mir gab, haute mich zum zweiten Mal vom Stuhl. — Wir schieden als Freunde.

Auf dem Rückweg an Bord bat mich ein Grieche um Feuer für seine Zigarette. Ich gab.

Mit dem Feuer ist es wohl so, wie mit dem Wasser, überall in der Welt. Man bekommt und gibt beides umsonst. Dennoch sind Feuer und Wasser geradezu Sinnbilder der Gegensätzlichkeit, — und ein Paar Schuhe solche der Zusammengehörigkeit, — solange man nicht glaubt, daß Schuheputzen genauso umsonst sei, wie Feuer und Wasser. —

Man kann tief sinnig werden beim griechischen Studium.

Im Jahre 1945, am Punkte Null, gab es praktisch keine deutsche Handelsflotte mehr. Über den „Greueln der Verwüstung“ dominierte das brutale Zitat Bert Brecht's: „Zuerst kommt das Fressen“. Das hieß für unsere Seefahrt: Zuerst kommt das Fischen. Ein paar übriggebliebene KFK-Kutter und Vorpostenboote wurden zum Fischen freigegeben. Aber diese Fahrzeuge brauchten fast alles neu, u. a. vor allem Kreisel-Kompass. Die deutschen Kreisel-Kompaßfirmen waren demontiert und konnten und durften nicht bauen. Da war es die Abteilung VI Nautische Technik des DHI, der es als einziger Stelle erlaubt wurde, aus buchstäblich zusammengefegten Schrotthaufen von Kompaß Einzel- und -Ersatzteilen (erbeutetes Gut der Besatzungsmächte) neue Kompass zusammen zu bauen. Und so konnte die Abteilung Nautische Technik dafür sorgen, daß die erste deutsche Nachkriegsflotte ihren Weg zu den Fischgründen fand. Sie half dabei entscheidend mit, die allergrößte Hungersnot abzuwenden.

Schon aus der Kaiserlichen Verordnung für die unter Oberaufsicht der Admiralität stehende alte Seewarte gehen als Aufgaben, die heute noch die Abteilung Nautische Technik erfüllt, hervor:

Prüfung des nautischen Gerätes, das heißt der Sextanten, Chronometer, Kompass (einschl. deren Kompensierung) und Positionslaternen. Die heutigen umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten empfangen wesentliche Impulse und haben zum Teil ihre Wurzeln in der ehemaligen Nachrichtenmittel-Versuchsanstalt der Marine in Kiel. Ihre Gruppe „Nautische Geräte“ beschäftigte im Jahre 1938 drei wissenschaftliche Angestellte und drei Ingenieure. Innerhalb der alten Seewarte waren dann während des Krieges 120 Personen mit den Aufgaben der nautischen Technik befaßt.

umfangreiche und sehr qualifizierte Personum dieser Abteilung. Wir sehen hier wieder das typische personelle Bild des DHI: Wissenschaftler, Nautiker und Ingenieure in Ergänzung und Zusammenarbeit.

Die Zentralaufgabe dieses Stabes besteht noch heute wie 1875 in der Prüfung der nautischen Instrumente und Geräte, und zwar in periodisch vorzunehmenden Prüfungen der in Gebrauch befindlichen Geräte laut UVV der SBG sowie in Baumuster- und Einzelprüfungen vor Freigabe für den Gebrauch an Bord. Was aber bedeutet das allein heute?

Zu den Sextanten, Chronometern, Kompassen und Lampen sind seit 1875 hinzugekommen: Die Echolote, Luft- und Wasser-Schallgeräte und sämtliche funktechnischen Ortungsgeräte und -Verfahren. Vergleicht man allein auf dem Gebiet des Kompaßwesens die wenigen Magnetkompaßtypen des Jahres 1875 mit dem ganzen Arsenal an Kreisel- und Magnetkompaßkonstruktionen und den mannigfachen Typen von Fernkompassen, wie sie heute in Gebrauch sind, so bekommt man einen ersten Eindruck vom Umfang des Arbeitsbereiches dieser Abteilung.

Aber die Kompass wurden dem Institut nicht immer fertig zur Prüfung präsentiert. Vielmehr hat es oft über die reine Prüfung hinaus der Produktion neue Wege gewiesen.

Andererseits aber, und hier zeigt sich wieder ein typisches Merkmal des DHI, begnügt sich die Abteilung nicht mit wissenschaftlicher Theorie, vielmehr kann auch gerade diese stark wissenschaftlich orientierte Abteilung erfolgreich und nützlich für unsere Seeschiffahrt nur tätig sein, wenn sie nach dem altbewährten Institutgrundsatz arbeitet:

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

Wer mit den vom DHI entwickelten, geprüften und überwachten Geräten fährt und mit ihnen arbeitet, wer also als Nautiker die praktischen Erfahrungen und Beobachtungen auf lange Sicht unter allen auf See tatsächlich auftretenden Bedingungen sammelt, der ist auch für diese Abteilung als Mitarbeiter unentbehrlich. Die enge Zusammenarbeit mit den Praktikern wird auch in Zukunft wesentliche Voraussetzung für die Ergebnisse und Erfolge dieser Abteilung sein. Denn diese Erfahrungen aus der Praxis zusammen mit den Ergebnissen gezielter Experimente und Messungen werden dann im Laboratorium mittels eigens dazu entworfener und selbstgebaute zum Teil sehr komplizierter Geräte wissenschaftlich ausgewertet. Und sofort kommen wieder die Ergebnisse dieser Studien unmittelbar der Praxis

zugute. Das geschieht in Form von Beratung der Werften bei der zweckmäßigen Aufstellung der Geräte an Bord, und das geschieht auch durch Beratung der Schiffsleitungen für die Bestimmung und Berichtigung der möglicherweise auftretenden Anzeigefehler. Ein weiterer Niederschlag dieser bewährten Methode der Ergänzung von Praxis und Wissenschaft findet sich in unterrichtenden Veröffentlichungen, zu denen auch fremde Beobachtungen und Erarbeitungen herangezogen werden. Schließlich gehen aus diesen auf See und im Labor gewonnenen Erkenntnissen neue Methoden und Einrichtungen und schließlich auch Vorschriften für immer qualifiziertere Prüfungen der Geräte hervor.

Alles das bedeutet im Endziel die Erfüllung einer der Hauptforderungen an die Navigation: Größere Zuverlässigkeit und Sicherheit.

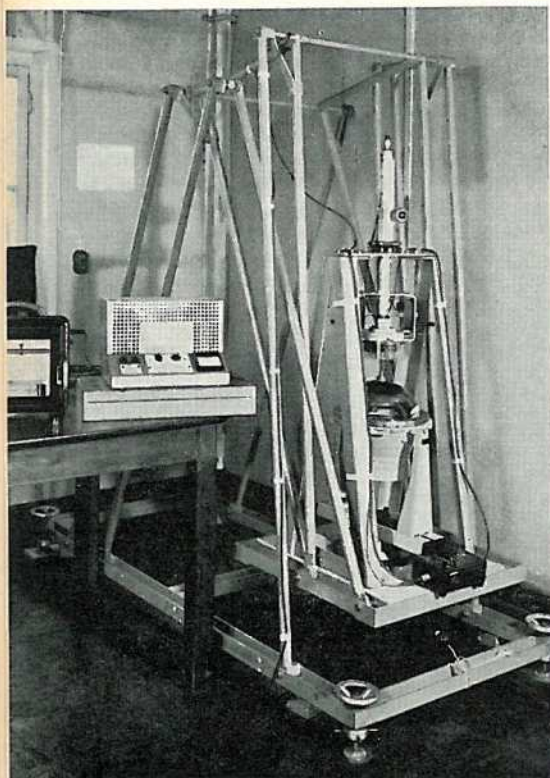
Auch dem Umstand, daß die Seefahrt die ganze Welt umspannt, trägt diese Abteilung des DHI Rechnung. Sie verfolgt nämlich ausländische neue Navigationsgeräte sorgfältig und hält enge Fühlung mit anderen nationalen und internationalen Fachbehörden. Das Ziel hierbei werden Bordpraktiker und Reedereien ganz besonders begrüßen, erfüllt es doch eines der dringendsten Anliegen: Die Koordinierung der nautischen Sicherheitsbelange auf See.

Von nicht minder praktischem Wert ist die Mitarbeit an einer internationalen Organisation, die eine Standardisierung der Geräte und ihrer Prüfungsmethoden und -anforderungen anstrebt, damit sie überall, wo das Schiff hin kommt, anerkannt werden.

### Der schwarze Peter der Navigation: Abtrieb und Strom

Wenn ein Schiff nicht da ankommt, wo es ankommen soll, wenn eine einwandfreie Position aus den gesteuerten Kursen und der Geschwindigkeit nicht erkennbar ist, dann ist Navigation eben „Glücksache“, und Abtrieb und Strom sind die schwarzen Peter. Zum Glück hat es aber immer schon berufsfreudige Nautiker gegeben, die sich mit solchen „Glücksfällen“ nicht zufriedengegeben haben. Sie sagten sich mit Recht, daß sich daraus sehr leicht Unglücksfälle ergeben können und schon ergeben haben.

Ein wirklicher Glücksumstand ist es dagegen, daß sich die Abteilung Nautische Technik des DHI, sei es aus eigenen Beobachtungen auf Schiffen des Instituts, sei es durch Berichte der Nautiker dieses Phänomens zunächst unerklärlicher Kursabweichungen angenommen hat. Die Magnetkompass waren kompensiert, und doch kam es immer wieder vor, daß man trotz sorgfältigster Navigation feststellen mußte, falsch gesteuert zu haben.



Einrichtung zur Bestimmung des „dynamischen Fehlers von Magnetkompassen“ (verkleinerte Ausführung der Prüfchaukel).

Heute sind es unter dem Leiter dieser Abteilung 7 wissenschaftliche Beamte und Angestellte, 11 Ingenieure (planmäßig 14), 11 Nautiker in Hamburg, und 20 Nautiker an den Außenstellen des DHI. Sie bewältigen das



Doch heute weiß man:  
Ursächlich waren nicht undefinierbarer Strom oder Abtritt,  
auch nicht schlechtes Steuern des Rudergängers,  
ursächlich für diese Fehlanzeigen der Kompass sind rein mechanische Einflüsse der Schiffsbewegungen, genauer:  
Die Einflüsse von Stampfen, Rollen, Vibration, denen das Kompaßsystem auf See ausgesetzt ist, können eine falsche Anzeige hervorrufen.

#### Der „dynamische“ Fehler war gefunden

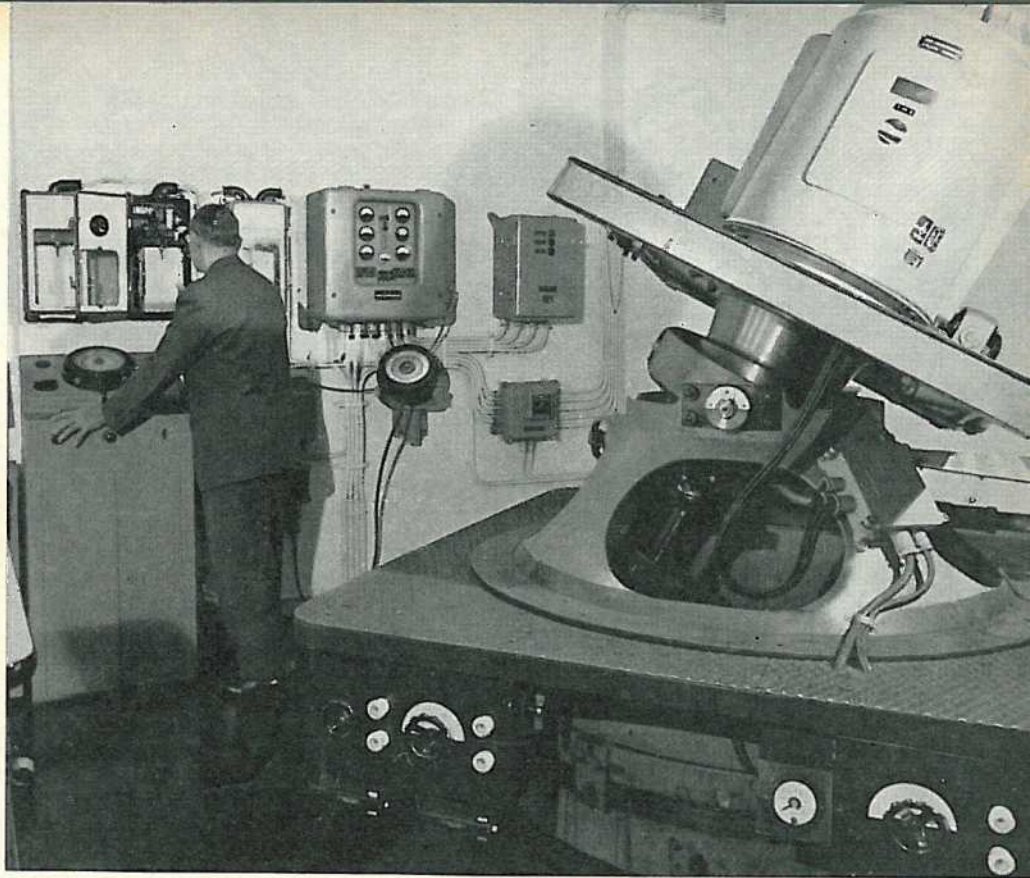
Wie kam man darauf? Auf Grund von Beobachtungen aus der Praxis war man auf die „Gauß“ gegangen und hatte durch wissenschaftliche Beobachtungs- und Meßmethoden einwandfrei festgestellt, daß die Kompaßrose bei Seegang Schwingungen um einen falschen Kurs ausführen kann. Man überzeugte sich davon, daß magnetische Ursachen nicht vorliegen konnten. Aber die natürlichen Verhältnisse an Bord sind für kontinuierliche Reihenmessungen und systematisches wissenschaftliches Arbeiten wenig geeignet. So ging man ins Labor, entwarf und baute, zum Teil in eigener Werkstatt und mit eigenem Personal, für die Kompass Schaukelgeräte und Rütteltische und äußerst komplizierte Kreiselhorizontgeräte. Welche Schwierigkeiten dabei auftreten, zum Beispiel für Magnetkompass, ein magnetisch störungsfreies bewegliches Gerät zu entwerfen und zu konstruieren, davon wird sich der Fachmann leicht ein Bild machen können. Aber nun konnte man die Schiffsbewegungen im Labor nachahmen. Man konnte die Beeinflussungen auf die Kompass systematisch studieren und präzise Messungen anstellen. Die sich abzeichnenden Ergebnisse dieser mühseligen Arbeit: Der dynamische Fehler wird mehr und mehr eingekreist, die Gesetzmäßigkeit seines Auftretens bloßgelegt. Mehr noch: Da man die Ursachen der Fehler entdeckt, kann man auch daran gehen, diese Ursachen — beispielsweise an der kardanischen Aufhängung — zu beseitigen oder wenigstens die günstigsten Bedingungen für die Vermeidung dieser Ursachen zu ermitteln. Die Ergebnisse werden den Herstellerfirmen bekanntgegeben. Sie dienen zur Beratung bei der werftmäßigen Aufstellung der Geräte, und sie sagen schließlich dem Praktiker an Bord, was er bei Seegang und Vibration bei Berechnung seiner Kurse zu berücksichtigen hat. Und schließlich dienen sie der SBG als Grundlage für neue Bau- und Montagevorschriften der Geräte.

Wenn beispielsweise Radargeräte geliefert werden, an denen auf Schildern magnetische Schutzabstände abzulesen sind, so garantiert die Innehaltung dieser Schutzabstände die Ausschaltung von Fehlanzeigen der Magnetkompass, soweit sie auf magnetischen Störfeldern beruhen, die Teile dieser Geräte erzeugen. Hinter diesen Schutzabständen (auch an anderen Geräten) liegen genauso viel Erfahrung, Messung, Experimente und Studium auf See und im Labor, wie hinter der Entdeckung des dynamischen Fehlers der Kompaßanzeige.

Es können in diesem Rahmen aus der Fülle der Arbeiten nur diese Beispiele in groben Zügen erläutert werden. Erwähnung verdient jedoch, daß gerade zur Zeit auf demselben Wege der seepaxisnahen wissenschaftlichen Forschung neue Prüfungsbestimmungen für Baumusterprüfungen funktechnischer Hilfsmittel laut Funksicherheitsverordnung entworfen worden sind.

