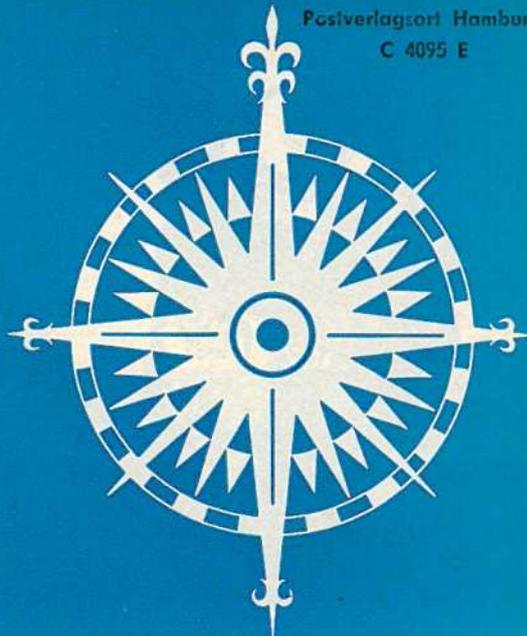


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Die Zukunft von Schifffahrt und Schiffbautechnik werden Techniker, Nautiker und Reeder gemeinsam meistern müssen

Politik unter der Lupe

Welthandelsflotte jetzt 140 Mio BRT

Flottenumschau

Schoner, SS, NS, „Savannah“

Die ersten Ozeanographen waren Seefahrer

Die Stille Nacht: Daheim — Auf See

Seefahrt in der Kunst und Seefahrer als Künstler

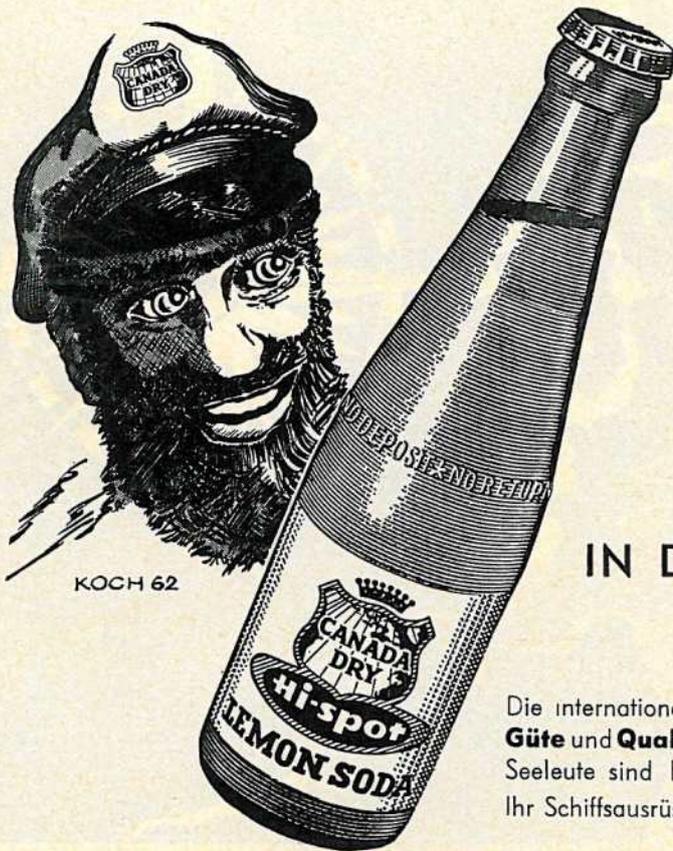
„Napoleon“ das Weihnachtsschiff

Weihnachten auf dem Konsulat, auf See und im Hafen

Klar bei Schmunzelauge

Sport an Bord





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

Spielzeug-Rasch
Gerhart-Hauptmann-Platz 1
zwischen Münckeberg- und Steinstraße · Ruf 337922
Annahme von WKG-Schecks



Zillertal

bleibt

Zillertal

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

**HAGENUK-
FUNKGERÄTE**

haben sich in der ganzen Welt,
insbesondere auf Schiffen,
hervorragend bewährt.

Aus dem Programm:
KOMMERZIELLE EMPFÄNGER
GRENZ-MITTEL-UND
KURZWELLENSENDER
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-
GERÄTE

HAGENUK
NEUFELDT & KUHNKE G.M.B.H.
KIEL



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

Dezember 1962

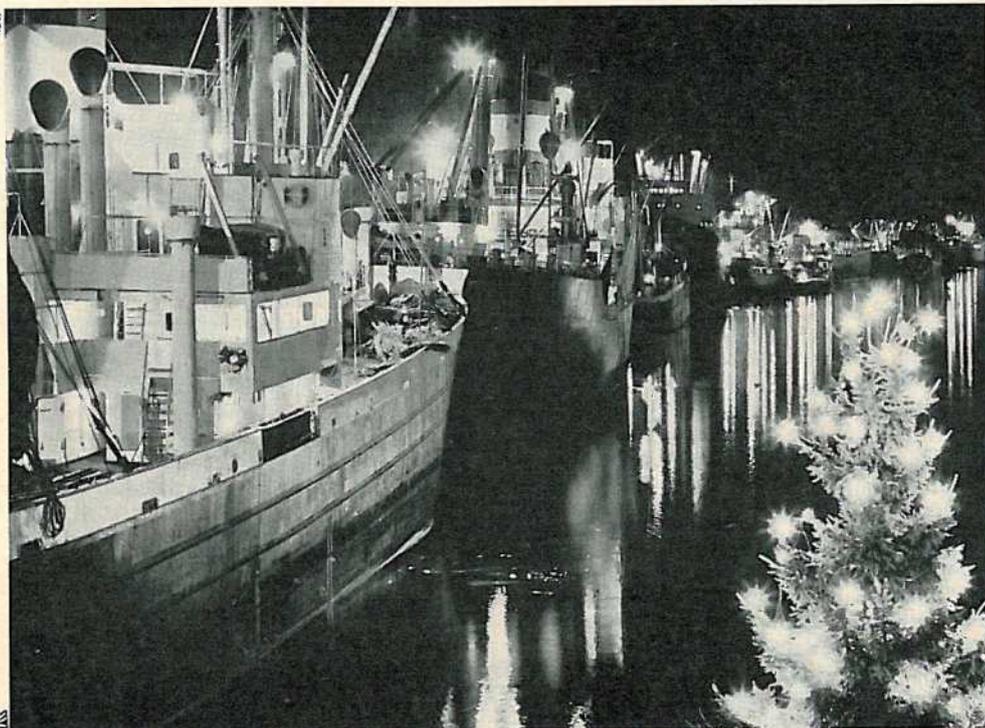
Nr.12

Wir wünschen

ALLEN FAHRENSLEUTEN
AUF SEE,
IN FERNEN HÄFEN
UND IN DER HEIMAT

*ein recht frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches Neues Jahr*

REEDER, VERLAG UND
SCHRIFTFLEITUNG „KEHRWIEDER“



Die Zukunft von Seeschifffahrt und Schiffbautechnik

werden Techniker, Nautiker und Reeder gemeinsam meistern müssen

In seinem Festvortrag zum Thema „Seeschifffahrt und Schiffbautechnik“ vor der diesjährigen Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft e.V. am 22. November 1962 in Berlin nahm Prof. Dr. Stödter, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, zu den vielfältigen Entwicklungstendenzen im technischen Bereich des Seeverkehrs Stellung.

Die deutschen Reeder hätten seit jeher, so stellte Professor Stödter nach einleitenden Worten über die Lage der deutschen und der Weltschifffahrt fest, ein großes Interesse an allen schiffbautechnischen Neuerungen, um den vielfältigen Wünschen und Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft zu entsprechen. In der Tramp- und Massengutfahrt habe die technische Entwicklung zu dem Einsatz stets größerer Schiffseinheiten geführt. Die günstigeren Kostenverhältnisse der größeren Schiffe beherrschten schon heute das Ratenniveau auf den meisten Frachtenmärkten. Auch im Schiffsmaschinenbau seien in der letzten Zeit umfangreiche Fortschritte erzielt worden. So habe beispielsweise die Einführung und die ständige Verbesserung des Motorenantriebes zu erheblichen Reparaturvereinfachungen sowie

Gewichts- und Brennstoffersparnissen geführt. Hinsichtlich des Atomtriebs vertrat Professor Stödter die Meinung, daß diese Antriebsart in der Zukunft auch bei Handelsschiffen verwendet werden könnte. Sie sei allerdings im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht so weit entwickelt, daß ihre Wirtschaftlichkeit kaufmännischen Erfordernissen entspreche. Als besonders dringende Aufgabe bezeichnete der Redner in diesem Zusammenhang auch die Klärung der Rechtsfragen, die dem Einsatz atomgetriebener Schiffe bisher noch entgegenstehen.

