

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Was hat Seefahrt mit Politik zu tun
- Politik unter der Lupe
- Von der Heuer zum Vermögen
- Flottenumschau
- Das letzte Kapitel des „Seedienstes Ostpreußen“
- Wasser hat keine Balken und Schiffe keine Schienen aber Seekarten
- Neufundlandfischer
- Mein Auge zuckt
- Bei ihnen ist's noch Sport
- Die schlaue Kiste
- Klar bei Schmunzelauge
- Disziplin
- Sport an Bord



Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG



SCHIFFSAUSRÜSTUNG
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

Schiffsproviant und Fleischimport, Deck- und Maschinenstores
mit den großen und sortierten Lägern am Platze
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht.



KOCH 62

Käpt'n
„Esky“

empfiehlt:



**CANADA DRY
GETRÄNKE**

IN DER
Einwegflasche

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

Fordern Sie unseren Bezugsquellennachweis an.

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



RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

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

Kehrwieder

6. Jahrgang

November 1962

Nr. 11

Der Begriff Handelsmarine, die Aufbringung deutscher Schiffe vor der algerischen Küste im vergangenen Jahr, Seefahrt in der EWG, die Freiheit der Meere, Flaggen-diskriminierung, nationale Staatsreedereien, Flaggenboycottierung, und jüngst die Schiffahrtseignisse um Kuba haben eine öffentliche Meinung entstehen lassen, in der das Dienstleistungsgewerbe der weltweiten Handelsschiffahrt als politische Größe erscheint.

Gewiß, unsere Seefahrt ist der verlängerte Arm der Volkswirtschaft, sie ist auch Objekt der Sozial- und Tarifpolitik, wie könnte es anders sein, wenn es doch Menschen sind, die Seefahrt treiben. Wenn aber ein Staat aus rein politischen Gründen von einem anderen verlangt, er solle seine Handelsschiffe nicht zu einem dritten Staat schicken, so ist das ein Akt der Außenpolitik. Reeder, die diesen politischen Forderungen unter Opfern nachkommen, stellen ihr eigenes wirtschaftliches Interesse unter das der Politik. Sie geben damit ein heute sehr notwendiges Beispiel dafür, daß die Wirtschaft niemals zum Selbstzweck werden darf, sondern daß sie im Dienste des Allgemeinwohls steht. Von Flensburg über Bonn bis München wurde dieses Verhalten unserer Reeder wohlgefällig, aber auch als selbstverständlich zur Kenntnis genommen.

So und nicht anders mußte sich unsere Seefahrt im Zuge unserer Freundschaft zu den USA politisch verhalten. Ist es aber sachlich richtig, daß nur unsere Schiffe und ihre Flaggen es sind, die als hochpolitischer Faktor unserer Außenpolitik gelten, oder ob es nicht vielmehr der Wirtschaftszweig ist, der die Ware, um die es da geht, an das politisch unerwünschte Kuba verkauft? Es erhebt sich die Frage, ob unsere öffentliche Meinung nicht einem Irrtum unterliegt, wenn sie dem die Ware nur Transportierenden mehr außenpolitisches Gewicht zumißt, als dem, der sie tatsächlich verkauft. Denn genau das ist im Falle Kuba geschehen. Die Zeitungen waren voll von Schiffen und Reedern, aber keiner interessierte sich für die, die eigentlich mit Kuba Handel treiben.

Das zeigt, in welchem Maße unsere Schiffe als Träger unserer Flagge, als Repräsentanten unserer Bundesrepublik im Ausland in der öffentlichen Meinung außenpolitisches Gewicht besitzen. Hier beantwortet sich die Frage nach dem Irrtum der öffentlichen Meinung. Export und Import, Kaufen und Verkaufen, das ist, beinahe im Gegensatz zur Politik, Handel. Die Flagge aber im Ausland zeigen, das tun die Schiffe, und nicht die Kaufleute im Inland. Unsere Schiffe mit ihren Flaggen sind immer der sichtbare Teil, der den Handel politisch exponiert, und damit zum Repräsentanten der Nation wird.

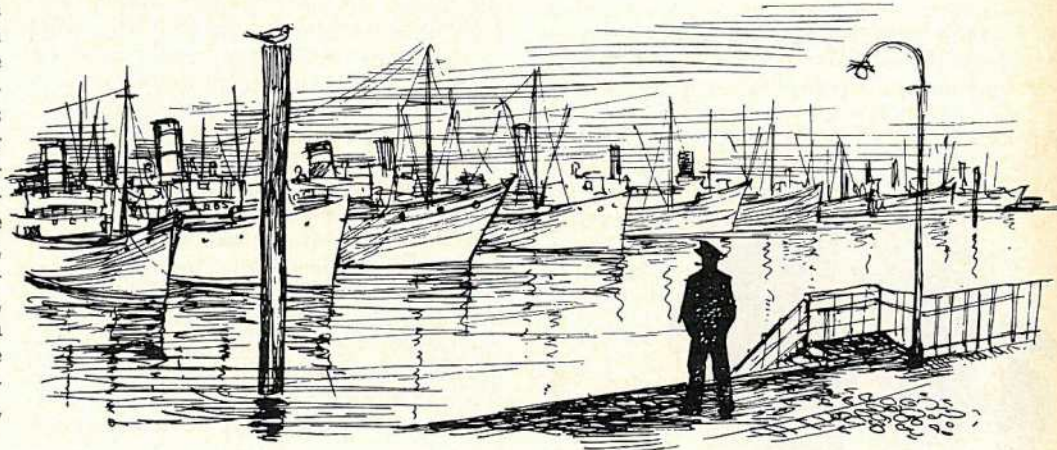
Am Peilkompas

Was hat Seefahrt mit Politik zu tun?

Wir an Bord wissen das und bemühen uns, durch den Eindruck unserer Schiffe und durch unser Verhalten im Ausland diesem politischen Charakter unserer Seefahrt Rechnung zu tragen. Wir erleben es ja immer wieder, wie man unsere Bundesrepublik nach uns und unseren Schiffen beurteilt. Wir sind uns auch dessen bewußt, daß wir, was den Ruf unserer Ladungsbehandlung betrifft, mit unserer Flagge einem international anerkannten Gütezeichen verpflichtet sind, genau wie die Kaufleute und alle in der Produktion Tätigen dem Gütezeichen „Made in Germany“ auf den Kollj unserer Ladungen verpflichtet sind. Wir wissen darüber hinaus, daß wir für unsere Volkswirtschaft Devisenbringer ersten Ranges sind. Und wir bekommen es beispielsweise an der Besteuerung von Reedereien und Seeleuten und überhaupt an dem Interesse, das man un-

großen Freundschaft mit Frankreich, die wir alle begrüßen. Unsere Seefahrt war ein Politikum ersten Ranges, als Devisenbringer hingegen rangierte sie nur am Rande. Damit wurden auch die Verluste, die sie für die Politik einstecken mußte, nur am Rande vermerkt.

Für uns, die wir an der vordersten Front unserer politischen Seefahrt stehen, ist es selbstverständlich, ja, es erfüllt uns sogar mit Stolz, mit unserem Beruf auch einen gewissen politischen Auftrag zu erfüllen. Und unsere Reeder haben, wie Algerien und Kuba beweisen (viel mehr noch die beiden Weltkriege), ihren Erwerb zur See niemals als Selbstzweck betrieben, sondern immer auch als Dienst an übergeordneten — auch politischen — Interessen. Wir haben auch keinen Zweifel an der klaren Erkenntnis dieses politischen Charakters unserer Seefahrt in Bonn, spricht doch die



Unsere Seefahrt ist nicht nur selbst ein aktiver Faktor in unserer Politik, sondern sie ist immer auch ihr Abbild. So spiegelt sie auf unserer Zeichnung als Schiffsfriedhof einen Tiefstand unserer Politik wider. Im Mai 1932 waren 439 deutsche Schiffe angebundnen.

seren wirtschaftlichen Belangen entgegenbringt, immer wieder zu spüren, wie weit Bonn mit uns auf Grund der Devisenlage nur politisch oder auch wirtschaftlich rechnet.

Die Devisenlage war glänzend, als in der Algerienkrise unsere Schiffe laufend aufgebracht wurden. Zu der Zeit befand sich unsere Bundesrepublik auf dem Wege zur

öffentliche Meinung ganz eindeutig dafür. Obwohl wir trotz unserer Küsten immer noch ein kontinentales Land sind, vertrauen wir darauf, daß uns und unserer politischen Seefahrt auch wirtschaftliches Interesse entgegengebracht wird. Denn niemandem kann mit einem wirtschaftlich ungesunden Politikum Seefahrt gedient sein.

Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

Wir sind noch einmal davongekommen

Ohne Teilblockade Kubas hätte Chruschtschow nicht geglaubt, daß es Kennedy bitter ernst war mit der Entfernung der Raketenbasen auf Kuba. Dann hätten die Russen, wie Senator Humphrey berichtete, der an allen Blockadebesprechungen im Weißen Haus teilgenommen hatte, 33 Divisionen um Berlin zusammengezogen und nach den Kongreßwahlen zu Kennedy gesagt: „Gehen Sie aus Berlin heraus, Herr Präsident, unsere Raketen sind von Kuba aus auf Ihre Städte gerichtet.“ Chruschtschow hat bei der Vorbereitung zu dieser Erpressung die Ablenkung der Amerikaner durch ihre Wahlen überschätzt. Der Kreml hat weiterhin den Irrtum gehegt, der ganze kapitalistische Westen sei morsch und feige. Seine erfolgreiche Salami-Politik überall in der Welt, das Verhalten der Westmächte in der Berlin-Krise und persönliche Eindrücke von westlichen Politikern mag den Herrscher im Kreml zu dieser gefährlichen Fehleinschätzung geführt haben. Schließlich ist man in Moskau so tollkühn geworden zu glauben, man könne das Gleichgewicht des Schreckens stören, ohne einen dritten Weltkrieg damit heraufzubeschwören. Alle diese Irrtümer und Fehlschlüsse, auch in der Berlin-Frage, haben es bewirkt, daß die ganze Welt den Atem anhielt, ließen in Ost und West die Stunden zählen — die die letzten sein konnten —, als Ostblockschiffe sich dem Sperrgürtel um Kuba näherten, als die Raketenrampen auf Kuba forciert weitergebaut wurden und ihre ge-

waltsame Vernichtung provozierten. Diese Fehleinschätzungen verleiteten darüber hinaus noch zum offensichtlichen Betrug. Der war nicht nur deshalb so gefährlich, weil er die Installation von Waffen leugnete, die innerhalb von Minuten amerikanische Städte und Verteidigungszentren vernichten konnten, sondern weil auch damit jedes Versprechen, jede Zusicherung aus dem Kreml politisch unwirksam wurde. Damit war der letzte Punkt erreicht, an dem nach klassischer Auffassung nur noch der Krieg blieb, als anderes Mittel, um die Politik fortzusetzen.

Daß er ausgeblieben ist, beweist nur die Richtigkeit der Erkenntnis von der Untauglichkeit des nuklearen Krieges als solches Mittel. Daß dieser Beweis nun durch einen Weltschreck ohnegleichen von den USA wirklich erbracht worden ist, das könnte ein Positivum dieser gefährlichsten Stunden nach dem zweiten Weltkrieg sein. Es könnte diese Stunden überhaupt zu den entscheidendsten der Weltgeschichte machen. — Kein Ereignis ist so schrecklich, daß es nicht doch noch etwas Gutes enthielte. — Das zweite Gute, was die sowjetischen Raketen vor Amerikas Haustür gebracht haben könnten, wäre eine entscheidende Lektion in der Lebenskunde für unser Leben mit der Bombe: Wird das Gleichgewicht des Schreckens gestört, wird einseitig die Linie der Vernunft im gemeinsamen Abwehrkampf gegen den gemeinsamen Feind Krieg verlassen, so hilft zur Abwehr der Weltkatastrophe nur noch der entschlossene Mut, sie zu riskieren. Sobald eine der beiden Mächte nur den geringsten Zweifel daran hat, daß die andere entschlossen ist, dieses schrecklichste aller Risiken einzugehen, fallen die Chancen für diesen Frieden aus Angst sofort auf ein Minimum. In diesem atomaren Vabanquespiel ist also der Krieg zur Vernichtung des Gegners untauglich geworden. Kennedy: „Die Früchte des Sieges wären nur Staub auf unseren Lippen.“ Aber im Kampf gegen den Krieg ist dieses Risiko selbst zur entscheidenden Trumpfkarte geworden, von der beide wissen, daß der Gegner sie auch hat, und von der jeder wissen muß, daß der Gegner sie auch zieht, bevor er einen tödlich gefährlichen Rückzug antritt.

Das sind bestimmt keine ergötzlichen Spielregeln, und alles, was uns Davongekommenen bleibt, ist die Erleichterung darüber, daß nach Kuba die Welt weiß, daß beide verantwortlichen Staatsmänner sich auch daran halten. Jeder weitere Optimismus wäre verfrüht. Die vergangenen Oktobertage waren zwar die gefährlichsten der Weltgeschichte, aber ob sie die für den Frieden entscheidendsten sein werden, hängt zunächst davon ab, ob beide ihre Abmachungen (weder Raketen noch Invasion auf Kuba) strikt einhalten und prompt durchführen.

Wenn diese Tage mehr bedeuten sollen, als nur einen Zwischenfall, dann müßten die beiden großen Gegenspieler sich auch dazu entschließen, wie es in ihren Briefen anklingt, ihre Karten auf den Tisch zu legen, das heißt, sie müßten sich darauf einigen, bei der Abrüstung die verbleibende Rüstung unter neutrale Kontrolle zu stellen, wie erstmalig auf Kuba beabsichtigt. Und die Bedeutung dieser Oktobertage für den Weltfrieden wird schließlich davon abhängen, wie Kennedy und Chruschtschow in ihren Überlegungen und Friedensanstrengungen Rotchina einbeziehen, von dem beide wissen, daß es sich ganz bestimmt weder an Vernunft noch an die Gesetze des Gleichgewichtes des Schreckens halten wird, wenn es erst einmal stark genug ist, sein eigenes Atomspiel zu spielen.

Neutralität ist Illusion

Das hat Indien lernen müssen. Angesichts des Grenzkrieges ohne Kriegserklärung hat Nehru in bitterer Größe eingestanden, daß er sich von den Realitäten der Weltpolitik entfernt hatte. Noch herber war für Indien die Enttäuschung, daß der „große Schutzherr aller Neutralen“, die UdSSR, sich ohne Zögern auf die Seite Rotchinas geschlagen hat. Auch Vermittlungsangebote einiger blockfreier Staaten können jetzt Nehru wenig trösten, wo er auf Loyalitätserklärungen hoffte. Doch dieser Krieg im Himalaya hat außer Grenzlandsverlusten für Indien jetzt schon zwei weitere große und wohl unwiederbringliche Verluste mit sich gebracht, und zwar für Indien und auch für Rußland. Indien verliert in Rußland einen großen Freund, für den sich keine einzige neutrale Stellungnahme, zum Beispiel in der Berlin-Frage, gelohnt hat, und die Sowjetunion verliert eine gewichtige Stimme in dem Konzert der Neutralen, das sie so gerne dirigieren möchte. Freund Indiens sind der alte Kolonialerzfeind England, die USA, auch die Bundesrepublik und der gesamte Westen. Ein freiheitlich demokratisch geführtes Land wie Indien gehört zum Westen und kann zu einem totalitären Ostblockstaat nur eindeutige Stellung im kalten Krieg beziehen. Der Versuch, mit einem solchen Staat eine Koexistenz ohne Führungsstriche zu suchen, muß scheitern. Zu solcher Stellungnahme gehört militärisches Gewicht. Ist das nicht vorhanden, so deuten hochgerüstete Ostblockstaaten Koexistenz mit demokratischen Staaten als Aufforderung zum Angriff, wie China es jetzt beweist. So lauten die Realitäten der modernen Welt, von denen Nehru nun ein gesehen hat, sich von ihnen getrennt zu haben. Die Abriegelung des aufsässigen Tibet, militärischer Druck auf Indien, Griff des hungernden China nach den Reisfeldern Assams, so heißen die Realitäten, nach denen Rotchina handelt.

Eines hat Rotchina noch erreicht, was es bestimmt nicht beabsichtigte: Es hat das uralte Kastenreich geeint, wie es noch nie geeint gewesen war. — Schp —



Im Heimathafen

zwischen Herbst und Winter

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Von der Heuer zum Vermögen** Wirtschaft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Sparen ist besser

Dieses ist das Leitwort des am 30. Oktober in aller Welt stattfindenden diesjährigen Weltspartages. Mit diesem Gedenktag, der seit etwa vierzig Jahren alljährlich begangen wird, soll der Gedanke der Sparsamkeit erneut allgemein propagiert werden. Dieser Tag ist also kein Feiertag, sondern ein Tag der Besinnung, der vielen Menschen einen Anstoß geben soll zu einer Überprüfung ihres Sparwillens und ihrer gesamten finanziellen Überlegungen.

Der kleine Mann und die große Wirtschaft

Dieser Anstoß ist vor allem an die gerichtet, die es trotz aller guten Vorsätze bisher überhaupt noch nicht geschafft haben, die Vorteile des Sparens für sich nutzbar zu machen. Es gibt eine große Zahl von Menschen, die zwar einsehen, daß es besser ist, für bestimmte Anschaffungen einen Teil des Geldes zurückzulegen anstatt diese Anschaffungen zunächst durch die Aufnahme eines Kredites zu finanzieren, der dann später im Wege eines „Zwangssparens“ zurückgezahlt werden muß. Sie erkennen ebenfalls, daß das alte Sprichwort „De morgens wat spoart, de abends wat hett“ auch heute in seiner Gültigkeit noch nichts eingebüßt hat. Auch dem von Professor Heuss vor etwa zehn Jahren geprägten Wort „Wer spart, will frei sein!“ wird die Richtigkeit nicht abgesprochen. Dennoch fällt es vielen immer noch schwer, nach diesen Einsichten zu handeln.

Diese Schwerfälligkeit ist besonders in heutiger Zeit unverstänlich, weil es gerade dem Sparer von allen Seiten, und besonders auch vom Staat, sehr leicht gemacht wird, sein Ziel zu erreichen. Diese Bestrebungen des Staates folgen der volkswirtschaftlichen Erkenntnis, daß die Ersparnisse des privaten Sektors unserer Wirtschaft eine der wesentlichen Grundlagen unseres Wirtschaftslebens überhaupt ist. Durch Ersparnisse entsteht Vermögen. Durch Sparen der privaten Haushalte wird auch ein Beitrag geleistet zu den Finanzierungsmöglichkeiten der Investitionen der Unternehmungen, die gerade in einer im technischen Sinne hochentwickelten Wirtschaft, wie wir sie in der Bundesrepublik haben, von besonderer Bedeutung sind. Schließlich entstehen durch das Sparen auch konjunkturelle Auswirkungen.

Vom Strumpf zur Prämie

Jeder weiß, daß das Sparen in verschiedenen Formen stattfinden kann. Die einfachste Form ist das „Sparen in den Strumpf“. Dieser Sparform werden sich alle Einsichtigen in heutiger Zeit allerdings kaum noch bedienen, weil der Sparer in diesem Falle freiwillig auf alle Vorteile verzichtet, die ihm sonst für seinen Verzicht auf die Ausgabe des Geldes geboten werden. Günstiger ist daher das Kontensparen bei einer Sparkasse oder einer Bank. In diesem Falle erhöht sich das Sparkonto nicht nur durch die Einzahlungen des Sparer selbst, sondern auch noch durch die Zinszahlungen der Sparkasse. Diese Sparform setzt allerdings die Einrichtung eines Sparkontos voraus, die aber — wie jeder zugeben wird — keine große Mühe bereitet. Neben dem Kontensparen gibt es noch das Wertpapiersparen und das Versicherungssparen. Das Wertpapiersparen besteht in dem Erwerb eines Wertpapiers, also beispielsweise einer Schuldverschreibung eines Industrieunternehmens oder einer Anleihe des Bundes, eines Landes oder einer Gemeinde. Für diese Anleihe erhält der Sparer ebenfalls eine Verzinsung, die sogar immer etwas höher ist als die, die eine Sparkasse für die Unter-

haltung eines Sparkontos gewährt. Das Versicherungssparen zielt darauf ab, daß sich der Sparer durch den Abschluß eines Vertrages mit einer Versicherungsgesellschaft die Möglichkeit verschafft, für Schicksalsschläge Vorsorge zu treffen. Das Versicherungssparen ist also ein zweckbedingtes Sparen ebenso wie übrigens auch das Bausparen, das den alleinigen Zweck hat, dem Sparer die Erreichung seines Wunsches nach einem eigenen Heim zu erleichtern.

Der Staat fördert die Spartätigkeit der Bevölkerung dadurch, daß er dem Sparer eine Reihe von Vergünstigungen einräumt. So sind beispielsweise die Prämien für Lebensversicherungen und die Beiträge an Bausparkassen zur Erlangung von Baudarlehen als Sonderausgaben gekennzeichnet und daher vom Gesamtbetrag des steuerlichen Einkommens abzugsfähig. Aber auch gegenüber den Kontensparern, die ihre Sparbeträge auf Grund des Spar-Prämiengesetzes anlegen, erweist sich das Finanzamt als freigebig und zahlt jedem Sparer eine Sparprämie in Höhe von 20 % des Sparkapitals. Diese Vergünstigung kann jede natürliche Person erhalten, die ihren Wohnsitz im Bundesgebiet hat und sich verpflichtet, für längere Zeit Geld festzulegen. Dabei stehen zwei verschiedene Vertragsformen zur Wahl:

Es wird ein allgemeiner Sparvertrag abgeschlossen, der lediglich die einmalige Einzahlung eines bestimmten Betrages vorsieht. Diese Vertragsart empfiehlt sich dann, wenn der Sparer nicht übersehen kann, ob er während der Festlegungsfrist von fünf Jahren regelmäßig sparen kann.

Durch den Abschluß eines Ratensparvertrages, der die andere Vertragsform darstellt, verpflichtet sich der Sparer dagegen, für die Dauer von fünf Jahren in regelmäßigen Abständen — entweder monatlich oder vierteljährlich — Einzahlungen auf das Sparkonto vorzunehmen. Das eingezahlte Kapital wird einschließlich der Prämienbeträge und der Zinsen sechs Jahre nach Beginn der Festlegungsfrist zur Rückzahlung fällig.