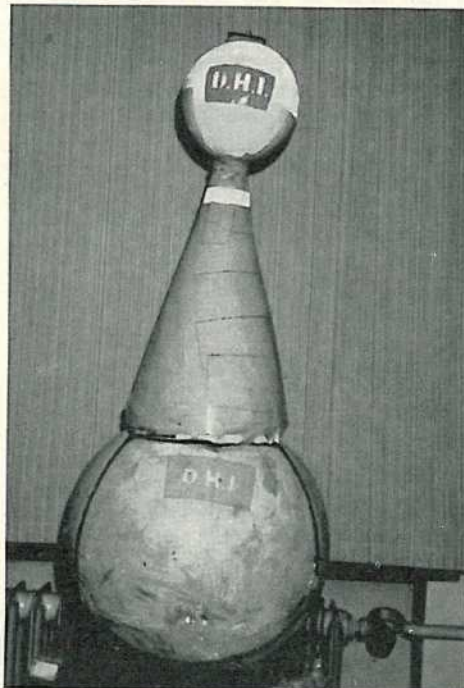
#### Ein seltsam geformtes Ding

Geht aus allem bisher Gesagten hervor, was in dieser Abteilung, meist im Stillen, für die Vervollkommnung von Zuverlässigkeit und Sicherheit in der nautischen Technik geleistet



Hier wird ein Kreiselkompaß allen Beeinflussungen ausgesetzt, wie sie an Bord vorkommen: Rollen, Schlingern, Stampfen, Gieren und Vibrieren. Dabei wird mit besonderen Meßgeräten sein Verhalten studiert.

wird, so verdient zum Abschluß doch noch eine Entwicklungsarbeit hervorgehoben zu werden. Sie steht ganz im Dienste der Sicherheit, und zwar unmittelbar der Sicherheit des Menschenlebens auf See.



Versuchsmuster der Funksendeboje für Frequenz 2182 KHZ (ohne Radarreflektor).

Da steht im Labor ein seltsam geformtes Ding. Man sieht ihm an, daß es schon draußen auf See war. Der Fachmann erkennt, daß es eine Boje ist. Aber es ist kein Seezeichen, es handelt sich um eines der Experimentiermodelle zur Entwicklung einer Seenotsendeboje. Diese Boje soll bei einem Seeunfall die Untergangsposition finden helfen. Dazu soll sie auf Grenzwellen automatisch Seenotzeichen senden. Es

ist ein ganzer Katalog von Fragen, die zur Findung der optimalen Konstruktion einer solchen Boje wissenschaftlich-experimentell beantwortet sein will. Sie beziehen sich auf die Form in Hinblick auf die Unterbringung des Senders und auf ihr Verhalten in Seegang, weiterhin auf den Anstrich, auf Licht- und Radarreflektion, auf Sendestärke und Antennenhöhe in Hinsicht auf Peilreichweite.

Wir möchten allen diesen Fragen eine hinzufügen:

Wieviel Menschenleben wird eine solche Boje wohl dem nassen Tod entreißen?

Welch hoher Grad an Sicherheit auf See der Arbeit der Abteilung Technische Nautik des DHI zu verdanken ist, das bedarf keiner Frage.

H. Schopper

#### Forschungsfahrt der „Gauß“

Das Vermessungs- und Forschungsschiff „Gauß“ des Deutschen Hydrographischen Instituts lief am 10. September dieses Jahres zu einer fünfwöchigen Forschungsfahrt in die Mittlere Nordsee aus. Auf dem umfangreichen Programm steht u. a. die systematische Erprobung des Schleppgerätes „Delphin“. Der Delphin wird hinter dem fahrenden Schiff geschleppt und taucht automatisch mit Hilfe beweglicher Flossen auf und nieder. Durch das Schleppgerät wird während der Fahrt die Temperatur des Meeres von der Oberfläche bis zur gewünschten Tiefe laufend gemessen und an Bord registriert.

Auf der gleichen Fahrt werden Vermischungsversuche mit Hilfe von Rhodamin-Farbstofflösungen durchgeführt. Von Bord der „Gauß“ wird die Lösung in See gegeben und der Fleck von dem Schiff laufend vermessen. Dadurch hofft man Einblicke in die Gesetzmäßigkeiten zu erhalten, nach denen sich Verunreinigungen aller Art in der Nordsee ausbreiten und vermischen.

Ferner werden von der „Gauß“ im Rahmen der geophysikalischen Untersuchungen der Nordsee erdmagnetische und gravimetrische Messungen durchgeführt.



# Die Freiwache

## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XXI.

### Blockadebrecher

Von Ludwig Dinklage

Als 1914 die deutsche Handelsflotte vom Ausbruch des Krieges überrascht wurde, hatten die Kapitäne weder von der deutschen Regierung noch von der Kaiserlichen Marine Verhaltensmaßregeln erhalten. So waren sie ganz auf sich selbst gestellt. Nur die größeren, mit Funkentelegraphie ausgerüsteten Schiffe erhielten die Anweisung, im nächsten neutralen Hafen Schutz zu suchen. Die kleinen Einheiten ohne FT führten ahnungslos ihre Reisen durch, bis ihnen durch passierende Dampfer die Nachricht vom Kriegsausbruch übermittelt wurde.

Nur wenige Schnelldampfer und größere Frachter, die bereits vor dem Kriege als Hilfskreuzer oder Troßschiffe ausersehen waren, suchten schnellstens mit „ihrem“ Auslandskreuzer Verbindung aufzunehmen, von dem sie dann nähere Anweisungen erhielten. Der Durchbruch in den deutschen Machtbereich war nur wenigen Schiffen gelungen. Von Blockadebrechern konnte hier also noch nicht die Rede sein. Streng genommen war der einzige Blockadebrecher des Ersten Weltkrieges nur der D „Rio Negro“, 4613 BRT, Kapitän Tepfer, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der zum Troß des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“ gehörte. Nach dessen Untergang durch eine Explosion, vermutlich in den Ölkesseln, am 4. November 1914 auf 11° 07' N und 55° 25' W, bei der 263 Mann ihr Leben ließen, brachte die „Rio Negro“ die Besatzungsreste in die Heimat zurück. Das Schiff hatte zunächst in der Karibischen See Schutz gesucht, dann die Antillen bei Nacht und Nebel durchbrochen, war durch die Enge zwischen den Faröer und Island in die Nordsee eingestoßen, dabei die nordatlantischen Schiffsfahrts-tracks möglichst senkrecht und bei Nacht schneidend, und hatte endlich die norwegische Küste bei Aalesund erreicht. Von hier aus führte der Weg durch die norwegischen und schwedischen Hoheitsgewässer nach Kiel.

Dieser Kurs der „Rio Negro“ wurde zum „klassischen Kurs“ aller späteren Blockadebrecher. Auf ähnlichen Wegen segelte auch die kleine chilenische Bark „Tinto“ mit den Besatzungsmitgliedern einiger in Chile internierter deut-

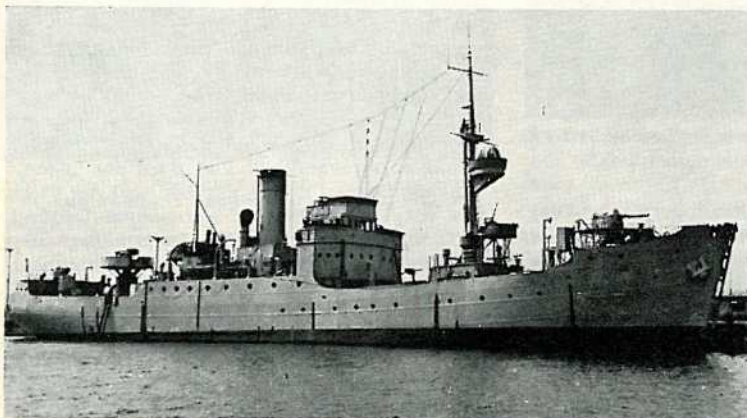
scher Schiffe. Führer der „Tinto“ war Kapitän Karl Richarz.

Keiner der Handelsschiffs-Kapitäne, die neutrale Häfen angelaufen hatten, konnte wissen, daß manche dieser Staaten sich im Laufe des Krieges den Entente-Mächten angeschlossen. Hier aber zeigten die Kapitäne aus sich heraus Initiative und versenkten ihre Schiffe in den Häfen oder suchten sie durch Vernichtung wichtiger Maschinenteile wenigstens für eine gewisse Zeit fahruntüchtig zu machen.

\* \* \*

Als 1934 das Deutsche Reich gewisse Sicherungsmaßnahmen traf, lagen außer der Reise der „Rio Negro“ keine weiteren Erfahrungen über Blockadebrecherfahrten vor. Da man damit rechnete, daß sich bei Ausbruch eines Krieges etwa die Hälfte, wenn nicht zwei Drittel der deutschen Handelstonnage, und dazu wahrscheinlich die größten und wertvollsten Schiffe, in ausländischen Gewässern befand, machte die Reichsmarine die Handelsschiffahrt damit vertraut, was sie im Falle eines Krieges zu tun hatte. Es war anzunehmen, daß ein etwaiger Gegner alles versuchen würde, in den Besitz der deutschen Tonnage zu kommen. Erste Aufgabe der Handelsschiffahrt war also, ihm diese zu entziehen und dem eigenen Lande nutzbar zu machen. Das bedeutete praktisch eine Rückkehr in die Heimat um jeden Preis. Dieser Versuch konnte mit Aufbringen oder Versenken, schlimmstenfalls sogar mit dem Verlust von Menschenleben enden. Hier mußte man also von den Besatzungen der Handelsschiffe die gleiche Einsatzfreudigkeit fordern, wie von den Angehörigen der Reichsmarine. Oft konnten Schwierigkeiten dadurch entstehen, daß die Besatzungen recht ungleichmäßig

Der größte Teil unserer Fischdampferflotte machte als Vorpostenboot Dienst. Die Schiffe wurden mit Flugzeug- und U-Boot-Abwehrwaffen ausgerüstet und kreuzten vor den Küsten von Petsamo bis tief hinein in die Biskaya. Die alte Zivilbesatzung blieb, allerdings in Marineuniform, zum größten Teil an Bord.



Ein großer Teil unserer Handelsschiffe wurde von der Kriegsmarine erfaßt, wurde armiert und fand dann als Handelsstörer, Begleitschiff, Zielschiff, Sperrbrecher, Versorgungsschiff, Wetterbeobachtungsschiff usw. Verwendung. Viele blieben auch untätig in den Häfen liegen. Sie waren als Reserve vorgesehen.

zusammengesetzt, vielfach sogar mit weiblichem Personal oder Ausländern vermenget waren. Dieser Schwierigkeiten aber mußte man Herr werden.

Als sich im Spätsommer 1939 die internationale Lage mehr und mehr zuspitzte, hoffte man in der Seefahrt, es würde genau wie bei der Tschechenkrise im September 1938 auch diesmal wieder glücken, der Welt den Frieden zu erhalten. Auch nach dem Einmarsch der deutschen Truppen in Polen am 1. September 1939 war man immer noch der Meinung, daß mit der Beendigung des Polenfeldzuges auch die Spannungen mit England und Frankreich aufhören würden.

Anders dagegen die Gegner. Am 23. August 1939 passierte das letzte polnische und das letzte französische Schiff den Nordostseekanal. Am 24. August verließ der letzte englische Dampfer den Hamburger Hafen. Seitdem hat bis Kriegsende kein Fahrzeug dieser Länder mehr deutsche Gewässer berührt. Zehn Tage vor Ausbruch der Feindseligkeiten hatten diese also schon von ihren Regierungen den Befehl erhalten, die deutschen Hoheitsgewässer zu meiden.

\* \* \*

Die erste Warnung an die deutsche Handelsschiffahrt wurde in der Frühe des 25. August herausgegeben. Auf den verschlüsselten Funkanspruch hin hatten die Schiffe sofort die üblichen Schiffsfahrtswege zu verlassen und sich außerhalb dieser zu halten. Von diesem Augenblick an unterstand die Handelsflotte auch nicht mehr ihren Reedern, sondern dem Reichsverkehrsministerium. Kurz darauf wurde den Kapitänen befohlen, sofort das Schiff zu tarnen und unter Vermeidung des Englischen Kanals in die Heimat zurückzukehren. Die dritte Nachricht empfangen die Schiffe am 27. August. Dieser Funkanspruch lautete nach der Entschlüsselung: „Alle Möglichkeiten ausnutzen, um innerhalb der nächsten vier Tage Heimathafen zu erreichen. Falls nicht möglich, Spanien, Italien, Japan, Rußland, Niederlande anlaufen, andernfalls neutrale Häfen gehen. Auf keinen Fall Vereinigte Staaten.“

Dieses sogenannte „Viertage-Telegramm“ brachte eine ungeheure Verwirrung in die Schifffahrt. Dampfer, die sich bereits auf dem Heimweg befanden und sich außerhalb aller Schiffsfahrtsstraßen in ziemlicher Sicherheit wähnten, kehrten wieder um und versuchten, einen neutralen Hafen zu erreichen. Für die auf der Nordsee oder dem östlichen Atlantik befindlichen Schiffe mag der entgegen den Vorstellungen der Kriegsmarine vom Ober-

kommando der Wehrmacht aufgenommene Zusatz „innerhalb der nächsten vier Tage“ wohl sehr günstig gewesen sein. Für alle jene aber, die sich noch in Süd- oder Mittelamerika, an der Westküste Afrikas oder in noch entfernteren Gebieten befunden haben, bedeutete es eine Katastrophe. Sehr viel von dem unersetzlichen Brennstoff wurde verfahren. Für manche

Schiffe wurde ein Blockadedurchbruch überhaupt illusorisch. Die ersten schweren Verluste hat dieses Telegramm der Handelsschiffahrt eingetragen.

Überhaupt die Brennstoffbeschaffung. Es war eines der schwierigsten Probleme. Die meisten Bunkerstationen im Ausland befanden sich im britischen Besitz oder waren von England abhängig. Es war klar, daß sie sich schon in Krisenzeiten weigern würden, deutsche Schiffe mit Kohlen oder Öl zu versorgen. Man kam schließlich auf den Ausweg, Kohlen-, und Tankdampfer ins Ausland zu entsenden, die die deutschen Schiffe mit Brennstoff versorgen sollten.

Am Nachmittag des 28. August versuchte man den Fehler des Viertage-Telegramms wieder auszubügeln. Die nutzlos vergeudete Zeit ließ sich dadurch aber nicht wieder einholen.

Die Reedereien waren natürlich gar nicht davon erbaut, daß sie auf die Lenkung ihrer Schiffe keinen Einfluß mehr hatten, sie aber noch alle laufenden Unkosten tragen mußten. Wohl hatte man ihnen Konzessionen gemacht, nach denen die auf der Ausreise befindlichen Schiffe noch devisabringende Aufträge durchführen durften, sofern sie dadurch nicht gefährdet wurden. Weiter hatten die Reedereien bezw. deren Makler für die Rückfracht zu sorgen, ein sehr heikler Punkt, da damit oft viel kostbare Zeit verloren ging.

Zunächst bereiteten die Gegner den deutschen Schiffen wenig Schwierigkeiten. Wohl stand am 3. September 1939 schon ein englischer Hilfskreuzer südlich von Island, dem einige Schiffe zum Opfer fielen, jedoch ernsthafte Versuche, den Durchbruch durch die Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland oder durch die Enge zwischen Island und den Faröer zu versperren, setzten erst sehr spät ein. Ebenso war anfangs die Überwachung der norwegischen Küste durch den Gegner noch recht wirkungslos. Lediglich das von Kanada kommende MS „Johannes Molkenbuhr“ versenkte sich hier selbst.

Kamen also die ersten Blockadebrecher zunächst ziemlich ungehindert in norwegischen Häfen an, so hatten die im Laufe des Oktober aus entfernteren Gegenden kommenden Schiffe schon mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Überwachung der beiden „Flaschenhälse“ Dänemarkstraße und Island-Faröer war inzwischen erheblich schärfer geworden. Etwas Luft wurde hier geschaffen, als am 24. November die Schlachtschiffe „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ die britische Bewacherkette südlich Island aufrollte und dabei den englischen Hilfskreuzer „Rawalpindi“, 16 697 BRT, versenkte. Der Kreuzer „Newcastle“, der sich ebenfalls als Teil der Northern Patrol der „Rawalpindi“ am nächsten befand, fing deren Feindmeldung auf und lief sofort auf die angegebene Position zu, konnte aber den Kontakt mit den beiden Schlachtkreuzern unter Admiral Marschall nicht halten.

Der eigentlich nur für den Lloyd-Dampfer „Bremen“ bestimmte Befehl, anstatt einen norwegischen den Hafen von Murmansk anzulaufen, erreichte auch viele andere Schiffe, die dieses auf sich bezogen und danach handelten. Beispielsweise stand der von Westafrika kommende Bananendampfer „Pytnon“ gerade vor der Einfahrt nach Kristiansund. Er drehte wieder ab und lief nordwärts nach Murmansk.

\* \* \*

So kehrte ein Schiff nach dem andern in die Heimat zurück. Wo aber ein Blockadebrecher vom Feind gestellt wurde und es kein Entweichen mehr gab, mußte der Kapitän zur Selbstvernichtung schreiten. Je nach der Art des Schiffes oder der Ladung bestand diese in Selbstversenkung oder Inbrandsetzen. In den

meisten Fällen genügte es, die Bodenventile aufzudrehen und die Ventilspindeln unbrauchbar zu machen. Wo es die Ladung gestattete, legte man zudem noch Feuer an.

Zu einer solchen Selbstvernichtung gehörte seitens der Kapitäne und Besatzungen außerordentlich viel Schneid. Es war für sie ein sehr schwerer Entschluß, diese ihnen von den Reedern anvertrauten Werte, für deren Erhaltung sie mit Leib und Leben einstanden, nun plötzlich in den Fluten versinken oder ein Raub der Flammen werden zu sehen.