Professor Stödter bedauerte, daß die aus dem Einbau stärkerer Maschinenanlagen resultierende Erhöhung der Geschwindigkeit der Schiffe eine Verbesserung ihrer Kapazitätsausnutzung nicht ermöglicht habe. Der langsame Umschlag und die häufigen Verstopfungen in den Häfen führten dazu, daß im Bereich der Linienfahrt immer noch die Hälfte der Reisezeiten der Schiffe auf Hafentiegezeiten entfällt. Auch im Interesse der Verlagerung müsse davor gewarnt werden, die Geschwindigkeiten der Schiffe ins Uferlose zu steigern, da jede zusätzliche Geschwindigkeitssteigerung seitens der Reedereien erhöhte Investitionen und erhöhte Betriebskosten erfordert. Professor Stödter sprach sich dafür aus, insbesondere in den

überseeischen Häfen dringend Maßnahmen zu ergreifen, um die Hafenverhältnisse dem Anstieg des Außenhandels anzupassen.

Die allgemeinen Rationalisierungsbestrebungen der Reeder richteten sich, nach den Ausführungen des Vortragenden, einerseits auf den Einsatz von Spezialschiffen — wie beispielsweise Kühlschiffen, Schwergutfrachtern, Autotransportern. Darüber hinaus hätten sich die Reeder auf nautisch-technischem Gebiet alle Erkenntnisse nutzbar gemacht, um durch die Ausrüstung der Schiffe mit Spezialgeräten ein Höchstmaß an Sicherheit und Schnelligkeit ihrer Dienste gewährleisten zu können. Ein besonderes Interesse gelte ferner dem Ausbau des Behälterverkehrs, dem künftig in bestimmten Fahrtgebieten eine große Bedeutung zukommen werde.

Unter Hinweis auf das zukünftige „vollautomatisierte Schiff“ erklärte Professor Stödter abschließend, daß auch in Zukunft in enger Zusammenarbeit zwischen Technikern, Nautikern und Reedern alle Möglichkeiten der technischen Verbesserung des Seeverkehrs sorgfältig überprüft werden müssen, um auch in diesem Sinne die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu sichern. Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

Vom Dach der Welt

Blickt man heute vom Dach der Welt, vom Himalaja herab, so zeigt sich eine in wenigen Wochen veränderte politische Landschaft. Das Gebirge selbst ist nicht mehr natürliche Grenze zwischen Indien und Rotchina, sondern rotchinesische Drohung und Ausfallposition — trotz des Waffenstillstandes. In Indien sieht man ein friedliches blockfreies Volk in die tragische Situation gedrängt, seine durch Gewaltlosigkeit gegenüber einer europäischen Macht errungene Unabhängigkeit gegen die Gewalt einer roten asiatischen Macht mit Gewalt verteidigen zu müssen. Man findet Nehru in dem Dilemma, entweder den Waffenstillstand und damit die Drohung aus dem Himalaja hinzunehmen oder einen mit eigenen Mitteln aussichtslosen Kampf fortzusetzen. Aus der Höhe des Himalaja nimmt sich Indien heute wie eine Maus aus, mit der die rotchinesische Katze ihr zehntausend Jahre altes chinesisches Spiel treibt: Angreifen — Verhandeln, zu deutsch: Katze und Maus. Peking spielt dieses Spiel, um den Blockfreien einerseits seine Stärke und andererseits zugleich seine „Friedensliebe“ zu zeigen. Und Moskau will es damit demonstrieren, wie gut der Weltkommunismus durch Aggression und Gewalt vorankommt. Von dort oben erkennt man Indien als Keil

zwischen europäischem und asiatischem Kommunismus. Und verfolgt man den Spalt, den er treibt, nach Norden, so erkennt man auf der einen Seite die weiße Rasse und die christliche Religion, und auf der anderen die gelbe Rasse und asiatische Religionen. Staunend entdeckt man auf der europäischen Seite des Kommunismus als Allerneuestes auf wirtschaftlichem Gebiet sogar ein „kapitalistisches“ Gewinnstreben. Dafür hat der alte eiserne Vorhang in Osteuropa Durchlässe für neue starke Querverbindungen zwischen Moskau und Washington bekommen: Beilegung der Kubakrise, geheime Korrespondenz zwischen Chruschtschow und Kennedy. Sogar an der Berliner Mauer scheint dieser Vorhang ein wenig durchsichtig. Überhaupt erscheint heute dieser ganze eiserne Vorhang zwischen Weltkommunismus und westlichen Demokratien im Lichte Kubas transparenter als die Wand zwischen europäischem Kommunismus und dem rotgelben Peking im Schatten Indiens.

Gewiß, Amerika ist für den europäischen Kommunismus ein anderer Gegner, als Indien für den asiatischen. Trotzdem würde Nehru, wäre er noch der große Weise der Neutralen, von der Höhe des Himalaja herab vielleicht Kennedy zurufen: Bleibe so stark und bleibe so bescheiden, daß trotz aller Schranken alle Türen offenbleiben. Und Chruschtschow würde er vielleicht sagen: Geh' weiterhin als Staatsmann durch diese Türen, doch laß' deine kommunistischen Welteroberungspläne zurück. Dann mögen euch beiden Berlin, Atomversuchsstopp und kontrollierte Abrüstung vielleicht gelingen, wie Kuba.

Vom Himalaja aus im Lichte Kubas und Indiens beginnt heute die größte Gefahr für den Weltfrieden ihre Farbe zu wechseln. Aus rot wird gelb, und noch ist dieses Gelb allein nicht so gefährlich, wie ein Rot es ist, das von Berlin bis Wladiwostok reicht.

*Unser
schönes Deutschland
am Heilig Abend
in einer süddeutschen
Kleinstadt*

Holzchnitt von Bodo Zimmermann

Eine Affäre sondiert

Die Spiegelaffäre hat von der obersten Regierungsspitze bis zum letzten „Mann auf der Straße“ ein Bohrloch durch unsere junge Demokratie getrieben und eine Spiegelsonde eingeführt. Da quoll viel heraus, was nicht in eine Demokratie gehört, da wurde viel offenbar, was gut ist zu wissen.

Der Anlaß war der Verdacht auf Landesverrat, ein Delikt, das alle angeht, das nicht ernst genug genommen werden kann. Doch die Ursachen der Begleitumstände, die schließlich zu einer Regierungsumbildung geführt haben, lagen tiefer.

Als Kuckuckseier, die eine obrigkeitsstaatliche und eine autoritäre Vergangenheit in unser neugebautes, demokratisches Nest gelegt haben, brachte diese Affäre zutage: Geheimhaltungsparagrafen, die zu Kaiser Wilhelms Zeiten formuliert, unter Hitler verschärft und seitdem nicht mehr geändert worden sind.

Ansichten und Verhaltensweisen in der Regierungsspitze und im Parlament, die dem Obrigkeitsgeist vergangener Staaten entstammen.

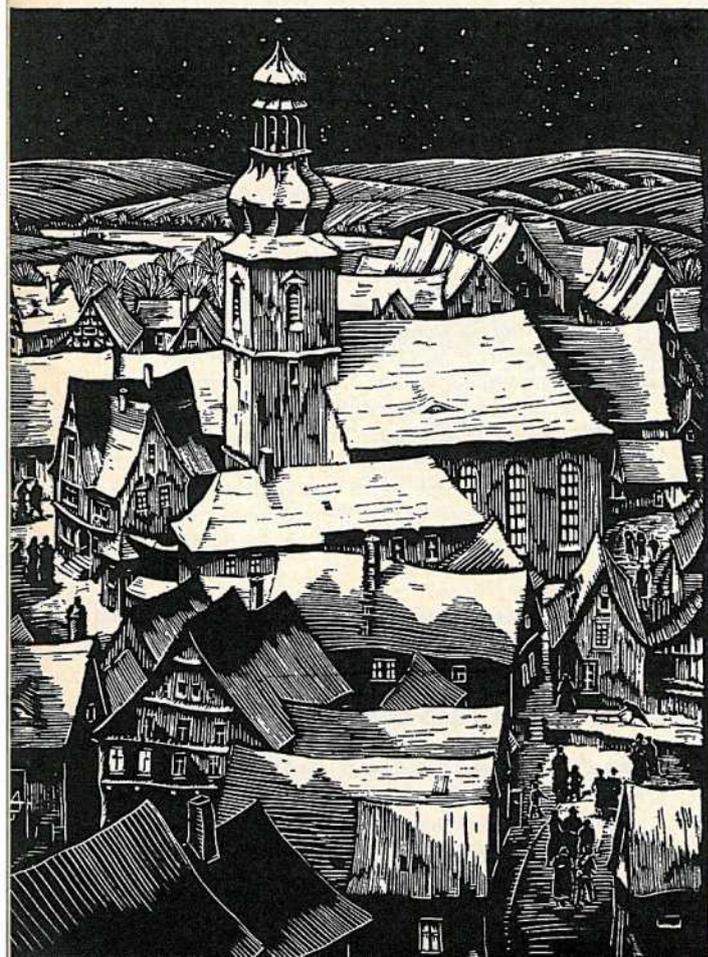
Hohe und höchste Beamte, die wegen Verdunkelungsgefahr fast einen ganzen Verlag verhaften ließen und selbst verdunkelten, wer der Urheber dieser Aktion gewesen ist.