Für beide Vertragsformen gilt die Feststellung, daß die Sparkasse nicht nur das Guthaben, sondern auch die Sparprämie mit dem jeweils geltenden Zinssatz für Spareinlagen verzinst. Hierdurch ist dem Sparer eine Rendite in Aussicht gestellt, die sich bei einem allgemeinen Sparvertrag auf etwa 9 %, bei einem Ratensparvertrag auf sogar rund 10,5 % stellt. Das entspricht etwa einem Vermögenszuwachs von rund 40 % bei einem Ratensparvertrag und von ca. 50 % bei einem allgemeinen Sparvertrag.

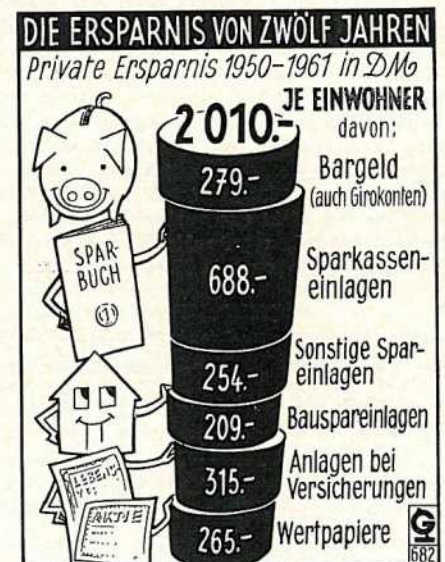
Es ist noch darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der Höhe der einzelnen Sparbeträge bestimmte Grenzen festgelegt sind. Diese betragen bei:

	höchste jährl. Sparsumme DM	höchste jährl. Sparprämie DM
Alleinstehenden unter 50 Jahren	600	120

	1200	240
Alleinstehenden über 50 Jahren	1200	240
Eheleuten ohne Kinder	1200	240
Sparern (Eheleuten, verw. und sonstigen Personen) mit weniger als 3 Kindern unter 18 Jahren	1200	240
Sparern (Eheleuten, verw. und sonstigen Personen) mit 3 und mehr Kindern unter 18 Jahren	1800	360

Neben der Gewährung der Sparprämie bietet das Sparprämiengesetz dem Sparer noch eine Reihe weiterer Sondervergünstigungen. Diese bestehen darin, daß er beispielsweise im Falle einer Heirat nach Vertragsabschluß bereits nach Ablauf von zwei Jahren seit Beginn der Sperrfrist die Möglichkeit hat, ohne Prämienverlust über das Guthaben zu verfügen. Eine vorzeitige Verfügung über das Kapital, ohne den Anspruch auf die Sparprämie zu verlieren, ist auch möglich im Todesfall oder bei Eintritt völliger Erwerbsunfähigkeit. Wird in anderen Fällen vorzeitig über das Spargeld verfügt, kann eine Vergütung der Sparprämie allerdings nicht erwartet werden.

Für den Sparer besonders wichtig ist die Tatsache, daß die Sperrfrist bei den bis zum 28. Dezember dieses Jahres abgeschlossenen Sparverträgen bereits rückwirkend am 1. Juli 1962 beginnt. Damit erfolgt die Rückzahlung des Sparkapitals bei einem allgemeinen Sparvertrag am 1. Juli 1967, bei einem Ratensparvertrag am 1. Juli 1968. Durch diese Regelung tritt insbesondere bei den Ratensparverträgen eine für den Sparer sehr günstige Verminderung der Festlegungszeit ein.



Der statistische Durchschnittsmensch ist kein Habenichtes. Binnen zwölf Jahren, von 1950 bis 1961, konnte er 2010 Mark auf die hohe Kante legen. Es wäre ihm ein Leichtes, damit seine Schulden zurückzuzahlen, die im gleichen Zeitraum auf insgesamt 135 Mark aufgelaufen waren. Sein Bargeld — im Portemonnaie, im Sparschwein oder auf dem Girokonto — würde mit 279 Mark hinreichen, die doppelte Schuldsomme zurückzuzahlen. Besonders hoch im Kurs stehen die Spareinlagen. Und doch war im Laufe der Zeit eine wachsende Zahl von Sparern nicht mehr mit den zwar sicheren aber verhältnismäßig niedrigen Sparzinsen zufrieden. Anders ist es nicht zu erklären, wenn 1950 noch nicht einmal ein Prozent der Ersparnisse in Wertpapieren angelegt wurde, im vergangenen Jahre hingegen über 21 Prozent.



gehört
gesehen
festgehalten

Der Hafen im Watt

Hamburgs Tiefwasser-Vorhafen bei Neuwerk und Scharhörn kam am 5. Oktober 1962 in Form eines Staatsvertrages politisch unter Dach und Fach. Die Regierungschefs von Niedersachsen und Hamburg unterzeichneten dieses historische Dokument im Leuchtturm von Neuwerk.

Rechtsfahren im Kanal

sei die der seemännischen Praxis am besten entsprechende Art, die Verkehrsströme im englischen Kanal zu regeln. Das erklärte kürzlich ein Sprecher des holländischen Reederverbandes. Bis die „Arbeitsgruppe Dover-Straße“ aber über alle internationalen Instanzen diese Regelung realisiert haben wird, können noch Jahre vergehen.

Neues True-Motion-Radar

Zur Zeit führt die AEI (Associatet Electrical Industries Export Ltd. London) in der Bundesrepublik vier True-Motion-Radar-Geräte der sechshunderter Serie vor. Bei dieser Escort-Type sind an Fortschrittlichkeit besonders bemerkenswert:

Analog-Rechner mit Chart-Plan-Anzeige = nimmt einen großen Teil der Bedienungsfunktionen ab und erleichtert die Bildauslegung durch direkte Anzeige, die auch nicht durch eigene Ausweichmanöver gestört wird.

Dreistufenbildarstellung = läßt starke Echos stärker als die umgebenden helleren erscheinen (Objekte inmitten von Seegang-Echos).

Einstellbarkeit ohne Nachstellen auf relative Anzeige mit Vorausanzeige oben, relative Anzeige Nord oder Süd stabilisiert, relative Anzeige mittelpunktversetzt, Chartplananzeige (True-Motion) mit automatischer oder einzustellender Schiffsgeschwindigkeit, Nord oder Süd stabilisiert.

Warnlampe = leuchtet bei technischen Störungen auf.

12-Fuß-Schlitz-Antenne = ermöglicht auch bei großer Bildhelligkeit im kleinen Meßbereich zu fahren, auch bei starken Echos der Küstenlinie, verbessert Peilgenauigkeit und Klarheit des Bildes bei Wahl des großen Bildschirms, also eine besonders gute Navigationshilfe in schwierigen Situationen in Küstennähe.

Schiffsunfälle

Das Motorschiff „Piepko ten Doornkaat“ ist auf der Reise von Rauma nach Civitavecchia, Tunis und Piräus mit einer vollen Ladung Papier und Papiermasse in der Nähe von Rauma aufgelaufen. Der Havarist konnte später wieder freikommen, erlitt jedoch einige Bodenbeschädigungen und Leckagen. Auf der Reise von Sunderland nach Aarhus ereignete sich auf dem deutschen Motorschiff „J. C. Ertel“ beim Einlaufen nach Aarhus wahrscheinlich bei Inbetriebnahme der Ankerwinde eine Explosion, der eine 15 m hohe Stichflamme folgte. Ein Besatzungsmitglied wird vermißt und wurde wahrscheinlich über Bord geschleudert. Das Schiff erlitt schwere Beschädigungen im Vorschiff.

Das Motorschiff „Ferdinandstor“ kollidierte am 3. Oktober im Eingang zum Bosporus mit dem griechischen Motorschiff „Athassios“, wobei beide Schiffe leichte Überschwemmungen erlitten. Die „Ferdinandstor“ setzte ihre Reise mit einer Ladung Erz nach Varna fort und wird anschließend in Istanbul repariert.

Am 30. 9. kollidierten bei Audorf im Nordostseekanal das deutsche MS „I. G. Nicholson“ (1447 BRT) und das dänische MS „Klausholm“ (694 BRT). Während die „I. G. Nicholson“ ihre Reise fortsetzte, machte die „Klausholm“ zur Durchführung provisorischer Reparaturen in Brunsbüttelkoog fest.

Das Motorschiff „Werratal“ hat auf der Reise von Antwerpen nach Chicago in schwerem Wetter das Ruder verloren. Der Havarist wurde von zwei Schleppern nach Montreal gebracht und ist hier am 15. 10. eingetroffen. Die „Werratal“ wird nach Löschen der Ladung zwecks Reparatur in Montreal eingedockt.

68 Menschenleben in 2 Tagen

forderten zwei Schiffunglücke, die die norwegische Handelsschiffahrt hinnehmen mußte. Am 20. Oktober kollidierte der Tanker „Boheme“ auf dem Mississippi mit 4 Schuten und geriet in Brand. 18 Menschen verbrannten. Am 22. Oktober sank nach Auflaufen auf ein Riff in den norwegischen Schären-Gewässern das moderne Küsten-Passagierschiff „Svithun“. 50 Menschen ertranken und erfror in dem eisigen Wasser. Falsche Positionsangabe bei der SOS-Meldung, pechscharze Nacht und Morgennebel erschwerten die Rettungsarbeiten.

Unsere Ladungen

Made in Germany sind in das Kreuzfeuer heftiger parlamentarischer und politischer Auseinandersetzungen geraten. Anlaß dazu gab der Bundestagspräsident Gerstenmaier, der von einer Reise nach Ostasien Klagen über schlechte Warenlieferungen nach Hause brachte. Um so mehr muß der Seetransport unserer Flagge als Gütezeichen verpflichtet bleiben.

Doppelt soviet Neubauten

als wirklich gebraucht werden, könnten die Werften der Welt heute erstellen, sie übersteigt heute die Baukapazität die Nachfrage. Diese Tatsache stellten die Geschäftsberichte zweier großer deutscher Linienreedereien heraus.

Die ersten 70 000-Tonnen-Erzfrachter können in Bremerhaven Anfang 1964 abgefertigt werden, wenn die Arbeiten an der neuen Erzpieper weiterhin termingemäß verlaufen. Anfang Oktober konnten bereits die Rammarbeiten abgeschlossen werden.

Das zehntausendste Schiff des Jahres registrierte das Hafenamts Bremen mit der „Ludolf Oldendorff“ am 16. Oktober 1962.

Käsebohrer

scheint ein neuer einträglicher Job zu sein. Das jedenfalls geht aus einer mehr als ungewöhnlichen Anzeige hervor, die in einer Münchener Tageszeitung veröffentlicht wurde. Darin wird die Vergabe größerer Partien Schweizerkäse zwecks Bohrung der Löcher in Heimarbeit angeboten.

FLOTTENUMSCHAU

Das Geleitboot „Emden“ der Bundesmarine (2100 ts Wasserverdrängung, 38 000 PS) hat eine allgemeine Erprobung im Nordatlantik durchgeführt. Das Schulgeschwader rüstet sich zu einer Reise über Madeira in das Mittelmeer, die Ende März 1963 beendet sein soll.

Das in der Ausrüstung befindliche Schulschiff „Deutschland“ (4300 ts Wasserverdrängung) kommt voraussichtlich April/Mai 1963 in Dienst. Es soll dann ein vollständiger Kadettenjahrgang von rund 250 Mann auf diesem Fahrzeug eingeschifft werden. Maschinenanlagen und Waffen sind so ausgewählt, daß eine möglichst umfassende Ausbildung auf See durchgeführt werden kann, d. h. die Maschinenanlage ist eine kombinierte Anlage mit Dieselmotoren und Turbinen, die Bewaffnung umfaßt Geschütze verschiedener Kaliber, Torpedorohre und Wasserbombenwerfer. Ein Hubschrauber ist ebenfalls vorgesehen.

Das Schnelle Minensuchboot „Wega“ wurde Mitte Oktober bei Abeking & Rasmussen zu Wasser gelassen. Das Schnellboot „Strahl“, ein Neubau der britischen Vosper-Werft in Portsmouth wurde in Dienst gestellt. Mit dem Schlepper „Föhr“ erhielt die Bundesmarine den zweiten großen Hafenschlepper von 157 BRT. Das Typschiff „Sylt“ kam Ende August in Dienst. Diese Schlepper haben einen Dieselmotor von 800 PS und sollen das Verholen größerer Fahrzeuge durchführen, außerdem auch als Scheibenschlepper dienen und Eisbrecheraufgaben in den Hafengebieten durchführen können. Ein weiterer Veteran, das etwa zwanzig Jahre alte Räumboot „Saturn“ wurde außer Dienst gestellt und zur Verwendung als Wohnboot bestimmt. Die alten kohlegefeuerten M-Böcke des Typs 40 und diese alten Räumboote erweisen sich somit als recht langlebige Fahrzeuge, die für vielerlei Zwecke brauchbar sind.

Die Westeuropäische Union hat sich entschlossen, die Begrenzung der U-Boote der Bundesmarine von 350 ts Wasserverdrängung auf 450 ts heraufzusetzen.

In der Schleimündung entsteht der neue Marinehafen Olpenitz, der in erster Linie der Marineartillerieschule dienen soll. Zu diesem neuen Hafenplatz gehören Versorgungseinrichtungen, auch Wohnhäuser fehlen nicht.

Die Royal Navy, die britische Marine, steht heute nach den Marinen der USA und UdSSR an dritter Stelle, gemessen an der Zahl der schwimmenden Einheiten und des Personals. Im Dienst befinden sich in der britischen Ma-

rine 2 Flugzeugträger, 2 Kommandoschiffe, 4 Kreuzer, 20 Zerstörer, 35 Fregatten, etwa 30 U-Boote, rund 30 Minenräumfahrzeuge, etwa 70 Troßschiffe und 10 Landungsfahrzeuge. Den Ausbildungsdienst versehen außerdem Zerstörer, etwa 20 Fregatten, zwei U-Boote und einige sonstige Fahrzeuge und Boote. In der Reserve und in der Modernisierung befinden sich drei Träger, 4 Kreuzer, rund 50 Zerstörer und Fregatten, 20 U-Boote, etwa 140 Minenräumfahrzeuge, 25 Schnellboote, 50 Troßschiffe und 8 Landungsfahrzeuge. Im Bau sind 4 bis 5 Zerstörer, 12 Fregatten, zwei U-Boote mit Kernenergieantrieb, etwa zehn U-Boote mit konventionellem Antrieb, außerdem mehrere Landungsfahrzeuge und Versorgungsschiffe.

Der neue Typ des Luftkissenfahrzeugs (Hovercraft) wird auf seine militärische Verwendung geprüft. Ferner ist ein neuer Typ eines 6000 BRT großen Landungsschiffes (LST = Landing Ship Tanks) im Bau. Die mehr als 125 m langen Fahrzeuge führen Bug- und Heckrampen und können Heeresfahrzeuge aller Art aufnehmen, die nach dem Roll-on/roll-off-Verfahren an und von Bord gehen sollen. Ein Hubschrauber wird auf dem Achterdeck mitgeführt.

Die USA bauen einen neuen Flugzeugträger, der etwa Mitte 1963 unter dem Namen „America“ zu Wasser gelassen werden soll. Das Schiff soll etwa 75 000 ts Wasserverdrängung haben und 120 Düsenjäger aufnehmen können. Nach den Erfahrungen mit dem U-Boots-Mutterschiff „Proteus“ wurde jetzt der neue Tender für Polaris-U-Boote „Hunley“ fertiggestellt. Das Schiff hat 18 000 ts Wasserverdrängung, ist etwa 180 m lang und kann 1000 Mann Besatzung aufnehmen. Es soll alle Einrichtungen zur Versorgung von 10 U-Booten aufnehmen können und den Besatzungen als Wohnschiff dienen. Mit einem derartig großen und vielseitigen Versorgungsschiff wird ein neuer Typ geschaffen. Zur Erforschung meereskundlicher Verhältnisse wurde in den USA ein großer Schwimmkörper erbaut, der an der pazifischen Küste erprobt wird. Das Gerät wird „Flip“ genannt, es wird in seinem langen Achterteil geflutet und steht dann senkrecht im Wasser, wobei der zylindrische, 75 m lange Teil unter Wasser ist, der ovale und 15 m lange Teil über Wasser ragt. Im „Vorschiff“ führen vier Wissenschaftler in luftiger Höhe ihre meereskundlichen und meteorologischen Messungen durch. Diese riesenhafte, kippbare Boje hat keinen eigenen Antrieb.

Das letzte Kapitel des „Seedienstes Ostpreußen“

von Immanuel Hülsen

Wir finden die Wracks

Nachdem die drei Schiffe mehr als 10 Jahre auf dem Grunde des Meeres gelegen hatten, sollten sie im Jahre 1952 auseinandergesprengt und verschrottet werden.

Zur Verfügung stand 1 Hebekran mit einer Zugleistung von ca. 45 Tonnen, sowie ein zum Hebeschiff umgebautes 200 BRT großes Küstenschiff, 3 Sprengboote und 3 Schlepper. Hinzu kamen die neuesten Tauchgeräte. Es versprach eine gute und interessante Arbeit zu werden.

Anfangs waren nur zwei Wrackpositionen bekannt.

Auf 17 m Wassertiefe hatte man ein Wrack ausgemacht und es als die „Preußen“ angegeben. Bei meinen späteren Untersuchungsarbeiten konnte ich aber feststellen, daß es sich um die wesentlich größere „Tannenberg“ handelte.

Als zweites Wrack war die auf 29 m Wassertiefe liegende „Hansestadt Danzig“ bekannt.

Das dritte Wrack, die „Preußen“, fanden wir auf einer Tiefe von 21 m liegend. Dieses Schiff war, bevor es sank, total ausgebrannt und hatte sich am längsten schwimmend gehalten. Mein erster Tauchgang führte mich zur „Tannenberg“ hinab.

Die „Tannenberg“, von der wir zu der Zeit noch alle annahmen, es handele sich um die „Preußen“, lag mit dem Kiel nach oben. Von den Aufbauten war nichts mehr zu finden. Die hatten sich alle durch die Gewalt des Unterganges, sowie durch das Eigengewicht des Schiffes, tief ins Schiffsinnere gedrückt.

Alles war nur ein Tasten und Ahnen

Es war ein unheimlicher Anblick, als ich die höchste Stelle des Wracks erreicht hatte. Über mir sah ich klar die Kräuselung der Wasseroberfläche und unter mir war in dem glasklaren Wasser deutlich der Meeresboden zu erkennen.

Die Sicht schätzte ich über 30 Meter. Diese guten Verhältnisse kamen mir bei meinen weiteren Untersuchungen natürlich sehr zu Gute. Von meinem erhöhten Standort konnte ich mir von dem, was ich in der Ferne — in Längsrichtung des Schiffes — sah, kein richtiges Bild machen. So krabbelte ich langsam und vorsichtig weiter. Die Signalleine und den Luftschlauch hinter mir herzerrend war ich darauf bedacht, nicht auf der einen oder der anderen Seite des Wracks abzurutschen. Ja, und dann sah ich, daß mein Weg nach wenigen Metern beendet sein würde. Das ganze Vorderschiff fehlte. Es war wie abgeschnitten und soweit ich sehen konnte, nicht auszumachen. Auch das gesamte Achterschiff war durch einen meterbreiten Spalt vom übrigen Schiffsteil getrennt. Die beiden Propellerwellen sowie das Deck waren die einzigen Verbindungsstelle. Dieses Schiff war also auf zwei Minen gelaufen und daher die verheerende Wirkung! Später fand ich auch den Vorderteil des Wracks. Er lag entgegengesetzt zur übrigen Wracklage, über dreißig Meter entfernt.

Wir beschlossen, das allein liegende Vorderschiff als erstes aus dem Wege zu räumen. Es war eine Arbeit, die nicht sehr viel Zeit in Anspruch nahm. Anker mit Ketten, Ankerwinde und einige andere Sachen wurden gesondert ge-

Im Juli 1941 kam der schwarze Tag für alle drei Schiffe des „Seedienstes Ostpreußen“, der „Tannenberg“ (5000 BRT), der „Hansestadt Danzig“ und der „Preußen“. Von einem Minenunternehmen aus der östlichen Ostsee zurückkommend, waren sie am 9. Juli 1941 in ein schwedisches Minenfeld gelaufen und vor der Insel Öland gesunken.

Ein kleiner Gedenkstein außerhalb des Ortes Gräsgård, sowie ein großer Grabstein auf dem Friedhof zu Kalmar, sind einzige Küber des Untergangs der schönen weißen Schiffe, die vor dem Krieg die Brücke waren zu unserem alten Ostpreußen.



borgen, damit sie durch die Sprengarbeiten nicht beschädigt wurden.

Durch die Sprengungen war im weiten Umkreis der Sprengstellen der Rost und die Farbe abgeplatzt und so fand ich den eingemeißelten Namen „Tannenberg“.

Nachdem das Vorderschiff beseitigt war, gingen wir an das ebenfalls separat liegende Achterteil. Ich sprengte den gesamten Schiffsboden auf und konnte so die beiden langen Schraubenwellen bergen. Die Arbeiten wurden immer komplizierter, da wir uns durch mehrere Decks durcharbeiten mußten und die Sichtverhältnisse im Innern des Wracks gleich Null waren. Alles war nur ein Tasten und Ahnen und es kam häufig vor, daß der Luftschlauch oder die Signalleine sich verklemmten. Noch schwieriger war es, wenn die Sprengladung gelegt werden sollte. Dann hatten wir noch auf ein Kabel mehr Obacht zu geben und es brachte uns immer in Weißglut, wenn ein Schuß nicht losging. Dann war meistens das sehr dünne Kabel gerissen oder scharfkantige Sprengstellen hatten die Isolierung beschädigt. Dann half alles nichts, wieder runter und die schadhafte Stelle gesucht und repariert.