\* \* \*

Nach den von den deutschen Truppen in Brest vorgefundenen englischen Marinebefehlen war die britische Admiralität über die Bewegungen und Absichten unserer Handelsflotte genauestens unterrichtet. Sie wußte also auch, daß jedes Schiff die Weisung hatte, bei passender Gelegenheit in die Heimat durchzubrechen. Sie hatte daraufhin in jedem Hafen, in dem deutsche Schiffe lagen, einen Vertrauensmann bestellt, dessen Aufgabe es war, jedes Seeklar machen oder Bunkern, jede Veränderung des Liegeplatzes und vor allem jedes Auslaufen sofort nach London zu kabeln.

Diese Spitzel erschwerten den deutschen Kapitänen das Auslaufen natürlich sehr. Viel Mut und Geistesgegenwart gehörten dazu, die Agenten zu überlisten. Manches tolle Husarenstück ist hier geleistet worden. Waren sie aber erst einmal auf See, ließ sich eine Suche nur mit größeren Verbänden und Flugzeugen durchführen. Zu Anfang des Krieges war das praktisch kaum möglich.

Von allen diesen Schwierigkeiten erfuhr die Öffentlichkeit nichts. Lediglich durch verschlüsselte Telegramme über geglückte Blockadefahrten ermutigte man die Kapitäne, die noch draußen waren. Nur die Leistung weniger großer Schiffe, wie des Schnelldampfers „Bremen“, wurde von der deutschen Propaganda stark hervorgehoben. Ohne diese Fahrt herabsetzen zu wollen, muß man jedoch vom seemännischen Standpunkt aus das erfolgreiche Zurückbringen eines kleinen, mit Papierholz beladenen Dampfers mit hoher Decklast und kaum 8 Knoten Geschwindigkeit mindestens genau so hoch werten, wie den Blockadedurchbruch eines mit 27 Knoten dahinjagenden Ozeanwindhundes.

Man wird den Schneid anerkennen müssen, mit dem oftmals verhältnismäßig kleine Schiffe, kaum noch der Ozeanfahrt gewachsen, durch die orkanartigen Stürme des winterlichen Nordatlantik und durch die Nebel des Eismees geführt wurden. Nicht nur die schnellen Fahrgastdampfer jagten mit ausgelegten Maschinen durch das Nordmeer, jeden Augenblick gewärtig, im Nebel mit einem Eisberg zu kollidieren, wie es der „Bahia Blanca“ in der Dänemarkstraße erging, nein, auch langsame Frachter, mit kaum 5 Knoten durch das Wasser mahlend, von vorn bis achtern von Sturmseen überspielt, wählten diesen Weg. Es sei nur an die Blockadebrecherfahrten von Kanada her der kleinen Flensburger Papierholzdampfer „Constantia“, „Helene“, oder „Juno“ gedacht, an die vielen kleinen Frachter von Leonhardt & Blumberg, Knöhr & Burchard Nfl., Joh. M. K. Blumenthal, Aug. Bolten Wm. Millers Nachf. oder die Schiffe der Emdener und Stettiner Reeder.

Hohe Anerkennung verdienen auch die Matrosen und Heizer, ferner die Köche und Aufwärter der großen Fahrgastdampfer der Hapag, des Lloyds oder der Hamburg-Süd, die hier Heizer- und Matrosendienste verrichten mußten. Ganz ungewohnte Aufgaben traten auf diesen Durchbruchreisen an sie heran. Oftmals aus der Tropenfahrt kommend und daher ohne Winterkleidung, standen sie vor Kälte

klappernd auf Ausguck in der Vormars, oder sie leisteten fast Übermenschliches in der Maschine und vor den Kesselfeuern.

Fast blind tappten sich diese Schiffe durch ihnen unbekannte Gewässer. Ohne Segelhandbücher, ohne Leuchtfeuerverzeichnisse, mit ungenügenden, zum Teil an Hand von Schutatlanten, Touristenkarten und selbst von Reiseführern selbstgezeichneten Seekarten versuchten sie ihren Weg zu finden in den navigatorisch so außerordentlich schwierigen Gewässern der Schären Nord-Norwegens.

Nennenswerte Erleichterungen hatte ihnen das Deutsche Reich nicht geben können. Nirgendwo standen U-Boote oder Zerstörer auf Wartstellung, nirgends ein Flugzeug, das ihnen den Weg sicherte. In aller Eile nur wurde eine deutsche Segeljacht, die „Arktur II“, kurz vor Ausbruch des Krieges nach Island beordert und gab nördlich dieser Insel laufend Eismeldungen ab oder warnte vor verdächtigen Fahrzeugen.

Nicht nur Sturm, Seegang, Eis und Nebel standen dem Seeman feindlich gegenüber, hinter allem lauerte auch der Gegner mit seinen Kreuzern und Hilfskriegsschiffen, seinen Flugzeugen und sonstigen Bewachern, lauerte aber auch der Feind in Gestalt von Agenten, die sich einen klingenden Lohn für Nachrichten über deutsche Schiffe versprachen. Ängstlich wurde jeder Rauchfahne aus dem Wege gegangen, ebenso jeder über der Kimm auftauchenden Mastspitze. Ohne Licht fuhr man durch die Nacht, mied am Tage die großen Schiffsstraßen. Jeder Tag forderte neue Überlegungen. Immer mußte man eine glaubwürdige Erklärung für seinen Kurs bei der Hand haben, sonst nützte die beste Tarnung nichts.

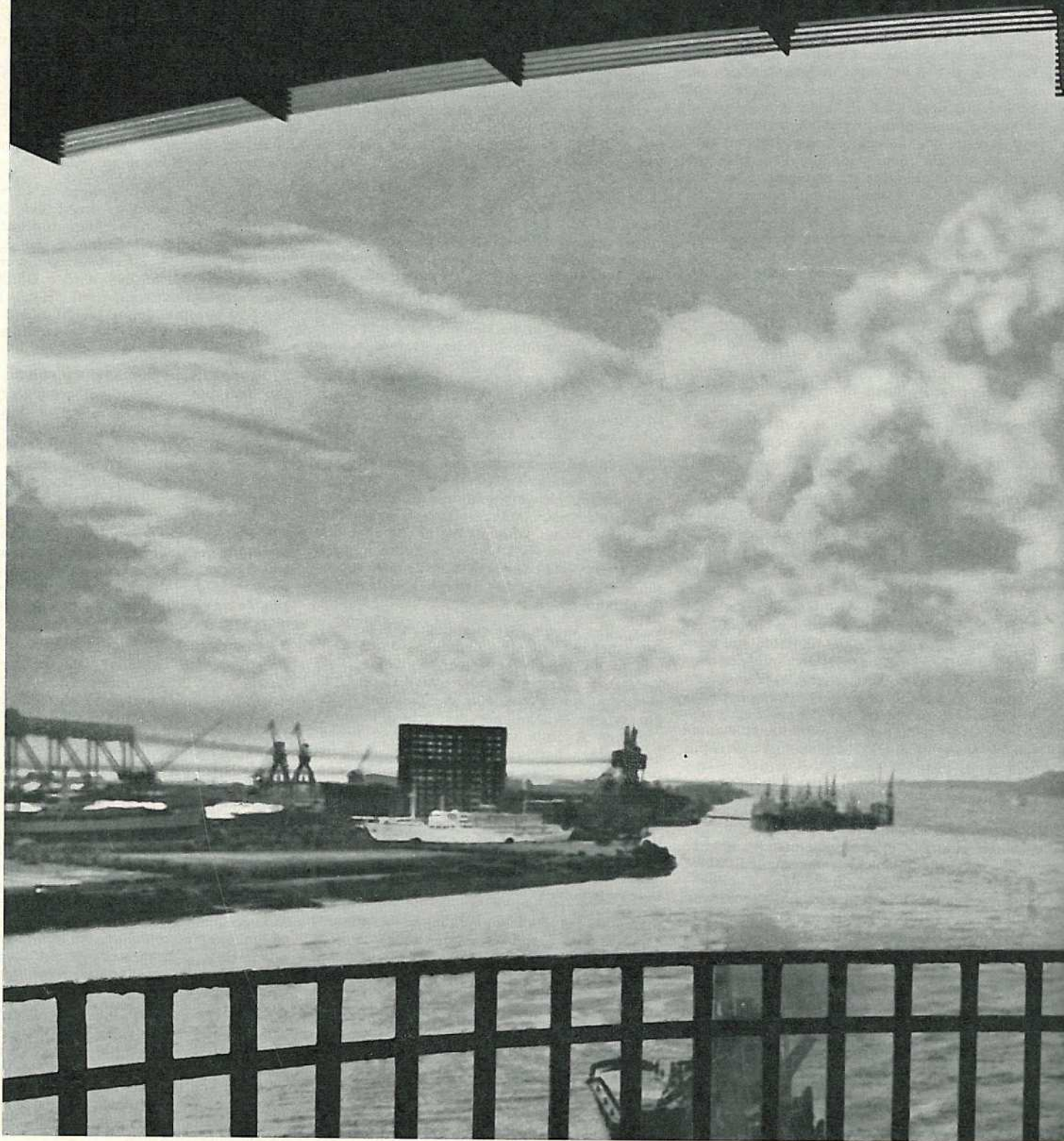
Überhaupt die Tarnung! Man mußte gut zu Hause sein in der internationalen Handelsschiffahrt, um immer gleich ein passendes Vorbild zu finden. Dieses mußte die gleiche Größe, das gleiche Aussehen haben und schließlich auch in jener Gegend verkehren, in der man sich selbst befand. Oft mußte die Tarnung geändert werden, durchfuhr man ein anderes Gebiet.

Bei diesen Durchbrüchen haben die Seeleute der deutschen Handelsschiffahrt gezeigt, daß sie nicht zurückstehen gegenüber ihren Kameraden von der Kriegsmarine. Gehören nicht auch Mut, Einsatzbereitschaft, Manneszucht und ein gehöriges Stück Draufgängertum dazu, ein unbewaffnetes Schiff, das sich nicht einmal seiner Haut wehren kann, über Tausende von Meilen über die von Feinden bewachten Ozeane zu bringen?

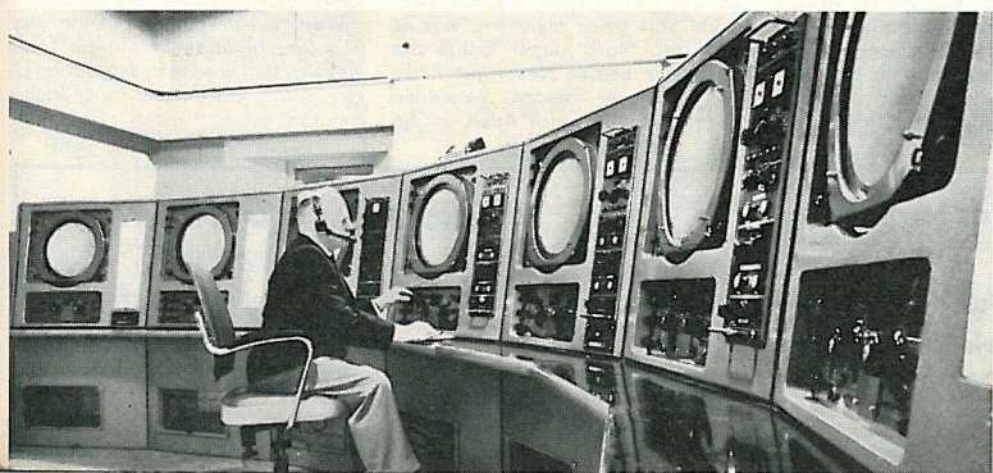
Diesen Männern ist auch die wohlverdiente Anerkennung nicht versagt geblieben. Am 1. April 1941 wurde von der Reichsregierung für die Besatzungen jener Schiffe, die nach Kriegsausbruch von Übersee nach Durchbrechung der feindlichen Blockadelinien wieder in die Heimat zurückkehrten, das „Abzeichen für Blockadebrecher“ gestiftet.

Seit Kriegsbeginn kehrten als Blockadebrecher aus Übersee unter der Handelsflagge (Hilfskreuzer unter Kriegsflagge oder Versorgungsschiffe unter Reichsdienstflagge sind hier nicht eingerechnet) 109 Schiffe mit 657 722 BRT zurück. Weiterhin wurden nach Beendigung des Frankreich-Feldzuges 18 Schiffe mit 62 417 BRT aus Spanien in das von uns besetzte Frankreich überführt.

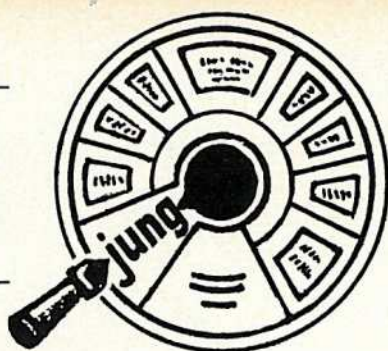
Was somit in der deutschen Handelsschiffahrt zwischen dem 1. September 1939 und dem Tage der Kapitulation im Mai 1945 liegt, kann als das Hohelied des deutschen Seemanns angesprochen werden. Trotz ständiger Lebensgefahr hat er seine Pflicht voll erfüllt und hat neben und mit den Kameraden von der Kriegsmarine Hervorragendes geleistet.



Elbe- und Hafen-Verkehr  
im Nebel, beschirmt, über-  
sehen, kontrolliert und ge-  
lenkt. Blick vom Turm des  
Seemannshöftes und in  
die darunter befindliche  
Zentrale der neuen Ra-  
darkette.



# Telegraf auf



## Er war ein echter „Never-come-back-Liner“

Peter Knüppelholz

Anfang Januar 1952 hatte man ihn in einem entlegenen Hafenwinkel aufgestöbert. Das Kümo vermaß ungefähr 350 BRT.

In mehrwöchiger, kaum zu beschreibender Dreckarbeit gelang es, diesem Schiffswesen Leben einzuhauchen. Die Maschinisten, die es noch viel ärger hatten, entlockten schließlich der Maschine eine Anzahl von Umdrehungen — eine dürftige Anzahlung auf jene Leistungen, die man für den langen Seeweg nach Djakarta erwarten mußte.

Ende Januar glückte der Sprung nach Rotterdam, wo das Reparieren seinen Fortgang nahm. Die Kammer des Chiefs glich einem auf der Flucht zurückgelassenen Ersatzteilager. Hinter halbauseinandergerissenen Kisten, einem Sammelsorium von Ventilen, Schraubenschlüsseln, Glühbirnen und quellender Holzwohle zwängte er sich für knappe Stunden in seine Koje.

Ganz besonders trübe Reisegefährten sind die Petroleumöfen. Ein in Spanien gebautes Schiff kennt anscheinend gar keine Heizung. Die Öfen führen einen aussichtslosen Kampf gegen die triefende Nässe, die auf immer neuen Wegen in die Kammern hineinfindet.

Unter der englischen Südküste, nahe Portland, gehen wir nach kurzem Seetörn vor Anker, weil einige Pumpen sich vorübergehend vom Betrieb abgesetzt haben.

Die Durchquerung der Biskaya vollzieht sich ohne irgendwelches Aufsehen, und als das Cap Finisterre dem Gesichtskreis entschwindet und noch dazu einer jener stänkerigen Petrolöfen von einem wütenden Fußtritt über Bord geschleudert wird, da wird einem doch bedeutend wohler. Ob man wohl auflebt, wenn das gesamte bewegliche Inventar aus Kammer und Koje in der Sonne trocknet und die Wohnräume selbst sich mit milder, versöhnlicher Frühlingsluft füllen? Mehr noch, wenn die Hauptmaschine wiederum zu streiken beginnt und der Dampfer sich gleich in Vigo zu ein-

gehender Reparatur an die Pier legt? Solch ein plötzlicher Klimawechsel, ganz zu schweigen von den Hein Seemann so gern verwöhnenden Erscheinungen spanischer Gastlichkeit — das alles stimmt die Gemüter um — auch die vom Kapitän und vom Chief, und es ist nach allem Vorgegangenen gewiß begreiflich, wenn die Kolben hier mit einer Gründlichkeit gezogen werden, die höchstes Lob verdient. Zehn herrliche Tage vergehen.

In Gibraltar, dicht unter dem Affenfelsen, reparieren wir ganze zwei Tage, immerhin ein Fortschritt. In Algier sind es ihrer schon wieder sechs! Hat sich irgendeine Hilfsmaschine durch besonders häufiges Ausfallen hervor getan, so kriegen andere Typen dieser Modellsammlung anscheinend Minderwertigkeitskomplexe und tun ihr letztes, um auch dranzukommen. Ein Lichtblick allerdings in Algier: Unser Schwesterschiff, welches vier Wochen vor uns-Hamburg verlassen hat, haben wir hier glücklich eingeholt. Vielleicht sind wir gar nicht so langsam! La Valetta ist auch ein freundliches Pflaster. Ohne die Launen unserer Maschinen hätten wir es vielleicht niemals zu sehen bekommen. Nach Beendigung der Reparatur springt die Hauptmaschine nicht an und wir zerdrücken beinahe einen Prahm mit Blumenkohl.

Dann geht es vier Tage lang zügig weiter. Aber kurz vor dem Suezkanal gibt es in der Nacht einen Knacks, der selbst die Nichtmaschinen auffahren läßt. Von einem Kolben der Hauptmaschine hat sich ein Brocken gelöst und ist unten von der Pleuelstange zerhackt worden. Jetzt sind wir ohne Antrieb.