Als höchst zwielichtige Hinterlassenschaft aus der Nachkriegszeit rührte die Spiegelaffäre des weiteren auf: Das aus der Besatzungszeit stammende Recht unserer heutigen Verbündeten, unsere Telefonleitungen abzuhören. Die Post ist dabei offenbar nicht imstande, Auskünfte zu geben, wer nun alles mithört.

Eine üble Nachwirkung aus der Weimarer Republik zeigte auch das würdelose Verhalten unserer Parlamentarier (Pulteklappen, persönliche Anwürfe und Tumult). Das hat damals schon die Besten unserer Jugend abgestoßen. Wie viel mehr heute, da sie solches Treiben im Fernsehen verfolgen können.

Die außerordentlich heftige Reaktion unserer als politisch gleichgültig geltenden Bevölkerung hat uns selbst und die Welt eines besseren belehrt: Uns ist es bitter ernst um den Schutz unserer Staatsgeheimnisse. Uns ist es genauso ernst um die Unantastbarkeit unserer verfassungsmäßigen Grundfreiheiten, um die Wahrung der demokratischen Formen und eine saubere Berichterstattung.

Ein Staat, der über seine Geheimnisse wacht, ein Volk, das über seine Freiheiten wacht und ein unbeeinflusster Bundesgerichtshof, der bekennt: die Pressefreiheit hört da auf, wo die Gefährdung unserer aller Sicherheit beginnt, das sind die Fundamente, die die Spiegelaffäre bloßlegt, aber nicht erschüttert hat.



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

Welthandelsflotte jetzt 140 Mio BRT

Nach den Ende November veröffentlichten statistischen Angaben von Lloyd's Register of Shipping hat sich die Welthandelsflotte von Mitte 1961 bis Mitte 1962 erneut um 4,064 Mio BRT vergrößert. Einschließlich der US-Reserveflotte, die auf 12 Mio BRT zu veranschlagen ist, beträgt ihr Tonnagebestand insgesamt nunmehr 139,98 Mio BRT.

Der Tonnagezuwachs, der um etwa 2 Mio BRT geringer ist als in der vergleichbaren Vorjahresperiode, verteilt sich — wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß — auf nahezu alle führenden Schifffahrtsnationen. Die größte Zunahme war im vergangenen Jahr bei der griechischen Handelsflotte zu verzeichnen, deren Tonnageanstieg auf 1,098 BRT zu beziffern ist. Diese Zunahme beruht allerdings fast ausschließlich auf der weiterhin fortgesetzten Politik der griechischen Regierung, durch steuerliche Anreize die bisher unter fremden Flaggen fahrenden, aber in griechischem Eigentum befindlichen Schiffe nach Griechenland zu reparieren. Aus diesen Bestrebungen erklärt sich auch der Rückgang der Tonnage unter der Flagge von Liberia und Panama. Die liberianische Flotte ist von 1961 auf 1962 um 0,365, die panamesische Flotte um 0,198 Mio BRT zurückgegangen. Damit beläuft sich der Tonnagebestand dieser Flotten, die als sogenannte „billige Flaggen“ gekennzeichnet werden, nur noch auf etwa 14,4 Mio BRT.

In der Rangliste der schifffahrttreibenden Nationen der Welt haben sich 1962 keine entscheidenden Veränderungen ergeben. An der Spitze der Welthandelsflotte stehen nach wie vor die USA. Diese Spitzenstellung beruht allerdings ausschließlich auf der Existenz ihrer Reserveflotte, während die eigentliche Handels-

flotte der USA lediglich 11 Mio BRT umfaßt. Die folgenden Plätze in der Rangliste nehmen Großbritannien, Norwegen und Liberia ein, die jeweils über mehr als 10 Mio BRT verfügen. Nach Japan, Griechenland, Italien und den Niederlanden folgen schließlich Frankreich und Deutschland, deren Tonnagebestand etwa gleich ist. Deutschland steht damit weiterhin an zehnter Stelle der Welthandelsflotte. Es wird jedoch dicht gefolgt von Rußland, dessen Tonnage gegenwärtig schon etwa 4,7 Mio BRT beträgt. Deutschlands Anteil an der Welthandelsflotte beläuft sich nach wie vor auf 3,5 Prozent.

Die führenden Handelsflotten der Welt

	1939	1960	1962
USA	11,362	24,837	23,273
Großbritannien	17,891	21,131	21,658
Norwegen	4,834	11,203	12,511
Japan	5,630	6,931	8,870
Griechenland	1,781	4,529	6,537
Italien	3,425	5,122	5,412
Niederlande	2,970	4,884	5,165
Frankreich	2,934	4,809	5,162
Deutschland	4,483	4,537	4,924
Rußland	1,689	3,429	4,684
Schweden	1,577	3,747	4,167
Dänemark	1,175	2,270	2,399
Spanien	902	1,801	1,995
Argentinien	291	1,042	1,262
Brasilien	485	1.055	1,204

Westeuropas größte Ölleitung



Westeuropas größte Ölleitung ist fertiggestellt. Die erste für sie bestimmte Tankerladung ist bereits im Hafen von Lavéra bei Marseille gelöscht worden und wird bald durch die 760 Kilometer lange Rohrleitung in Richtung Straßburg-Karlsruhe fließen. Für die Bundesrepublik eröffnet diese „Südeuropäische Ölleitung“ den dritten großen Direktweg überseeischen Öls vom Hafen zu den Raffinerien. Ein vierter, von Genua aus, ist im Bau.

Die Tankerflotte der Welt umfaßte Mitte 1962 einen Gesamtbestand von 4922 Schiffen mit 45,505 Mio BRT. Ihr Anteil an der Welttonnage beziffert sich somit auf 32,4 Prozent. Die größte nationale Tankerflotte fährt auch heute noch unter britischer Flagge. Danach folgen Liberia, Norwegen, die USA und Japan. Die deutsche Tankerflotte steht innerhalb der Welttankerflotte erst an vierzehnter Stelle. Von der gesamten Welttankerflotte entfallen gegenwärtig 40,4 Prozent auf Motorschiffe und 57,7 Prozent auf Turbinenschiffe.

Die Aufgliederung der Welthandelsflotte nach Schiffsgrößen hat sich in den vergangenen fünf Jahren ganz erheblich verbessert. Rein statistisch stellen den Hauptanteil allerdings nach wie vor die Größen zwischen 6000 und 8000 BRT dar. Hierunter befindet sich jedoch eine große Zahl von „Liberties“ und „Victories“, die zu einem erheblichen Teil wegen Ladungsmangels bereits seit längerer Zeit aufgelegt sind. An Schiffen mit einer Größe von 30 000 BRT und mehr weist Lloyd's Register of Shipping gegenwärtig 132 Einheiten mit 4,97 Mio BRT aus. Mitte 1957 entfielen dagegen nur 16 Schiffe mit 0,7 Mio BRT auf diese Größen.