Merkwürdiger Fund

Allerlei Geschütze und sehr viel Munition fanden wir. Im Innern des Wracks stolperten wir manchmal über Berge von Gerümpel wie Lederjacken, Schuhe, Bekleidungsgegenstände aller Art, Geschirr, Töpfe, Tauwerk, Farbentöpfe und vielerlei mehr. Außerdem fanden wir die Erkennungs-marke eines — Sebastian Fischer —. Leichen oder Knochenteile haben wir nicht gesehen.

Eines Tages machten wir einen überraschenden Fund.

An einer Stelle, wo wir tags zuvor ein großes Stück Schrott geborgen hatten, fand ich die Schiffsglocke. — Sie hatte Patina angesetzt und paßte durchaus in dies Bild einer Schrottborgung. Sie hatte nichts mehr vom Glanz vergangener Tage, war verkrazt und lädiert und ihre nächste Umgebung war Schrott.

In der felsfesten Überzeugung, es mit der Glocke der „Tannenberg“ zu tun zu haben, drehte ich die Glocke um, um sie in Ruhe zu betrachten. Wie groß war mein Erstaunen, als ich die Embleme des „Dritten Reiches“ sah; deutlich stand auf der Glocke der Name „Albert Leo Schlageter“.

Wie mag sie an Bord der „Tannenberg“ gekommen sein?

Ich schrie

An der „Hansestadt Danzig“ war bislang kaum gearbeitet worden. Da erhielt ich eines Morgens den Auftrag, mich mit meiner Bergungsgruppe diesem Wrack zuzuwenden. Erfreut war ich über diesen Auftrag nicht. Da das Wrack wesentlich tiefer lag, war auch alles wesentlich schwieriger. Hinzu kam noch die Möglichkeit einer Caissonerkrankung und andere Begleiterscheinungen des tiefen Wassers. Nun ging alles wieder von vorne los: Untersuchung des Wracks, Bojen anbringen usw. Dieses Wrack lag ebenfalls mit dem Kiel nach

oben. Ein ca. 1 m breiter Riß in der Nähe des hinteren Maschinenschottes hatte es in zwei Teile zerlegt.

Da dieses Wrack freier lag, waren wir dem schlechten Wetter sehr ausgesetzt. Die anhaltenden Herbststürme brachten die Arbeiten an meinem Wrack fast zum Erliegen und nach meiner Überlegung würde sich das die Firma nicht mehr lange mit ansehen. Da passierte mir eines Tages folgendes:

An dem betreffenden Tag war die See einigermaßen ruhig und so beschloß ich, Sprengarbeiten vorzunehmen.

Ich war mit einem schweren Paket Sprengstoff — alles auf eine zwei Meter lange Holzlatte gebunden — unten angekommen. Da das Wrack wie eine umgestülpte Badewanne auf dem Meeresboden lag, war es mir vorerst unmöglich, in das Achterschiff zu gelangen. So entschloß ich mich, mein langes Sprengpaket durch eines der vielen achteren Bullaugen zu praktizieren. Ich schob also mein langes Paket vorsichtig durch die Öffnung, band das Sprengkabel fest, sah nochmals entlang des Sprengkabels und stieg auf. Oben angekommen, fragte man mich, ob alles klar sei und wie weit sie mit dem Boot von der Sprengstelle verholen sollten. Ich meinte, daß das 300 m lange Sprengkabel wohl ausreichen würde und man mir erst einmal Helm und Gewichte abnehmen sollte. Kurze Zeit später erfolgte die Sprengung.

Ich stand da in meinem Gummianzug, an den Füßen die schweren Taucherschuhe und starrte auf einen Punkt, wo ein Wasserberg von enormen Ausmaßen wuchs. Es war, als hebe sich die See. Gleichzeitig hörten wir das dumpfe Krachen der Detonation. Dabei löste sich aus dem Wasserberg eine Fontäne, die senkrecht in den Himmel schoß. Um uns herum gurgelte und quirlte es und der Krach hörte sich wie ein Bombardement an. Wir waren viel zu nahe am Wrack und es konnte einfach nicht gut ausgehen.

Als dann die Unmengen Wassers in sich zusammenfielen, rollte eine Welle auf uns zu, bei deren Anblick ich für unser Boot „schwarz“ sah. Ich schrie, sie sollten mir die schweren Schuhe ausziehen, aber jeder war damit beschäftigt, den Bug unseres Sprengbootes gegen die hoch anrollende See zu bringen. Plötzlich war der ganze Spuk vorbei.

Wir sahen uns alle an und dachten wohl dasselbe — und dann bemerkte man auch die schweren Eisenschuhe an meinen Füßen. Wäre das Boot gekentert, so hätten mich diese Schuhe zu den Fischen geschickt, während alle anderen sich hätten schwimmend retten können.

Was war nun eigentlich geschehen?

Ich muß wohl mein Sprengpaket in eine Munitionskammer versenkt haben, die noch bis an den Rand gefüllt war. Als dann von oben die Zündung erfolgte, ist der ganze Laden in die Luft gegangen. Schrott war da unten nun sicher genug zu finden!

*

Langsam war es Herbst geworden. Die Bergung wurde dann bald witterungsbedingt ganz eingestellt. Ich fuhr nach Deutschland zurück.

WASSER HAT KEINE BALKEN UND SCHIFFE KEINE SCHIENEN

ABER SEEKARTEN

HEINRICH SCHOPPER

Da erkundigte sich in alten Zeiten einmal ein Kavallerie-Offizier eines vornehmen Regiments auf der Brücke eines Kriegsschiffes: „Sagen Sie 'mal, Herr Kamerad, — was ich also bewundere, also wirklich bewundere, das ist, wie Sie so von einem Hafen zum anderen hinfinden! Können Sie mir nicht einmal erklären, wie Sie das so machen?“

Antwortet der Herr Kamerad vom Linienschiff: „Aber gerne. Also passen Sie auf. Zunächst 'mal haben wir die Seekarten.“ „Ach so, wenn Sie Karten haben, dann verstehe ich schon.“

(Mit freundlicher Genehmigung aus P. E. Eiffes „Spilissen und Knoten“)

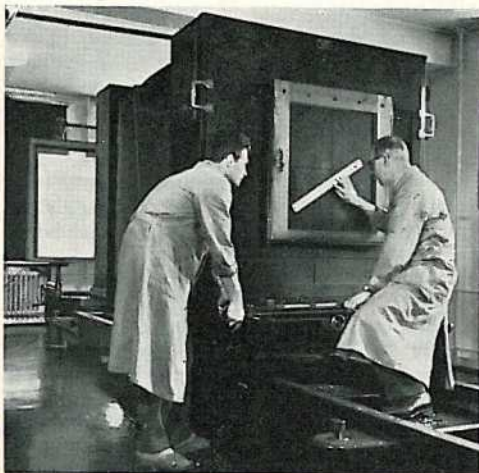
Das war, wie gesagt, in alten Zeiten. Was heute noch zu bewundern bleibt, ist die Tatsache, daß das Seekartenwerk des DHI der Seeschifffahrt jederzeit 930 verschiedene Seekarten griffbereit zur Verfügung hält. Es sind das Ozeankarten, Übersichtskarten, Übersegelkarten, Küstenkarten, Pläne und Spezialkarten für die Fischerei und für die Funkortung. Da

des Meeresbodens. Wie die Unterlagen für dieses Abbild des von der Wasserfläche überdeckten Grundes auf den DHI-Schiffen in Form von Arbeitskarten beschafft werden, ist in dieser Reihe bereits beschrieben worden. Die Seekarte enthält außer dem Abbild des Meeresgrundes die Küstenlinie mit sehr ins einzelne gehenden Angaben über alle für die terrestrische Navigation wichtigen Punkte. Sie spricht von Leuchttürmen bis zum letzten Pricken über alle festen und schwimmenden Seezeichen eine für den Nautiker sehr beredte Sprache. Nicht nur ihre genaue Lage erfährt er, sondern wie sie aussehen, welche optischen und akustischen Signale sie aussenden, ob sie mit Radarreflektor versehen sind und dergleichen mehr.

Genau vermessene Fischereikarten können wirtschaftlich so großes Gewicht bekommen, daß, wie vorgekommen, fremde Fischereiländer stürmisch nach einer solchen neuen Karte verlangen, nachdem sich Fingerfolge deutscher Fischer mit diesen neuen Karten herumgesprachen hatten. Die Funkortungskarten der

Seekarte. Auch das nicht seemännische Personal und die Passagiere verlassen sich mit derselben stillschweigenden Selbstverständlichkeit auf die Zuverlässigkeit der auf der Brücke benutzten Seekarten, wie der Bahnreisende auf die Schienen. Die Verantwortlichen für die Seekarten sind daher durchweg unbestechliche Genauigkeitsfanatiker. Es müssen Perfektionisten sein. Bei ihnen hat jeder winzige Buchstabe so wichtig zu sein, wie dem normalen Sterblichen etwa eine Prüfungsarbeit, die über seine berufliche Zukunft entscheidet. Lassen sie beispielsweise an einer Leuchttonne ein winziges Blk anstatt eines Blz erscheinen, so führt das zu heillosen Verwirrung, ja, solch ein kleiner Fehler kann sogar Kollision und Strandung zur Folge haben.

Die Kartographen rechnen präzise wie die Maschinen, und sie rechnen mit Maschinen. Sie zeichnen mit mathematischer Präzision teils maschinell, teils mit der Hand. Immer sieht es akkurat aus und schön, wie gestochen. Es sind ausgemachte Pedanten mit künstlerischem Einschlag.



Diese Reproduktionskamera für Seekarten ist die größte Hamburgs. 1,30 m mal 1,30 m mißt allein die Mattscheibe. 2 Mann sind nötig, sie zu handhaben.



Eine Druckplattenkopie wird entwickelt.



Ca. 7000 Aluminiumdruckplatten enthält das Lager.

die jeweilige Auflage dieser Seekarten zwischen 50 und 1500 liegt, enthält das Lager zur Zeit 60—70 000 Karten.

Wo die Landratte nur Wasser sieht

Auf diesen Druckwerken nehmen im Gegensatz zu den Landkarten den größten Platz die Wasserflächen ein. Das Land ist meistens nur Umrandung. Immer wieder staunt die Landratte darüber, wieviele sprechende Angaben eine Seekarte über Gebiete enthält, wo sie nichts als Wasser sieht. Ähnlich den Höhenzügen auf der Landkarte gibt die Seekarte in Tiefenlinien, verschiedenen Färbungen und Lotungszahlen Auskunft über die Topographie

verschiedenen Verfahren zeigen neben allen Angaben einer normalen Seekarte auch noch Scharen von Linien und ganze Liniennetze, die für den Nautiker bei Nacht und Nebel tatsächlich so etwas bedeuten können, wie die Schienen für den Eisenbahner.

Millionen- und Millimeterwerte

Es geht in die Tausende, was an Zeichen, Symbolen, Tiefenzahlen und Namen in einer einzigen Seekarte enthalten sein muß. Und jedes einzelne dieser Zeichen ist wichtig, muß genau auf Position stehen. Menschenleben und Millionenwerte von Schiff und Ladung können abhängen von Millimeterbruchwerten in der

Aber auch die übrigen Mitarbeiter dieser größten Abteilung des DHI tragen alle ein außerordentlich hohes Maß von Verantwortung, sind alle geeicht und versessen auf Genauigkeit. Was diese Mannschaft von 110 Beamten, Angestellten und hochqualifizierten Facharbeitern herstellt und liefert, das wird zu jeder Sekunde in aller Welt auf den Kartentischen unserer Schiffe gebraucht. Es ist das allgemeinste und wichtigste Hilfsmittel der Navigation. Unausdenkbar, welches Chaos im Seeverkehr entstehen würde, wenn auch nur für den leisesten Zweifel an unseren Seekarten Veranlassung bestünde. Das ist also die erste Anforderung an unsere Seekarten: Genauigkeit und Verlässlichkeit.

Beschaffenheit

Seekarten sind Arbeitskarten

Die zweite ist ihre Brauchbarkeit als Arbeitskarte. Das bedeutet Übersichtlichkeit und die sehr schwierig zu erreichende Doppelseigenschaft, das Wesentliche auf den ersten Blick zu zeigen und zugleich über möglichst viele Einzelheiten möglichst genaue Auskunft zu geben. Um auf Seekarten nautische Arbeiten praktisch ausführen zu können, müssen die auf ihnen auftretenden Winkel außerdem noch denen auf der Erdoberfläche entsprechen. Eine Kurslinie muß trotz der Krümmung der Erdoberfläche als gerade Linie einzuzeichnen sein. Eine Forderung an die Platzverteilung und an das Material bedeutet es, daß man auf den Seekarten mit Bleistift, Zirkel, Kursdreieck und Radiergummi arbeiten können muß. Besonders der Radiergummi ist es, worin sich Geodäten und Kartographen einerseits und Nautiker andererseits unterscheiden. Die Eintragung von Peilstrahlen, Uhrzeit, Logge, Position und Kursen hat nur kurzfristige Bedeutung, sie muß wieder ausgeradiert werden können. Für manchen jungen Nautiker ist sogar der Radiergummi das wichtigste Handwerkszeug, um damit seinen Irrtum, seine Fehlpeilung schnell wieder auszulöschen. Der Irrtum des Nautikers ist also jeweils für einen ganz bestimmten Fall zwar gefährlich, darf aber doch immer noch als menschlich verständlich gelten. Was in der Seekarte jedoch gedruckt ist, muß für tausende von Fällen stimmen. Das ist nicht einfach auszuradiieren. Die Mannschaft des Seekartenwerkes des DHI kann nur bestehen, wenn sie die Menschlichkeit des Irrtums restlos überwindet, ausschaltet. Trotzdem sind ihre Seekarten nicht nur Produkte exakt-wissenschaftlicher Präzisionsarbeit, sondern zugleich Arbeitskarten, die allen Anforderungen der Praxis gerecht werden. Das hat seine ganz bewußt herbeigeführte Ursache darin, daß sie nicht allein von abstrakt-wissenschaftlichen Hirnen an grünen Tischen

Meldungen von Veränderungen verzichten, wie sie zum Teil nur der Mann auf der Brücke bringen kann. Auch Kritik an den Seekarten begrüßt der Leiter dieser Abteilung jederzeit. Kritik an der amtlichen Genauigkeit der Karten hat das Seekartenwerk seit hundert Jahren stets standhalten können. Zwei Fälle dafür seien herausgegriffen: Ein Onassis-Tanker von 22.000-BRT befand sich auf Probefahrt. Der Kapitän rief den Leiter des Seekartenwerkes über Kiel-Radio an und teilte mit, daß er soeben Grundberührung und Wassereintrich gehabt hätte. Es war 4 Meilen vor der dänischen Küste. Offenbar wäre ein Schiffsfahrthindernis auf der mitgeteilten Position nicht in die deutsche Seekarte übernommen. Die sofortige Nachprüfung ergab, daß auf der betreffenden Position früher ein Wrack in der dänischen Seekarte verzeichnet war. Die Dänen hatten jedoch dann das Wrack als nicht mehr vorhanden gemeldet. Eines der Wracksuchboote des DHI stellte dann aber fest, daß das Wrack doch vorhanden war. Der Schaden betrug eine halbe Million DM.

Ein deutsches Schiff war aufgelaufen und ein Schaden von einer Million DM entstanden. Es hieß, daß die Seekarte ungenau gewesen sei, da ein Unterwasserfelsen auf ihr nicht verzeichnet war. Die Seeamtsverhandlung ergab, daß eine britische Seekarte benutzt worden war.

Kritik jedoch aus Praktikerkreisen, die sich auf Schnitt, Format, Maßstab, Übersichtlichkeit, Verteilung der Symbole, Wahl der Schrift oder anderes bezieht, sie hat schon oft wesentlich zur Vervollkommnung und Verbesserung beigetragen. Sie wird, weil sie allen zugute kommt, wie der Leiter betont, ausdrücklich begrüßt.

Vom Entschluß bis zur Lieferung

Zunächst einmal mag die Frage interessieren, aus welchen Gesichtspunkten man sich entschließt, in 5 Stockwerken die komplizierte Maschinerie aus Geist, Kunst und Technik zur Fertigstellung einer neuen Seekarte in Gang zu setzen. Seit man die unter dem Oberkommando der Kriegsmarine noch allein übliche kostspielige und zeitraubende Kunst des Kupferstechens weitgehend durch moderne Zeichen-, Kopier- und Montageverfahren und durch Offsetdruck ersetzt hat, steht die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Man fragt sich, wann es rationeller wird, eine neue Karte herzustellen, als die vielen hundert Exemplare der alten weiter laufend per Hand berichtigen zu lassen. Denn für diese häufig umfangreichen Berichtigungen vom Zeitpunkt der Fertigstellung des Druckes bis zum Verkauf werden allein laufend 17 Nautiker beschäftigt. Zum anderen kann auch die überzeugende Forderung aus der Praxis für eine Neuauflage bestimmend sein.

Ist also der Entschluß zur Fertigstellung einer neuen Karte gefaßt, sind Gebiet, Maßstab und Schnitt der Karte bestimmt, sind weiterhin die Belange der Wissenschaft, der Technik und der Praxis miteinander abgestimmt, dann macht sich der Kartograph daran, die neue Seekarte zu entwerfen. Als Unterlagen dienen ihm dabei: Die alten Seekarten (auch ausländische) mit allen Berichtigungen, die Nachrichten für Seefahrer, die Bordmeldungen, die Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse, die topographischen Karten der in Frage kommenden Landesvermessungsämter, die Peilkarten von den Wasser- und Schiffsfahrtsdirektionen, und als wichtigstes die Arbeitskarten, die für das betreffende Seegebiet auf Grund von Lotungen an Bord der DHI-Vermessungsschiffe angefertigt wurden. Aus all dem soll eine neue Seekarte entstehen. Die Aufeinanderfolge der Arbeitsgänge im modernen Verfahren kann hier nur wie folgt skizziert werden:

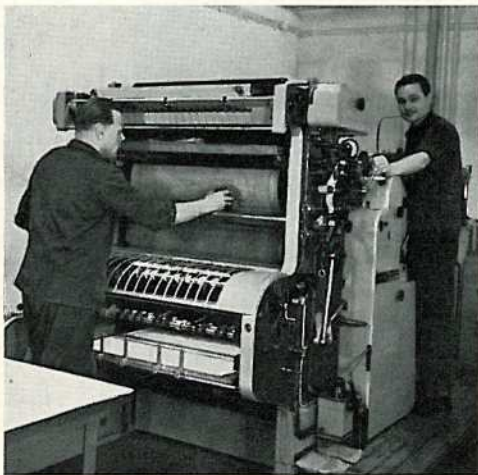


Hier wird das Kartenpapier den klimatischen Verhältnissen beim Druck angepaßt.

- Entwurf,
- Berechnung des Netzes mit Rechenmaschine,
- Zusammenstellung der Rechenergebnisse,
- Übertragung der errechneten Werte für Rand und Netz mit Hilfe des Koordinatographen auf einen transparenten Zeichenträger, z. B. Astralon,
- Fotografische Verkleinerung der Unterlagen auf den neuen Kartenmaßstab,
- Filmmontage der einzelnen Verkleinerungen als Diapositivfilme auf das konstruierte Netz,
- Herstellung der Zeichengrundlage nach dieser Filmmontage durch Kopie,
- Kartographischer Entwurf der betr. Seekarte auf der Rotkopie,
- Reinzeichnung sämtlicher Linienelemente des Entwurfes (Leuchtfeuersektoren, Küstenlinie, usw.),
- Herstellung des Schriftmanuskriptes,
- Absetzen dieses Manuskriptes mit Matrizen (Namen und Symbole),
- Aufnahme der abgesetzten Schriften usw. auf einen Strippingfilm,
- Bewachsen dieses Filmes mit der Wachsmaschine,
- Montage der Schriftplatte,
- Zusammenkopie von Zeichnung und Montage zur Herstellung des Originales in schwarz, Korrekturlesen,
- Herstellung der einzelnen Farbvorlagen,
- Herstellung der Farboriginale im Strippingverfahren,
- Kontrolle der einzelnen Farbdecker (Originale werden dabei übereinandergespaßt),
- Druckplattenherstellung durch Kontaktkopie der Originale (für jede einzelne Farbe eine Platte),
- Auflagedruck.

Insgesamt werden hierbei in 5 Stockwerken auf einer Arbeitsfläche von rund 4400 qm 110 Personen mit den verschiedensten Berufen beschäftigt. Es sind dies: Kartographen, Geodäten, Seekartenberichtiger (Nautiker), Fotografen, Kopierer, Laboranten, Lithographen, Offsetdrucker, Steindruckere, Andrucker, Anleger, Hilfsarbeiter und Schreibkräfte. Viele von ihnen haben sich bereits im Oberkommando der Kriegsmarine bewährt. Alle zusammen bilden innerhalb des DHI in eingespielter Hand-in-Hand-Arbeit ein einheitliches Ganzes.

Sie schaffen für uns Seefahrer in absoluter Verlässlichkeit das, was in vieler Hinsicht für die Eisenbahner die Schienen sind: Unsere Seekarten.