Drahtlose Verhandlungen wegen eines Reedereischleppers führen zu nichts. Als in der zweiten Nacht der Wind auffrischt und wir bis wenige Seemeilen auf die Küste zu getrieben sind, gibt der Alte einen SOS-Ruf an die Küstenstation ab. In zwei Stunden erscheint der britische Zerstörer HMS „Saintes“ und nimmt

uns auf den Haken. In der quirlenden Hecksee geht es mit Braßfahrt hinein nach Port Said, einen Hafenplatz, den man sonst immer nur von Bord aus bewundern durfte. Man legt sich mit dem Heck an die Pier, Werftprähme kommen längsseits und dann bastelt man die ganzen Maschinen bis auf die Fundamente auseinander. Noch bevor jemand ahnt, daß man sich neun volle Wochen damit aufhalten wird, wird unser Kapitän auf ein Frühstück zum englischen Admiral gebeten. Die Ehre, die das ohnehin schwergeprüfte Herz des Alten höher schlagen läßt, bekommt einen ganz anderen Hintergrund, als man ihm zwischen Toast und Whisky die fünfstellige Rechnung fürs Abschleppen unterschiebt . . .

Man nimmt regelmäßig frischen Proviant. Die Hühner sind hier billig. Man erhält Vorschuß, soviel man will. Es lebt sich gut auf einem Never-come-back-Liner im Hafen. Dank der langen Liegezeiten ist aus dem unansehnlichen Gebilde von einst tatsächlich ein Schiff geworden, aber unter dem glatten Anstrich ist alles brüchig.

Unser Schwesterschiff hat jetzt wieder einen Vorsprung, aber in Suez haben wir sie eingeholt. Wir erhalten Order, nur noch zu zweit die Reise fortzusetzen. Lange Liegezeit in Aden. Wir werden eingedockt, denn wir schaffen wegen des Bodenbewuchses nur noch 6 Knoten. Dann fällt das Ankerspill auseinander. In der Werft gießt man in zeitraubenden Vorgängen neue Teile. Den frühjahrmäßigen Temperaturen des Mittelmeers ist sommerliche Gluthitze gefolgt, die einen der heißesten Hafenplätze kennzeichnet, und man beginnt, sich in die winterlichen Nordsee-Verhältnisse zurückzusehen.

Die Besatzung dezimiert sich. Einige werden krank, andere verlieren die Nerven und reisen auf eigene Kosten nach Hause. Ägypter, Araber, Somali nehmen ihre Plätze ein. Die meisten haben noch keinen Tag zur See gefahren.

Indessen treffen auf der Reede neue, moderne Kümos mit starken Maschinen ein, auch mit der Bestimmung Djakarta. Im Konvoi von vier Schiffen treten wir Anfang Juni den Marsch nach Colombo an. Ein bischen Brise, und wenn es auch nur der Fahrtwind ist, läßt für Augenblicke die Hoffnung aufleben, daß wir tatsächlich einmal hinkommen.

Doch da setzen ausgangs des Golfs von Aden auf unserem Schwesterschiff die Lenzpumpen aus. Auch bei uns gibt es neue Schäden. Niemand hört schon mehr hin, was es wohl sei. Nach kurzer Erörterung setzen die beiden Neuen die Reise fort, und wir beiden Veteranen dampfen zurück nach Aden, in die

Werft. 300 sm östlich von Aden findet dann nachts gegen ein Uhr im Maschinenraum eine Explosion statt. Der Maschinenraum steht in Flammen. Gottlob ist niemand unten. Wir schließen Schotten und Skylights. Hand über Hand werden aus den alten, aber leicht zu bedienenden Davits die Boote herabgelassen. Das Steuerbordboot läuft sogleich bis an die Duchten voll Wasser. Da die Morsetaste schweigt, holt man von der Brücke aus das vorausfahrende Schwesterschiff mittels Leuchtraketen herbei.

Irgendwie sind die Seeventile in Gang gekommen. Langsam läuft der gewünschte Maschinenraum voll. Die Flammen verglimmen. Gegen morgen heißt es, ein Tanker käme, um uns wieder leerzupumpen.

Davon ist jedoch niemand begeistert. Denn nach dem Feuer brandet nun eine trübe Flut durch das ganze Achterschiff, eine undefinierbare Mischung aus Seewasser, Schmieröl und dem ganzen Unrat aus den Bilgen, und alles, was an Bord eines Schiffes zum Leben gehört, schwimmt darin herum. Ein Abbergen und Leerpumpen hätte bedeutet, daß wir in dieses Sumpfloch wieder hätten hinabsteigen und wochenlang dort wühlen müssen, in einer Atmosphäre, wo man kaum atmen konnte. Nein, da war es schon besser, wenn dieses vom Unheil gezeichnete Schiff, das der Reederei unabsehbare Kosten abtönte, sich so bald wie möglich von der Meeresoberfläche empfahl. Nachdem wir Boot für Boot die Funkgeräte, den Proviant und einige Habseligkeiten auf die „Tongkol“ gebracht haben, steht das Wasser schon bis zum Deckshaus mittschiffs, denn das Maschinenschott steht den übrigen Einrichtungen um nichts nach und läßt das Seewasser in den Raum hinein . . .

Um elf Uhr platzt die Luftblase unter den Luken mit einer Fontäne durch die Persenninge, unser Untersatz reckt kurz die Nase steil aus dem Wasser und sinkt dann rasch in die Tiefe. Mit halber Kraft und gedippter Flagge geht ihr Schwesterschiff an der Untergangsstelle vorbei, wir nehmen Abschied, nicht zuletzt von einigen treibenden Bänken, Decksstühlen und dem Teekessel, kleinen Dingen, die uns daran erinnern, daß uns auch dieses gräßliche Schiff ans Herz gewachsen war.

Während unser Reisegefährte sich nun im Brutkasten von Aden häuslich an die Ankerkette legt, um neben den zur lieben Gewohnheit gewordenen Reparaturen bis in den Herbst hinein auf das Ende des Monsuns zu warten, bucht die Kompagnie für uns auf der „Batory“ der Polish Ocean-Line Kurs Southampton.

**T-T Oil Boom Ölsperren, transportabel**

**Milch-Homogenisatoren**

**Notsignal-Pistolen mit Fallschirmmunition**

**Tauwerk - Anker - Schiffsbedarf**

**HEINR. WOHLSTADT**

Inh. Friedrich G. Kobbe

**HAMBURG 11, Johannissbollwerk 20**

Telefon 31 07 01 / 31 06 03

Wir besuchen das Schwimmbad noch vor dem Frühstück, und versuchen uns inmitten von Reiskönigen und Baumwollmagnaten in die Ordnung des Speisesaals einzufinden, und nach der Fülle der Speisen wissen wir am Nachmittag nicht, ob wir die Bar oder ein Konzert besuchen sollen.

Man kann eben auf verschiedene Art zur See fahren . . .

\*

### Zum 100. Geburtstag



**Auguste Lumière**

geb. 19. X. 1862 in Besançon,  
gest. 10. I. 1954 in Lyon.

Gemeinsam mit seinem Bruder schuf der französische Phototechniker zahlreiche Neuerungen auf dem Gebiet der damals noch jungen Photographie. In einer eigenen Fabrik für photographische Platten, Papier und Chemikalien experimentierten die Brüder und erfanden 1894 den ersten technisch brauchbaren Kinematographen und 1907 die farbphotographische Platte.

## Rangliste der deutschen Schlager im September 62

### 1. Speedy Gonzales (Kleiner Gonzales)

Herzlichen Glückwunsch zu dem Bombenerfolg vom 50. auf den 1. Platz zu gelangen! Ein großer Wurf! Wir freuen uns über den neuen Spitzenerfolg. Verschiedene Interpreten gibt es für den „Kleinen Gonzales“. Lou van Burg hat es sich unter Polydors Fittichen getraut. Caterina Valente und Silvio Francesco singen für Decca. Und in der Deutschen Hit-Parade lt. Musikmarkt-Forschung machten Pat Boone und Rex Gido den Speedy groß und legten ihn uns warm ans Herz.

### 2. a) Paradiso b) Tu mir nicht weh . . . (Don't break the heart)

Unsere liebe alte Bekannte ist noch unerschütterlich am selben Platz geblieben. Connie Francis gibt nicht so schnell auf. Ihre Beliebtheit schafft Flügel, sich möglichst in den oberen Regionen zu halten. Wir gönnen es ihr von Herzen — und noch recht lange!

### 3. Sweety

Peter Kraus ist wieder da! Tapfer — und schnell alle unteren Stufen überspringend, hat er sich in die Höhe „gearbeitet“ (er setzte im Vormonat schon gleich auf den 6. Platz ein), noch dazu mit einer völlig „neugeborenen Süßen“. Doch wer auf der Welt hörte es wohl nicht gern — im Geheimen — „Sweety“ oder „mein Süßen“ genannt zu werden — von dem, den man liebt? Sweety ist übrigens auch ein hübscher Name für einen Talisman. Finden Sie nicht auch?

(Copyright by Musikmarkt)



## Auf richtigen Kurs gehen

. . . auch in puncto Genuß, das ist seemännische Tradition von alters her. Ein rechter Fahrensmann hat immer die richtige Nase — für steife Brisen und steife Groggs. In den Küstenländern, wo Grog das Nationalgetränk ist, bevorzugt man seit langem Hansen-Rum. Pur getrunken ist er etwas ganz Besonderes. Drum gilt an Land und auch an Bord das gute alte Seemannswort:

## Herrlich — so ein Hansen-Rum

## De Katt!

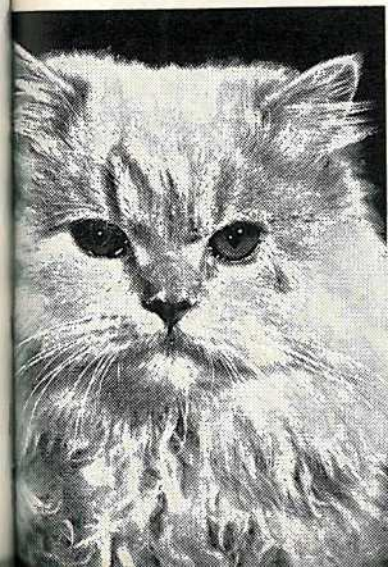
To Meddag nuschelt mit eenmol son lüttes Wullknül um de Been rum un schree wi dull! „Musch, Musch“, gung dat nu los. „Wat heet hier Musch, datt is 'n Koter. Hew ick doch selber seen“, sä de een, dorbi weer Kopp un Buk eens an datt Dings. Uns Peter hett sick nu in soß Monat to eene hübsche Musch entwickelt, wo de Koters sick denn Hals nu verdreihet. Wenn wi in een

Hoben komt, paßt jeder opp, dat Musch nich an Land kummt. Egoisten sind se all, gönnt ehr de Freid nich mol mit een Koter langs de Pier to rüschden und mang de Bottermelon Verstek to speeln. Jeder verweunt eer, se hett Tennisbälle ut alle Speelkasinos, Knüdels un Poppen ut Plünn. Fehlt bloß noch datt eer eener Müs fangt un mitbringt, denn hett se allns, wat see selig makt. Neulich hett eer een Kanaker in de Luuk smeten; Musch is in Beerkasten wedder no boben komen. An lewsten harrn wi de Banditen von Deck jocht, ober datt kannst jo nich moken. De erst Offizier hett eer datt Been schient, un nu geht datt all wedder. Eer best Fründ is de Koch un de Slachter.

Na, datt kann man jo verstohn. Sonst is se bi uns all to Hus, in jede Komer geheurt eer Sofa un Bett. Wenn Musch op datt Bett sloppt, leggt Jan Moot sick op Sofa. Datt is Gesetz.

Wi sall datt bloß noch warden, wenn se erst mit Görn ankummt, denn möt wi wohl uttrecken.

Hans Sietz



# Die schlaue Kiste

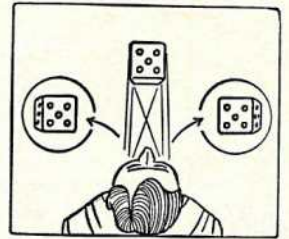
## Wo nehmen die Weltraumforscher die Luft her?

Ohne Luft können auch die Weltraumfahrer nicht leben. Die Luft in Behältern mitzunehmen, ist zwar technisch möglich, bedeutet jedoch zusätzliche Last, die erhebliche Antriebsenergien erfordert. Deshalb suchte die Wissenschaft nach einem Weg, den erforderlichen Sauerstoff unterwegs zu erzeugen. Erfolgreiche Versuche wurden mit Algen durchgeführt. Das ist eine im Wasser lebende, oft fadenförmig ausgebildete, niedere Pflanzenart. Algen können unter Lichteinwirkung mehr als das 200fache ihres Volumens an Sauerstoff erzeugen. Wenige hundert Liter Algenaufschwemmung

## Warum hat der Mensch zwei Augen?

Wenn man ein Auge geschlossen hält, bekommt man beim Gehen ein unsicheres Gefühl. Worin liegt die Ursache?

Zum besseren Verständnis halte man sich einen kleinen Spielwürfel in etwa 20 cm Entfernung genau vor



die Mitte der beiden Augen. Außer der dem Gesicht zugewandten Würfelfläche wird man mit dem linken Auge auch ein wenig von der linken Seitenfläche des Würfels sehen, mit dem rechten Auge etwas die rechte Würfelfläche. Beide Augen sehen also verschiedene Bilder, weil sie den Würfel von verschiedenen Richtungen her anblicken. Das Sehzentrum im Gehirn „errechnet“ sich aus der Verschiedenheit der beiden Bilder die Entfernung des Gegenstandes. Das Vorhandensein beider Augen ermöglicht uns somit, außer der Richtung auch die Entfernung eines Gegenstandes festzustellen.

Die Entfernungsgeschichte sind diesem Naturprinzip unseres Augenpaares nachgebaut.

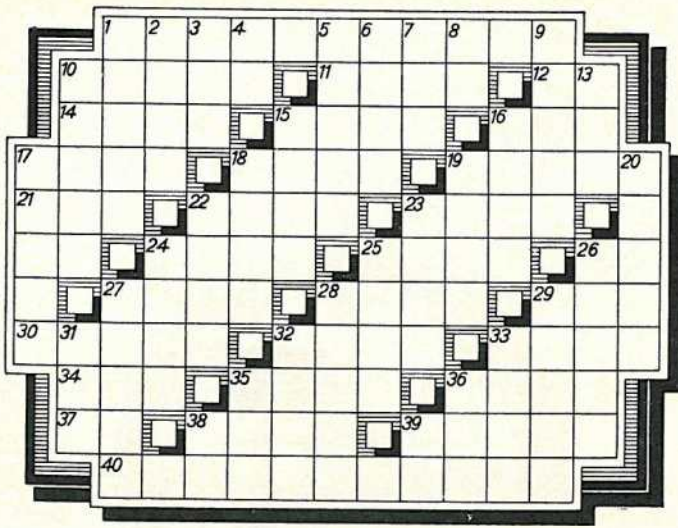
\*

## Wo kommt der Ausdruck her?



### Damoklesschwerer:

Eine unmittelbare Gefahr fühlt man wie ein Damoklesschwert über sich. Damokles war ein Höfling des Tyrannen Dionysius, der im 4. oder 5. Jahrhundert v. Chr. Syrakus beherrschte. Er zwang den Damokles, an seiner Tafel zu speisen, während über dessen Haupt ein von einem Pferdehaar gehaltenes Schwert hing.



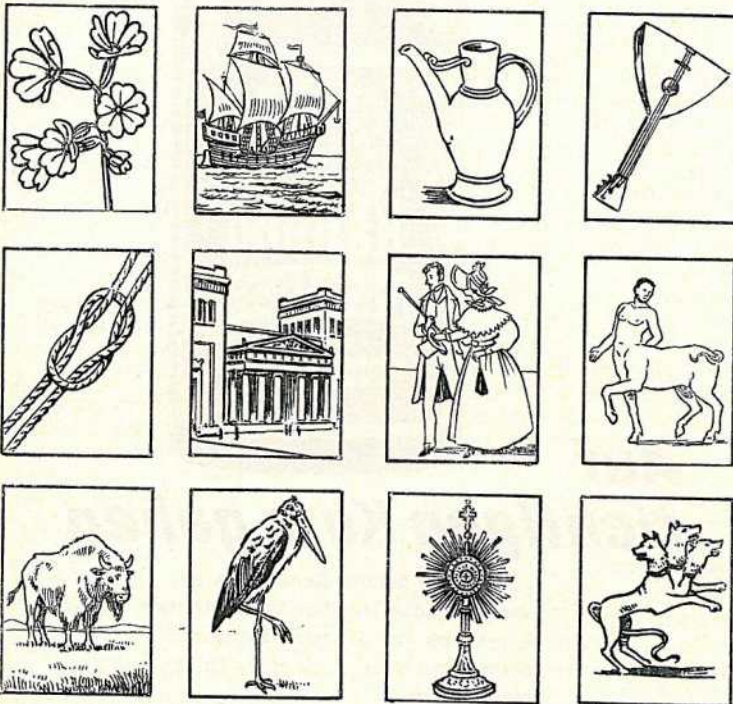
## Kreuzworträtsel

„Schlechtes Wetter!“

**Waagrecht:** 1. siehe Anmerkung, 10. Kobold, 11. Hafenstadt in Südarabien, 12. Geliebte des Zeus, 14. Berg am Vierwaldstätter See, 15. Holzmaß, 16. langweilig, eintönig, 17. gemachte Haltung, 18. harträchtig, unverwandt, 19. siehe Anmerkung, 21. nordischer Gott, 22. Staat in Asien, 23. Ansprache, 24. Kohleprodukt, 25. Nichtfachmann, 26. Strom in Sibirien, 27. Kurzbezeichnung für ein Kleidungsstück, 28. Klebstoff, 29. Abschiedswort, 30. Grad-einteilung, 32. mittelalterliche Kirchenstraße, 33. russische Stadt an der Oka, 34. Weltmacht, 35. altnordische Prosaerzählung, 36. Einspruch, 37. Abkürzung für: honoris causa, 38. Getreidespeicher, 39. Überbringerin, 40. siehe Anmerkung.