Auch die günstigere Altersgliederung deutet auf eine Verbesserung der Qualität der Welthandelsflotte hin. Mitte 1957 waren nur 21,9 Prozent der Tonnage weniger als fünf Jahre alt — heute ist dieser Anteil bereits auf 28,9

Prozent angestiegen. Unter zehn Jahre alt waren 1957 37,4 Prozent der Tonnage, heute dagegen 50,1 Prozent. Auch die durch Kolbendampfmaschinen angetriebene Tonnage hat innerhalb der letzten fünf Jahre stark abgenommen, nämlich von 37,97 auf 28,44 Mio BRT. So erfreulich die Entwicklung der Welthandelsflotte im vergangenen Jahr auch gewesen ist, so negativ sind doch die Auswirkungen, die sich aus der ständigen Vergrößerung der Tonnage auf die Frachtmärkte ergeben. Infolge des weiterhin angestiegenen Tonnagebestandes ist das erhoffte Gleichgewicht zwischen dem Tonnageangebot und der Nachfrage nach Schiffsraum immer noch nicht in Sicht. Vor allem seit Mitte 1962 ist auf den Trampfrachtenmärkten eine sinkende Ratentendenz zu verzeichnen, die bereits so weit geführt hat, daß die Frachtraten auf verschiedenen Märkten niedriger sind als jemals zuvor seit der Beendigung des Krieges. Das gilt insbesondere für die überseeische Trampfahrt. Aber auch in der Nord-Ostseefahrt hat die Ratentwicklung im Jahre 1962 nicht die Erwartungen der Reeder befriedigen können. Es kann daher nur die Hoffnung ausgesprochen werden, daß es in der kommenden Zeit mehr als bisher gelingen möge, den Tonnagezuwachs auch durch das Ausscheiden alter und nicht mehr rentabler Schiffe aus dem Marktprozeß stärker an den natürlichen Nachholbedarf anzupassen, um den Frachtenmärkten auch von dieser Seite her eine Entlastung zu erteilen.

Der Bauvertrag für den ersten deutschen Atomfrachter

wurde am 28. November von der Gesellschaft für Kernenergieverwaltung für Schiffbau und Schifffahrt m.b.H., Hamburg, und den Kieler Howaldtswerken A.G. unterschrieben. 16 000 Tonnen wird der Massengutfrachter tragen. Er wird 173,6 m lang sein und 14,5 m breit. Etwa 17 kn soll er laufen. Die Antriebsanlage wird vermutlich von einem organisch moderierten Reaktor gespeist. Pläne für zwei weitere deutsche Atomfrachter sind in Arbeit.

Ein 131 000 tdtw großer Tanker

lief auf der Werft von Sasebo Heavy Industries in Sasebo/Japan unter dem Namen „Nissjo Maru“ vom Stapel. Das Schiff soll zwischen Japan und dem Persischen Golf eingesetzt werden.

Mehrere 60 000-Tonnen-Tanker

sieht ein Vierjahresprogramm Leningrader Schiffswerften vor.

Holland baut weiteren Seeschiffhafen

Die Rotterdamer Stadtverordneten haben einen Plan zum Bau eines großen Seeschiffhafens mit dazugehörigem Industriegelände auf „De Beer“, dem Naturschutzgebiet der Insel Rozenburg/Rotterdam, zugestimmt. Vorliegender Plan ist bereits mit dem niederländischen Ministerium für Wasserwirtschaft, das die Mündung des Nieuwe Waterweg sowie den neuen Zugang zu den Europoort-Häfen regelt, abgestimmt.



gehört
gesehen
festgehalten

Schon Goethe machte Wetter 10 Jahre deutscher Wetterdienst

Goethe errichtete in Sachsen/Weimar (Eisenach) bereits ein Wetterbeobachtungssystem. Das erste Wetterbeobachtungsnetz der Welt hatte schon Kurfürst Karl Theodor von der Pfalz und Bayern in seiner Mannheimer meteorologischen Gesellschaft gegründet. Das deutet die Tradition an, auf der am 11. November 1962 seit zehn Jahren unser deutscher Wetterdienst aufgebaut hat. Seit 1960 zählt Offenbach neben New York, Moskau, Neu Delhi und Tokio zu den fünf großen Zentren im Wetternachrichtendienst der nördlichen Halbkugel. Dort werden auch unsere Wettertelegramme von See bearbeitet.

Eine Wiederholung der Sturmflutkatastrophe

soll nach Fertigstellung einer Betonelbe von Boizenburg bis Geesthacht im Maßstab 1:500 im Modell bis Studienzwecken rekonstruiert werden. 300 m lang ist diese Nachbildung der Elbmündung, die unter der Leitung der Technischen Hochschule in Hanover in der Nähe des Mittellandkanals entstand.

Todesfälle auf deutschen Schiffen

In der Untersuchung über die Todesfälle auf MS „Carl Fritzen“ hat das Seeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache folgenden Spruch abgegeben:
Die Ursachen, die zum Freitod des am 4. 1. 1908 geborenen Kapitäns Gerd Behlmer an Bord des TS „Carl Fritzen“ geführt haben, lassen sich nicht feststellen. Es sind keine Anhaltspunkte dafür vorhanden, daß dritte Personen auf sein Leben eingewirkt haben.
Der Tod des I. Ing. Johann Neumann, der am 31. 12. 1905 geboren ist, ist nach den vorliegenden ärztlichen Attesten auf Krankheiten zurückzuführen.
Mängel an den Schiffs- und Seeverkehrseinrichtungen sind nicht festgestellt.
Das umsichtige Verhalten des II. Offz. Rüdiger Grulich in seiner Eigenschaft als stellvertretender Kapitän ist anzuerkennen.

Über den Tod der Besatzungsmitglieder Protmann und Schenkelberger des MS „Gebina“ hat das Seeamt folgenden Spruch abgegeben:
Der Tod des am 13. 12. 1936 geborenen Kochjungen Günther Schenkelberger und der Tod des am 4. 10. 1932 geborenen Decksjungen Hans-Joachim Protmann ist darauf zurückzuführen, daß ein Teil der Ladung Ferrosilizium, die an Bord der „Gebina“ war, feucht geworden ist. Dadurch haben sich flüchtige Phosphorverbindungen und Phosphorwasserstoff entwickelt. Diese Gase haben die Verunglückten in ihrem Logis eingeatmet.
Ein Verschulden des Kapitäns, des Reeders oder des Steuermanns liegt nicht vor.
Die Maßnahmen, die der Kapitän getroffen hat, nachdem er die Erkrankung der beiden Verunglückten erkannt hatte, waren nicht nur sachgemäß, sondern es ist anzuerkennen, daß er sich auch fürsorglich und nachhaltig um ärztliche Behandlung bemüht hat.
Mängel an den Schiffs- und Seeverkehrseinrichtungen sind nicht festzustellen.

Am 1. Oktober 1962 gegen 11.00 Uhr sind die Stewards Schultz und Achatz an Bord des MS „Cap Norte“ im Hafen von Santos von einem herunterfallenden Ladebaum getroffen und tödlich verletzt worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Matrose, der die Winden bediente, den Baum allein und ohne die vorhandenen Sicherungen geführt hat. Mängel des Ladegeschirrs haben nicht vorgelegen. Unverständlich ist, daß der im Bereich des bewegten Ladebaums gelegene Teil des Oberdecks nicht abgesperrt worden ist.
Dieser Unfall hätte sich nicht zu ereignen brauchen, wenn alle Vorschriften der Seeverkehrsgesellschaft beachtet worden wären.

Schiffsunfälle

Das deutsche Motorschiff „Altenwall“ traf am 1. 11. mit Maschinenschaden in Brest ein. Der Havarist wurde von dem Bugier-Schlepper „Atlantik“ assistiert, der dem Schiff bereits in der Biscaya zur Hilfe kam.
Auf der Reise von Hamburg nach Bremerhaven kollidierte am 21. 11. in Höhe Tonne 48 auf der Unterelbe der amerikanische D „American Traveller“ (8228 BRT) mit dem deutschen TMS „Stör“ (85 BRT).
Der Deckmann August von Allwörden fand bei diesem Rammsstoß, der die „Stör“ kentern ließ, den Tod.
Im dichten Nebel kam das deutsche MS „Asterior“ auf der Unterelbe bei Scharhörn fest. Am 25. 11. gegen 22.00 Uhr konnte das Schiff freigeschleppt werden, so daß es seine Fahrt nach Hamburg fortsetzen konnte.
Das deutsche MS „Geversdorf“, das auf dem Vogelsand aufgelaufen war, ist am 24. 11. gegen 23.30 Uhr von dem deutschen Schlepper „Atlas“ freigeschleppt und nach Cuxhaven zur Werftüberholung gebracht worden.