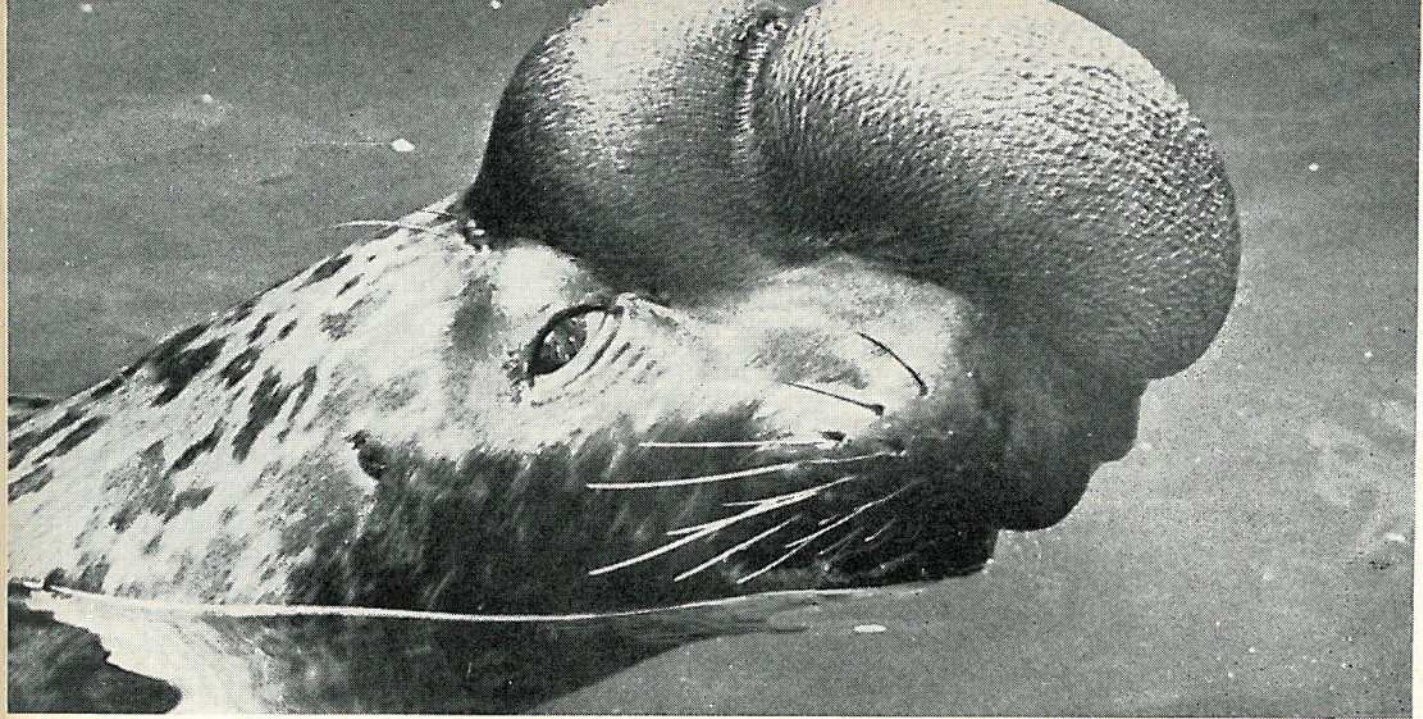


Offsetmaschine für Seekartendruck.

entworfen werden, sondern daß bei jeder Neuplanung die Nautiker des Hauses zu Rate gezogen werden. Sie sorgen von vornherein dafür, daß jede Seekarte nicht nur ein gutes kartographisches Werk wird, sondern auch zu einem Handwerkszeug für den praktischen Bordgebrauch.

Mitarbeit und Kritik

Dieser praktische Bordgebrauch insbesondere kann jedoch nur gewährleistet und ständig verbessert werden, wenn außer den Nautikern des Hauses auch die Praktiker auf der Brücke als unentbehrliche Mitarbeiter des Seekartenwerkes zur Verfügung stehen. Auch diese Abteilung kann nicht auf Beobachtungen, auf



Klappmütz! Warschau, de bitt!
riefen sie auf dem Bremerhavener Fischdampfer „Mosel“, als dieser 2,50 m lange Klappmützenbulle inmitten einer Rotbarschflut aus dem Netz an Deck donnerte. Jetzt ist er die Sensation bei Hagenbeck, nämlich das einzige männliche Exemplar der Welt, das Zoobesuchern gezeigt werden kann.



Fier weg, — und das Kollo ist schon verstaut. Diese Anordnung von Luken und Kränen, der mittlere ist ein Laufkran, gestattet auf den norwegischen „offenen Schiffen“ zu 90 Prozent das Absetzen der Ladung am endgültigen Platz im Laderaum. Die Hälfte der Umschlagszeit wird eingespart, auch weil die Seitenkräne unmittelbar auf Eisenbahnwaggons langen können (links).

Bei der Sparkasse zu Anker. „Dieses Motto möchten wir allen zurufen, insbesondere den der Schifffahrt am nächsten stehenden Seeleuten“ sagte Direktor Dr. Spreisberg in seiner Eröffnungsrede zur Weltspartag-Ausstellung in der Bremer Hauptkasse. In dieser Ausstellung sind viele Themen der Schifffahrt erfaßt, auch, wie unser Foto zeigt, „Arbeit und Leben an Bord“ (rechts).

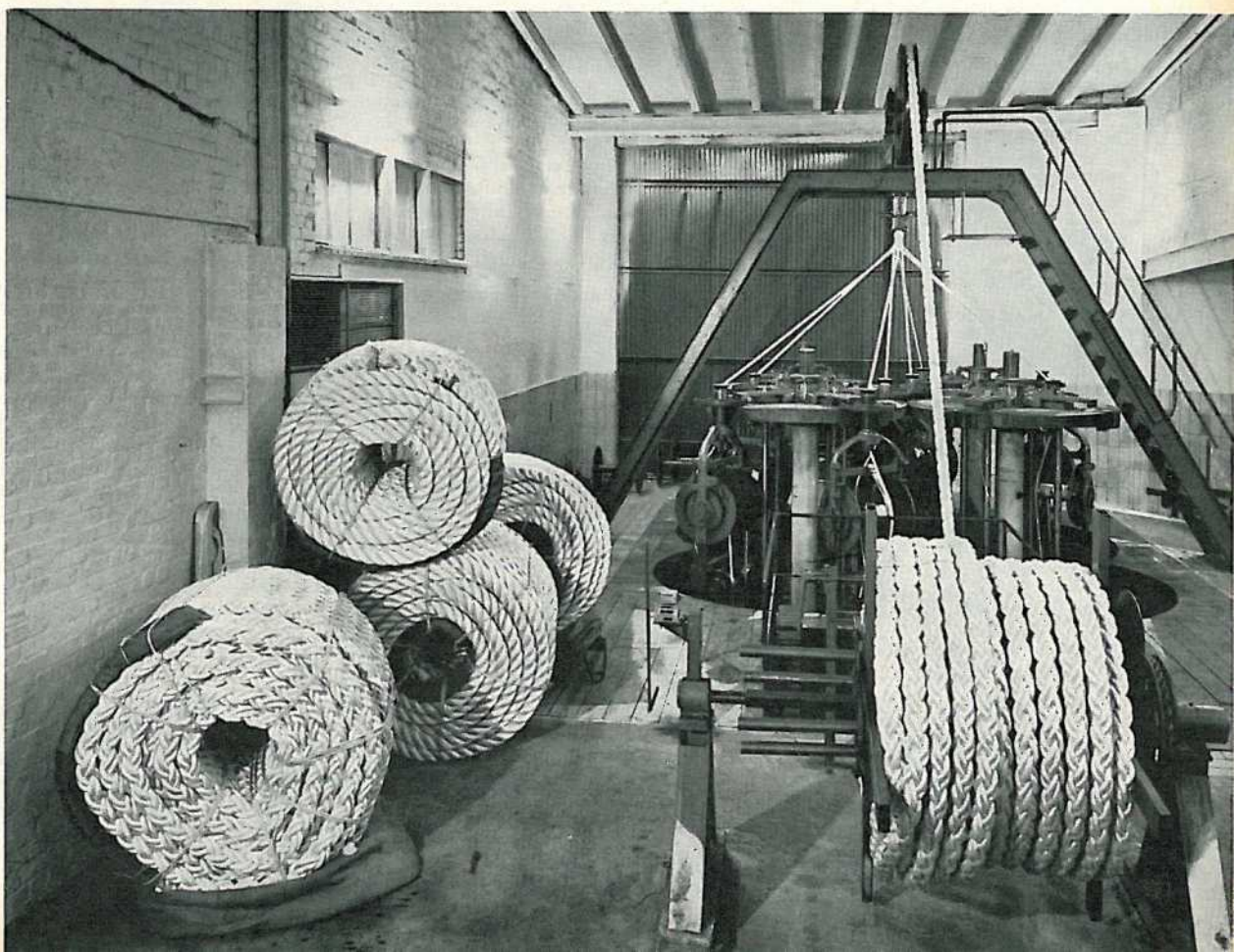


Ein neues Seefahrer-Altenheim wurde in Hamburg-Othmarschen als Stiftung der „Casse der Stücke von Achten“ eingeweiht. 86 Seefahrts-Veteranen und Angehörige finden hier außer guter Pflege alle Annehmlichkeiten für einen schönen Lebensabend (links).



Die Gelehrten waren sich lange nicht einig. Jetzt gratulieren sie sich, denn jetzt steht fest: Was die Baggerarbeiten für das neue Bremer Hafenbecken zulage förderten, ist eine echte Sensation, nämlich das erste und einzige Hanseatische Großschiff des Mittelalters (1250 bis 1400). Die Schifffahrtforschung wird nun viele Lücken schließen können.





Hochentwickelte Tauwerkfabrikation im Seilerhof in Hamburg mit der Flechtmaschine für geflochtenes Tauwerk. Das Produkt ist kinkenloses Tauwerk aus Manila oder irgendeiner Chemiefaser (unten). Unser Foto oben zeigt Tauwerkhandel in Tunis, der hingegen noch einigermaßen entwicklungsfähig erscheint.



Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XXII.

Neufundlandfischer

Von Ludwig Dinklage

Viele von uns, die mit der „Atlantic Ferry“ vom Kanal nach New York oder Halifax gedampft sind, werden erstaunt gewesen sein, auf den Grand Banks vor Neufundland viele kleine bunte Segel gesichtet zu haben. Zu Hunderten und aber Hunderten tanzten winzige offene Bootchen auf der oft recht rauhen See. Hier und da entdeckte man weiße Bootsrümpfe. Schoner waren es, Drei- und Viermaster, die unter kleinen Segeln hoch am Wind begedreht lagen.

Wir sind hier auf den rauhen und wegen ihrer vielen Nebeltage von der Großschifffahrt gefürchteten Neufundlandbänken den letzten Segelfischern begegnet. Berühmt waren die Fischer aus Gloucester an der Neuenglandküste oder aus Lunenburg in Nova Scotia. Hier aber stellte man sich in den 20er und 30er Jahren mehr und mehr auf den Motor um und die stolzen Gloucesterschoner verschwanden von den Neufundlandbänken. Die letzten Fischerboote wurden zu Jachten umgebaut. Noch aber blieben die Franzosen aus St. Malo und Fécamp, bis zuletzt aber hielten die Segelfischer Portugals aus. Noch vor zehn Jahren konnte man hier an die fünfzig Segler unter der rotgrünen portugiesischen Flagge antreffen. Sie kamen nicht nur aus Lissabon, sondern auch aus Oporto, Aveiro, Figueira da Foz, Viana do Castelo, Ilhavo, Nazaré oder aus Fuzeta.

Die Neufundlandfischer sind bekannt wegen ihrer außerordentlich großen Seetüchtigkeit.

Die Nordweststürme, die von den Tundren Labradors her wehen, sind eisig kalt, der warme Südwind bringt Nebel, und die langen Jonnys, die von Osten her über den Atlantik geröllt kommen, brechen sich an den Bänken und wühlen eine wilde See auf. Fahrzeuge, die hier ihrem Gewerbe nachgehen, müssen also jedem Sturm trotzen können und müssen eine Manövrierfähigkeit haben wie ein Bergungsschiff.

Die portugiesischen Schoner sind durchweg 200 bis 400 BRT groß und haben eine Besatzung von 20 bis 60 Mann und noch mehr. Die

und diesen will er in der Hauptsache angeln — steht, so dreht er den Schoner bei und setzt die Dories aus. Jedes Dory wird von zwei Leuten besetzt. Diese nehmen ihr buntgefärbtes und oftmals mit einem Heiligenbild bemaltes Segel mit und dazu eine Langleine, die mit 800 bis 1000 Angeln besteckt ist. Jeder Angelhaken ist vorher mit einem Köder versehen, meistens kleinen Heringstückchen. Nun rudern oder segeln die Dories vom Fangschiff fort, nach Luv natürlich, und wenn sie glauben, eine gute Stelle gefunden zu haben, wird die Langleine mit den Angeln ausgebracht. Die Tampen sind selbstverständlich mit Bojen versehen. Nach einigen Stunden wird die Leine wieder eingeholt, vom Fang befreit und, mit neuem Köder besteckt, sofort wieder ausgelegt. Lohnt sich der Fang, so müssen die Dorymänner ihre Arbeit oftmals unterbrechen und den Fang an den Schoner abgeben, wo er ausgeweidet, gesäubert und dann gesalzen im Laderaum verstaut wird.

Die Hauptarbeit an dieser Fischerei fällt also den Dories zu. Diese kleinen, flachbodigen Nußschalen sind von einer kaum glaublichen Seetüchtigkeit. Werden sie von einem erfahrenen Fischer geführt, kann sie selbst die schwerste See nicht zum Kentern bringen. Ein Laie dagegen wird natürlich besser tun, sich diesen Dingen nicht anzuvertrauen. Eine ungeschickte Bewegung schon kann genügen, das Boot zum Kentern zu bringen.

Die Länge eines solchen Dorys beträgt 4,50 bis 6,50 Meter und die Breite 1,00 bis 1,50 Me-



Männer kamen nicht alle aus den Provinzen Algarve, Estramadura, von den Ufern des Tejo oder des Douro. Auf der Ausreise lief man durchweg Madeira oder die Azoren an, wo die Mannschaften ergänzt wurden.

Neufundlandfischer erkennt man stets daran, daß viele kleine, flachbodige Boote an Deck stehen. Zehn, zwanzig, ja, bis zu siebzig solcher Nußschalen führen die Schoner mit sich, die, um Platz zu sparen, ineinandergeschachtelt sind wie die bunten Spielzeugwürfel der Kinder. „Dories“ werden diese Boote genannt. Die Franzosen führten früher größere Ruderboote mit sich, die „Schaluppen“. Sie sind aber bald von diesen unhandlichen Booten abgekommen und führen heute genau wie die Portugiesen nur noch Dories.

* * *

Wozu nun diese vielen Bootchen? Hier auf den Grand Banks betreibt man die Fischerei auf eine andere Art als auf der Nordsee oder unter Island. Man grast den Grund nicht mit dem Schleppnetz, dem Trawl, ab, sondern jeder Fisch wird geangelt. Um diese mühselige Angelei, die ursprünglich von Bord des Fangschiffes selbst betrieben wurde, rationeller zu gestalten, wird von Dories aus geangelt. Glaubt nun der Kapitän einen guten Fangplatz erreicht zu haben, wo der Kabeljau —

ter. Der Boden ist flach, jedoch nach den Enden zu aufgeholt. Die Seitenwände stehen schräg ohne jede Wölbung. Meistens haben die Boote einen starken Sprung, doch trifft man auch Dories an, die an den Enden weniger stark hochgezogen sind. Es sind keine Spitzgattboote, wie man wohl annehmen möchte, sondern sie besitzen einen winzigen Spiegel. Die Bauweise ist die denkbar einfachste. Ein Kiel ist nicht vorhanden. Der ganze Längsverband wird von der Außenhaut gebildet. Spanten und Bodenwrangen sind sehr kräftig. Die Duchten können herausgenommen werden. Es ist in jeder Beziehung großer Wert auf Leichtigkeit gelegt, damit die Boote auch im schwersten Seegang wie ein Korken oben schwimmen. An Deck genommen werden die Boote immer zu sechsen ineinandergeschachtelt, damit sie möglichst wenig Platz einnehmen. Bereits auf der Ausreise werden die Dories unter den Fischern ausgelost.

* * *

Nur bis Anfang Juni arbeiteten die Schoner auf den Großen Bänken. Mit dem Wandern des Kabeljaus zu seinen Laichgebieten im Norden, zogen auch die Fischer mit und folgten ihm bis in die Davis-Straße zwischen Grönland und Labrador, teilweise bis hinauf auf die Breite von Disko, also fast bis zu 70° Nord.



seit
1875

Fleischlieferant
für Schiffsproviant

Ist das Arbeiten in den Dorries schon an und für sich keine leichte Arbeit, wieviel schwerer ist es hier im hohen Norden. Haben die Boote luwärtwärts von dem Schoner in zwei bis drei Seemeilen Abstand ihre Angeln ausgelegt, kommt es oft vor, daß plötzlich der Wind umspringt und man nicht mehr dagegen rudern oder segeln kann. Der Schoner steckt dann wohl eine lange Leine mit einer Boje daran aus, die dem Dory entgegenreibt. Wie viele dieser Rettungsleinen erreichen aber das Dory?

Immer weiter treibt es zurück. Der Wind wird zum Sturm. Noch versuchen die Fischer, das Boot mit der Nase auf dem Wind zu halten. Ein Treibanker wird ausgebracht. Hunger, Durst, Kälte zermürben die Männer. Tagelang hält der Sturm an, mit Hagel- und Schneeböen dazwischen. Dann wieder wird alles in Nebel gehüllt. Nach Tagen und Wochen hatte man die Dorries gefunden, unversehrt und mit nur wenig Wasser in der Bilge. Sie waren auch nicht gekentert. Nur die Männer lagen tot im Schiff. Sie waren verhungert oder erfroren.

Bekannt geworden sind manche Abenteurer mit Dorries. So das Erlebnis des Gloucesterfischers Howard Blackburn, der zusammen mit seinem Gefährten, dem jungen Neufundlandfischer Thomas Welch vom Schoner „Grace L. Fears“,

abtrieb und tagelang im Dory bei Schneesturm auf den Grand Banks umherirrte. Während Blackburns Gefährte sein Leben einbüßte, gelang es jenem endlich, eine Siedlung auf der Insel Neufundland zu erreichen. Allerdings waren ihm dabei Finger und Zehen erfroren. Trotz dieser Verstümmelung ließ er nicht ab von der Seefahrt. Da er damit aber weder als Fischer noch als Decksmann anmustern konnte, takelte er sich einen kleinen Kutter zurecht, die „Great Western“ von 9 Meter Länge, mit dem er 1899 mutterseelenallein den Atlantik von der alten Fischerstadt Gloucester in Massachusetts nach Gloucester in England überquerte. 1902 machte er eine weitere Einhandreise mit der nur 7,60 Meter langen „Great Republic“ von Gloucester nach Lissabon. Auch den Ozean haben mehrere Dorries überquert. So segelten 1867 die beiden Amerikaner Miller und Lawton im Dory „American“ von Gloucester nach Southampton und brauchten dafür 27 Tage(!) — Anlässlich der Weltausstellung in Philadelphia im Jahre 1876 segelte der Neufundlandfischer Alfred Johnson im Dory „Centennial“ über den großen Teich von Gloucester nach Abercastle in Pembrokehire, England. Sein Schiffchen maß 6,10 Meter über Deck. Natürlich hatte er es völlig eingedeckt. Für die Überfahrt brauchte er 56 Tage.

Der New Yorker Klaviertischler William Andrews segelte mehrmals in Dorries über den Atlantik, so im Jahre 1878 in der 4,60 Meter langen „Nautilus“, dann 1888 in der nur 3,90 Meter langen „Dark Secret“. 1891 gab es sogar eine Ozean-Regatta zwischen den Dorries „Sea Serpent“ und „Mermaid“, beide 4,50 Meter lang. Die „Sea Serpent“ von Josiah Lawlor siegte mit 45 Tagen von Amerika nach England. Die „Mermaid“ von William Andrews kenterte unterwegs und wurde von dem deutschen Dampfer „Elbrus“ aufgepickt.

Dieses mag genügen, die Seetüchtigkeit dieser Nußschalen zu beweisen. Aber auch sie scheinen heute im Schwinden zu sein, genau wie die letzten stolzen Segelfischer von den Grand Banks und aus der Davis-Straße. Die riesigen Heckfänger, Trawler von 900 bis 1200 BRT Größe, verdrängen sie mehr und mehr. Mit Fischlupen, die wie ein Echlot arbeiten, findet man leicht die Schwärme des Kabeljaus, denen man mit dem Schleppnetz zu Leibe geht. In den großen Arbeitsdecks des Trawlers wird der Fisch sofort zubereitet und eingefroren oder in Dosen verpackt. Die Zeit des „Bacalháo“, des Stockfisches, und des Dorymannes schwindet so dahin und mit ihr die letzte Romantik der Hochsee-Segelfischerei.

Wer ist wer?

LEOPOLD ZIEGENBEIN

„Der Hundt war hinter dem Ziegenbein her“, so scherzte man 1929 in der Seefahrt, als der 51 656 BRT große Lloyd-Dampfer „Bremen“ das Blaue Band des Nordatlantik erhielt.

Leopold Ziegenbein war sicher einer der populärsten Schiffsführer des Norddeutschen Lloyds. Als „Heidjer“ am 16. November 1874 in Celle mitten in der Lüneburger Heide geboren, ging er als 16jähriger mit der Bark „Fürst Bismarck“ auf seine erste Reise. Zehn Jahre lang blieb er der Segelschiffahrt treu und lernte auf den Windjammern alle Meere der Welt kennen. 1896 bestand er sein Steuermannsexamen und fuhr dann noch weiter auf Seglern, bis er 1900, nachdem er seine Dienstpflicht bei der Kaiserlichen Marine abgeleistet hatte, in den Dienst des Norddeutschen Lloyd trat. 1902 wurde er bereits mit der Führung eines Schiffes betraut, und zwar waren es die Dampfer „Kong Beng“, 642 BRT, „Petchaburi“, 2191 BRT, und „Chiengmai“, 1237 BRT, in der ostasiatischen Küstenfahrt, die er nacheinander als Kapitän führte. Es folgten die vielen Jahre, die er als II. und I. Offizier auf den Schnelldampfern „Kaiser Wilhelm II“, 19 361 BRT, und „Kronprinzessin Cecilie“, 19 503 BRT, verbrachte. In Kapitän Högemann, der mit der „Kaiser Wilhelm II“ bis 1905 das Blaue Band hielt, fand er einen hervorragenden Lehrmeister in der Führung von Schnelldampfern. Dieser brachte ihm gewissermaßen den letzten Schliff für den Schnelldienst in der Nordamerikafahrt bei.

Als Kapitän des D „Brandenburg“, 7532 BRT, wurde er während des Ersten Weltkrieges in Norwegen interniert. Nachdem er in der Nachkriegszeit verschiedene verantwortungsvolle wirtschaftliche Stellungen im Staatsdienst bekleidet hatte, holte ihn 1921 der Norddeutsche Lloyd wieder. Als I. Offizier stellte er den Neubau „Columbus“, 32 565 BRT, mit in

Dienst. Es war dies das erste große deutsche Passagierschiff nach dem Kriege.