**Senkrecht:** 1. leichter Wind, 2. Theaterplatz, 3. Strom in Sibirien, 4. Zeichen für Thallium, 5. Zeitangabe, 6. deutscher Strom, 7. Nebenfluß der Warthe, 8. Briefanrede für Unbekannte, 9. Turnabteilung, 10. Heeresgefolge, 13. feierliches Gedicht, 15. heimischer Vogel, 16. trostlose Gegend, 17. europäische Hauptstadt, 18. Abwasserleitung, 19. Gleichklang von Endsilben, 20. siehe Anmerkung, 22. Pausenzeichen in den Psalmen, 23. Feldweg, 24. Fluß und Stadt in Rußland, 25. Strom in Sibirien, 26. Musikhalle, 27. Ausdruck beim Würfeln, 28. Hauptstadt von Nigeria, 29. brav, gut erzogen, 31. Hausier, 32. Kinderspielzeug, 33. Berg in Mittelgriechenland, 35. Anrede, 36. Abkürzung für Volumen.

Anmerkung: 1. ergibt zwei Unwettererscheinungen, 19., 20. und 40. sind drei Niederschlagsarten.



- |  |   |   |                             |
|--|---|---|-----------------------------|
| 1 a) Schlüsselblume<br>b) Buschwindröschen | 2 a) Flöte<br>b) Karawelle                      | 3 a) Kanne<br>b) Krug                   | 4 a) Balalaika<br>b) Banjo  |
| 5 a) Kreuzknoten<br>b) Achtknoten          | 6 a) Brandenburger Tor<br>b) Propyläen, München | 7 a) Barock-Paar<br>b) Biedermeier-Paar | 8 a) Sphinx<br>b) Kentaur   |
| 9 a) Gnu<br>b) Wisent                      | 10 a) Marabu<br>b) Flamingo                     | 11 a) Monstranz<br>b) Ciborium          | 12 a) Triton<br>b) Zerberus |

## Kennen Sie die Unterschiede?

Unter jedem der zwölf Bildchen sehen Sie zwei Unterschriften. Welche richtig ist und welche falsch, sollen Sie herausfinden. Kreuzen Sie an, was Sie für richtig halten und vergleichen Sie später mit der Auflösung.



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

**St. Pauli-Landungsbrücken 31 49 44**

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

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





## Klar bei Schmunzelauge

### Bemerkungen

Bei einer großen Reederei bewarb sich ein junger Mann um Stellung.

Er erhielt einen doppelseitigen Fragebogen zum Ausfüllen. In die Rubrik „Allgemeine Bemerkungen“ schrieb er: „Scheußliches Wetter draußen!“ Er erhielt den begehrten Posten, denn — wie die Direktion sagte — „einen Mann mit Witz kann man immer gebrauchen!“

Ein anderer Bewerber erhielt auch seinen Fragebogen, zückte seinen Stift und begann. Dann stieß er auf die Frage: „Vorstrafen?“ Zufrieden malte er: „Keine!“ Die nächste Frage: „Warum?“ Und leichten Herzens schrieb er weiter: „Wurde Gott sei Dank nie erwischt!“

### Sparsam

Der Reeder M. war dafür bekannt, daß er ebenso reich wie sparsam war, ganz besonders in bezug auf seine Kleidung.

„So kannst du doch nicht herumlaufen“, redete ihn ein Freund an, „dein letzter Maat geht ja besser in Zeug als du. Dein Vater hätte sich geschämt, sich in solchem Mantel sehen zu lassen.“

„Irrtum, mein Bester“, entgegnet der Reeder, „diesen Mantel habe

ich von meinem Vater. Er hat ihn bis zum Tode getragen.“

### Am Kai

Auch Seemannsfrauen können übereinander bisweilen bissige Bemerkungen machen.

Am Kai stehen die Frauen der Besatzung der „Gloria“, die nach sechsmonatiger Ostasienfahrt endlich wieder im Heimathafen festmacht.

Die Frau des Steuermanns zur Frau des Ltd. Ingenieurs: „Sieh mal da, die Alte vom Ersten! Ich werd' verückt, einen Hut mit Gänsefedern!“

„Ich weiß gar nicht, was Du willst, meine Liebe. Schließlich schmückt sie sich nicht mit fremden Federn.“



Schon wieder pottendick!

### Inspektor beim Arzt

„Es ginge mir längst besser, wenn Sie mir nicht das Aufreg-

verboten hätten! Es regt mich schrecklich auf, wenn ich mich nicht aufregen darf...!“

### Enttäuschung

Hans Bötticher fühlte sich erholungsbedürftig. Diesmal wählte er den Harz. Eine Pension nahm ihn auf.

Auf dem Anmeldeformular trug er sich ein:

Name (bitte deutlich schreiben): Bötticher.

Vorname: Hans.

Beruf: Schriftsteller.

Nach dieser Anstrengung lebte Hans Bötticher so, wie es sich für einen Kurgast geziemt. Er erschien verspätet am Frühstückstisch. Er machte Spaziergänge. Abends trank er sein Bier.

Hans Bötticher lebte so unauffällig, daß es der strammen Haustochter auffiel. Sieglinde war ein Mädchen mit Ambitionen. Ihr hatte es das Wort „Schriftsteller“ angetan.

Vergebens zergrübelte sie ihr Hirn. Einen Autoren namens Bötticher führte ihre Buchgemeinschaft nicht. Eines Tages sah sie in der Zeitung das Bild eines Dichters: ein kleines Gesicht mit einer riesigen Hakennase. Ihr fiel es wie Schuppen von den Augen. Abends vertraute sie ihrer Freundin Anni an:

„Wir haben einen berühmten Mann in der Pension. Er lebt hier inkognito unter einem falschen

## ZOLLAMT



„Darf ich den Koffer mit den geschmuggelten Zigaretten tragen?“

Namen. In Wirklichkeit heißt er ganz anders.“

„Und wie heißt er richtig?“, fragte Anni.

„Kuddel Daddeldu!“, flüsterte Sieglinde.

Anni seufzte: „Wie interessant!“ Nach drei Wochen trafen sich die Freundinnen wieder. Ringelnatz war abgereist.

„Wie war es mit Deinem Dichter, Sieglinde?“

„Geh' mir ab mit dem Volk!“, sagte die stramme Haustochter.

„Die lesen sich bloß aufregend. Im praktischen Leben sind sie fade. Stell Dir mal vor: Kein Reptil unterm Bett. Selten leere Schnapsflaschen! Und mich hat er nie von hinten gezwickt, dieser Schöngest!“



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



# wegen Leihwagen UNION fragen

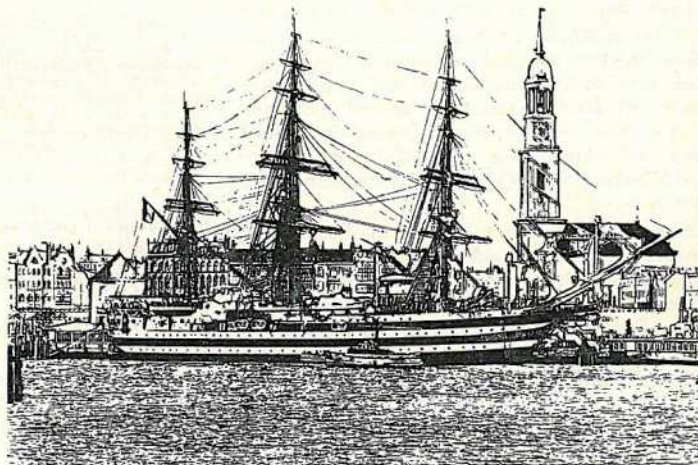
Bremen, Feldstr. 116-118, Ruf: 49 46 79 · Bremerhaven, Hafenstr. 26, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-56, Ruf: 82 20 0 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 2 89 16



**SELBSTFAHRER UNION**

**auto@europe**

Verlangen Sie bitte unsere Information SU 21  
Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72  
Tel.: 51 99 71 - Telex: 021 32 46



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

## NOVA VERSICHERUNGEN

Hamburg - Alte Rabenstr. 2 Tel. 44 62 61

## Gesundheitsdienst an Bord

### 10. Pest

Die Pest ist eine durch das Pestbakterium erzeugte epidemisch auftretende Krankheit. Die Hauptherde befinden sich im Bereiche von Himalajagebieten, Nordmongolei, Südchina, Arabien und Zentralafrika. Grundsätzlich kann die Pest überall auftreten, wohin die Infektion durch pestinfizierte Ratten auf dem Land- oder Seewege verschleppt wird.

Die Pest ist ursprünglich eine Krankheit, hauptsächlich der Ratten, von denen sie durch Rattenflöhe auf den Menschen übertragen wird. Auf diesem Wege entsteht die Beulenpest, an welche sich dann durch Übertragung von Mensch zu Mensch eine Lungenpestepidemie durch Tropfeninfektion anschließen kann. Die in Deutschland überwiegend vorkommende Wanderratte spielt für die Pestübertragung eine geringe Rolle. Infektionsträger sind besonders die schwarze Ratte, die ägyptische Ratte u. a. Den menschlichen Pestepidemien pflegen Rattenepidemien vorauszugehen. Die Rattenflöhe verlassen die Kadaver der pestverendeten Ratten, befallen noch lebende Ratten oder erreichbare Menschen.

Die Beulenpest hat eine Inkubationszeit von 2—10 Tagen. Das Fieber steigt rasch hoch an, zeigt morgendliches Nachlassen und fällt nach 6—10 Tagen ab, falls nicht vorher der Tod eintritt. Die Infektionsstelle kann unendlich bleiben oder sich als Anfangspustel furunkelähnlich entwickeln. Gelegentlich kann die Infektionsstelle sich zum Pestkarbunkel vergrößern.

Die Entwicklung fortschreitender eitriger Prozesse stellt die sog. Hautpest dar. Der Krankheitsbeginn erfolgt mit Kopfschmerzen, Schwindel, Schüttelfrost, schwerem Krankheitsgefühl, Bewußtseinsstörung, Unsicherheit im Gang. Oft besteht Empfindlichkeit der Augenbindehaut mit Lichtscheue, nicht selten mit Bronchitis. Durch schwere Kreislaufvergiftung kann es zu Kreislaufkollaps und Anfüllung der Lungenbläschen mit wässrigen Blutbestandteilen kommen.

Die primären Beulen entstehen als Schwellung der regionalen Lymphknoten; in erster Linie handelt es sich um Leisten- und Oberschenkeldrüsen, danach um Achselhöhlen, seltener Hals- oder Ellenbeugen- und Kniekehldrüsen. In der Umgebung der Beulen kommt es zu starker Ansammlung von Blutflüssigkeit des Bindegewebes. Die oft äußerst schmerzhafteste Lymphdrüsenanschwellung scheint dunkelrot oder schwärzlich durch. Durch Verschleppung nach anderen Lymphdrüsenengruppen können zweitrangige Schwellungen entstehen. Die Lymphdrüsenanschwellungen bilden sich entweder zurück oder vereitern. Die Beulenpest hinterläßt keine Immunität.

Die bei raschem Eindringen der Pestbakterien in das Blut entstehende Blutvergiftung verläuft meist bereits am 2. oder 3. Tag tödlich. In einem kleinen Teil von Beulenpestfällen sind die Lungen mit Lungenentzündung beteiligt. Die schwerste Pesterkrankung führt ganz rasch, in wenigen Stunden zum Tode.

Bei primärer Infektion der oberen Luftwege und der Lungen entsteht die Lungenpest unter dem Zeichen einer schweren Lungenentzündung. Der blutige Auswurf enthält reichlich Pestbakterien. Der Tod kann schon am 2. oder 3. Tage in Verbindung mit Kreislaufkollaps

oder unter starkem Lungenbluten eintreten. Die Inkubation der Lungenpest beträgt 1—10 Tage. Die allgemeinen Erscheinungen sind zunächst ähnlich die der Beulenpest; zuweilen bestehen heftige Durchfälle. In einem Teil der Fälle tritt auch hier frühzeitig der Tod durch Vergiftung des Körpers ein.

Zu bemerken ist noch, daß sich die Pestbakterien im Blut, in Drüsenanschwellungen, Karbunkeln, Auswurf, auch im Nasen- und Rachensekret finden.



### DER WEG ZUM PATENT

#### Seefahrtsschule Hamburg

Am 28. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren: Peter Blatt, Karl-Heinz Böttcher, Rolf-Günther Ebeling, Bernd Erler, Harald Flack, Peter Fuchs, Uwe Grell, Gerhard Hoffelner, Karl-Heinz Hoyermann, Herbert Kais, Peter Keim, Klaus Kramer, Raimund Krüger, Uwe Krüger, Dieter Lexau, Hans-Peter Lorbach, Siegfried Meier, Peter Mohrdieck, Claus Moldenhauer, Lotar Müller, Jürgen Pinckert, Klaus Schade, Axel Schmidt, Günther Schnau, Klaus Stock, Helwig Szameit, Wilhelm Varchmin, Karl-Heinz Wodrich, Manfred Wrembel, Peter Wutsdorff.

#### Seefahrtsschule Lübeck

Am 13. September 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren: Hermann Adameit, Keinhard Bardischewski, Horst Brocks, Gerhard Ehrenberg, Ernst Faber, Karl-Heinz Fick, Klaus Förster, Karl Friemann, Wilhelm Germer, Hans-Ehrhard Gerstenfeld, Günter Gummert, Uwe Hagge, Rudolf Hoppe, Hilmar Kaiser, Hans Knüppelholz, Fritz Lindemann, Wolfgang Lorenz, Dietrich Minge, Wolfgang Nimphy, Henning Vogel, Franz-Josef Wollschläger.

Am 29. September 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** die Herren: Jürgen Behrens, Friedrich Gehl, Peter Hartwig, Josef Hauser, Heinz Horn, Jobst Kay, Hans Kelling, Ernst Meyer, Johannes Nagel, Max Naga, Kut Paprotta, Joachim Person, Karl-Heinz Piepke, Horst Pogorzelski, Hans Skottke, Heinz Sörensen, Egon Syring, Erich Weber, Johannes Wenzel, Martin Wriggers, Günter Wurm.

#### Seefahrtsschule Eilsfleth

Am 22. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren: Jürgen Beyer, Hans Jürgen Budeimann, Karl-Heinz Euhmann, Bernhard Deters, Klaus Hinrichs, Robert Krampert, Detlef Krüss, Bodo Müller, Rolf Pahl, Wolfgang Palner, Jürgen Rahm, Gerhard Riedel, Bernhard Riemke, Harro Seidler, Ernst Sonnenschein, Lutz Späth, Willy Spicker, Friedrich Stahl, Claus Stöver, Peter Urmersbach, Klaus Wängner, Wolfgang Weidbrodt, Johannes Zicmann.

Am 19. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren: Waldemar Albig, Horst Arens, Horst Barmbold, Walter Blochel, Jürgen Buns, Gerhard Jablonski, Werner Janson, Fritz Langner, Harald Lindner, Kurt Neumann, Peter Rehder, Horst Rohrig, Ugo Sander, Robert Scheibe, Hans-Jürgen Schütt, Dietmar Schulz, Dieter Schuster, Peter Sparr, Franz Springborn, Jakob Stolley, Arno Stralen, Uwe Thiem, Kurt Vater.

Am 15. September 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren: Klaus-Peter Adler, Udo Bergmann, Wolfgang Brümmerstedt, Peter Bühr, Hans-Hermann Danz, Hartwig Diekhoff, Helmut Gehrts, Johann Harb, Lothar Maxwit, Klaus Osterthum, Horst Pehlke, Ernst Perbandt, Christian von Perger, Dietmar Petersen, Joachim Rajewski, Hannjörg Rügemeier, Claus Schmidt, Adolf Schütte, Joachim Stoll, Dietrich Wennhold, Peter Wentzel, Eberhard Woerl, Manfred Wolff.

Am 8. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren: Jürgen Achilles, Peter Balz, Friedrich Bauer, Winfried Beck, Hartwig Bose, Fritz von Borstel, Gerd Dauelsberg, Hans Eggen, Günter Heerklotz, Peter Hoepfner, Horst Kaase, Hans-Jürgen Köhler, Ingo Kiefer, Winfried Muchow, Ulrich Niemann, Meinhard Oltmanns, Jan Palm, Wilfried Range, Jochen Rohloff, Hans-Joachim Schmidt, Ulrich Schulz, Norbert Schwarz, Frank Wendhoff, Reinhard Wiegleb.