Funkoffiziere können ruhig schlafen Vollautomatisches Registriergerät ermöglicht Acht-Stundentag

Als erstes Schiff der Welt führt die von der japanischen Werft Mishubisi erbaute „Tacoma Maru“ der japanischen Reederei Osaka Shosen Kaisha ein vollautomatisches Funkaufnahmegerät an Bord. Es kann auf sämtliche erforderlichen Frequenzen und Uhrzeiten eingestellt werden, schaltet sich selbsttätig ein und nimmt die Sendungen auf Magnetofonband. Nachrichtendienste, Wettermeldungen, Reedereiinstruktionen — alles kann der F.O. gemächlich abhören, wenn er Dienst hat. Das ist auch der Sinn des Gerätes, das eingeführt wurde, nachdem die Arbeitszeit der japanischen Schiffsfunker auf acht Stunden pro Tag begrenzt worden ist.

Fernsehen auf der Brücke

um verfolgen zu können, was in 200 m Entfernung auf und vor der Back geschieht, bekommt das bei der Howaldt-Hamburg A.G. in Bau befindliche größte deutsche Schiff, ein 90 000 Tonnen großer Esso-Tanker, eingebaut.

23 Seeleute gerettet

hat der deutsche Bergungsschlepper „Atlantik“ am 6. November dieses Jahres, und zwar die gesamte Besatzung des Liberiafrachters „George C“, der südlich von Kap Finisterre auf einen Felsen lief und total verloren ging.

Wahrschau US Zoll:

Als Mitschnacker eigener Art betätigen sich US amerikanische Zollbeamte, vor allem in

FLOTTENUMSCHAU

Die Bundesmarine stellte Mitte November auf einer Werft an der Weser das Torpedofangboot „Triton“ in Dienst. Es handelt sich um das vierte von 5 Fahrzeugen des sogenannten Typs A, mit dem große Torpedofangboote (600 t Wasserverdrängung) bezeichnet werden. Die mit einer 4-cm-Doppellafetten-Kanone und Wasserbombenmörser ausgerüsteten Boote sind etwa 70 m lang und haben zwei MAN-Diesel mit zusammen 6000 PS. Von den zwölf in Bau gegebenen 350-t-Küsten-Ubooten wurde „U 4“ Ende November im Tirpitzhafen in Kiel in Dienst gestellt, „U 5“ ist einen Tag später im Baudock in Kiel aufgeschwommen.

In Rendsburg wurde das Schnellboot „Hermelin“ in Dienst gestellt. Bei der Lürssen-Werft wurde das S-Boot „Fretchen“ zu Wasser gelassen. Diese Boote haben 160—190 t Wasserverdrängung. Vier Motore von zusammen 12 000 PS sollen ihnen eine Geschwindigkeit von 42 Knoten geben.

Schon im nächsten Frühjahr (1963) soll die „Vierte Einfahrt“ von Wilhelmshaven geflutet werden. Diese Seeschleuse war ursprünglich für die großen Schiffe der früheren Kriegsmarine vorgesehen. Mit 390 m Länge, 57 m Breite und etwa 14,7 m Wassertiefe haben die beiden Schleusenammern erhebliche Ausmaße. Sie können später von Tankern bis 100 000 t dw benutzt werden. Die Änderung der Zweckbestimmung der Seeschleuse kann als Spiegelbild der Entwicklung im Kriegsschiffbau zu kleineren Typen und der Tendenz im Tankschiffbau zu Mammutschiffen angesehen werden.

Indien hat eine Marine mit den verschiedensten Schiffstypen, darunter einen Flugzeugträger, zwei Kreuzer, drei Zerstörer, etwa 17 Fregatten sowie eine Anzahl von Kleinfahrzeugen und Hilfsschiffen.

Die Ereignisse in Kuba lenken das Interesse auf die Ubootsflotte der UdSSR und die Flottenorganisation der USA. Die zahlreichen russischen Uboote sollen sich auf vier verschiedene

der Großen-Seen-Fahrt. In Zivil verleiten sie deutsche Seeleute, Zollgut (Spirituosen, Kamearas usw.) mit ihnen zusammen aus dem Freihafengebiet in die Stadt zu bringen, wo sie hohe Preise für die Ware versprechen. Dann geben sie sich zu erkennen und beschlagnahmen die Ware. Die Zollstrafen sind dann sehr hoch.

Schlechte Stimmung an Bord

herrscht nach dem Bericht eines australischen Kommunisten auf den Schiffen der Zone, schlecht insofern als die Besatzungen von Ulbricht und Genossen nichts wissen wollen und deshalb im Ausland immer wieder versuchen achterauf zu segeln. Sie leben, so heißt es in dem beschlagnahmten Bericht, nur physisch in der Zone, geistig jedoch in Westdeutschland. Vielleicht liegt das an den Tonnen kommunistischen Propagandamaterials, das diese Schiffe als Munition des Kalten Krieges fahren müssen. In Argentinien wurde solche Ladung kürzlich beschlagnahmt.

*

Einen festlichen Empfang für Meuterer

die ihren Kapitän in einem Rettungsboot ausgesetzt hatten, bereiteten Mitglieder des britischen Königshauses, als ein Dreimastvollschiff mit den Meuterern am Themseki festmachte. Von diesen Festlichkeiten wird allerdings wenig zu sehen sein, wohl aber um so mehr von der „Meuterei auf der Bounty“, deren neue Verfilmung auf einer naturgetreu nachgebildeten seetüchtigen „Bounty“ zu Weihnachten Premiere haben soll.

Flotten verteilen, wobei der Nordflotte 120 Uboote, der Baltischen Flotte etwa 80 Boote, der Pazifikflotte 120 Boote und der Schwarzmeerflotte etwa 60 Boote unterstehen sollen. Weitere Fahrzeuge dienen als Schulboote. Insgesamt soll die UdSSR mehr als 400 Uboote besitzen. Sechs Boote bilden eine Division, vier bis sechs Divisionen sind in einer Brigade zusammengefaßt. Es gibt ozeangehende Uboote für den Einsatz von ballistischen Flugkörpern mit senkrechten Schächten und schrägen Startzylindern, ozeangehende Boote für den Torpedoangriff, Hochseeboote mit Torpedobewaffnung, U-Jagd-Uboote und Kleinst-Uboote. Die neueren Boote sollen Schnorchelausrüstung und eine hohe Batteriekapazität haben, so daß der Unterwasserfahrbereich groß ist. Die wichtigsten Typen werden im Sektionsbau hergestellt. Außerdem wird mit etwa 6 kernenergiegetriebenen Ubooten gerechnet, für die später ein Serienbau erwartet wird. Bei größeren Ubooten ab etwa 2000 t Wasserverdrängung mag eine Umrüstung zu Versorgungsbooten möglich sein. Die UdSSR verfügt auch über Uboots-Begleitschiffe vom Typ „Don“ (6000 t Wasserverdrängung), die rund 130 m lang sind.

Ein Teil der Kriegsschiffe der USA ist zu großen Verbänden zusammengefaßt. Zur Zeit gibt es vier „Flotten“. Die 1. Flotte ist im Atlantik, die 2. Flotte im Pazifik, die 6. Flotte im Mittelmeer und die 7. Flotte im Raum von Formosa. Einem solchen Verband gehören gewöhnlich 2 bis 3 Flugzeugträger, 2 bis 3 schwere Kreuzer, 18 bis 20 Zerstörer sowie Uboote, Versorger, Landungs- und Spezialschiffe an. Auf den Schiffen eines solchen Verbandes sind rund 25 000 Mann eingeschiff. Die gesamte US-Marine hat etwa 630 000 Mann, ferner rund 180 000 Mann Marinekorps. Es zeichnet sich immer mehr ab, daß die Kriegsschiff-Flotten der USA, UdSSR und Großbritannien als große Marinen bezeichnet werden können. Die Masse der Seestaaten haben bei einem Vergleich mit diesen drei Marinen eine recht kleine Kriegsflotte. —R—

Schoner, SS, NS „SAVANNAH“

180 Jahre Entwicklung der Schifffahrt sind eng mit dem Namen SAVANNAH verknüpft, drei Schiffe sind als Träger dieses Namens Sinnbild dreier verschiedener Epochen geworden:

Der Schoner SAVANNAH für das Zeitalter der Segelschiffe, das Steam Ship S.S. SAVANNAH für das der Dampfschiffahrt und das Nuclear Ship N.S. SAVANNAH für das Zeitalter der atomaren Handelsschiffahrt, an dessen Beginn wir jetzt stehen.

22. Mai 1778, CAMDEN im Staate New Jersey.

Auf der Schiffswerft Donald Mac Kay am Delaware läuft der erste Schiffsneubau der jungen Vereinigten Staaten von Amerika vom Stapel:

Der Schoner SAVANNAH.