Auf der „Columbus“ bildete der heitere und aufgeschlossene Ziegenbein aus der Schule von Kapitän Högemann gewissermaßen das Gegenstück zu dem ersten und pflichtbewußten

tania“ besessen hatte, für Deutschland zurück. Dafür wurde er 1932 zum Kommodore ernannt. Vier Jahre später, im November 1936, setzte er sich zur Ruhe. Im Juni 1950 starb Kommodore Ziegenbein im Krankenhaus zu Nordholz bei Cuxhaven.

Kommodore Ziegenbein war schlechthin der Inbegriff des deutschen Kapitäns. Seine seemannischen Leistungen waren es, verbunden mit einem aufrechten Charakter, die ihn zu einer weltberühmten Persönlichkeit werden ließen. Als dann der Norddeutsche Lloyd daranging, die „Bremen“ als größtes deutsches Schiff auf der Akt.Ges. „Weser“ in Bremen auf Stapel zu legen, spielte Ziegenbeins Rat eine große Rolle. Er hat den Bau des Riesenschiffes bis ins Kleinste beeinflusst. Es blieb nicht bei dem Rekord auf der Jungferreise. Auf späteren Reisen konnte er mehrmals seinen Rekord unterbieten, so daß das Blaue Band längere Zeit mit der „Bremen“ verbunden blieb, bis der italienische Liniere „Rex“ auf der Strecke von Gibraltar zum Ambrose-Feuerschiff um 0,41 Knoten schneller war als die „Bremen“.

Die Rekordfahrten waren eine Gemeinschaftsleistung des Nautikers, des Schiffbauers und des Maschinen-Ingenieurs. Sein Leitender Ingenieur hieß Hundt, und so kam das geflügelte Wort auf, daß der „Hundt hinter dem Ziegenbein her war“.

Auch bei den Fahrgästen und vielen anderen Stellen genoß Kommodore Ziegenbein großes Vertrauen. Die Stadt Atlantic City ernannte ihn zu ihrem Ehrenbürger und der englische „Club of Master Mariner“ zum Ehrenmitglied.

Auch heute noch lebt Leopold Ziegenbein im Herzen vieler Seeleute weiter, nicht nur als Seemann, sondern auch als ein großer Charakter, als der Vater seiner Besatzung, der er stets als hilfsbereiter Vorgesetzter und Mensch mit Rat und Tat zur Seite stand. wa.



Kommodore Johnsen, dem Führer dieses Schiffes. Bis zum Jahre 1929 hatte er noch verschiedene Kommandos beim Lloyd, um dann die „Bremen“ zu übernehmen. Schon auf der ersten Reise mit diesem größten Schiff der deutschen Handelsflotte holte er das Blaue Band, das bis dahin der Cunard-Liner „Maure-

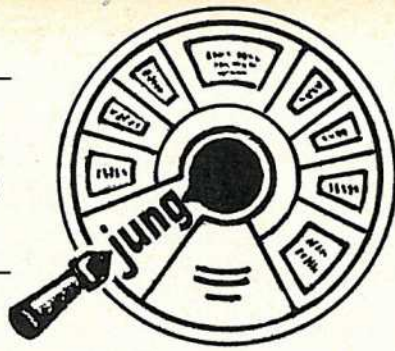
Alkoholfreie Getränke in EINWEGFLASCHEN

von STEINIKE & WEINLIG

HAMBURG - HARBURG · SEEHAFENSTRASSE 17 · TELEFON 77 13 81 / 85

PEPSI-COLA
FRISCO
S u. W LIMONADE
SODA WASSER
PERRI

Telegraf auf



Mein Auge zuckt

J. Burmeister

Seit kurzem habe ich ein nervöses Augenzucken. Im allgemeinen bin ich die Ruhe in Person. Wenn man sich jede Reise mit halbwilligen Achmeds herumschlagen muß, braucht man starke Nerven. Aber wie gesagt, seit einigen Tagen fängt mein rechtes Augenlid bei jeder passenden oder unpassenden Gelegenheit an zu zucken. Erst habe ich es nicht beachtet, aber dieses Leiden bringt mich in peinliche Situationen. Zuerst bekam ich Krach mit dem Koch, das war so.

Der Koch hatte ein besonders gutes Mahl bereitet und ich ging nach dem Essen zu ihm und sprach meine Anerkennung aus. Ich merkte förmlich, wie er größer wurde — aber dann fing mein Augenlid an zu zucken — der Koch starrte mich an und warf mich dann aus der Kombüse. Er faßte plötzlich meine Worte falsch auf. Und so ging es mir mit den anderen auch, alle meinten sie, ich wolle mich über sie lustig machen. — Ich mochte schon keinen mehr anschauen.

Richtig peinlich wurde es aber erst, als in Rotterdam die junge Frau unseres Kapitäns an Bord kam. Ich begrüßte sie freundlich und plötzlich fing mein rechtes Auge wieder an zu zucken. Die junge Frau schaute mich verwirrt und der Kapitän böse an und mein rechtes Auge plinkerte immer stärker. Verlegen zog ich mich zurück. — Aber es stand fest, so bald wir in Hamburg sind, würde ich zum Arzt gehen.

Hamburg: Kaum haben wir festgemacht, gehe ich von Bord. Mit einem nervösen Leiden geht man zum Nervenarzt, zum Psychiater. Aber es ist immer dasselbe, sucht man etwas Bestimmtes, findet man es nicht. So auch hier. Ärzte massenhaft. Zahnärzte, Augenärzte, Ohrenärzte usw. aber kein Psychiater. So bummele ich durch die Straßen, vor mir — wat heff ik mi verfehrt! Vor mir zwei jugendlich gekleidete Damen. Denk ich, für ihre grauen Haare sind die noch ganz fest in den Spanten. Und aufgetakelt wie schnelle Fregatten. Man von vorn sind die sicher dick unter Farbe gehalten, damit man die Risse nicht so sieht. Jawohl, das dachte ich — doch das stimmte nicht.

Die sahen nicht nur von achtern jung aus, von vorne waren sie es sogar. Denn kaum hatte ich sie überholt, sehe ich sie mir genau an, von vorn. Erst schauten die beiden mich sogar freundlich an, aber dann fing mein verdammtes Augenlid wieder an zu zucken und schon warfen sie mir empörte Blicke zu und eilten davon.

Aber ich hatte auch Glück. In dieser Straße fand ich endlich einen Nervenarzt. Das Wartezimmer war proppenvoll und was saßen da für Leute! Ich glaube, ganz echt waren sie alle nicht. So recht wohl fühlte ich mich nicht.

Endlich brachte mich die Sprechstundenhilfe in den Untersuchungsraum. Übrigens das Fräulein war ein nettes Ding und ziemlich kokett, denn kaum waren wir allein, plinzelte sie mir zu. Es dauerte eine ganze Weile, ehe ich begriff, daß auch mein rechtes Auge wild mit dem Augenlid plinkerte. Und als ich mich beeilte ihr zu erklären, warum ich hier war, ging sie beleidigt aus dem Zimmer. Verstört saß ich im Sessel und wartete auf den Arzt. — Endlich ging eine Tür auf und ein älterer Herr in weißem Kittel trat ein. Ich wollte mich erheben und ihn begrüßen, er aber streckte die Hände aus und sprach beschwörend: „Ruhe, mein Herr.“

Ich wollte ihm erklären, warum ich hier war. Er aber hauchte nur immer: „Ruhe, Ruhe mein Herr. Ganz entspannen. Ruhe, Ruhe.“

Nun wurde es mir aber zu bunt und ich wollte aufstehen. Der Arzt drückte mich aber mit sanfter Gewalt in den Sessel zurück. „Ruhe, Ruhe, keine Angst, ganz entspannen.“ Ich wollte aber nicht mehr ruhig sein und schrie ihn an: „Herr Doktor, Herr Doktor, ich bin doch nicht verrückt!“ „Das sagen sie alle“, hauchte er, „Ruhe, nur Ruhe...“ Das war zu viel. Mit einem Aufschrei sprang ich aus dem Sessel und stürzte zur Tür... ich atmete erst auf, als ich draußen auf der Straße war. Nie wieder zu einem Psychiater, nie!

Aber komisch, seit dem Tage hat das nervöse Zucken aufgehört.

Tip FÜR DIE FREIZEIT

Über Geschmack läßt sich nicht streiten, und auch nicht über die persönliche Einstellung zu den verschiedenen Kunstrichtungen. Daß uns auf See Plattenspieler und Tonbandgeräte von dem Zwang meist ausländischer Rundfunkprogramme befreien, begrüßen gerade wir an Bord ganz besonders. Alle musikalischen Genüsse, wie sie jeder gerade liebt, können wir so mit auf die Reise nehmen. Mancher spricht aber auf Musik weniger an, als auf den Zauber des gesprochenen Wortes. Wer an Land anstatt Opern, Operetten, Musicals und Konzerten lieber Theater und literarische Ver-

anstaltungen besucht, darf nun als Liebhaber auch dieser Kunstrichtung aus den Produkten der modernen Schallplattenindustrie das Richtige für sich aussuchen, um seiner Freizeit auf See Gehalt zu geben. Hervorragende Schauspieler von Film und Theater sprechen zu uns mit den Worten der alten und neuen Meister, teils im Hörspiel, teils im Vortrag. Mit diesem Programm *Weltliteratur auf Schallplatten* dürfte die Deutsche Grammophongesellschaft gerade uns Fahrtenleuten einen neuen Platz an den üppigen Tafeln des Geistes freigemacht haben.

Bei ihnen ist's noch Sport

Vor wenigen Wochen trafen sich die Jungen der Marinejugendgruppen des Landesverbandes Nordsee in Hamburg. Es war eine Freude, sie bei ihrem seesportlichen Wettkampf zu sehen. Mit Eifer und Ernst waren die Jungen bei der Sache und zeigten, daß sich unter den Teenagern an Land auch Jungen befinden, die sich unseren alten seemännischen Tugenden verschrieben haben, vor allem Kameradschaft und Einsatzfreude.

In dem Bericht, der uns darüber zuzuging, heißt es:

Grau der Himmel, naßkalt die Luft, als wir nach endlos erscheinendem Marsch vom Elbtunnel auf Umwegen die Baracke am Ellerholzdamm erreicht haben. Vor der Baracke und im Aufenthaltsraum lebhaftes Treiben von etwa 80 Jungen. Hier werden die Knoten schnell noch einmal durchprobiert, dort saugt einer Antilampenfieber aus einem Zigarettenstummel. Im Konferenzzimmer sitzen Gruppenleiter und das Kampfgericht und sprechen in aller Kürze die Wettkampfgeln durch. Es wird ausnahmsweise von einigen bestehenden Regeln abgegangen, aber erfreulich und vorbildlich, mit welcher Sachlichkeit man sich einigt in dem Bestreben, allen anwesenden Mannschaften den Start zu ermöglichen. Niemand erhebt Protest, um dadurch evtl. Vorteile für seine Gruppe zu erzielen.

Das Programm sieht für den ersten Tag Knoten und Wurfleinewerfen vor. An jedem Platz wird eifrig um die Punkte gekämpft. Besonders um die Knotenleine, wo es um Bruchteile von Sekunden geht, liegt eine nervöse Spannung. Auf den Bahnen für das Wurfleinewerfen, die übrigens vorzüglich abgesteckt sind, muß mancher seine Siegeschancen

begraben, wenn der Sandsack mit der Leine über die Seitenmarkierung fliegt. Aber ein besonderes Lob der Gruppe Westen-Hülsen, die erst kürzlich auf die Beine gestellt worden ist und die dennoch, wenn auch ohne großen Erfolg, an allen Wettkämpfen teilgenommen hat. So recht deutlich wird hier die Devise der Marine-Jugend für all ihre Wettkämpfe: „Aufs Mitmachen kommt es an!“

Busse holen abends die Jungen und ihre Betreuer zum Abendessen und zum Schlafen nach Wentorf.

Mit frischen Kräften trifft man sich am nächsten Morgen an der Außenalster zum Höhepunkt eines jeden seesportlichen Wettkampfes, dem Kutterrace. Gestartet wird in allen drei Klassen, A, B und C. In C starteten übrigens unsere Freunde aus Berlin, die keine Mühen scheuen haben und den weiten Weg nach



Der Berliner Kutter im Spezialdreß. Sie durften mit M.J.-Uniform nicht über die Grenze.

Hamburg gekommen sind. Ich glaube, ihre blau-weiß gestreiften Hemden sind für uns alle zum Symbol ihres unbeugsamen Willens geworden, zu uns zu gehören.

Eine Kulisse bietet sich an diesem Sonntagmorgen für unser Race, wie wir sie uns schöner nicht vorstellen können und wie wohl nur Hamburg sie zu bieten vermag. Rings umher die weißen Segel einer zugleich stattfindenden Regatta, leichter

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

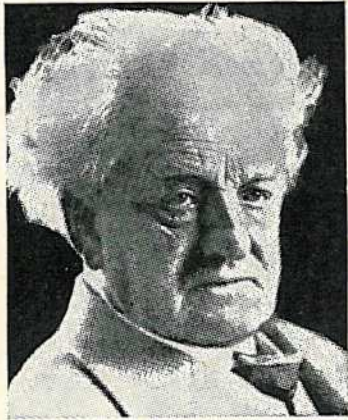
Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrtenleute seit langem genießt. Wir vertreten Sie bei den Behörden. Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Dunst über dem Wasser, aber man fühlt doch, daß die Sonne bald siegen wird. Im Hintergrund, verhangen, die Silhouette der Stadt mit ihren Türmen.

Schlag auf Schlag gehen die Rennen über die Strecke. Es wird in zwei Kuttern ohne Vorläufe nach Zeit gefahren. In Klasse C siegen die Hamburger, in B Wilhelmshaven. Den Höhepunkt bildet natürlich wieder das Rennen in Klasse A über tausend Meter. Der Präsident des DMB, Admiral Lucht, läßt es sich

Zum 100. Geburtstag



Gerhart Hauptmann

Geb. 15. 11. 1862 Obersalzbrunn,
gest. 6. 6. 1946 Agnetendorf/Schlesien

Der führende deutsche Bühnendichter der Jahrhundertwende war auf literarischem Gebiet ein Bahnbrecher des Naturalismus. Über alle politischen Umstände hinweg hat sich sein Name als der des größten Menschengestalters der letzten Generationen erhalten. Seine bekanntesten Schauspiele sind „Die Weber“, „Rose Bernd“ und „Der Biberpelz“. 1912 erhielt Hauptmann den Nobelpreis für Literatur.

nicht nehmen, das Race von einem Motorboot aus zu beobachten. Es starten Wilhelmshaven und Lüneburg, letztere mit einer völlig neuen Mannschaft. Wilhelmshaven wird von vornherein seiner Favoritenrolle gerecht. Aber auch den Lüneburgern kann man zu ihrer jungen Mannschaft nur gratulieren. Besonders fällt bei den Lüneburgern der neue Stil auf, sie sind von ihrem schon sprichwörtlich gewordenen Ellerbeher-Rundschlag restlos abgekommen.

Die Ehrung für die Kuttersieger findet gleich an Ort und Stelle statt, unter Beteiligung sonntäglicher Spaziergänger. Bundesjugendleiter Werner Liebmann nimmt sie persönlich vor. Anschließend wird der Organisator dieser Wettkämpfe und der scheidende Jugendleiter von Hamburg, Uwe Modlich, besonders geehrt.

Am Nachmittag, nach der endgültigen Siegerehrung, heißt es Kurs Heimathafen, und jeder nimmt ein schönes Stück Erinnerung im Seesack mit nach Hause.

Sieger der A-Klasse

Knoten — Wilhelmshaven
Wurfleinenwerfen — Lüneburg
Kutterpullen — Wilhelmshaven
Gunther Hartmann, Braunschweig

Seefahrt in der Kunst

Kehrwieder!

Wenn Schiffe seewärts wenden und
Den Strom verlassen, Schaum vorm Bug,
Dann ist es oft, als wenn der Wind
Ein Wort, ein sanftes Segnen trug:
Kehrwieder!

Wie einer Frau geheimer Gruß
Ströml's auf aus einem Wellental;
Und was dem Schiff an Mutterwunsch,
An Leitspruch folgt, er sagt's noch mal:
Kehrwieder!

Noch zarter, wenn zur Heimkunft ihm
Die Ufer winken. Leise beut
Sich wie ein glückhaft Seufzen jäh
Ein Frauenwort: Willkommen, Leut,
Willkommen!

So weit das Meer die Sehnsucht weckt,
So weit der Seemann segeln muß;
Doch immer bleibt das Heimweh auch,
Und immer horcht sein Ohr dem Gruß:
Willkommen!

HANS FRIEDRICH BLUNCK

Lotungen

Die beste Bildung findet ein ge-
scheiter Mensch auf Reisen. Goethe

*
Gebildete Menschen sind den un-
gebildeten genauso überlegen wie
die Lebenden den Toten. Aristoteles

*
Sich mitzuteilen, ist Natur. Mitge-
teiltes aufzunehmen, wie es gege-
ben wird, Bildung. Goethe

*
Wie soll sich eine Jugend ent-
wickeln, wenn man ihr anstatt Ge-
fahr Sicherheit, anstatt Bewäh-
rungsmöglichkeit ein Bankkonto
bietet?

Rangliste der deutschen Schlager im Oktober 1962

1. Speedy Gonzales (Kleiner Gonzales)

Noch steht dieser Schlager on top
der Hitparade und hält seinen ersten
Platz vom Vormonat. Wir gratu-
lieren und freuen uns mit dem
„Kleinen Gonzales“, daß er so
großen Erfolg hat.

2. Sweety

Vom 3. auf den 2. Platz! Peter Kraus
ist ehrgeizig, das wissen wir. Und
mit Sweety hat er dazu noch leichtes
Spiel. Alles „Süße“ kommt eben
doch schneller voran...

3. St. Tropez Twist

Hier erobert einmal wieder der Twist
die Herzen und läßt die „Gummi-
beine“ übers Parkett twisten. Pep-
pino di Capri, natürlich aus Italien,
brachte den St. Tropez vom 13. auf
den 3. Platz.

4. Ya Ya

Joey Dee wieder mit einem Twist!
Er kam damit vom 7. auf den 4.
Platz. Es scheint, als ob sich die
Twiste zum Winter durchsetzen wer-
den. Lassen also auch wir uns von
ihnen überzeugen — und nicht aus
der Fassung bringen.

5. Monsieur

Petula Clark — von Platz 20 auf
Nr. 5. Hört — hört! Wir freuen uns
über das interessante neue Bild der
Hit-Parade und wünschen — wie
immer — allen Beteiligten viel
Freude am Success! Toi-toi-toi...

M. A.

(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 Grog.

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

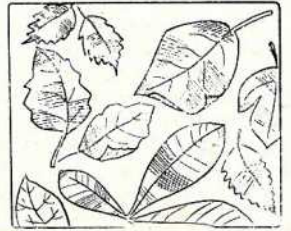
Hansen-Rum

Die schlaue Kiste

Rauchen

Daß das Rauchen nicht gerade eine gesundheitsfördernde Wirkung hat, dürfte allgemein bekannt sein. Versuche haben einwandfrei ergeben, daß es Veränderungen der Herzströme hervorruft, daß Rhythmusstörungen im Herzschlag und Verstärkungen vorhandener Kreislaufstörungen auftreten. — Bei der aufgenommenen Nikotinmenge spielt die Geschwindigkeit des Rauchens eine große Rolle. Während beim normalen Rauchen etwa 30% des im Tabak enthaltenen Nikotins in den inhalierten Rauch übergehen, sind es beim hastigen Rauchen so-

gelbe „Xantophyll“. Die roten und gelben Farbstoffe werden im Sommer von den grünen völlig über-



deckt. Im Herbst jedoch, wenn die Nebel aufziehen und die Nachttemperatur sinkt, werden die Chloroplasten abgebaut. Dabei zerfällt zuerst das grüne Chlorophyll, und die anderen Farbstoffe werden sichtbar. Dann leuchten die Blätter bei Herbstbeginn in allen Farben.

Wo kommt der Ausdruck her?

Das französische Wort Havarie (englisch = average) stammt vom arabischen „awar“ = Schaden. Der Ausdruck „Riemen“ für das Ruder ist von „remus“ (lateinisch) abgeleitet, und „entern“ (ein feindliches Schiff erstürmen) kommt vom spanischen „entrar“ = eindringen. Unter „kapern“ versteht man ein Schiff aufbringen. Der Ausdruck ist dem niederländischen „kopen“ = auflauern, entlehnt.

Der hört ja das Gras wachsen ...

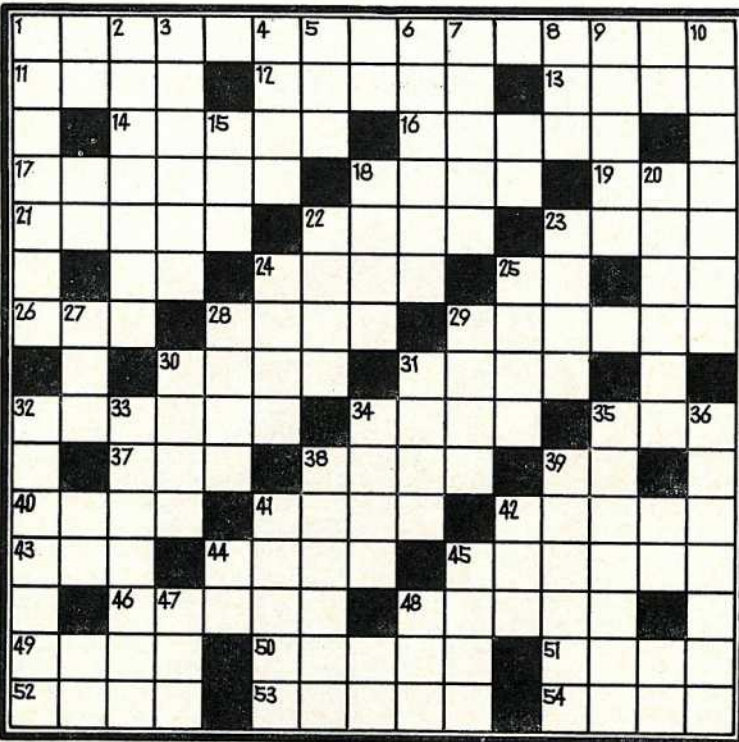
Wer diesen Ausspruch heute für sich in Anspruch nehmen kann, der muß jener Gattung Mensch zugeordnet werden, die alles besser weiß und die sich so superklug dünkt, daß alle, die mit ihnen Umgang haben, sich spöttisch zurufen: „Achtung, das ist einer, der das Gras wachsen hört!“ — Der



gar 50%. Dagegen beträgt der inhalierte Anteil bei langsamem und bedächtigem Rauchen nur etwa 4%. Lungenzüge sind besonders schädlich, wenn auch manche Raucher diese Art des Rauchens für die angesehenste halten. Man soll mindestens das letzte Viertel als „Kippe“ wegwerfen, weil es mit schädlichen Stoffen besonders angereichert ist.