#### Seefahrtsschule Leer

Am 21. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren: Siegfried Bojen, Heyko Buss, Reinhard Buss, Johannes Elster, Heinz Hanken, Karl Hessenius, Martin Hinrichs, Gerd Hübner, Ulfried Janssen, Kurt van Loh, Hans Georg Lüdeling, Benno Maßmann, Heinrich Mecklenborg, Anton Möhlmann, Wilfried Ohlthaver, Thomas Penon, Christoph Rademacher, Rudolf Schepers, Heinrich Thos, Bruno Toben, Heinrich Visser, Graf v. Wedel.

Am 26. September 1962 bestanden die Prüfung zum **See- steuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren: Hinrich Akkermann, Johann Badewien, Adolf Esders, Johann Feldmann, Heinz Groenhagen, Axel Gronostay, Alexander Hanssen, Klaus Hempel, Klaus Houdek, Heinrich Hunfeld, Martin Janshen, Udo Kampenga, Hermann Kiepe, Horst Lampe, Theo Möhlmann, Bernhard Niemann, Karl-Arthur Park, Dieter Regensdorff, Peter Schaa, Hermann Schepers, Lambert Schepers, Johann Schulte, Theodor de Witt.



### Das Bücherbett

**Kapitän Hans Blöss: „Glanz und Schicksal der Potosi und Preußen“.** Verlag Schmidt & Klaunig, Kiel. Gln. Großfoim. 513 S., m. vielen Fotos und Karten.

Einer der Cap Horniers, der Gilde der alten Segelschiffskapitäne, der Kieler Kapitän Hans Blöss, hat sich der Mühe unterworfen, von den beiden größten Fünftmastern der Welt, der „Potosi“ und der „Preußen“ der Reederei F. Laeisz, alle Unterlagen über ihre Entstehung, ihre Kapitäne, ihre Fahrten zusammengetragen und darüber dieses schöne Buch herauszugeben. Es werden die Kapitäne aufgeführt, die diese Schiffe fuhren, die Steuerleute und endlich die Mannschaften. Es wird auch über die Verpflegung an Bord gesprochen, über die Wachteilungen und über den harten Dienst an Bord. Endlich folgen Auszüge aus den Tagebüchern beider Schiffe, die über alle ihre Reisen erschöpfende Auskunft geben. Es ist dieses ein Buch, das jeder Seemann gelesen haben sollte, damit er sich ein Bild davon machen kann, was man in der guten alten Zeit von den Fahrtenleuten verlangte. Und doch waren alle, die die Segelschiffahrt erlebt und das Kap Horn umrundet haben, stolz auf diese Zeit und mögen sie in ihren Erinnerungen nicht missen. Die Segelschiffahrt erzog ganz besondere Menschen und es hat viele gegeben, die es für unter ihrer Würde hielten, das Deck eines Dampfers zu betreten oder womöglich gar hier anzumustern.

„Und woher das Geld zum Bauen-Kaufen?“ Von Fritz Wübbenhorst, verleid. Sachvert., Finanz- u. Grundstücks- makler, Selbstverlag, 29 Oldenburg, Lange Str. 7; 39. Aufl., Stand 1. 7. 1962, 240 S., Preis DM 7,50.

Vor 7 Jahren erstmals erschienen, liegt diese Broschüre jetzt bereits in 39. Auflage mit vierfachem Umfang gegenüber der 1. Auflage, nach dem neuesten Stand überarbeitet und neu gesetzt, vor.

Hier stellt ein versierter Fachmann seine wertvollen Erfahrungen und umfangreichen Kenntnisse in leicht verständlicher Darstellung unter dem Motto „Aus der Praxis für die Praxis“ zur Verfügung.

Über 500 Stichwörter — vom Abgeltungsdarlehen bis zum Zwischenkredit — beweisen den weit gespannten Bogen der Materie Baufinanzierung, die von Tag zu Tag vielfältiger und fast auch für den Fachmann unüberschaubar wird. Der Inhalt dieser neuesten Auflage ist noch umfassender und aktueller, im Ausdruck auch für den Laien noch verständlicher und klarer geworden.

Dieses Buch ist für jeden unentbehrlich, der sich mit dem Bau oder Kauf eines Hauses und dessen Finanzierung sowie Durchführung befassen muß. Wer finanzielle Verluste vermeiden und sich Ärger ersparen will, sollte diese Schrift, die von Bundes- und Landesministerien und anderen maßgebenden Stellen wärmstens empfohlen und zu einem für jedermann erschwinglichen Preis geliefert wird, vorher lesen.

„Bau mit!“ Eine Broschüre über den Modellbau mit den Wilhelmshavener Modellbauern. Herausgegeben vom Lehrmittelinstitut Wilhelmshaven. Brosch., 76 S., m. viel bunten und Schwarz-Weiß-Fotos.

Der Fahrtenmann der alten Zeit konnte keine schönere Beschäftigung während der Freiwoche, als Buddelschiffe zu bauen, Matten und Plattings aus gefärbtem Tauwerk zu flechten und ähnliche „Fancy“-Arbeiten herzustellen. Diese Freizeitbeschäftigungen sind leider in der modernen Seeschiffahrt mit ihrem hektischen Leben mehr und mehr untergegangen. Hier und da aber haben unsere Seelieuten den Modellbau in anderer Form wieder aufgegriffen. Es ist zwar nicht „ihr Schiff“, das sie jetzt basteln, sondern es sind haargenau vorgezeichnete Modellbaupläne von der „Bremen“ hinunter bis zur Hafenkassette, von den Schlachtschiffen bis zu den Schnellbooten. Andere wieder haben eine Schwäche für die Luftfahrt und werden sich freuen, wenn über ihren Köpfen ein ganzes Fluggeschwader hängt.

Was und wie man bauen soll, alles das findet man in der genannten Broschüre.



### GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt:

am Seemannssonntag, dem 1. November aus Köln.

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrtenleute 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 Fahrtenleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



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!

FORTSETZUNG **SPORT AN BORD**

So spielten sie in Rotterdam

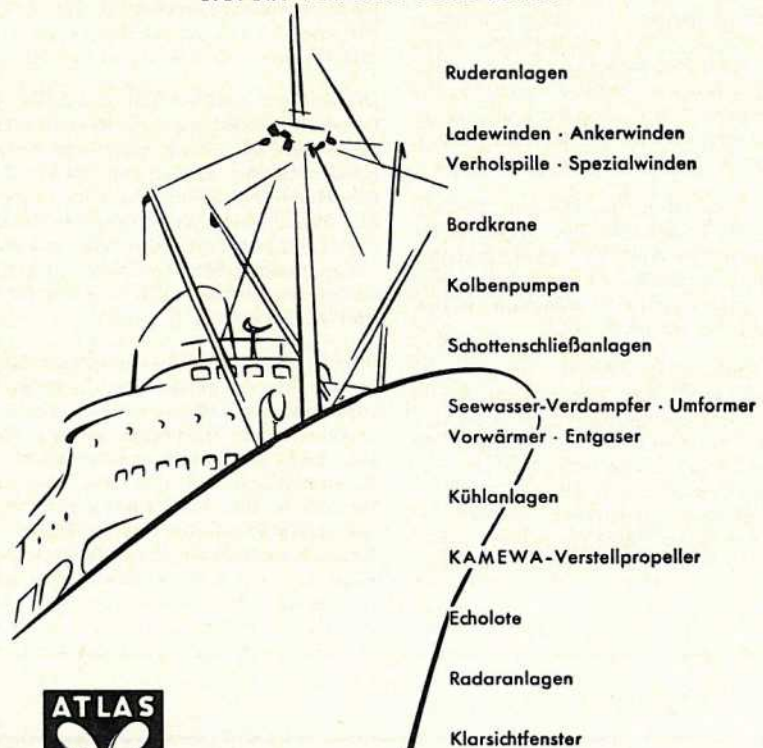


Juli		August (1.-29. 8.)	
Aldenburg — Cap San Augustin	1:3	Gunda — Ansgaritor	3:5
Windhuk — K.S.C.C. (holl.)	1:2	Bockenheim — Groenebeck	7:4
Göttingen — Cap San Augustin	0:4	Trautenfels — N.R.V. (holl.)	2:4
Berkersheim — Tasso	3:1	Christian Russ — Berkersheim	4:0
Albireo — N.R.V. (holl.)	2:1		
Frankfurt — Laguna (engl.)	7:2		
Albireo — Blumenthal	5:7		
Tilo von Wilmowsky — Fort Fleur d'Epée (franz.)	2:1		
Bochum — K.S.C.C. (holl.)	4:1		
Frankfurt — Tanganjika	1:1		
Sabratha — Najade	3:3		
Kettwig — Cap San Nicolaas	0:1		
Kettwig — Cap San Nicolaas	3:1		
Ehrenfels — Syrte	3:3		
Hannover — Havenloodsen (holl.)	2:0		
Hannover — Sanara	1:1		
Tazacorte — Ondina	2:3		
Christoffer Oldendorff — Ondina	3:5		
Windhuk — Wartenfels	1:2		
Leipzig — Wartenfels	0:0		
Peter Rickmers — Eurovracht (holl.)	2:4		
		Christian Russ — Groenebeck	4:0
		Sanara — Ruys (holl.)	0:6
		Westfalla — Kaapland	8:1
		Congo — K.S.C.C. (holl.)	4:4
		Cap Palmas — N.P.R.C. (holl.)	1:1
		Congo — Groenebeck	1:4
		Cap San Marco — Kolpino	2:9
		Aquila — Constantia	2:5
		Cap Roca — N.P.R.C. (holl.)	1:4
		Wiedstein — Saphan Chalturin	5:0
		Neckarstein — Halberstadt	1:3
		Cap San Lorenzo — Roeliers (holl.)	3:3
		Albireo — N.P.R.C. (holl.)	1:8
		Spitzfels — O.M.L. (holl.)	1:5
		Trautenfels — Villa de Soriano (aus Uruguay)	1:8
		Rothenstein — Urundi	2:0
		Trautenfels — Dresden	2:1

Leider konnten wegen Platzmangels die Sportberichte der MS „Bilbao“, „Rheinstein“, „Weissenburg“, „Blumenthal“, „Stephanitor“ und „Paul Rickmers“ diesmal nicht erscheinen. Wir bitten unsere Sportfreunde um Geduld bis zur nächsten Ausgabe.  
 Die Redaktion

# ATLAS

LIEFERT FÜR DEN SCHIFFBAU:



- Ruderanlagen
- Ladewinden · Ankerwinden
- Verholspille · Spezialwinden
- Bordkrane
- Kolbenpumpen
- Schottenschließenanlagen
- Seewasser-Verdampfer · Umformer
- Vorwärmer · Entgaser
- Kühlanlagen
- KAMEWA-Verstellpropeller
- Echolote
- Radaranlagen
- Klarsichtfenster



**ATLAS-WERKE**

AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN

Schiffe mit Patenstädten, glückliche Schiffe. Hier überbringt ein Ratsherr der Stadt Braunschweig persönlich Weihnachtsbäume und Geschenke für die Besatzung der „Braunschweig“. Solche Weihnachtsmänner wären allen Besatzungen zu wünschen, die Weihnachten auf See verbringen.



seit  
1875

Fleischlieferant  
für Schiffsproviant

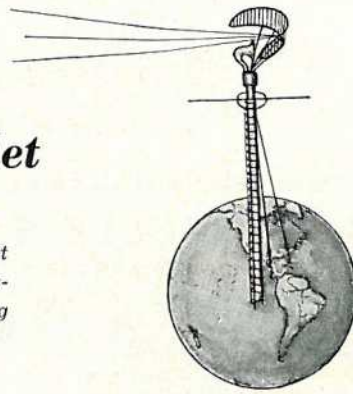


# Erfolg

## allein entscheidet

*Staub ein wenig übergoldet  
wird im allgemeinen höher ge-  
achtet, als Gold ein wenig  
überstaubt.*

Waldemar Bonsels



Da hat kürzlich in Hamburg ein Oldtimer sein 50. Dienstjubiläum gefeiert. Der Glanz und der Jubel dieser Feier mit Musik und Fackelzug hunderter Studierender stand in umgekehrtem Verhältnis zur totalen Erfolglosigkeit dieses Dozenten, wenn man den Erfolg nach dem heutigen materiellen Maßstab mißt. Der 78 Jahre alte Herr wohnt möbliert in einer Kammer, deren ganze Möblierung aus Tisch, Stuhl, Schlafstelle und Bücherbord besteht.

Zu mehr hat er es nicht gebracht, dieser alte Lehrer, der ein Akademiker ist. Ab und zu „reist“ er nach Hannover — per Fahrrad. Und die ihn feierten, stürmisch, voller tiefer Verehrung und Liebe, jawohl, Liebe, waren ausgerechnet die, denen man heute innere Leere, Überheblichkeit und eiskalten erfolgswütigen Materialismus vorwirft: Jugendliche von heute, Studenten der Technik. Der alte Mann lehrt an der Ingenieurschule in Hamburg, und die ihn, den ärmlichen Radfahrer, feierten, waren zukünftige Ingenieure, auch Schiffingenieure, ganz durchschnittliche Vertreter der Jugend von heute also.

Dieses Ereignis fand ein beachtliches Echo in den Tageszeitungen, und nur da. Beachtlich aber insofern, als dieses Echo so gering war.

Es hätte Schlagzeilen auf den ersten Seiten verdient, und zwar auch in den großen Illustrierten. Aber nein, statt der Lebensgeschichte dieser Lehrerpersönlichkeit, statt des Phänomens der überschwenglichen Begeisterung junger moderner Menschen für diesen Oldtimer, wurden und werden die Vera Brühnes, Heidi Dichters, Sorayas, Playboys und finsterste kriminelle Sumpfgewächse brutaler Sexualität für würdiger befunden, per Druckerschwärze in Massen an Massen verkauft zu werden, — denn der Erfolg allein entscheidet.

Dieser Satz steht in riesigen Lettern über dem Unbehagen des Wohlstandes der westlichen Welt. Und er steht sogar, nur mit anderem Akzent, über dem Weltmachtsanspruch der kommunistischen Ideologie der östlichen Welt.

Der Erfolg allein entscheidet, — dieses Leitmotiv unseres modernen Lebens hat soviel Macht über die Menschen, wie dem Wort von der Liebe zum Nächsten zukommen sollte. Es enthält soviel tödliches Gift wie: *Gut ist, was dem deutschen Volke nützt.* Dieser Satz von der bedingungslosen Kapitulation der Menschlichkeit vor der Macht des Erfolges übt soviel Massensuggestion der Geistlosigkeit aus wie: *Persil bleibt Persil.*

Dabei ist es durchaus richtig, daß der Erfolg an sich etwas Erstrebenswertes ist. Aber es

ist falsch, daß er allein über Tun und Handeln, über Denken und Fühlen und über die Mittel und Wege entscheidet, die ihn herbeiführen. Das hieße doch in letzter Konsequenz soviel wie: *Operation erfolgreich, Patient tot, oder Anlegemanöver schneidig, Schaden hunderttausend Mark.* Das Verhängnisvolle, ja die tödliche Gefahr für die Jünger dieser zur Religion erhobenen modernen Erfolgslehre und für alle, die mit ihr zu tun haben, ist die brutale Rücksichtslosigkeit, zu der sie auffordert.

Dieser Satz annulliert gut und böse, Recht und Unrecht, radiert sie aus. Nur materialistisch aufgefaßt ist dieser Satz ein Freibrief für rücksichtsloses Strebertum, ist ein Jagdschein für Konduitenjäger, ein Berechtigungsschein für Sexualprotze. Er fordert letzten Endes auf, über Leichen zu gehen, er will die Erfolge eines rücksichtslosen Strebers rechtfertigen, auch die einer Vera Brühne, auch die eines Dr. Tillmann oder Al Capone.

Die verheerende Wirkung dieses Satzes liegt darin, daß es gerade die gemütsarmen, die unproduktiven Krämerseelen sind, und das neubürgerliche Besitzspießertum, die diesen Satz heute anbeten. Die Heuerabrechnung, die Streifen am Ärmel, der Opel daheim und das Fernsehen, sie allein sind sichtbarer Ausweis des Erfolges, sie allein entscheiden. Daß dieser Satz auch für einen Seemannspastor etwa anwendbar ist, der Fußballspiele arrangiert, Tanzabende veranstaltet und musische Wettbewerbe ausschreibt, um dem Seemann mehr zu geben, als das übliche Angebot des Land-

ganges, daran denken heute die wenigsten, wenn sie diesen Satz im Munde führen, — obwohl selbst diese Art, zum Erfolg zu kommen, problematisch bleibt.

Gerade der Sport, und auch, wie in diesem Blatt immer wieder zum Ausdruck kommt, auch unser Sport an Bord, zeigt auf der anderen Seite doch immer wieder, daß eben gerade nicht der Erfolg des Sieges entscheidend ist. Vielmehr wird er getrieben um des kameradschaftlichen Einsatzes für Mannschaft, Schiff, Reederei und Flagge willen, und wegen des Erlebnisses der Fairness dem Gegner gegenüber, gleich welcher Flagge und Hautfarbe.