Mit ihm beginnt der Aufbau einer Flotte, die bald zu den besten der damaligen Zeit gehört. Die Amerikaner besitzen die schnellsten Segelschiffe der Welt, wenn sie auch nur von geringer Lebensdauer sind. Onkel Sam ist entschlossen, alles der Geschwindigkeit zu opfern. In den Begriffen Haltbarkeit und Dauer sieht er nur ein Laster, das den Wechsel, das Schöpferische und das Geniale hindert. Unternehmungslust, konsequent durchdachte Vorstellungen des gesteckten Zieles und hartnäckige Verfolgung desselben sichern einen erfolgreichen Schiffbau, der den englischen, bis dahin in der Welt führend, recht bald überflügelt.

Die SAVANNAH, ein Fahrzeug von 100 Fuß Länge, zeigt eine Formgebung, an die sich bislang niemand recht herangewagt hatte. Auf Decksaufbauten, die dem Wind nur unnütze Angriffsfläche boten, war verzichtet worden, der Tiefgang wesentlich größer, als bisher üblich. Die unwahrscheinlich leichte Takelage und die elastischen Masten mit ihrer Neigung nach hinten verstärkten den Eindruck, daß hier etwas Neuartiges, Bahnbrechendes geschaffen worden war.

41 Jahre später.

22. Mai 1819, SAVANNAH im Staate Georgia.

Am Ufer des gleichnamigen Flusses staut sich eine unübersehbare Menschenmenge, die gekommen ist, um das erste Dampfschiff der Welt, das den Atlantischen Ozean überqueren wird, zu verabschieden:

Steam Ship SAVANNAH.

Der Erfolg der vergangenen Jahrzehnte im Segelschiffbau hatte in den Staaten keineswegs dazu geführt, daß man sich nur auf diesen festlegte, ihn weiter vervollkommnete und sich im übrigen auf den Lorbeeren ausruhte. Pionier- und Erfindergeist waren ständig eingespant auf der Suche nach Entwicklungsmöglichkeiten in der Schifffahrt.

Besonders der Ingenieur Robert FULTON erwarb sich dabei große Verdienste. Er befaßte sich hauptsächlich mit der Idee des französischen Physikers Denis P A P I N, Schiffe durch Verwertung der Dampfkraft anzutreiben. Dieser hatte sogar im Jahre 1707 seinen Plan in die Wirklichkeit umgesetzt, in dem ihm als Erstem eine erfolgreiche Fahrt mit einem Dampfschiff auf der Fulda gelang. Die Zeit war allerdings noch nicht reif für die wirtschaftliche Ausnutzung dieses neuen Verkehrsmittels. Die Zeitgenossen P A P I N S sahen in ihm einen Hexenmeister und in seiner Erfindung ein Teufelswerk, das als Gotteslästerung zu verdammen sei. Erst nach seinem Tode, rund hundert Jahre später, erhielt er die verdiente Anerkennung, als FULTON ihn am 7. Oktober 1807, anlässlich der Jungfernfahrt des Schaufelrad dampfers CLERMONT auf dem Hudson als sein großes Vorbild und seinen Lehrmeister hinstellte.

Der 22. Mai 1819 zeigte nun mit dem Start eines seetüchtigen Dampfschiffes zur Ozeanüberquerung, daß es sich hierbei nicht nur um ein kostspieliges Experiment und Wagnis handelte, sondern das dem neuen Schiffsantrieb eine große Zukunft bevorstand. Die Unkosten

für den Bau und Unterhalt der ersten Dampfschiffe waren zwar erheblich größer als die der Segelschiffe, den unaufhaltsamen Vormarsch der Dampfschiffahrt aber und die damit verbundene Verdrängung der Segelschiffromantik von den Weltmeeren haben sie nur wenig beeinflusst. Vielerlei Verbesserungen und Maschinen, erhöhte Leistungsfähigkeit und damit verbundene größere Geschwindigkeiten, Erweiterung des Tonnageinhaltes um ein Vielfaches, die Unabhängigkeit von Wind und Meeresströmung und die dadurch erzielte Pünktlichkeit in Abfahrt und Ankunft der Schiffe erreichten sehr bald eine größere Rentabilität gegenüber den Windjammern.

Die Epoche der Dampfschiffahrt war angebrochen.

180 Jahre später.

22. Mai 1958, CAMDEN.

Der Kiel für eine atomgetriebene SAVANNAH wird gelegt. Es ist zugleich der Grundstein für ein neues Kapitel in der jahrhunderte alten Geschichte der Seeschiffahrt.

Diese SAVANNAH wird das erste atomgetriebene Handelsschiff der Welt sein.

Wie auf dem Gebiete der Segel- und der Dampfschiffahrt hat auch hier amerikanischer Pioniergeist bahnbrechend gewirkt. Die Vereinigten Staaten sind im Atomtrieb für Seefahrzeuge allen Ländern der Erde weit überlegen. Dies bewiesen sie durch die Indienstellung des ersten einsatzfähigen Atomunterseebootes der Welt, der NAUTILUS, die ebenfalls als erstes Schiff die Eisdecke des Nordpols untertauchte. Die in diesem Jahr in Dienst gestellte ENTERPRISE ist mit ihren 85 350 Tonnen nicht nur der erste atomgetriebene Flugzeugträger, sondern auch zugleich das größte Schiff der Welt. Es soll aber auch nicht verschwiegen werden, daß es mit seinen 400 Millionen Dollar Baukosten das teuerste Schiff ist, das jemals gebaut wurde.

Die SAVANNAH mit ihren 13 600 BRT ist als Modell für ein zukünftiges Fracht- und Passagierschiff gedacht. Ein Versuchsschiff also, das von seinen Konstrukteuren zunächst als Studienobjekt und als Laboratorium zum Gewinnen neuer Erkenntnisse und Erfahrungen dienen soll. Hauptaugenmerk wird dabei auf die Sicherheit des menschlichen Lebens gerichtet sein. Der Mensch der Neuzeit lebt zwar nicht mehr in den mittelalterlichen Wahnvorstellungen, denen das Dampfschiff von P A P I N vor 250 Jahren zum Opfer fiel, aber er unterliegt trotzdem noch einem berechtigten Mißtrauen gegenüber revolutionierenden Schöpfungen. Und wie die Passagiere des Raddampfers CLERMONT befürchten mußten, daß der zischende und knirschende Dampfkessel vielleicht platzen würde, so dürften sich die ersten Passagiere und Besatzungen der SAVANNAH die bange Frage vorlegen, welches Unheil sich ihnen von dem ATOM-Reaktor, von dem sie nur wenige Meter trennen, nähern könnte.

Absicherung des Atomreaktors

Der Druckwasser-Reaktor, der in einer kugelförmigen Stahlkonstruktion von dem beachtlichen Durchmesser von 10 Metern untergebracht ist, wird direkt von einem 5 Zentimeter dicken Stahlmantel umhüllt. Dieser ist in einen Panzer aus Blei, Wasser, Kunststoff und Beton gebettet, der Strahlungen nach außen verhindern soll. Zum Schutz gegen Kollisionen oder sonstige Druckschäden ist ein

Sicherheitsring aus Holz und Stahl um die ganze Anlage gelegt worden. Messungen der Radioaktivität an Bord, die äußerst gewissenhaft seit vier Jahren durchgeführt wurden, ergaben, daß Passagiere und Besatzung an Bord der SAVANNAH geringeren Strahlungen ausgesetzt sind, als die konventionellen Seefahrer, die sich mit Sonne und Witterung auch der immer größer werdenden Radioaktivität der Luft aussetzen. Die radioaktiven Abfallstoffe und das verseuchte Wasser werden in besonders gesicherten Behältern an Bord aufbewahrt und später an Land gegeben. Dies allein bringt gegenüber der herkömmlichen Schifffahrt einen riesengroßen Vorteil. Während bisher durch die ins Meer geschütteten und an Land gespülten Ölrückstände große Verschmutzungen der Küstengewässer und schwere Opfer unter den Wassertieren verursacht wurden, wird sich in Zukunft die in der Schifffahrt angewandte Atomkraft als segensreich für Mensch und Tier erweisen.