Warum werden die Blätter bunt

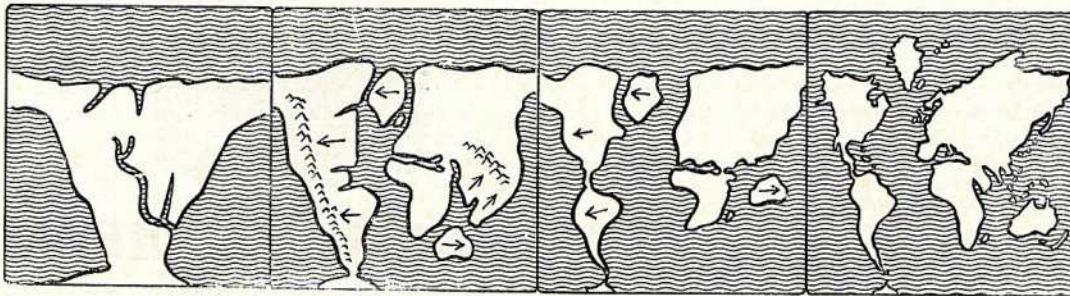
Die Blätter besitzen viel Farbkörperchen, die „Chloroplasten“, in denen einige Farbstoffe eingebettet sind, wie zum Beispiel das grüne „Chlorophyll“ (das eigentliche Blattgrün), das rote „Karotin“ und das



Das große Kreuzwort-Rätsel

Waagrecht: 1. Sicherheitsbehörde zur Aufklärung von Straftaten, 11. Fluß, an dem Florenz liegt, 12. die Frucht der Buche, 13. das Leben, die Wirklichkeit, 14. unverschämte, lärmender Unfug, 17. schicksalsschweres Zusammentreffen, 18. Planet, 19. landwirtschaftliches Anwesen, 21. von Strafverfolgung befreit, 22. Pflanze, deren Saft medizinisch verwendet wird, 23. Name ungarischer Könige, 24. Holzblättchen, Splitter, 25. Name von Bächen und kleinen Flüssen, 26. strikte Verneinung, 28. Nebenfluß des Rheins, 29. kostbarer Besitz, auch verstecktes Gut, 30. kurze knappe Männerjacke, 31. Stammpflanze des Opiums, 32. gemustertes Gewebe, 34. Stützpunkt, 35. Abzweigung, Seitenstange, 37. Teil des Baumes, 38. Kummer, Schaden, 40. Gebirge in Griechenland, 41. Verbindung zwischen Kopf und Rumpf, 42. Stern im Adler, 43. Schicksal, 44. Begleiter eines Planeten, 45. Bauholz, Bretterwand, 46. die Blutbahnen des Körpers, 48. Insel im Mittelmeer, 49. Frauenname, 50. Belastung des Kontos, 51. stahliger Insektenfresser, 52. unersättliches Begehren, 53. das Einbringen der Früchte, 54. zum Herzen zurückführende Blutbahn.

Senkrecht: 1. Sicherheitsleistung, 2. Niedertüchtigkeit, 3. das Leichenschauhaus in Paris, 4. Wassergeist des Märchens, 5. sein... hat jedes Dach, 6. Bahnsteigsperrle, 7. Speisefisch, Goldbrasse, 8. mohammedanischer Name Jesu, 9. Beobachter eines Vorgangs, 10. zuständige Behördenstelle, 15. unbestimmter Artikel, 18. Schwung, Begeisterung, 20. Herrenmantel, 22. der altägyptische Stiergott, 23. geebnete Straße, Schienenweg, 24. Gewebe mit pelzartiger Oberfläche, 25. Ausstoßung aus der Gemeinschaft, 27. Gebirge auf Kreta, 28. Träger von Freileitungen, 29. Löhnung, 30. schwedisches Königsgeschlecht, 31. Getreide mit dicken Fruchtkolben, 32. spaßig, lustig, 33. eine Körperbehandlung, 34. Hauptgestalt einer Dichtung, 35. Jahrgeld, Abfindung, 36. Sauerkirsche, 38. Schöpfer des Wiener Waltzers, 39. Gestell zum Festhalten eines Geräts, 41. wilde Bande, 42. das Universum, 44. lateinisch: mich, 45. Taufzeuge, 47. bestimmter Artikel, 48. alkoholisches Honiggetränk.



Schwimmen unsere Kontinente?

Im Anfang dieses Jahrhunderts stellte der berühmte Polarforscher Alfred Wegener die Theorie auf, daß alle Erdteile einmal eine zusammenhängende Erdmasse bildeten. Alle Kontinente würden auf einem schweren Erdkern schwimmen.

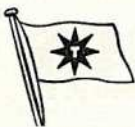
Durch Verschiebungen, vielleicht hervorgerufen durch die Erdrotation

oder durch Spannungen, die infolge der ständigen Abkühlung der Erdkruste entstehen, streben die Kontinente auseinander, gleichzeitig verschiedene Gebirgsfalten bildend.

Tatsächlich sieht die amerikanische Ostküste so aus, als ob sie fast genau an die europäisch-afrikanische Westküste passen würde. Auch

heute noch streben Amerika und Europa meßbar — es sind wenige Meter im Jahr — auseinander. Verwandtschaften von Tier und Pflanze und ähnliche Gesteinsarten auf den verschiedenen Kontinenten sprechen für diese Theorie, die auch heute noch als eine der Möglichkeiten der erdgeschichtlichen Entwicklung ernstgenommen wird.

Ausspruch entstammt der Edda, jener uralten nordischen Dichtung, die etwa im 12. Jahrhundert entstand. Und derjenige, der solche übermenschlichen Fähigkeiten aufwies, war Heimdal, der Wächter des Himmels. Er war mit so außergewöhnlichen Kräften begabt, daß er sowohl „das Gras in der Erde als auch die Wolle auf den Schafen“ wachsen hörte.



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Vorsetzen 54 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Tel. Sa.-Nr. 311441



Klar bei Schmunzelauge

Technik

Das Atomschiff „Steiler Zahn“ war nun wirklich der letzte Schrei der Technik. Mit gehobener Brust führte Kapitän Möller den Besucher durch sein Prachtstück. Äußerlich sah es ja genau so aus, wie Schiffe seit jeher ausgesehen haben. Der Bug war immer noch vorn und das Heck hinten.

Die Überraschung kam erst auf der Brücke. Sie wirkte fast so kompliziert wie die Küche eines modernen Haushalts.

Der Höhepunkt war das Elektroengehirn. Es errechnete einfach alles, was Seeleute brauchen. Ortung, Kurs, Seerechtsfragen bei Havarien, das Wetter von übermorgen? Bitte sehr, der Kapitän befragt nur seinen Roboter.

Grüne, rote, gelbe Lämpchen beginnen erregt zu spielen, und schon speit das Gehirn die Antwort aus.

Der Besucher war hingerissen. „Wozu braucht Ihr da überhaupt noch einen Steuermann?“

„Tjäh, das ist ja man so“, sagte Kapitän Möller. „So richtig durchkonstruiert ist der Apparat ja immer noch nicht. Wir haben das ausprobiert. Er weiß alles. Aber seine Döntjes sind nur halb so gut

wie die von unserem Steuermann!“

Pietät

Auf großer Fahrt starb der Steuermann. Die ganze Nacht über brütete der Kapitän über einer schönen Grabrede. Am nächsten Morgen lag der Steuermann aufgebahrt an Deck. Die Freiwache war vollzählig versammelt. Da sprach der Kapitän: „Kinners, lat uns för den toten Kameraden en stilles Gebet spraken!“ Es folgte eine Pause von zehn Minuten. Schon begannen einige Männer sich zu räuspern, denn jetzt mußte ja die schöne Rede kommen. Da richtete sich der Kapitän auf und sagte feierlich: „Na, Kinners, da smiet ihn man rin!“

Diese Ärzte!

In Neapel gingen wir an Land, und kamen gleich in die Gassen mit der Wäsche zwischen den Häusern, wo die Mütter ihre Säuglinge auf der Straße stillen.

Unser Schiffsarzt bemerkte eine Frau, deren näherer Körperteil gewaltige Ausmaße hatte. Er konnte nicht umhin, die Frau zu fragen: „Verzeihen Sie, Signora, saugt das Kleine oder bläst es?“

Peinlich

In einem afrikanischen Hafen war der Kapitän gerade dabei mit dem farbigen Agenten die Papiere klar zu machen, als ein Vertreter der Botschaft erschien. Dieser stellte sich als „Edler“ vor.

Da der Farbige ihn immerfort mit Mr. „Idler“ anredete, versuchte der Beamte, dem Farbigen den Unterschied der Bedeutung zu erklären.

Der Farbige hörte sich das auch eine Zeit lang an und erwiderte dann kopfschüttelnd: Ich habe mit diesem Namen immer so ein Pech. Den russischen hiesigen Botschafter, der Simon Simonowitsch heißt, erfragte ich immer mit Mr. son of a bitch.

Lehrlinge

Auch große Reedereien haben Lehrlinge, denen das Wohl und die Größe ihrer Firmen am Herzen liegt. „Meine Reederei“, brüstet sich der eine, „gibt im Jahr tausend Mark allein für die Tinte aus, die für Unterschriften benötigt wird!“ „Das ist doch noch gar nichts“, sagt der andere, „mein Chef hat angeordnet, daß bei den Unterschriften keine i-Punkte mehr gemacht werden. Wir sparen so die gleiche Summe“ ...

*

„An was denkst du, Hein?“

„An nichts, min Seuten!“

„Warum denkst du nicht an mich?“

„Das tat ich ja!“



„Der Ausguck meldet, Herr Kapitän — Seeschlangen — hunderte von Seeschlangen.“

Na also

„Mensch, Dirks, wie lütt is doch de Welt! Johrelang hebbt wi uns op See rümdrievon. Wenn Du in Honolulu wärs, bün ick in Hammerfest wesen. Un nu dröpt wi uns hier, tohuus! Jetz mokt wi mol 'n fein' Bummel dörch good old Hamborg.“

„Is nix mit'n Bummel, Puul. Hett mi de Dokter verboden. Dörf mi nich stropzeern!“

„Na, good, Dirks. Dann sett wi uns eben in' Kroog un drinkt gemütli 'n scheunet Glas Beer.“

„Beer? Dörf ick ook nich. Hett mi de Dokter verboden.“

„Ook keen Korn, Wienbrand, Whisky?“

„Dat schon gor nich!“

„'n lütten Wodka, Gin, Genever?“

Dirks Augen leuchteten auf.

„Du büsst doch 'n Schenie, Puul. Vun Genever hett he nix seggt!“

Debeka

Lebensversicherungsverein a. G.

KOBLENZ/RHEIN · Südallee 15-19

Sicherheit zuerst!

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

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

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

Durch eine jahrelange, enge Verbindung zu Schiffs-offizieren aller Patenten wissen wir, was Sie brauchen.

Wenden Sie sich daher vertrauensvoll an uns! Wir beraten Sie gern und unverbindlich - auf Wunsch auch an Bord.

Zu Ihrer Verfügung stehen unsere Küsten-Bezirksverwaltungen:

(28) Bremen (2) Hamburg 1 (23) Kiel
Parkallee 14, Tel.: 300488/9 Große Allee 33 Maritensdamm 1

(314) Lüneburg
Grapengießer Str. 45 I

sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschifffahrt, Herr

Wilhelm Böhme, (28) Bremen, Kasseler Str. 54
Telefon: 8 15 23

DE - BE - KA · Dein bester Kamerad!

Im Zeichen des Steuerrads



Schiffs-Kredite

Auch langfristige Umschuldungen,
Vermittlung und Verwaltung von
Schiffshypotheken

Für alle Zweige der Schifffahrt

DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSBANK

Aktiengesellschaft

BREMEN

Domshof 17 · Fernsprecher 32 54 41 · Fernschr. 024 4870



Ankerplätze
SEEMANNS MISSION
APOSTOLATUS MARIS

Das Deutsche Seemannsheim Rotterdam
läßt ein zu sonntäglichen Abendfeiern unter dem Adventskranz (20.30 Uhr)
am 2., 9., 16. und 23. Dezember.
Unser liebes Weihnachtsfest ist für Seeleute vorbereitet am 24., 25., 26., 27. und 28. Dezember.
Westzeedyk 94 — Telefon 010 — 13 39 18 — 13 39 70.



DER WEG
ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Am 13. Oktober 1962 bestanden die Prüfung zum **See-
steuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** folgende Herren:
Helmut Döblitz, Klaus Groth, Fred Gunkel, Jürgen Haider,
Harry Harning, Henry Horstmann, Jürgen Hügel, Uwe
Jürgens, Günther Knorr, Horst Köpnick, Heinz Hühliche,
Jörg Küstermann, Manfred Leopold, Werner Neffe, Hans-
Joachim Papenfuß, Heinz Pracht, Klaus Schmalz, Olaf
Schneider, Ewald Schröder, Almer Schultz, Firtz Schulze,
Jürgen Summa, Waldemar Schnoor.

Seefahrtsschule Bremen

Am 21. September 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän
auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Erich Draschba, Bremen (mit Auszeichnung); Otto van Dyk,
Bremen; Peter Frese, Bremen; Joachim Gehrkens, Win-
sen; Hans-Jürgen Gehrkens, Winsen; Achim Görs, Del-
menhorst; Klaus Hoffmann, Bremen; Reimar Horstmann,
Hamburg; Harald Junk, Bremen; Christoph Keil, Bremen;
Dieter Loosen, Bremen; Horst-Werner Mertens, Blumen-
thal; Volker Mertens, Bückeburg; Günter Ohlf, Alger-
missen; Helmut Rohde, Aumund; Harald Roth, Bremen;
Werner Rühl, Selters; Robert Sauter, Landquart; Karl-
Heinz Schau, Kiel (mit Auszeichnung); Hermann Schild-
knecht, Uster; Wilhelm Schweppe, Bremen; Reiner Specht,
Bremerhaven; Helmut Steller, Gattori.
Am 19. Oktober 1962 bestanden die Prüfung zum **See-
steuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Klaus Böcker, Bremen; Peter Böllts, Beuel; Kurt Eggerling,
Arzen/Hamelh; Iko Eiben, Hamburg; Fritz Gocht, Berlin;
Klaus Gröne, Bremen; Jürgen Grund, Trier; Peter Grune-
wald, Berlin; Hans Hoffmann, Neustadt a. Rbg.; Hermann
Hoyer, Bremen; Hans Kattenidt, Bremen; Joachim Mehr-
wald, Bremen; Wolfgang Meyer, Oldenburg i. O.; Wilfried
Nordmann, Hannover; Franz-Joachim Riebel, Albersloh/
Münster; Herwig Rücker, Bremen; Helmut Schubert, Frank-
furt am Main; Hans Seebars, Bremen; Otto Sonnenburg,
Greetstiel; Harald Stadlander, Bremen; Sebastian Vonder-
bank, Bremen; Franz-Xaver Wenzel, Mannheim.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 20. Oktober 1962 bestanden die Prüfung zum **See-
steuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Ernst Bachor, Johann Claus, Adolf Delith, Dietrich
Drews, Hans-Otto Ebner, Jürgen Eckert, Hans-Jürgen
Eding, Franz Eppel, Uwe Grabow, Dietrich Haserick, Man-
fred Hövener, Erich Horlitz, Uwe Ilsen, Hartmut Kirscher,
Siegfried Karweick, Hans-Heinrich Lindrob, Horst
Ludwig, Eike Mallang, Konrad Peter, Dieter Petermann,
Uwe Pöehlemann, Erwin Raap, Ulrich Richert, Hans-
Joachim Schöner, Dieter Schröder, Karl Schulz, Werner
Tölke, Walter Weidlich, Otto Wolf;
die Prüfung zum **Seejunger (Seejunksonderzeugnis)**:
Wolfgang Altmann, Hilke Eckhardt-Frers, Gerhard Haacke,
Walter Krumbiegel, Konrad Most, Margarethe Nikelowski,
Rolf Wechsung.



GRUSSE AUS DEM
HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am Seemannssonntag,
dem 29. November aus Bremen,
... und die Weihnachtsgrüße
Seemannssonntag,
dem 20. Dezember aus Hamburg,
Seemannssonntag,
dem 27. Dezember aus Hamburg,
Wir wünschen den Kameraden an Bord guten Empfang und den Angehörigen im Funkhaus lampenfieberfreien Mikrofonkontakt.



Das Bücherbrett

Jürgen Rohwer: „U-Boote“. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg. Gln., Großform. 21x27 cm, 96 S., m. 100 Fotos und maßstabgerechten Skizzen aller deutschen U-Boot-Typen. DM 14,80.

Hier stellt Jürgen Rohwer im vierten Marinebildband die deutschen U-Boote vor. Nach einer zaghaften Entwicklung der jungen Waffe in den ersten Jahren der Kriegsmarine, wo noch ein großes Gewicht auf das Schlachtschiff und den Schweren Kreuzer gelegt wurde, konnten wir bei Kriegsausbruch 1939 unsere wenigen U-Boote nur einzeln einsetzen. Namen wie Prien, Schepke, Schuhart, Kretschmann wurden als erfolgreiche U-Bootkommandanten in den Wehrmachtberichten genannt. Aber sie standen einzeln da. Kaum mehr als zehn Boote waren gleichzeitig an der Front in den verschiedensten Seegebieten. Dann aber wurde die Rudeltaktik entwickelt und es begannen die großen Geleitzugschladten, die den Alliierten erhebliche Schäden zufügten. In den ersten Monaten des Jahres 1943 hatte die Schlacht im Atlantik ihren Höhepunkt erreicht, doch im Mai dieses Jahres war die feindliche Abwehr so gut geworden, daß wir kaum noch Erfolge erzielen konnten. Das alles erzählt uns Cajus Bekker in einer kurzen Chronik, dabei nur das Wesentliche des U-Bootkrieges erfassend. Es ist wirklich ein sehr interessantes Buch. ld.

Wolfgang Frank: „Dalmatinischer Frühling“. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg. Gln., 188 S., ill. v. Eva Kausche-Kongsback. DM 12,80.

Bereits das 40. Tausend hat dieser fröhliche und unbeschwerte Bericht über eine Fahrt froher Studenten und Mädel an die Adriaküste Dalmatiens erreicht. Aus dem „Bericht“ ist ein ganz ungewöhnliches Buch geworden voller Zauber über Liebe und Firnis, mit derben Männerbekenntnissen und Weinseligkeiten. Wolfgang Frank, der uns schon manches schöne Buch geschenkt hat — es sei hier an seine „Wölfe und der Admiral“ oder an die Forstmeister-Chronik vom Darss „Verklungen sind Horn und Geläut“ erinnert, haben wir als kraftvollen, aber eigenwilligen Schilderer von Menschen und Landschaften kennengelernt. Und gerade dieses verspüren wir am meisten im „Dalmatinischen Frühling“, das auch das Lieblingsbuch des Verfassers selbst ist. wa.

Wilhelmshaven blickt seawärts von Arthur Grunewald, Verlag: Brune Druck- und Verlags-GmbH., Wilhelmshaven, broschürt, 120 Seiten mit zahlreichen Fotos. Eine Stadt kämpft um ihre nackte Existenz. Da nach Kriegsende nichts als Vernichtung, Demontage und Verlust aller Grundlagen, wovon diese Stadt gelebt hatte, übriggeblieben war, mußte diese Stadt aus dem Nichts von vorn anfangen. Es gab keine Flotte mehr, keine Marine mehr, und keine Soldaten. Und über aller Hoffungslosigkeit und Verzweiflung noch das Damoklesschwert: Die Besatzungsmacht beabsichtigte durch Sprengung der Schleusen und Deiche die Stadt zu überfluten. Und zum Wilhelmshaven heute: Ein überzeugender Beweis dafür, daß Geist und Wille die materiellen Verhältnisse zwingen und nicht umgekehrt. Wie das geschah, wie Wilhelmshaven zu einem industriellen Ballungspunkt zwischen Weser und Ems wurde, und zu einem aufstrebenden See- und Handelshafen heranwuchs, darüber berichtet ohne Pathos und journalistische Macho und daher um so eindrucksvoller vorliegende Broschüre.

Carl Will, Hamburg — im Hafen, Verlag der Gesellschaft der Freunde des Vaterländischen Schul- und Erziehungswesens e.V., 182 Seiten mit zahlreichen guten Illustrationen, DM 7,80.

Hamburg — was die Schiffe bringen, vom gleichen Autor im gleichen Verlag, 1184 Seiten, genauso gut illustriert, DM 10,50.

Fahrensleuten solche Buchtitel anzubieten, heißt das nicht Eulen nach Athen tragen? Wissen Seeleute nicht Bescheid über Hafen und Ladungen? Gewiß wissen sie das, aber nur aus ihrer Sicht. Beim Hafen handelt es sich nicht nur um Hamburg, sondern um plastische geradezu amüsante Aufklärung über alles, was der Seemann im Hafen sieht und als selbstverständlich hinnimmt. Bei der Lektüre wird er angeregt und erstaunt feststellen, was alles hinter diesen Selbstverständlichkeiten steht. Woher kommt zum Beispiel der Name Kran? Wer ist alles im Hafen beschäftigt? Wie wird überhaupt ein Hafen gebaut? — Genau ist es mit dem Buch, das beschreibt, was die Schiffe, also wir, bringen. Es können natürlich nicht alle Ladungen behandelt werden, aber ganz sicher sehen wir mit ganz anderen Augen an, was wir laden und löschen, wenn wir mehr und zum Teil äußerst Interessantes und Erstaunliches über Herkunft und Entstehen wissen. Also sind diese beiden Bücher gerade dem jungen Seemann mit gutem Gewissen zu empfehlen. Es sind zwar keine Werke, die Anspruch auf Wissenschaftlichkeit erheben, aber sie sind sehr geeignet, das Wissen des Fahrsmannes als Fachmann abzurunden.