Und die Hamburger Ingenieurschüler haben gegen den Ungeist des Erfolges — nur leider viel zu wenig beachtet — demonstriert. Nicht materieller Erfolg ließ die Herzen der jungen Techniker höher schlagen, sondern es war das, ohne das es überhaupt keinen wahren Erfolg geben kann: Ihre begeisterte Verehrung galt der Persönlichkeit. Der alte Lehrer hatte sein ganzes Geld in seine Studien gesteckt, hatte alle seine Lehrbücher selbst geschrieben und finanziert. Er hatte und hat zu jeder Tages- und Nachtzeit für alle seine Schüler ein offenes Ohr und ein Herz. Diese jungen Menschen feierten den Sieg also einer unendlich reichen und erhaben überlegenen Besitzlosigkeit. Sie feierten die gloriose Tatsache, daß ein alter Mann ohne Bankkonto und Mercedes ganzen Generationen von jungen Studierenden unendlich viel geben kann, und zwar weit über das reine Fachwissen hinaus. Sie stießen damit den Götzen des materiellen Erfolges vom Sockel und errichteten darauf wieder die allein legitime Macht der menschlichen Persönlichkeit.

Hätte tatsächlich bis heute der materielle Erfolg allein entschieden, dann hätten niemals brotlose aber berühmte Künstler, arme Erfinder, zu Lebzeiten verkannte Genies und das große namenlose Heer der stillen starken Persönlichkeiten unserem Leben das geben können, was es über Sicherheit und Bequemlichkeit hinaus erst lebenswert macht. Zu dem namenlosen Heer gehören auch die Mütter, auch die Seeleute in der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, gehören auch die bescheidenen Unternehmer, die wie Väter sind, gehören verständnisvolle Vorgesetzte und gute Kameraden. Sie alle treten uns als Persönlichkeiten entgegen, bei denen alles andere entscheidend ist, als materieller Erfolg. Diese gütigen Stillen im Lande mit ihren Opfern und Gaben an alle, mit ihrem Vorbild und ihrer letztlich doch immer wieder siegreichen Kraft des Verzichtes auf materiellen Erfolg waren und sind es, deren Macht der Persönlichkeit entscheidet über Wert und Unwert, Sinn und Unsinn unseres Lebens.

Persönlichkeit ist abgeleitet von Person. Und das kommt von personare — hindurchklingen. Daß etwas durch einen Paulus hindurchgeklingen ist, bewirkt noch heute nach 2000 Jahren, daß sich über 90 Prozent der Einwohner unserer Bundesrepublik zu dem gleichen Glauben bekennen, wie dieser Paulus.

Und wer klang und klingt durch den, dem Paulus zu Lebzeiten nachfolgte? — Schp —



## C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

Telefon 27 10 31

Telex 021 3483

Telefon 34 24 35

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

## AN DER „KLIMAAANLAGE“:

Die Frau daheim beeinflusst den Berufserfolg ihres Mannes auf See —  
und das Bordklima

Was in grauer Vorzeit das Wildbret war, das der Mann von seinen Jagdzügen seiner Familie heimbrachte, das ist heute der Berufserfolg, ausgewiesen in Geld, Besitz und Ansehen. Früher wie heute üben die Frauen entscheidenden Einfluß auf dieses Heimgebrachte aus. Es hängt in hohem Maße von ihnen ab, wie ihre Männer, auch die auf See, den Existenzkampf bestehen.

### Beim Schlachter

Da kaufen zwei Frauen in Bremerhaven beim Schlachter ein. Aus dem Gespräch der einen mit der Schlachtersfrau geht hervor, daß ihr Mann zur See fährt, und zwar in der Maschine als Reiniger. Zufällig fährt der andere Mann auch zur See, auch als Reiniger. So kommen die beiden Kundinnen ins Gespräch. Sie sind sich auf den ersten Blick sympathisch, und es ist ja auch so anregend, Erfahrungen, Ansichten, Urteile und Gefühle mit einer Schicksalsgenossin auszutauschen. Noch dazu mit einer, deren Mann dasselbe ist, die also weder über noch unter ihr steht.

Wo fährt denn Ihr Mann? Wie ist der Zweite, wie der Chief? Wie sind die Heimatliegezeiten, der Ziehschein? Ach, der macht sich ja keine Vorstellung, wie teuer das Leben ist. Wie oft er schreibt, und beide haben ihren Mann mit einem Fernseher überrascht. Was er gesagt hat? — Genau wie meiner. Ach, man müßte sich doch 'mal sehen, beim Kaffee. Aber wo fährt denn Ihr Mann, bei welcher Reederei? Sagt die eine: Bei Meier. Sagt die andere: Das würde ich niemals zulassen. Mein Mann fährt natürlich bei der NLAG. Sagt's, verabschiedet sich betont freundlich bei der Schlachtersfrau und rauscht hinaus, die von der Meier Line keines Blickes mehr würdigend.

### Wenn das „Handtaschengeschwader“ wartet

... Das Schiff legt an im Heimathafen. Es ist spät, lange nach Feierabend. Ungeduldig warten sie, daß der Erste den Landgang freigibt. Es ist eine Schar sorgfältig frasierter, rasierter, gekleideter Männer. Unter ihnen der Storekeeper. Seine Frau hat ihm geschrieben, daß sie ihn nicht abholen könne wegen des Kleinen. Und nun entdeckt er sie doch unten an der Pier beim „Handtaschengeschwader“. Sofort taucht er unter, zieht in Windeseile Arbeitskramotten an, stürzt in die Maschine, schnappt sich den Schmierer und sagt: „Nimm Twist und schwarzes Öl und schmier mich ordentlich ein, meine Frau hat das gern, wenn ich nach Arbeit aussehe.“

\*

Im selben Augenblick steht der zweite Offizier vor dem Spiegel. Auch er ist verheiratet. Er ist nicht untüchtig, aber seine Lebensführung als Verheirateter ist alles andere als vorbild-

lich. Niemand hält menschlich allzuviel von ihm. Der Kapitän nicht, die Matrosen nicht, und auch nicht die Reederei. Jetzt braßt er seine blütenweiße Mütze und übt vor dem Spiegel den „treuen Blick“. Seine Frau ist krankhaft eifersüchtig, heißt es.

\*

Und als die Frau des Ersten ihren „Schnurzipurzli“ schließlich zum ersten Mal allein in der Kammer hat, geht sie erst einmal um ihn herum und kontrolliert den Haarschnitt, und vor dem ersten Kuß läßt sie sich eine „Fahnenprobe“ geben. Das geht alles klar, weiß Schnurzipurzli, aber er weiß auch schon, daß weder aus des Alten noch aus des Inspektors Verhalten noch aus der Reedereipost hervorgeht, wann er endlich Kapitän werden soll. Und damit weiß er auch, daß diese Liegezeit, was sein Privatleben anbetrifft, verloren sein wird. Sie wird unter der Frage seiner Frau stehen: „Warum bist Du noch nicht Kapitän?“

\*

Der Koch jedoch, auf den niemand an Bord schimpft, was bekanntlich allerhöchstem Lob gleichkommt, er freut sich einfach auf seine Frau, die unten steht. Er weiß, daß sie ihn lieber an Land hätte. Aber er rechnet es ihr hoch an, daß sie nie etwas davon sagt. Sie weiß ja, daß er trotz allen Geschimpfes an der Seefahrt hängt. Und sie versteht ihn sogar.

\*

### Er fährt via Ostasien nach Hause

Wir wissen es alle: Ein verheirateter Mann an Bord ist ein anderer, als ein lediger. Wenn das Schiff beispielsweise nach Ostasien geht, so fährt der Verheiratete von zu Hause via Ostasien nach Hause. Und Tramp fährt der Verheiratete am liebsten überhaupt nicht, — oder nur der falsch Verheiratete.

Wir merken es dem Verheirateten an, daß er seine Laufbahn, seinen Berufserfolg ernster nimmt, als ein Lediger.

An Land zeichnen sich vor allem zwei Typen des Ehemannes ab, nämlich der des Haus tyrannen, der im Betrieb nichts zu sagen hat, und sein Gegenstück. Da das Zuhause für den verheirateten Seemann nie Alltag ist, sind auch diese alltäglichen Ehemannstypen an Bord seltener erkennbar. Die Verpflichtung jedoch, die eine Ehegründung bedeutet, ist für den Seemann dieselbe wie an Land. Nur ist auf See das Objekt dieser Verpflichtung, näm-

Mein  
Mann  
der  
fährt  
zur  
See

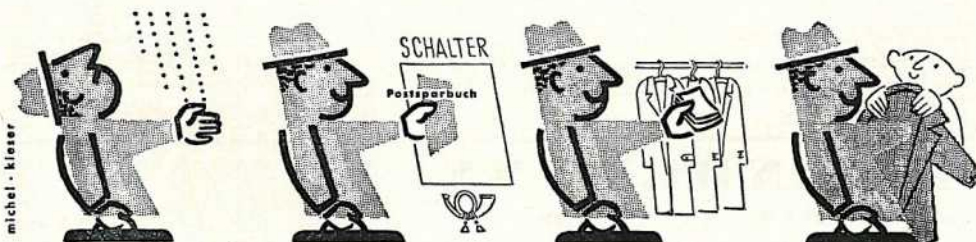


lich Heim, Frau und Kinder, fern. Aber fern ist auch die beglückende intim-private und frauliche Atmosphäre, die Familie und Heim gewähren.

Die Verpflichtung bleibt also dieselbe, ihre Erfüllung aber ist jedoch ausschließlich in die Männerwelt an Bord verlagert. Da diese private Sphäre in der Seemannssee niemals im grauen Alltag versinkt, sondern im Leben des Seemanns unter Männern an Bord, in seinen Gedanken und Gefühlen als Ziel und Sinn seines Lebens immer einen hervorragenden über seinem Alltag stehenden Platz einnimmt, gewinnt auch die Frau für ihn und seine berufliche Bewährung einen viel größeren Einfluß, als man wegen der zeitlichen und räumlichen Trennung annehmen möchte. Ja, die Frauen daheim bestimmen weitgehend das Verhalten ihrer Männer an Bord.

Das geht soweit, daß wir uns mit ziemlicher Sicherheit während der Reise ein Bild von der Frau eines Kameraden machen können, auch, wenn wir sie noch nicht kennen. Wenn ein Verheirateter mißmutig und unerträglich ist, wenn er sich als charakterloser Klarfahrer oder rücksichtsloser Streber erweist, dann können wir meistens daraus schließen, daß er nicht die richtige Seemannsfrau hat. Fährt aber einer die ganze Reise über in froher Erwartung nach Hause, erzählt er oft und gern und freimütig von seiner Frau, so wird ihm seine Tüchtigkeit und Pflichterfüllung niemand übelnehmen. Jeder weiß dann, daß dieser Mann richtig verheiratet ist.

Es läßt sich natürlich keine Norm aufstellen für die richtige Seemannsfrau. Aber eine Gabe braucht sie unbedingt: Sie muß in ganz besonders hohem Maße fähig sein, sich in die Lage ihres Mannes auf See hineinzuversetzen. Wenn der Seemann an Bord das Gefühl hat, daß seine Frau immer weiß, wie ihm zu Mute ist, dann wird er auch auf See immer zu Hause sein können, und beruflicher Erfolg stellt sich dann wie ganz von selbst ein. —H. P. —



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem POSTSPARBUCH



gehört,  
gesehen,  
festgehalten

#### Hut ab vor den Schiffen

Über die Rettungsaktion bei der im Atlantik westlich Irlands notgelandeten amerikanischen Super-Constellation am 22. Sept. 1962 schreibt das britische Massenblatt Daily Mirror:

Hut ab vor den Schiffen aus vielen Ländern, die bei dem großen Rettungsdrama im Atlantik zu Hilfe eilten. Die Menschlichkeit kennt keine Grenzen, wenn es gilt, Menschen aus dem Meer zu retten. Als das amerikanische Passagierflugzeug mit 76 Menschen an Bord im Atlantik notlandete, reagierte jedes Schiff und Flugzeug in der Umgebung sofort auf seine Notsignale. An Land herrschte dieselbe internationale Teamarbeit. Von Stützpunkten in Großbritannien aus schlossen sich britische und amerikanische Flugzeuge der langen und anstrengenden Suche an. Welch ein großartiges Beispiel der Zusammenarbeit zwischen den Nationen. Wie schade, daß es in der Weltpolitik nicht mehr von diesem Geist gibt.

#### Die Seeunfälle deutscher Schiffe im Jahre 1961

Die vom Bundesverkehrsministerium abgeschlossene Statistik der Seeunfälle der deutschen Schifffahrt verzeichnet für das Berichtsjahr 191 Seeschiffe mit 379 249 BRT (Vorjahr: 176 Seeschiffe mit 334 177 BRT). Gemessen am Seeschiffsbestand des Berichts- und Vorjahres bedeutet dieses der Anzahl nach eine Zunahme um rd. 8 v. H., der Bruttotonnage nach um rd. 7 v. H.

Die Unfälle von 120 Seeschiffen mit 194 626 BRT ereigneten sich an den Küsten, auf den Seeschiffstraßen bzw. in den Seehäfen der Bundesrepublik. Häufigste Unfallart war die Kollision — 117 Seeschiffe —, während 46 Seeschiffe eine Grundberührung oder Strandung hatten. Bei 16 Schiffen waren Betriebsunfälle Gegenstand einer Untersuchung durch die Seeämter. Schwere Sachschäden als Folge eines Seeunfalls traten bei 53 Seeschiffen ein; gesunken, gekentert oder vollgelaufen und wieder gehoben sind 10 Seeschiffe, während weitere 7 Seeschiffe mit zusammen 2225 BRT (darunter: MS „Münsterland“, MS „Hanno“, MS „Anita Hauschildt“ und FD „Frankfurt a. M.“), in Totalverlust gerieten (Vorjahr: 7 Seeschiffe mit zusammen 3421 BRT).

Während Wetter- und/oder Seeverhältnisse mit 19 v. H. als direkt ursächlich für den Seeunfall eines deutschen Schiffes ermittelt wurden, gingen rd. 46 v. H. aller Unfälle in erster Linie auf ein Verschulden der Personen an Bord der beteiligten Schiffe zurück.

#### Sieben Mann weniger Besatzung

als ein gleichartiges Schiff herkömmlicher Bauart fährt ein japanischer Frachter der Mitsui-Linie. Die 12 000 PSe werden von der Brücke aus gesteuert, wo auch die Kontrollinstrumente für viele automatisch bediente Hilfsmaschinen untergebracht sind.

† **Kropp**

Beeridigungs-Büro »St. Anshar«  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

#### Versuche mit optischen Kurssignalen

Auf dem Motorschiff „Amstelland“ des Königlich Niederländischen Lloyd's werden Versuche mit Kurs-Lichtsignalen durchgeführt, die jedoch die in der Seestraßen-Ordnung vorgeschriebenen Kurs-Schallsignale nicht ersetzen sollen.

Die Kurs-Lichtsignale werden im Vormast oberhalb der Saling als horizontaler, 6 m langer Pfeil gezeigt.

Der Pfeil nach St.B. gerichtet heißt: Ich richte meinen Kurs nach St.B. und der Pfeil nach B.B. gerichtet heißt: Ich richte meinen Kurs nach B.B.

Es wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß die Pfeilrichtung nur die Kursänderung der „Amstelland“ anzeigt.

Auf Erfahrungsberichte von fremden Kapitänen und anderen Sachverständigen wird großer Wert gelegt. Es wird deshalb gebeten, solche Berichte an folgende Adresse zu senden.  
Directie van de N. V. t/v Koninklijke Hollandsche Lloyd, Oostelijke Handelskade 12, Amsterdam (C)

#### Schiffsalarm bei Kursabweichungen

Der Kurs eines Schiffes kann jetzt durch eine von der Sperry Gyroscope Company Ltd. hergestellte automatische Alarmanlage überwacht werden, die dem Steuermann jede Abweichung anzeigt. Sie arbeitet unabhängig davon, ob automatische oder Handsteuerung benutzt wird.

Die Anlage, die über anderthalb Jahre auf See erprobt wurde, besteht aus einem magnetischen Element, das auf jeden gewünschten Kurs eingestellt werden kann. Bei Abweichungen von zehn Grad und mehr nach Back- oder Steuerbord werden elektrische Kontakte geschlossen, die einen optischen und akustischen Alarm auslösen.

Um einen unnötigen Alarm bei heftiger Schiffsbewegung infolge rauher See zu vermeiden, schaltet eine Verzögerungseinrichtung das Warnzeichen erst dann ein, wenn das Schiff drei Sekunden lang vom Kurs abgewichen ist. Nach Rückkehr des Schiffes auf seinen alten Kurs verstummt der Alarm. Ist eine sofortige Kurskorrektur nicht möglich, kann die Anlage von Hand abgeschaltet werden.