60 kg Brennstoff für 300 000 sm

Ein besonderer Vorteil des Atomtriebes liegt aber in seiner Wirtschaftlichkeit. Die 181 Meter lange und 22 Meter breite SAVANNAH zum Beispiel entwickelt eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen in der Stunde. Eine einmalige Ladung des Reaktors mit 60 Kilogramm Uran-235 verleiht dem Schiff einen Aktionsradius von über 300 000 Seemeilen. Würde die Geschwindigkeit von 20 Knoten in einer Nonstopfahrt ununterbrochen begehalten werden, ergäbe dies eine Gesamtfahrtzeit von einundeindreiviertel Jahren. Bei Berücksichtigung der normalen Unterbrechungen, wie Löschen, Laden und Werftüberholungen käme eine Betriebszeit von drei Jahren heraus. Für die gleiche Zeit würde ein konventionelles Schiff 90 000 Tonnen Öl verbrauchen. Die von dem Druckwasserreaktor angetriebenen Dampfturbinen der SAVANNAH, die eine Leistung von 22 000 PS aufweisen, benötigen einen Bunkerraum für ihren „Treibstoff“ von $\frac{1}{20}$ tel Tonne. Zum Vergleich sei der Brennstoffverbrauch eines herkömmlichen Schiffes herangezogen, der allein für eine Atlantiküberquerung 5000 Tonnen ausmacht. Der so eingesparte Platz auf dem Atomschiff kommt dem Nutzladerraum zugute. Die SAVANNAH kann 9500 Tonnen Fracht und rund 100 Passagiere neben den 100 Besatzungsmitgliedern befördern.

Revolutionierend ist die Tatsache, daß ganz gleich, ob mit Halber oder Voller Fahrt gelaufen wird, der Verbrauch stets gleich bleibt, der Höchstverbrauch entspricht also dem Durchschnittsverbrauch. Weitere Vorteile sind darin zu sehen, daß nur geringe Wartungskosten entstehen und auch die Liegezeit dadurch in den Häfen gekürzt wird, daß nicht „gebunkert“ werden braucht.

Dies sind alles durchaus imponierende Vorteile und die Beteiligten knüpfen daran die Hoffnung, daß dem Atomschiff die Zukunft gehören mag, obwohl sich niemand der Erkenntnis verschließt, daß die SAVANNAH heute noch ausgesprochen unwirtschaftlich ist. Die ungeheuren Mehrkosten im Vergleich zum konventionellen Schiff sind der Ballast, den die SAVANNAH mit sich schleppen muß.

Die Herstellungskosten betragen rund 40 Millionen Dollar, wovon allein die Entwicklung des Reaktors 13 Millionen und der Bau desselben 10 Millionen Dollar geschluckt haben. Diese Summe könnte nie durch Fracht und Passagiere eingebracht werden. Sachverständige haben aber errechnet, daß künftige Neubauten um 40 % billiger kämen, da jetzt bereits weniger kostspieligere und bessere Atomreaktoren in der Entwicklung sind. Nicht vergessen werden soll aber die Erkenntnis, daß damals wie heute, die Fahrt mit neuen Antriebsmitteln zunächst teurer war, als die mit den herkömmlichen.

Rasmus als Lehrer

Ein Ozeanograph studiert heute im allgemeinen Mathematik, Physik und allgemeine Geophysik oder Geologie. Die Mitarbeiter sind hochqualifizierte Vermessungsingenieure, Techniker sowie ehemalige Besatzungsmitglieder der Vermessungsschiffe, Chemie- und Physik-Ingenieure, Chemotechniker und Laboranten.

Kürzlich bewarb sich ein junger Wissenschaftler um Anstellung im Referat Eisdienst. „Wo haben Sie Eis gesehen?“ fragte ihn der Leiter. „Im Wannsee“ war die Antwort. Dieser junge Wissenschaftler mußte erst einmal einige Monate in die nördliche Ostsee, um sich auf einem finnischen Eisbrecher die nötigen DHI-Sporen zu verdienen. Der heutige Leiter des Eisdienstes kennt sein Eis auch nicht nur aus Büchern, sondern aus Polarwintern. Der Leiter der Abteilung Ozeanographie selbst hat ebenfalls einige Jahre seiner Dienstzeit auf See zugebracht. So achtet er darauf, daß seine Mitarbeiter die See nicht nur aus ihren Büros und ihren Studierstuben kennen, sondern daß ihnen Rasmus aus erster Hand Anschauungsunterricht erteilt. So sehen wir uns in dieser Abteilung einem Stab seebefahrener Akademiker gegenüber. Fragt man sie nach ihrem Arbeitsgebiet, so antworten sie: Die Kontinente verdanken ihre Existenz nur der Tatsache, daß die Wassermassen auf der Erde begrenzt sind. Diese Perspektive mag subjektiv klingen, wir Seeleute aber wissen, daß es stimmt.

Am Anfang waren Besteckversetzungen und Stichproben

Aus unseren Reihen stammen auch die ersten Ozeanographen. Beobachtete und gemeldete Besteckversetzungen ergaben die Unterlagen für die ersten Stromkarten. Das Geben und Nehmen zwischen Praktikern und Wissenschaftlern ist in der alten Seewarte entwickelt und im heutigen Institut inzwischen ausgebaut und verfeinert worden. Was die praktische Seefahrt braucht, stellt ihr diese Abteilung in Beiträgen zu Ozean- und See-Handbüchern über Seegang, Strömungen und Wasserdichte usw. zur Verfügung.

In den Wintermonaten wird der Eisdienst besonders aktuell. Täglich gehen Eisberichte an die Schifffahrt und zweimal wöchentlich Eiskarten. Ein reger Austausch zwischen Eismeldungen von Schiffen und Reedereien einerseits und Auskünften für Schiffe und Reedereien andererseits findet statt. So ist der Eisdienst einer der wesentlichen Kontaktpunkte dieser Abteilung mit der Praxis. Sie und vor allem die Ladungspraxis war es auch, die Tabellen und Karten über Salzgehalt und Dichte möglichst umfassend für alle Küsten und Hafplätze forderte. Zur Zeit werden noch Wasserproben gesammelt und analysiert. In absehbarer Zeit werden diese Unterlagen der Beladungspraxis zur Verfügung stehen.

Natürlich will auch die Fischerei von dieser Abteilung wissen, wie die hydrographischen Verhältnisse in den Fischereigeieten sind. Denn die Fische sind direkt oder indirekt von ihrer Umgebung, wie z. B. von Sauerstoffge-

Die ersten Ozeanographen waren Seefahrer

Heinrich Schopper

Die Meereskunde oder Ozeanographie ist die Wissenschaft, die sich mit dem Meer und seinen Erscheinungen befaßt, das fast drei Viertel der Erdoberfläche bedeckt. Man kann zwei große Teilgebiete der Meereskunde unterscheiden: Erstens die Meeresbiologie, die sich mit dem pflanzlichen und tierischen Leben im Meer befaßt und deren praktisch besonders wichtiges Teilgebiet die Fischereibiologie ist. Das zweite Gebiet umfaßt die physikalische, chemische und geologische Meereskunde und beschäftigt sich mit Seegang, Gezeiten, Strömungen, dem physikalisch-chemischen Aufbau des Meerwassers und seinen zeitlichen und räumlichen Änderungen, mit dem Meeresboden und seinen Sedimenten sowie mit den Bodenformen bis zu den größten Tiefen. Die Betrachtungsweisen reichen von der Geographie bis zur Hydrodynamik. Die der Bundesrepublik auf diesem zweiten Teilgebiet erwachsenden Aufgaben werden im DHI von fünf Referaten der Abteilung für Meereskunde bearbeitet, die über 13 Wissenschaftler und 20 Mitarbeiter verfügt.

halt, Temperatur, Nährstoffen, Strömungen usw. abhängig. Schon seit langem sind das Studienobjekte der Abteilung.

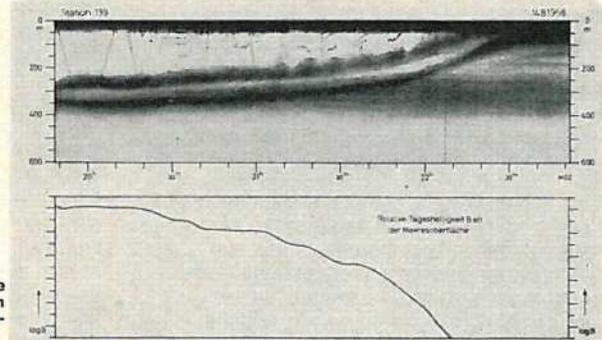
Am Anfang standen also Einzelbeobachtungen der Seefahrer. Seit einigen Jahrzehnten entwickelte sich unsere Ozeanographie immer rascher zu einer exakten Wissenschaft. Sie mußte ihr Rohmaterial ursprünglich mit unzulänglichen Meßgeräten auf kostspieligen und zeitraubenden Expeditionen mühsam zusammentragen. Doch im Verhältnis zu den 1370 Millionen Kubikkilometern Wassers hatten diese Forschungsergebnisse kaum mehr Bedeutung als die von Stichproben.