„Die Seefrachtordnung für den Praktiker“. Herausgegeben von Karl Bartsies, unter Mitwirkung von RA i. R. Paul Benndorf. Verlag Helmut Rauschenbusch, Stollham/Oldenburg, Plastikleinband DM 28,80.

Seit dem Erscheinen des Buches im Januar 1961 benutze ich es in der Praxis auf einem in der Linienfahrt eingesetzten Stückgutschiff. Ich muß sagen, daß es mir wegen seiner Übersichtlichkeit und Vollständigkeit zum unentbehrlichen Ratgeber geworden ist, da auf einem Stückgutschiff alle Arten von Gütern verladen werden, die nach

der Seefrachtordnung verpackt und gestaut werden müssen. Das Buch erlaubt es, sich schnell und sicher zu informieren. Nicht nur für den Kapitän, besonders auch für den Ladungsoffizier und alle anderen Ladungsbeteiligten ist ein solches Nachschlagewerk unentbehrlich. Wie wichtig die Stauung der sog. gefährlichen Güter gem. Seefrachtordnung ist, zeigte vor kurzem der Unglücksfall bei der Verladung einer Partie Ferrosilizium auf einem Stückgutschiff. Durch Feuchtigkeit (Regen) bildeten sich giftige Gase, die in die Wohnräume des Schiffes eindringen. 2 Todesopfer waren zu beklagen.
Wenn jetzt in einem Nachtrag Änderungen und Ergänzungen zu diesem Buch herausgekommen sind, so zeigt dies das Bestreben der Herausgeber, das Buch stets auf dem neuesten Stand zu halten. Kpt. Fischer

Gesundheitsdienst an Bord

Malaria-Vorbeugung

Aus Veranlassung schwerer Erkrankungsfälle an Malaria gibt die SBG bekannt:
Die im „Merkblatt betreffend Vorbeugungsmaßnahmen und Behandlung bei Malaria-Erkrankungen“ niedergelegten Richtlinien müssen zur Vermeidung erster Gesundheitsschäden sorgfältig beachtet werden. Es ist unbedingt erforderlich, daß die Einnahme der ausgegebenen RESOCHIN-Tabletten ordnungsgemäß erfolgt.
Malaria ist eine erst zu nehmende, unter Umständen lebensbedrohliche Erkrankung. (Siehe „Kehrwieder“ 6/62.) Eine entsprechende Aufklärung der Seeleute sollte an Bord immer wieder erfolgen. Merkblätter über die Malaria-Erkrankung können jederzeit bei der See-Berufsgenossenschaft angefordert werden.

II. Rose

Die Rose ist eine akute Infektionskrankheit. Es handelt sich um eine Hautentzündung, welche durch das Eindringen von Streptokokken (Kettenpilzen) in die Lymphgefäße der Haut bedingt ist. Es besteht auch die Möglichkeit, daß der eigentliche Erreger der Rose ein bisher noch unbekanntes Virus ist. Die kleine Hauterhebung ist in scharfer Begrenzung gerötet und geschwollen. Dabei zeigt der Prozeß Neigung zur Wanderung. Auch die Schleimhaut kann befallen werden.
Angesichts der Übertragungsmöglichkeit der Rose auf Wundflächen irgendwelcher Art, beispielsweise auch im Rachen bei Diphtherie, ist die Isolierung an Rose Erkrankter ein dringendes Erdordenis. Die Inkubationszeit der Rose wird auf 15–61 Stunden angegeben. Oft tritt die Krankheit erst in 6–8 Tagen nach der Verletzung in Erscheinung.

Die Krankheit beginnt mit Schüttelfrost und Fieber. Diese Erscheinungen können dem Sichtbarwerden der Rose vorausgehen. In anderen Fällen können an der zuerst befallenen Hautpartie gewisse Nervenregungen, Spannungsgeläh, Druckempfindlichkeit auftreten, denen das Fieber folgt. An einer kreisförmigen Stelle der Haut entwickeln sich Rötung und Schwellung, die Stelle wird glänzend und heiß, es entsteht ein scharf markierter Rand. Die Entzündung dehnt sich in breiter Front und mit zungenförmigen Zacken und Flecken aus. Beim Befallen des Gesichts werden besonders die Augenlider stark befallen, Nase, Ohren und Lippen schwellen unformig an. Die Augenlider sind oft so geschwollen, daß ihre spontane Öffnung nicht möglich ist. Schreitet die Hautentzündung vom Gesicht aus über die Kopfhaut nach dem Nacken zu vorwärts, so kann sie nachelander den ganzen Rücken, das Gesicht, die Oberschenkel bis zu den Unterschenkeln befallen. Wie bei anderen Infektionskrankheiten entwickelt sich zuweilen eine Bläschenflechte. In einem bestimmten Bezirk liegende Bläschen können schwellen und schmerzhaft werden, treten aber im allgemeinen nicht in den Vordergrund des Krankheitsbildes. Das Fieber ist meist hoch, oft von wechselnder Höhe, aber auch fieberlose Fälle kommen vor. Oft besteht Apoplektosigkeit, zuweilen findet sich Erbrechen, ferner werden Durchfälle beobachtet. Gelbsucht sieht man gelegentlich. Die Gesichtsröse kann auch als Schleimhautentzündung mit parallel laufender Mandelentzündung beginnen. Durch Fortleitung vom Rachen aus durch die Tube zum Ohr kann Mittelohrentzündung entstehen. Selten ist die Kehlkopfentzündung. Von der Luftröhre aus können sich in weiterer Folge Bronchitis und Lungenentzündung anschließen.

Was das Nervensystem betrifft, so beobachtet man besonders bei Rose des Kopfes häufig Delirien, auch Reizungserscheinungen der Gehirnhäute.

Verhängnisvoll kann die Verwechslung mit phlegmonösen Entzündungsprozessen werden. Die Lymphgefäßentzündung unterscheidet sich von der Rose durch den charakteristischen Verlauf des Streifens, welcher der Lymphbahn folgt. Häufig verwechselt wird das akute Gesichtsekzem mit Gesichtsröse. Das akute Gesichtsekzem zeichnet sich durch das schlagartige symmetrische Auftreten im Gesicht und meist fieberlosem Verlauf aus. Bei Ausbruch der Rose im Bereich eines Nervenzweiges des Gesichtes folgt die Ausbreitung des erkrankten Bezirks meist der Verteilung der Trigeminusäste. Überempfindliche Hautentzündungen des Gesichtes von roseartigem Charakter kommen ebenfalls vor, unterscheiden sich aber durch gleichzeitiges symmetrisches Auftreten an anderen Körperstellen. Die Schweine-rolaufinfektion beginnt meist an den Fingern und unterscheidet sich durch fieberlosen Verlauf und Fehlen von Allgemeinerscheinungen von der Rose.

Die Heilung der Rose hängt vom Alter, von der Konstitution und dem sonstigen Zustand des Befallenen ab.

— Jünemann —



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen



ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ

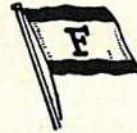
BEISSER GEBRÜDER



SEIT 50 JAHREN

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92



**SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE**

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

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

Auslands- Umzüge

Hamburg
Winterhuder Weg 6-10

Bonn
Bornheimer Straße 131



**Heinrich
Klingenberg**

GEORG P.

Möller

G E G R.
1 8 8 1

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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



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



**wegen
Leihwagen
UNION
fragen**



Bremen, Feldstr. 116-118,
Ruf: 49 46 79 · Bremer-
haven, Hafenstr. 26, Ruf:
4 35 20 · Cuxhaven, Mey-
erstr. 3, Ruf: 42 32 · Flens-
burg, Niedermai 15, Ruf:
42 53 · Hamburg 13, Mittel-
weg 31-32, Ruf: 44 88 44
Kiel, Hamburger Chaussee
54-56, Ruf: 822 00 · Lü-
beck, Nebenhofstr. 7, Ruf:
2 89 16



SELBSTFAHRER UNION

auto@europe

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

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Seeschifffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alters-
zusatzversicherung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen,
Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Be-
schränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei
Invaliditäts- und Alterszusatzversicherung · Es beraten Sie
unsere erfahrenen Mitarbeiter:

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

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

Horst Potthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

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

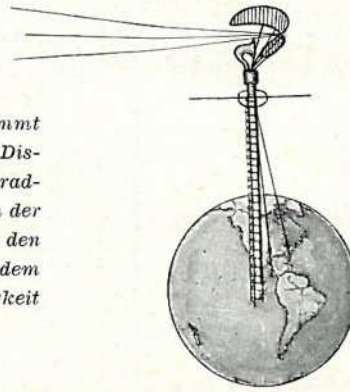


*gesichert sein
versichert sein*

Öffentlichrechtliche Lebens- und
Renten-Versicherungsanstalt



Disziplin



Disziplin als Befehl von oben bekommt leicht den Charakter von Gewalt. Disziplin aber als Gebot der Kameradschaft ist eine seemännische Form der Nächstenliebe. Sie bekommt dann den Charakter von Befreiung aus dem Dschungel der Hemmungslosigkeit aller gegen alle.

Früher

Über Disziplin brauchte nicht geredet zu werden, wenn bei uns noch die alten Segelschiffs- oder Kriegsschiffsmethoden oder auch nur die alte Seemannsordnung in Kraft wären. Dann nämlich wären Manneszucht und Ordnung an Bord gewährleistet. Alle diese Methoden jedoch beruhen auf Disziplinar-gewalt. Und die diese alten Gesetze handhabten, sie wußten die Gewalt zu gebrauchen, um Disziplin an Bord durchzusetzen. Jeder Mann der Besatzung respektierte diese Gewalt, ob er nun wollte oder nicht. Er war ihr von vornherein unterworfen, ob er nun einsah, daß Disziplin an Bord herrschen muß oder nicht.

Heute

Das ist heute beim Seemannsgesetz anders. Auf Grund der freiheitlichen Staatsordnung, der es entspringt, ist es so abgefaßt und formuliert, als ob es für jedermann selbstverständlich wäre, sich selbst freiwillig einen weitgehenden Zwang der Disziplin aufzuerlegen. („Die Schiffsbesatzung hat vertrauensvoll und unter gegenseitiger Achtung- und Rücksichtnahme zusammenzuarbeiten.“) Das Seemannsgesetz erweckt den Eindruck, als setze es voraus, daß jeder einsieht, daß Borddisziplin notwendig ist und daß auch jeder danach handelt. Bezeichnend dafür ist, daß das Wort Disziplin im Sachregister des Seemannsgesetzes überhaupt nicht vorkommt. Auch der Ausdruck Zucht ist nicht erwähnt. Nur Züchtigung kommt vor. Allerdings steht dann im Text (§ 108), daß sie verboten ist. Von Disziplinarstrafgewalt ist nur einmal in der Vorbemerkung zu dem Kapitel „Ordnung an Bord“ in dem Sinne die Rede, daß die sehr eingeschränkten außergewöhnlichen Befugnisse des Kapitäns keine disziplinäre Strafgewalt bedeuten. Der liberal-humane Geist des Seemannsgesetzes und dessen „Disziplinvergrämung“ zeigen weiterhin, daß an Stelle von Disziplinlosigkeit von Ordnungswidrigkeiten die Rede ist, die aber nicht an Bord, sondern vom Seemannsamt an Land geahndet werden.

Tugend und Gesetz

Denn Disziplin heißt nur Zucht. Insofern sie eine Tugend ist, hat das Seemannsgesetz nicht ganz unrecht, sie gesetzlich nicht zu erfassen. Denn Tugenden sind gute Eigenschaften des Charakters und der Persönlichkeit, im allgemeinen aber nicht Objekte für Paragraphen. Wenn es trotzdem zivile und militärische Bordordnungen gab und gibt, in denen Disziplin ganz groß geschrieben wurde, dann nur, weil sie eine fundamentale Voraussetzung für das

Leben und die Sicherheit eines auf sich allein angewiesenen Kleinst-Männerstaates auf See darstellt. Deshalb fanden es See-Gesetzgeber für unerlässlich, sie zum Gesetz an Bord zu erheben, den Maßnahmen für ihre Aufrechterhaltung Rechtskraft zu verleihen, und für dieses Ziel Disziplinalgewalt zu legalisieren. In Anbetracht der Unerträglichkeit des Lebens an Bord bei Disziplinlosigkeit und in Anbetracht der dadurch entstehenden Gefahr für Besatzung und Schiff schätzten sie die Freiheitswürdigkeit des Menschen an Bord geringer ein, als den Drang zu (auch heute noch) mißverständener Freiheit. Sie hielten wenig von der Fähigkeit, freiwillig Disziplin zu halten, dagegen trugen sie der Realität der starken destruktiven Kräfte der Disziplinlosigkeit um so mehr Rechnung.

Disziplinlosigkeit

Es werden nun heute Klagen über Disziplinlosigkeit an Bord laut. Die Verfechter der alten Von-oben-Ordnung sehen ihre Auffassung bestätigt. Demgegenüber können hier nur andeutungsweise die möglichen Gründe für die bedauerliche und äußerst gefährliche Erscheinung der Disziplinlosigkeit aufgezählt werden: Das zu weiche Seemannsgesetz, die allgemein liberal-demokratische Erziehung der ca. 80 Prozent Jugendlicher in unserer Seefahrt, eine Erziehung, die nur Freiheit gab, ohne zu lehren, wozu, ohne zugleich die Voraussetzung zur persönlichen Freiheit, nämlich Verantwortungsbewußtsein bewußt pädagogisch zu entwickeln, die chaotisch-anarchischen Zustände, in denen diese Jugendlichen ohne Ideale, Leit- und Vorbilder ihre Weltanschauung und ihren Charakter bildeten, Versagen des Elternhauses, Versagen der älteren Vorgesetzten als disziplinierte Persönlichkeiten und Vorbilder, und schließlich die verhängnisvolle Abwertung des Begriffes Disziplin, nur weil er unter dem letzten Regime mißbraucht worden ist.

Hier muß in aller Eindeutigkeit klargelegt werden: Ein ethischer Wert bleibt immer ein ethischer Wert, auch wenn er mißbraucht wird. Das gilt für alle Tugenden, auch für die Disziplin.

Wenn es vorkommt, daß Offiziere und Mannschaften der Seefahrt wegen der Disziplinlosigkeit an Bord den Rücken kehren, dann hilft kein Beschönigen mehr, dann muß man der Tatsache einer um sich greifenden Zuchtlosigkeit auf unseren Schiffen ins Auge sehen. Das ist kein Übelstand mehr, denn man mit Mittelchen begegnen könnte. Auch Tarifverbesserungen dürften nach den Erfahrungen der Parallelität zwischen ihnen und Disziplinlosig-

keit wenig nützen. Auch die Erfahrung der größten Disziplin bei größtem Arbeitsanfall spricht dagegen.

Was ist zu tun?

Dieser Zustand hat die Forderung nach einer Seemannsordnung alten Stils laut werden lassen. Er hat manchen älteren Kapitän schon zur Selbsthilfe greifen lassen. Um die Disziplin auf ihren Schiffen aufrechtzuerhalten, handeln sie einfach so, wie sie selbst erzogen worden sind. Dieses Verfahren jedoch geht den Auswirkungen zu Leibe, nicht aber den Wurzeln. Es zu praktizieren, heißt auch, gewonnenes Terrain der Menschlichkeit in der Gesetzgebung und in der Menschenführung aufgeben.

Unantastbar und auch heute noch erfolgreich ist hingegen, die Besatzung durch Vorbild der bewußt geübten und gezeigten Selbstdisziplin zur Nachahmung zu zwingen.

Andere Vorschläge basieren auf der Auffassung, daß die Fähigkeit, Disziplin zu halten, genau so zur Seediens-tauglichkeit gehöre, wie Farbenunterscheidungsvermögen, volle Sehschärfe oder Freiheit von Seekrankheit. Aus dieser Sicht ergibt sich auch die Aufforderung, die Disziplin noch mehr in der Nachwuchswerbung zu betonen, und bei allen Auslese-, Prüfungs- und Eignungsverfahren auch die Disziplinfähigkeit der Anwärter für die Seefahrtsberufe einer strengen Prüfung zu unterziehen. Auch von der Note in Disziplin in allen Zeugnissen und Beurteilungen die Berufsfähigkeit abhängig zu machen, ist eine Maßnahme, die man mutig und ernstlich in Erwägung ziehen sollte. Auch die Diskrepanz zwischen unrealistischen preußischen Erziehungsmethoden auf manchen Seemannsschulen zur Wirklichkeit des häufig mehr als freiheitlichen Bordlebens sollte man dadurch beseitigen, daß man den Nachwuchs von vornherein zur Selbstdisziplin in Freiheit im Sinne des humanen Seemannsgesetzes beeinflusst. Andererseits könnte man Jugendliche, von denen man auf Grund eines Mindestmaßes an psychologischen Kenntnissen den Eindruck gewinnt, daß ihre Umweltsbeziehungen für seemännische Disziplin zu gestört sind, von vornherein ausschalten. Dabei würde man nicht nur erhebliche Ausbildungs-investitionen sparen, sondern auch viel kostspieligen gefährlichen Sand in's Bordgetriebe verhindern, — ganz abgesehen davon, daß jede qualitative Auslese immer noch den Leistungs- und Bewährungstrieb der Jugendlichen anspricht. Eine Maßnahme also, die nicht nur einem Mißstand steuern, sondern zugleich die Attraktivität des Berufes (auch für die Eltern) vergrößern würde.

Auf breiter Basis und auf lange Sicht müßte in allen seemännischen Schulungs- und Erziehungsbereichen eine intensiv betriebene und gelenkte Erziehung zur Disziplin in Freiheit und Menschlichkeit einsetzen. Innerhalb einer humanen seemännischen Gesetzgebung, die die persönliche Würde und Freiheit unangetastet lassen und die Rechte der Abhängigen weitgehend schützen will, ist die Disziplin neben Verantwortungsfreude und Pflichtbewußtsein die einzig seemannswürdige Antwort auf den Anruf aus Bereichen, die über aller menschlichen Gesetzgebung walten, — aus Bereichen, die den Menschen, und nur ihn, auf dieser Erde mit Freiheit auszeichnen. — Schp —

R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

Farbenfabrik Hamburg 11

Telefon 36 55 73

Kommt eine Rationalisierungswelle?

Unter dieser Überschrift brachten wir unseren September-Peilkompas. In diesem Zusammenhang wird unsere Leser folgender Bericht interessieren, der aus Verlautbarungen des Leiters des norwegischen Rationalisierungskomitees stammt:

In Oslo wurde von norwegischen Reedern eine Organisation ins Leben gerufen, die sich mit der Rationalisierung an Bord von Seeschiffen befassen soll. In dieser Organisation sind außer den Reedern auch Kapitäne, Schiffsoffiziere, Seeleute und Schiffahrtssachverständige vertreten.

Wie es heißt, will die Organisation Rationalisierungsversuche an Bord von Versuchsschiffen vornehmen. Wie sich bereits gezeigt hat, ist die traditionelle Trennung zwischen dem Decks- und Maschinenpersonal nicht mehr zeitgerecht, so daß auf diesem Sektor wahrscheinlich zuerst die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. So hat man bereits auf sog. „Versuchsschiffen“ das Deck- und Maschinenpersonal zusammen beim Festmachen bzw. Ablegen der Schiffe eingesetzt und hierbei sehr zufriedenstellende Ergebnisse erzielt. Außerdem strebt man an, die Besatzung in eine Instandhaltungs- und eine Bedienungsmannschaft aufzuteilen. Letztere soll Wache gehen, das Ruder sowie die Antriebsanlage bedienen.

Die Forderungen, die an solche Mannschaft gestellt werden, müssen natürlich die Sicherheit des Schiffes hundertprozentig garantieren. Auf der anderen Seite kann bei der Instandhaltung des Schiffes der Reeder entscheiden, ob er dies durch eine zusätzliche Bordbesatzung oder durch Arbeiten während der Hafenz- bzw. Werftfliegezeiten ausführen lassen will. Die Kommission will jetzt Versuchsschiffe mit einer minimalen Besatzungsstärke fahren lassen, um zu erkennen, wieviel Besatzungsmit-

glieder unbedingt erforderlich sind. Anhand dieser Resultate können dann die norwegischen Reeder daran gehen, sich für eine Änderung der Schiffsbesatzungsordnung einzusetzen. Diese könnte sich dahingehend ändern, daß zwar eine geringere Anzahl Personal erforderlich wäre, was jedoch erheblich besser geschult sein müßte. Außer den Offizieren sollte die übrige Besatzung Befähigungszeugnisse besitzen, die sie für die Ausführung der ihnen übertragenen Arbeit qualifizieren. Eine kleinere Besatzung müßte also mit anderen Worten mehr Arbeit leisten und eine größere Verantwortung tragen, wonach sich dann auch die Heuern zu richten hätten.

Die entsprechende deutsche Kommission verfolgt diese Versuche mit Aufmerksamkeit.



Wilhelm Tell auf MS „Stephanitor“

Wir haben eine Sportkasse gegründet und Sammlungen veranstaltet. Von den Ergebnissen haben wir ein Tischtennis, ein Schachspiel, ein Pfeilwerfspiel — für manche USA-Fahrer unter dem Namen „Dart“ bekannt — und ein Luftgewehr gekauft.

Nach jedem Neuerwerb hing der Rechenschaftsbericht des 3. Offiziers aus, der das schwierige Amt des Sportwartes innehat und diese Aufgabe vorbildlich erfüllt, so daß auch diejenigen, die etwas langsamer rechnen müssen, schön „mitkoppeln“ können. — Es ist ja schließlich auch mit ihr Geld, das da ausgegeben worden ist.

Fußball spielen wir auch. In Rotterdam haben wir zuletzt allerdings ein „bißchen“ verloren, nämlich mit 7:1 gegen MS „Hamburg“.