#### Wieder um Skagen

würden die Reedereien ihre Schiffe dirigieren, wenn der Nordostseekanal für die 80 000 ihn jährlich passierenden Schiffe nicht durchgreifend modernisiert würde, erklärte der Präsident der Wasser- und Schifffahrsdirektion Kiel, Lorenzen. Das geforderte Nahziel des Programmes: Vergrößerung und Modernisierung der Schleusenanlagen, Erweiterung der Vorhäfen Holtenau und Brunsbüttelkoog, Abflachung der Kurven, Vergrößerung der Kanäle, automatisierte Lenkung des Verkehrs und Ersatz der Kettenfähren. Kosten hierfür: 90 Millionen DM. Fernziel: 12,5 m Kanaltiefe und zusätzliche Weichen. (Kosten 120 Millionen DM).

#### Prinzessin Beatrix der Niederlande

taufte am 12. Oktober 1962 in Rotterdam den größten und stärksten Handelsmarineschlepper der Welt auf den Namen „Zwarte See“. 9000 PS leisten seine Maschinen, er ist 77,5 m lang und 12,8 m breit.

#### Die USA und die UdSSR

haben in Genf bei einer Sitzung der UNESCO zwei gemeinsam durchzuführende Expeditionen

zur umfassenden Erforschung des Atlantik und Pazifik vorgeschlagen.

#### Schiffspropeller rostbeständig durch elektrischen Strom

Das Norwegische Schiffbautechnische Forschungsinstitut, Oslo, Parkveren 53, hat erfolgreiche Versuche abgeschlossen, die darauf hinauslaufen, Schiffsschrauben aus Stahl durch Zuführung elektrischen Stromes rostfrei zu halten.

Dabei wird eine gewöhnliche Gleichstromquelle einmontiert. Es genügt eine Stromstärke, die dem Verbrauch einer 60-Watt-Glühbirne entspricht. Vor mehr als einem Jahr wurde dieser Rostschutz für Schiffspropeller auf fünf größeren norwegischen Fahrzeugen eingeführt, und er hat sich bestens bewährt.

#### Fernsehkamera sucht Schiffwracks

Die Welt unter Wasser wird erst jetzt entdeckt. Zwar haben Forscher bereits die größte Meerestiefe erreicht, zwar können Wissenschaftler in einem besonderen Tauchboot schon eine Woche unter Wasser bleiben — eine wahre Sensation —, aber das sind nur Anfänge. Eine wesentliche Hilfe für Unterwasser-Entdeckungen bedeuten Fernsehkameras, die bereits gesunkene U-Boote und abgestürzte Flugzeuge fanden.

Ein Peilfunksender 4600 Meter unter Wasser ist vor der Küste Floridas versenkt. Diese kernenergiegetriebene Unterwasser-Signalstation wird gegenwärtig von der amerikanischen Marine und der Atom-Energie-Kommission erprobt.

#### Fünfmal soviel russische Tanker

wie vor fünf Jahren wurden am 1. August dieses Jahres registriert. Der russische und der polnische Trockenfrachtraum haben sich in dieser Zeit verdoppelt. Dreimal so groß wie die Tankertonnage der unter amerikanischer Flagge fahrenden Schiffe ist die Tankertonnage, die amerikanischen Reedern gehört und unter fremder Flagge fährt, schätzt das Bremer Institut für Schifffahrtforschung.

#### 10 000 Jahre Schiffbautechnik

Unter diesem Sammel-Thema beginnt am 15. Oktober 1962 im Rahmen des technischen Vorlesungswesens, Hamburg 1, Berliner Tor, eine Vortragsreihe des Leiters des Fachausschusses „Geschichte des Schiffbaues“ der Schiffbautechnischen Gesellschaft Hamburg, G. Timmermann. Im einzelnen werden folgende interessante Themen behandelt: Entwicklung des Schiffes aus den primitivsten Formen — Bildung der verschiedenen Schiffstypen zu verschiedener Zeit — Einfluß der technischen Zeichnung — Entwicklung der Schiffstheorie — Einfluß von Eisenschiffbau und Maschinenantrieb.

#### Kreuzworträtsel

„Schlechtes Wetter!“

Waagrecht: 1. Blitz, 2. Donner, 10. Troll, 11. Aden, 12. Io, 14. Rigi, 15. Ster, 16. oed, 17. Pose, 18. stur, 19. Regen, 21. Ase, 22. Siam, 23. Rede, 24. Teer, 25. Laie, 26. Ob, 27. Pull, 28. Leim, 29. Ace, 30. Skala, 32. Bann, 33. Orel, 34. USA, 35. Saga, 36. Veto, 37. h.c., 38. Silo, 39. Botin, 40. Hageischlag.

Senkrecht: 1. Brise, 2. Loge, 3. Hi, 4. TI, 5. Datum, 6. Oder, 7. Ner, 8. N.N., 9. Riege, 10. Troß, 13. Ode, 15. Star, 16. Oede, 17. Paris, 18. Siel, 19. Reim, 20. Nebel, 22. Sela, 23. Rain, 24. Tula, 25. Lena, 26. Odeon, 27. Pasch, 28. Lagos, 29. artig, 31. Kuh, 32. Ball, 33. Oeta, 35. Sie, 36. vol.

„Kennen Sie die Unterschiede?“

1a, 2b, 3a, 4a, 5a, 6b, 7b, 8b, 9b, 10a, 11a, 12b

Zeichnungen und Fotos: K. Bitterling S. 10/11; Contipress S. 17; Deike Matern S. 13/14; Deutsche Shell Tanker GmbH, Titelfoto; D.H.I. Archiv S. 6/7; U. Dogert S. 15; Globus Mater S. 3; E. de Jong S. 20; Popperfoto S. 5; Rheinstahl-Nordseewerke GmbH, Bildstelle S. 1; G. Schowalter S. 2; U. Schreiber S. 8; D. Smith S. 15; Telefunken Werkfoto S. 11; K. v. Thienen S. 4.

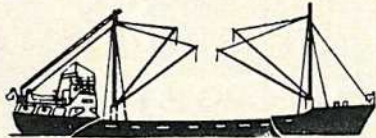
## Schiffszimmerei J. M. LINDEMAN

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

## 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**  
 FELDTOL-FABRIK · HAMBURG

#### Pumpen



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

#### Schiffsbürobedarf

### LANGE & MÜLLER



Hamburg 1 · Hermannstraße 5 · Telefon 32 79 73 und 33 08 35  
 Hüllen für Seefahrtbücher und alle Ausweise · Alle Zoll- u. Hafenformulare

#### See-Ausrüstung

**CARL BOLLWITT** Hamburg 11,  
 Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28  
**BERUFSKLEIDUNG** (Eigene Anfertigung)  
**UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG**

#### Seemannsausrüstung

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

Heinrich  
**von der Aa**

Die weltbekanntesten \*



## „LILY“-BRAND SCHIFFSFARBEN

### Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.  
**HAMBURG 36 - HOLSTENWALL 20**  
 Telefon 31 32 23/4 - FS. 021 2919 - Tel.-Adr.: Sigmaha  
 Werk: Hamburg-Lokstedt, Kollastraße 60/71  
 Telefon 58 15 07

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

**EMDEN**  
 Th. Göken  
 Telefon 22 55

**BRUNSBUTTELKOOG**  
 DESAG, Telefon 300

**KIEL-HOLTENAU**  
 DESAG, Tel.: 3.66 08

**CUXHAVEN**  
 Farben-Hauser  
 Telefon 39 27

**LUBECK**  
 Heinr. Oldenburg  
 Telefon 2 67 88/89

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



„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

DM 8,90

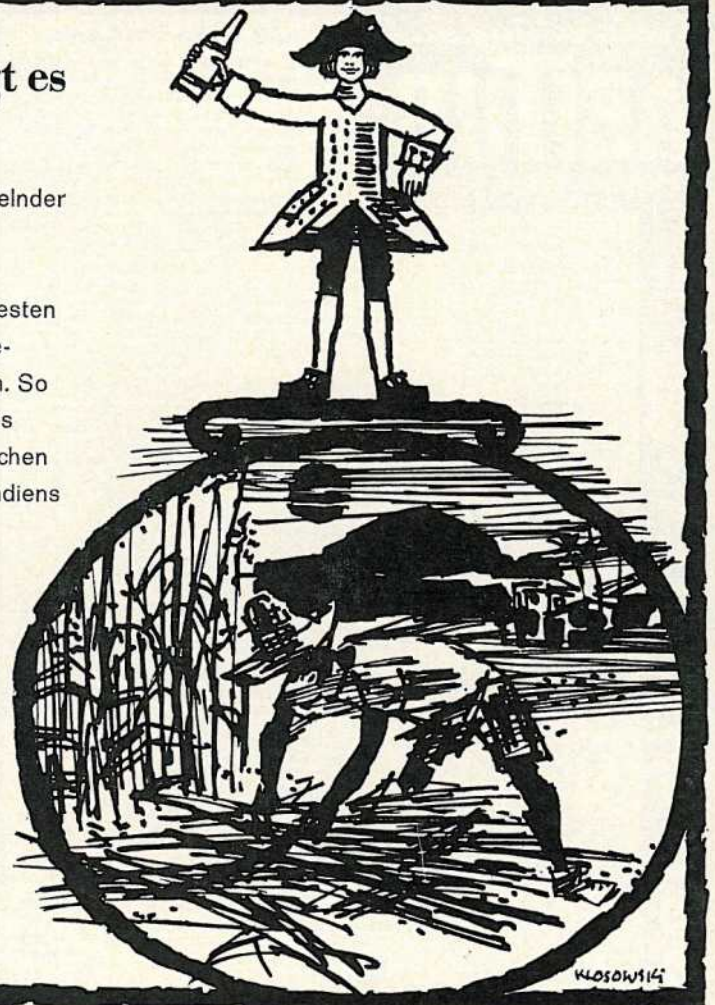


## Die Sonne bringt es an den Tag...

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

Der milde **Balle**

ein Tropfen voller Herz und Feuer



Lindolin-Farben



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

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive  
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

GEORG P.



G. EGR.  
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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

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

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

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Vorbereitung auf

ABITUR

zu Hause - in Ihrer Freizeit!

Für alle Berufstätigen,

denen durch das fehlende Abitur, die fehlende Mittlere Reife der Weg nach oben bisher versperrt blieb: Erreichbar für Sie durch zeitgemäßen Fernunterricht (Vorbereitungslehrgang). Ferner 141 Berufsziele. Ohne Berufsunterbrechung, ohne Verdienstaustausch, ohne Ortswechsel - für wenige Groschen Unterrichtsgebühr pro Tag. Volksschule genügt (bis auf wenige Ausnahmen). Einzelheiten erfahren Sie KOSTENLOS durch Deutschlands größten Studienhelfer. Nur diesen Gutschein einsenden.

An Deutschlands größte Fernschule - Hamburg  
Fern-Lehrinstitut, Abt. 118 E - Hamburg-Rahlstedt

Ich will weiterkommen u. erbitte GRATIS u. unverbindlich Ihr 4-teil. Angebot mit 356-seit. Berufshelfer, Erfolgsprogramm, Stipendienplan und Schülerzeitschrift. Mich interessiert: (bitte  ankreuzen)

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Abitur <input type="checkbox"/> Mittlere Reife         | <input type="checkbox"/> Lagerverwalter              | <input type="checkbox"/> Industriemeister              |
| <input type="checkbox"/> Mit diesen Kursen kommen Sie im Wirtschaftsleben voran | <input type="checkbox"/> Lohnbuchhalter              | <input type="checkbox"/> Elektrotechnik                |
| <input type="checkbox"/> Außenhandels-Kaufmann                                  | <input type="checkbox"/> Maschinenschreiber          | <input type="checkbox"/> Industriemeister              |
| <input type="checkbox"/> Bankkaufmann   | <input type="checkbox"/> Meisterprfg. kaufm. Teil    | <input type="checkbox"/> Eisen- u. Metallberufe        |
| <input type="checkbox"/> Betriebswirt   | <input type="checkbox"/> Personalleiter              | <input type="checkbox"/> Kfz.-Techniker                |
| <input type="checkbox"/> Bilanzbuchhalter-Prüfung                               | <input type="checkbox"/> Personalsachbearbeiter      | <input type="checkbox"/> Kraftfahrzeugmeister          |
| <input type="checkbox"/> Buchführung u. Bilanz                                  | <input type="checkbox"/> Rechnen                     | <input type="checkbox"/> Maschinenbau-Techniker        |
| <input type="checkbox"/> Buchhalter   | <input type="checkbox"/> Reedereikaufmann            | <input type="checkbox"/> Mathematik                    |
| <input type="checkbox"/> Bürohilfin   | <input type="checkbox"/> Richtiges Deutsch           | <input type="checkbox"/> Maurermeister                 |
| <input type="checkbox"/> Deutsche Stilkunde                                     | <input type="checkbox"/> Sachkundeprfg. Einzelhd.    | <input type="checkbox"/> Physik/Chemie                 |
| <input type="checkbox"/> Direktionssekretärin                                   | <input type="checkbox"/> Schriftverkehr              | <input type="checkbox"/> Radio- und Fernsehtechniker   |
| <input type="checkbox"/> Einkaufsleiter   | <input type="checkbox"/> Sekretärin                  | <input type="checkbox"/> Raumgestalter                 |
| <input type="checkbox"/> Einzelhandelskaufm.                                    | <input type="checkbox"/> Sparkassenkaufmann          | <input type="checkbox"/> Rundfunk- u. Fernsehmeister   |
| <input type="checkbox"/> Geschäftsführer  | <input type="checkbox"/> Speditionkaufmann           | <input type="checkbox"/> Schachtmeister                |
| <input type="checkbox"/> Großhandelskaufm.                                      | <input type="checkbox"/> Stenografie                 | <input type="checkbox"/> Techn. Kaufm. f. Kaufleute    |
| <input type="checkbox"/> Handlungsvertreter                                     | <input type="checkbox"/> Steuerbevollmächtigter      | <input type="checkbox"/> Techn. Zeichn. Bau- u. Holzf. |
| <input type="checkbox"/> Handlungsgeh.-Prüfung                                  | <input type="checkbox"/> Steuersachbearbeiter        | <input type="checkbox"/> Techn. Zeichn. Elektrotechn.  |
| <input type="checkbox"/> -,-,- Groß- <input type="checkbox"/> Einzelhandel      | <input type="checkbox"/> Techn. Kaufm. (f. Techn.)   | <input type="checkbox"/> Techn. Zeichn. Masch.-Bau     |
| <input type="checkbox"/> -,-,- Industriekaufmann                                | <input type="checkbox"/> Textilkauflmann             | <input type="checkbox"/> Tiefbautechniker              |
| <input type="checkbox"/> Industriekaufmann                                      | <input type="checkbox"/> Verlagskaufmann             | <input type="checkbox"/> Vorber.-Fachschrufeprfg.      |
| <input type="checkbox"/> Kostenrechner  | <input type="checkbox"/> Versandhandelskaufm.        | <input type="checkbox"/> Bauschule                     |
|   | <input type="checkbox"/> Versicherungskaufmann       | <input type="checkbox"/> Vorber.-Fachschrufeprfg.      |
|   | <input type="checkbox"/> Verkaufsleiter              | <input type="checkbox"/> Ing.-Schule                   |
|   | <input type="checkbox"/> Werbeassistent              |  |
|   | <input type="checkbox"/> Werbung und Verkauf         |  |
|   | <input type="checkbox"/> Wirtschaftsrecht            |  |
|   | <input type="checkbox"/> Zeichnen und Schriftdgrafik |  |

**JETZT**  
14 Tage  
kostenloses  
Probe-  
studium

Neu! Gratis!

Dieses Gratis-Buch jetzt anfordern  
356 Seiten

Extra-Gratis! Senden Sie diesen Gutschein heute ein, und Sie erhalten außerdem 2 HFT-Sonderpreise: an Ihre Stipendienplanung 1983 zu Ihrem Erfolgswahlprogramm, das Ihnen zeigt, wie Sie Ihre Ziele schneller erreichen können.

- Bessere Chancen als jemals früher auf allen technischen Gebieten
- m. Schallplatten:
- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Englisch    | <input type="checkbox"/> Italienisch |
| <input type="checkbox"/> Esperanto   | <input type="checkbox"/> Russisch    |
| <input type="checkbox"/> Französisch | <input type="checkbox"/> Spanisch    |
- Fremdsprachen- / Handelskorrespondenz
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Arbeitsvorbereiter        | <input type="checkbox"/> Englisch    |
| <input type="checkbox"/> Aufnahmeprfg. Bauschule   | <input type="checkbox"/> Französisch |
| <input type="checkbox"/> Aufnahmeprfg. Ing.-Schule | <input type="checkbox"/> Spanisch    |
| <input type="checkbox"/> Bautechniker              |                                      |
| <input type="checkbox"/> Betriebsleiter            |                                      |
| <input type="checkbox"/> Chemotechniker            |                                      |
| <input type="checkbox"/> Elektromeister            |                                      |
| <input type="checkbox"/> Elektrotechniker          |                                      |
| <input type="checkbox"/> Handwerksmeister          |                                      |
| <input type="checkbox"/> Metallberufe              |                                      |
- Name, Anschrift:

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Ladungskontrolle

NORDISCHE KONTROLL GMBH.

HAMBURG  
Telefon 34 82 41 / 42

BREMEN  
Telefon 8 28 24

EMDEN  
Telefon 27 94

„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 Auftragswahrheit.