In Conakry lagen mehrere Russen. Da wollten wir es doch noch einmal versuchen, denn man soll den Mut nie sinken lassen. Aber auch hier mußten wir einsehen, daß gegen die athletischen Russen nichts auszurichten war.

Am Abend des gleichen Tages haben wir uns auf dem Russen, der übrigens „Aragui“ hieß, und der in Kiel gebaut worden ist, in Klimaanlagen gekühlten Räumen einen Farbfilm angesehen. Dafür gab es am nächsten Abend bei uns an Bord gutes Beck's-Bier.

Preisschießen haben wir auch veranstaltet. Der I. Offizier hat gute Aussichten den „Wilhelm Tell“ zu gewinnen. — den Vornamen hat er ohnehin schon, — während der Kapitän hier einmal unter „ferner liefen“ rangieren muß. Nicht immer machen es die vier Ärmelstreifen. Ein Ping-Pong-Turnier soll demnächst stattfinden, während für den großen Schachpreis still aber unheimlich trainiert wird. — F. M. —

MS „Hornstein“ wird nie untergehn

Die Begeisterung für Fußball schlug am 8. September in Port of Spain — Trinidad — für Seeleute hohe Wogen. Gegner war eine Auswahl des englischen Liners „Anseln“. In der 6. Minute kam es nach einer Direktbombe unseres Mittelstürmers bereits zum 1:0 für uns. In der 30. Minute glichen die Briten aus. Kurz darauf gingen sie in Führung (1:2). Der Zimmermann, ein Matrose und ein Leichtmatrose

Sport an Bord

bildeten ein glänzendes Innentrio. Sie brachten es wieder auf 3:2 für uns. Dann kam ein Eigentor des Gegners. In der zweiten Halbzeit stellte unser Zimmermann mit dem 5. Treffer unseren Sieg sicher. Er war nicht nur tor-durstig, der Gute, denn es war sehr heiß. Ein Strafstoß, der saß, und noch eine Bombe vollendeten schließlich zu 7:3. Unser Kapitän hatte großartig gepfiffen und war mit seinen 52 Jahren stets auf Ballhöhe. Auch wenn wir mit gleichem Ergebnis verloren hätten, wären wir genauso fröhlich an Bord zurückgegangen.

Ein von unserem Agenten vermitteltes Spiel gegen eine Militärauswahl in Aruba am 16. September verloren wir denn auch wirklich mit 11:3. In der 9. Minute konnten wir erstmal mit 1:0 in Führung gehen, aber dann kam die körperliche Überlegenheit, der Spielwitz und das Temperament des Gegners zum Tragen.

Den Mannschaftsleistungen völlig zurecht („bitte vermerken Sie dies in Ihrer Zeitschrift ganz hinten auf der letzten Seite“ — warum? Red.) lagen wir bei der Halbzeit mit 1:6 Toren bereits hoffnungslos im Rückstand. Das Dazwischenfahren unserer Verteidigung nützte auch nichts mehr. Nach Umstellung erzielten wir zwar noch 2 Tore, und unser Torwart zeigte glänzende Paraden, aber den Schlußpfiff haben wir alle herbeigesehnt. Haushoch verloren, aber keiner von uns verlor ein Wort des Vorwurfes über den anderen. Abends sangen wir mit den holländischen Soldaten gemeinsam: „Aber eins, aber eins, aber eins bleibt bestehn, die MS „Hornstein“ wird nie untergehn“.

Am 27. September spielten in Port Limon in einer Polizeimannschaft auch 9 Farbige gegen uns. Sie gingen zunächst in Führung. Der Ausgleich, erzielt im Alleingang gegen 3 Mann, schmeckte uns besonders gut. Wir schwitzten doll, die Augen brannten, und an den Beinen schienen 20 Pfund Blei zu hängen. Der Gegner kombinierte prächtig, kam aber nicht durch unsere kräftige Verteidigung. Ganz zum Schluß kam noch ein Strafstoß für uns im gegnerischen Strafraum. „Laß das doch den Becker machen, Becker macht die dollsten Sachen“. Pfiff, Schuß, Tor, Abpfiff, gewonnen! (2:1) Wolfgang Richter

Das berühmte Loch in den Bauch

fragten in einem Telefon-Bombardement kürzlich die Hörer des Hamburger Hafen-Konzertes den geplagten Kurt Esmarch und seinen Reporterstab.

Wir bringen eine Auswahl, anhand derer sich jeder überlegen kann, ob er alle diese Fragen auf Anhieb hätte beantworten können:

Woher kommt die Äquator-Taufe?

Wie tief können U-Boote tauchen?

Wie lange steht die Kugelbake in Cuxhaven?

Wann ist die „Bremen“ explodiert?

Welches ist die größte Gefahr bei Vereisung?

Was ist der Unterschied zwischen Shelter-decker und Vollecker?

Wie kann man Ölverschmutzung verhindern?

Was ist eine Windsbraut?

Wann wurde mit Sicherheitsvorkehrungen auf Schiffen begonnen?

Was heißt tdu?

Welches sind die sieben Meere?

Wieviel Knoten läuft ein Dampfer, wenn er wegen eines Eisberges plötzlich bremsen muß?

Wie schwer ist der Anker eines großen Passagierschiffes?

Wer ist der Erfinder des „Willkommhöft's“?

Gibt es an Bord Sonntag?

Woher kommt Labskaus?

Was ist Marlsand?

Wie hoch sind die Hafen-Liegegebühren für einen mittleren Frachter?

Wo schlafen die Mäwen, wenn sie abends weg sind?

Welches ist der Sinn und Zweck des Schiffes „Anton Dohrn“?

Wie lange braucht die „Hanseatic“ für eine Atlantik-Überquerung?

Wo kommt der Ausdruck „Smutje“ her?

Besteht die Möglichkeit, als Frau zur See zu fahren?

Wieviel gesunkene Schiffe liegen in der Nordsee?

Wer melkt die Seekühe?

Hat Herr Esmarch eigentlich Schnupfen?



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

MS „Blumenthal“ erst mutlos, dann glücklich

Auf der dritten Ausreise nach Australien spielten wir das erste Mal in Melbourne gegen das englische MV „Tyrone“. Beim Stand von 5:2 für den Gegner mußte dann das Spiel in der 70. Minute abgebrochen werden. Ziemlich mutlos gingen wir vom Platz. Doch einmal wollten wir es noch versuchen und dazu bot sich in Sydney am 8. Sept. 62, also an einem Sonnabendnachmittag, eine sehr günstige Gelegenheit. MS „Reifenstein“ vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, lag zur gleichen Zeit im Hafen und das war Grund genug, nochmals die Fußballstiefel anzuziehen!

Um 16.15 Uhr startete dann das Spiel. Die Gegner legten nun gleich ein ganz forsches Tempo vor und bereits nach den ersten 15 Minuten knallten einige wohlgezielte Schüsse an unsere Torpfosten. — Künstlerpech — Im Stillen wünschten wir uns alle die Halbzeit herbei, denn durch die ungewöhnlich schnelle Spielweise, die uns der Gegner aufdrängte, piffen uns doch ganz schön die Lungen und das Rauchen wurde allgemein jetzt verdammt.

Nach der Halbzeit aber hatten wir den toten Punkt überwunden und drängten nun den Gegner in die Verteidigung. In der 45. Minute landete ein Eckschuß unseres Rechtsaußen im Tor des Gegners. Das gab den Auftakt und plötzlich klappte alles wie am Schnürchen. Jeder Gegner wurde gut gedeckt und unsere Abwehr wütete so richtig nach Herzenslust. Noch zweimal gelang es unserem Rechtsaußen nach feinen Alleingängen das Torverhältnis zu erhöhen. Abgekämpft aber glücklich trennten wir uns mit 3:0 Toren. M. Linz

MS „Rheinstein“ in Abwehrschlacht

In Chicago hatten wir im Laufe einer mehrtägigen Liegezeit Gelegenheit, zwei Spiele auf dem neuen, eigens für Schiffsmannschaften angelegten Fußballplatz auszutragen.

Der Gegner unseres 1. Spieles war die Mannschaft des schwedischen MS „Braheholm“. Unsere neu zusammengestellte Mannschaft zeigte in diesem ihrem 1. Treffen ein flüssiges, überlegenes Spiel, das wir dementsprechend auch mit 4:1 Toren gewannen.

Im Übermut des soeben errungenen Sieges verabredeten wir schon für den nächsten Tag ein Spiel gegen die „Prinss Magriet“, ein Kombischiff der holländischen Oranje-Line mit einer ca. 120köpfigen Crew und entsprechender Auswahl für ein strakes Fußball-Team.

Mit gemischten Gefühlen begannen wir andern tags das Spiel gegen die Holländer unter den Augen eines zahlreichen Publikums. In der 20. Minute fiel das erste Tor auf unserer Seite; wir konnten jedoch noch in der ersten Halbzeit mit einem glückhaften Ektor ausgleichen. Die zweite Halbzeit zeigte — wie der echte Fuß-

ball-Jargon es ausdrückt — eine männermordende Abwehrschlacht: nur mit großer Anstrengung konnte uns unsere glänzende Hintermannschaft das 1:1 erhalten. J. Jörg

„Franciska Hendrik Fisser“

Als der Seemannspastor in Durban an Bord kam, verriert er uns mit einem schadenfrohen Lächeln, daß unser Gegner eine Elf der „Kenia Castle“ sei. Uns war bei dieser Offenbarung gar nicht wohl zumute, denn wir wußten, daß dieses Schiff fast 500 Mann Besatzung hatte, wir dagegen 35. Trotzdem ließen wir uns nicht entmutigen. Es wurde ein gutes und faires Spiel, wobei wir bis zur Halbzeit mit 0:1 im Rückstand lagen. In der zweiten Hälfte machte sich dann die bessere Kondition und auch Zusammenspiel der „Kenia Castle“ bemerkbar. Unsere Verteidigung kämpfte wie die Löwen und konnte das Resultat bis 15 Minuten vor Spielende halten. Als jedoch unser Mittelläufer wegen Verletzung ausschied, konnten wir diesen Verlust nicht mehr verdauen, so daß sich unser Gegner mit 4:0 recht deutlich distanzierte. Nachdem wir unsere Mannschaft auf einigen Posten umgestellt hatten, traten wir zwei Tage später gegen unser Kompanieschiff „Hendrik Fisser“ an. Dieses Spiel wurde von beiden Seiten sehr ernst genommen. Am Schluß hatten wir es mit 6:4 für uns entscheiden können. Durch diesen Sieg bekamen wir Auftrieb, so daß wir drei Tage später erneut gegen eine holländische Tanker-Elf antraten. Diese konnten wir auch mit 5:0 nach schönem und schwerem Spiel bezwingen.

Das nächste Treffen wurde mit dem britischen Frachter „Adventure“ abgeschlossen. Bei diesem Match mußten wir alle unsere Kräfte einsetzen, um eine Niederlage von uns fernzuhalten. In den ersten fünf Minuten starteten die Engländer mit einigen Blitzangriffen, und schon stand es 2:0 für sie. Bis zur Pause konnten wir jedoch noch ein Remis erzwingen. In der zweiten Hälfte ging unser Gegner wiederum mit 4:2 in Front. Als sich dann aber das zu schnell vorgelegte Spiel bei ihm bemerkbar machte, holten wir zum Gegenzug aus und konnten zum Schluß einen 8:4-Sieg für uns verbuchen.

Unser letzter Gegner war dann wiederum eine holländische Elf, welche wir nach hartem und fairem Spiel mit 3:1 schlagen konnten.

B. Weidenkämper

MS „Bilbao“: viel Sport, viel Geld

Neun Monate nicht nach Deutschland zu kommen, ist nicht die wahre Freude. Als Ausgleich haben wir an Bord eine „Sportgruppe“ gebildet, deren Hauptteil die Fußballmannschaft ist. Durch eine große Sammelaktion kam so viel Geld in die Sportkasse, daß ein Tischtennis-Spiel, ein Fußball sowie rote Fußballhosen angeschafft werden konnten. Das Tischtennis-Turnier ist in vollem Gange, bald steigen wir in die Endrunde. Ein Fußballspiel ist bei den sehr knapp bemessenen Hafensliegezeiten schon schwerer zu starten. Immerhin konnten wir im letzten Vierteljahr vier Fußballspiele austragen. Erster Gegner war der Grieche „Hellas“, den wir mit 7:1 (2:0) in Detroit überfahren konnten. In Chicago wagten wir uns an die „Chicago Kickers“ heran, die uns mit 11:2 auskrickten und uns eindeutig klar machten, daß wir noch keine Mannschaft mit Liga-Niveau sind. Fleißiges Training bei jeder sich bietenden Gelegenheit trug reiche Früchte. Im dritten Fußballspiel konnten wir in Toronto den Canadian Pacific-Liner „Beaverelm“ mit 9:0 besiegen. Dann hatten wir Gelegenheit, in

Detroit die Mannschaft des jugoslawischen Schiffes „Vares“ mit 4:1 (2:1) zu schlagen.

—Scho—

Ostasienelf hart im Nehmen

Konnten wir von der „Paul Rickmers“ zum Schluß voriger Reise ausnahmslos von Fußball-erfolgen berichten, so müssen wir diesmal der sportlichen Fairness wegen auch unsere Niederlagen bekennen.

Bei brütender Hitze trafen wir uns mit der Mannschaft des MS „Windhuk“ in Port Sudan zum ersten Spiel. Unsere Gegner spielten fair und bewiesen ein gutes Zusammenspiel. In der 17. Minute gingen sie in Führung. Drei Minuten nach Halbzeit schaffte unser Mittelstürmer das Ausgleichstor. Doch durch zwei weitere Tore ließ die Gegenmannschaft ihre bessere Kondition eindeutig erkennen. Spielergebnis 1:3. Kaum zwei Wochen später traten wir in Colombo mit viel Sportgeist und großen Hoffnungen gegen die „Sturmfels“ an. Eine Menge berechtigter Chancen auf wenigstens ein Ehrentor gingen uns verloren. Mit 0:2 mußten wir uns geschlagen geben.

Aber auch in Shanghai hatten wir nicht mehr Glück, als wir gegen unseren alten Fußballgegner MS „Adolf Leonhardt“ ein Revanche-spiel lieferten. Mit einer Schlappe von 0:6 Toren gingen wir vom Platz. Selbst der Vortrag unseres Kombüsechefs Kuddel vor einer Schar Chinesen-Jungen über Theorie und Praxis des Fußballspiels konnte unser Prestige nicht mehr ganz zurückgewinnen.

Zum letzten Mal versuchten wir es schließlich gegen das holländische Schiff „Bovenkerk“ und unterlagen auch diesmal ohne Ehrentor mit 0:3.

So spielten sie in Rotterdam

September:
Karoo/Melrose Abbey (engl.) 3:2, Cap San Augustin/Else 8:1, Cap San Augustin/K.S.C.C. (holl.) 2:0, Syrte/Port Winton (engl.) 2:4, Transeuropa/Tazacorte 2:4, Tannenfels/Hohenfels 2:0, Leverkusen/Nürnberg 3:1, Adria/Ubena 0:3, Westfalia/Port Winton (engl.) 2:2, Phönizien/Rothenstein 0:2, Rothenstein/Melrose Abbey (engl.) 4:1, Cap San Antonio/Trautenfels 2:0, Rhein/Neuenfels, 2:1, Flensburg/Rothenstein 2:3, Wilhelm/Paul (holl.) 7:2, Buchenstein/Dryburgh (engl.) 7:3, Transpacific/Alstertal 4:3, Freienfels/Weissenburg 7:0, Leverkusen/Kolpino (russ.) 1:1, Hamburg/Nürnberg 7:2, Worms/Nürnberg 8:2, Helga Russ/Hanse 6:0.

Oktober:
Bernd Leonhardt/Cap Roca 3:0, Tazacorte/Casablanca 1:1, Helga Russ/Christiane Oldendorff 5:0, Poseidon/Dryburgh 3:4, Adolf Leonhardt/Christiane Oldendorff 1:6, Helga Russ/Keltwig 5:2, Cap San Antonio/Duburg 9:0, Auriga/Mosselbay 2:3, Steckelhörn/Patrocles (engl.) 2:2, Barbara/Sanaga 2:0.

Auflösung von Seite 14

Waagerecht: 1. Kriminalpolizei, 11. Arno, 12. Eker, 13. Sein, 14. frech, 16. Radau, 17. Tragik, 18. Erde, 19. Gut, 21. immun, 22. Aloe, 23. Bela, 24. Span, 25. Au, 26. nie, 28. Main, 29. Schatz, 30. Wams, 31. Mohn, 32. Damast, 34. Halt, 35. Arm, 37. Ast, 38. Leid, 40. Ossa, 41. Hals, 42. Atair, 43. Los, 44. Mond, 45. Planke, 46. Adern, 48. Malta, 49. Inge, 50. Debet, 51. Igel, 52. Gier, 53. Ernte, 54. Vene.
Senkrecht: 1. Kaution, 2. Infamie, 3. Morgue, 4. Nöck, 5. Ach, 6. Perron, 7. Orade, 8. Isa, 9. Zeuge, 10. Instanz, 15. ein, 18. Elan, 20. Ulster, 22. Apis, 23. Bahn, 24. Samt, 25. Acht, 27. Ida, 28. Mast, 29. Sold, 30. Wasa, 31. Mais, 32. drollig, 33. Massage, 34. Held, 35. Apanage, 36. Marelle, 38. Lanner, 39. Stativ, 41. Horde, 42. All, 44. me, 45. Pate, 47. der, 48. Met.

Zeichnungen und Fotos: Contipress S. 8; Deike Matern S. 13, 14, 19; Globus Mater S. 3; Hamburg Information S. 8; W. Horstmann S. 6 u. 7; E. de Jong S. 8; Marinejugend Hamburg S. 12; H. v. Medvey S. 10/11; F. K. Rausch S. 9 und Titelfoto; R. Seldis Drahtseile Tauwerk S. 9; D. Smith S. 15.

Flugzeugträger U-Boote

2 interessante Bildbände
mit ausführlichem Text

Großformat je 14.80 DM.

Prospekte über See-Literatur
kostenlos.

OKEANOS BUCHDIENST K
(8032) Gräfelfing b. München

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

DM 8,90

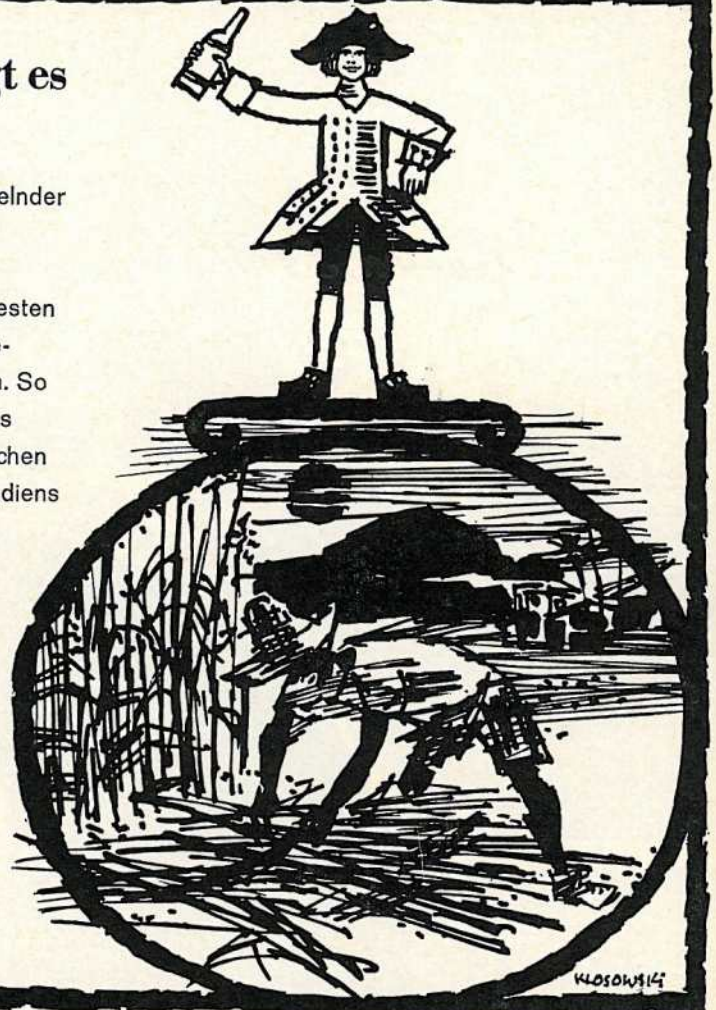


Die Sonne bringt es an den Tag...

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



LIEFERANTEN der Seeschifffahrt

Alles für den Seemann

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

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Personinge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 2494 47/49

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 28 51 · Nachts: 691 49 52, 29 55 28

Imprägniermittel

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

Marine-Uniformen Tropenbekleidung

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

Packungen

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

Pumpen

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

Schiffsbürobedarf **LANG & MÜLLER**

Hamburg 1 · Hermannstraße 5 · Telefon 32 79 73 und 33 08 35
Hüllen für Seefahrerbücher 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

Heinrich
von der Aa

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

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eहेanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr

Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

Für den **FAHRENSMANN** direkter Schiffsanruf 31 04 04

oder Funkzentrale 44 11 81 ca. 1 600 **TAXEN**

AUTORUF G.m.b.H. · HAMBURG 13

CQ CQ CQ DE HAAS HAAS HAAS -
FAHRSCHULE HAAS · Hamburg 20 · Mansteinstr. 34

schult, den Wünschen der Seeleute Rechnung tragend,
individuell und preiswert

Für Seeleute:
Führerschein Kl. 3 zum Sonderpreis von DM. 150.-

In diesem Preis sind eingeschlossen:

16 Fahrstunden á 30 Min. · Theoretischer Unterricht · Prüfungsfahrt

Rufen Sie an: täglich von 13-19 Uhr 40 48 57; ab 20 Uhr 57 62 35



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

der Schultheiss-Brauerei A.G.

ANTONI HOEN NACHF. - Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 **Telefon 36 54 92**

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



CAMEL America's largest-selling regular length cigarette!

WINSTON America's largest-selling filter cigarette!

REYNO from America's largest-selling menthol fresh blend!

R. J. REYNOLDS TOBACCO COMPANY, U.S.A.

„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.



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