Meereskunde wird plötzlich aktuell

Lange Zeit war das Wissen über die kleinen Landmassen riesengroß im Vergleich zu dem über die gewaltigen Wassermassen auf unserer Erde. Die Ozeane wurden hauptsächlich als Flächen für Schifffahrtslinien und riesige Fischbottiche angesehen. Im übrigen war das Meer eben „geheimnisvoll“, „unendlich“ und „romantisch“. Es taugte allenfalls noch als Lieferant für mehr oder weniger schnulzige Songs. Und

wie die Temperaturen am Meeresgrund zwischen Island, Grönland und Neufundland sind. Es wollte diese Temperaturen für das ganze Jahr wissen, und zwar auf halbe Grade genau. Isolation, Leitfähigkeit und Widerstand dieser Kabel sind von solchen feinen Temperaturunterschieden abhängig. — Oder ein Bundesministerium will wissen, was geschieht, wenn radioaktive Abfallstoffe ins Meer gelangen und wo das eventuell gefahrlos geschehen kann. Der Versuch, eine solche komplexe Frage zu beantworten, zieht eine ganze Flut von neuen Fragen nach sich, z. B. über Transport- und Vermischungsvorgänge.

Was lenkt nicht heute alles die Aufmerksamkeit der Landbewohner auf und in die Meere! Da ist der Atommüll, die Nachrichtentechnik, da sind nuklear getriebene Schiffe und U-Boote, da sind Algenfelder als neue Äcker für die Ernährung der explosionsartig anwachsenden Erdbevölkerung, da sind gewaltige Salz-, Mangar- und Bromvorkommen und andere Mineralien, nach denen die Industrie stürmisch verlangt. Da sind die unerschöpflichen Energiequellen der Strömungen und der Erdölfelder



Dieses Echogramm des F.S. „Gauß“ zeigt die Vertikalbewegung der schallreflektierenden Lebewesen (Echostreuschicht) und ihre Beeinflussung durch das Tageslicht.

was die Ozeanographie unserer Seefahrt, der Fischerei, den Küstenbefestigern und Hafenaumeistern lieferte, wurde zwar ständig ausgebaut und vervollkommen, blieb aber doch nur das tägliche Brot für Seespezialisten an der Küste. Man hörte wohl, daß alles Leben seinen Ursprung im Meer habe, aber man war sich schon kaum dessen bewußt, daß auf dem Wege des großen Wasserkreislaufes über Verdunstung, Wolken, Wind und Regen das Meer es ist, das das Adernetz der Flüsse mit Wasser füllt, mit Wasser, dem Blut der Erde. Wer aber wollte schon wissen, welche Strömungen in 5000 f Tiefe des Atlantiks auftreten!

Das ist schlagartig anders geworden. Mit Beginn der Luft- und Raumfahrt hat der Wissensdrang der Menschen seine Richtung gewechselt. In der Waagerechten schien genügend erforscht und bekannt. Doch neue Abenteuer des Unbekannten, Unerforschten harren nun in der Senkrechten, in den Höhen und in den Tiefen. Plötzlich wollen ganze Industrien, ganze Wirtschaftszweige wissen, was sich im Meere abspielt. Die Abteilung Ozeanographie wird auf einmal bombardiert mit Fragen, für die sich vor wenigen Jahren noch kein Mensch interessiert. Beispielsweise fragte ein Kabelwerk,

unter dem Meeresgrund. Verborgen unter dem Wasser und den Sedimenten, doch offener als an Land, liegt das Buch der Geschichte unserer Erde über Millionen Jahre. Schließlich ist es das Meer selbst, das als Lebensspender und Klimamacher die Kontinente beeinflusst und ihre Bewohner auf das Meer hinweist.

Wenn sie das Meer befragen

Um alle diese Fragen schlüssig beantworten zu können und auch noch die geforderten Voraussagen wissenschaftlich begründet leisten zu können, muß nun die internationale Ozeanographie in den nächsten 10 Jahren mehr an Wissen sammeln und verarbeiten als in der gesamten vergangenen Zeit.

Zur Bewältigung der heute der Ozeanographie gestellten Aufgaben können Besteckversetzungen oder Messungen von Oberflächentemperatur nicht mehr genügen. Auch einzelne Expeditionen einzelner Forschungsschiffe reichen nicht mehr aus, um das notwendige Wissensreservoir zu sammeln. Wenn die Ozeanographen das Meer befragen, so gibt es nur einzelne Antworten. Und die Erlangung jeder dieser Antworten erforderte bisher Hinfahren, Anker und Messen. Aber erst aus der Sammlung, aus

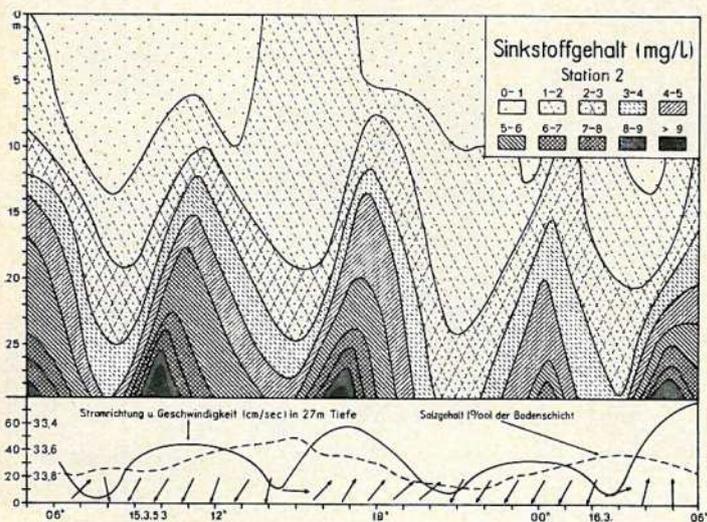
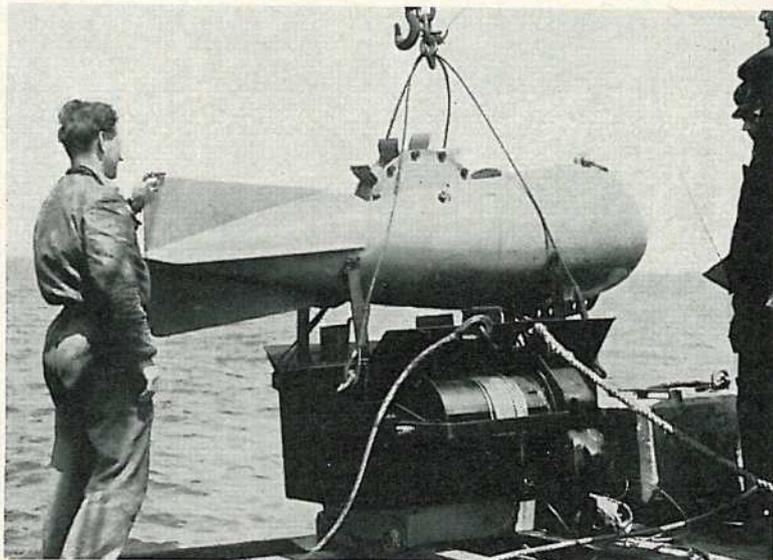
der statistischen Zusammenstellung vieler Meßergebnisse läßt sich die große Übersicht erarbeiten, können z. B. periodische Vorgänge ermittelt werden. Nur so können Grenz- und Mittelwerte gefunden werden, und nur aus der statistischen Sammlung lassen sich ihre Abhängigkeiten ableiten, nur so werden schließlich Gesetze sichtbar, die dann in allgemeingültigen mathematisch-physikalischen Formeln ihren Niederschlag finden. Theorien, die man aufstellt, kann man nur an Hand eines groß angelegten Wissensreservoirs beweisen. Andererseits ergibt nur eine Vielzahl von Beobachtungen das Material zur Aufstellung einer neuen Theorie. Zu solch systematischem Vorgehen waren aber in der Vergangenheit weder Meßgeräte noch Schiffe noch Personal auch nur annähernd ausreichend. Erst die modernen Meßmethoden und viele Schiffe in internationaler Zusammenarbeit erlauben dieses Sammeln von Tatsachen auf breiter Basis. Sie allein gestatten auch Messungen zu gleicher Zeit in einem großen Gebiet.

So brachte das Geophysikalische Jahr, an dem sich neben Handelsschiffen 60 Forschungs-

auf radioaktive Beimengungen zwei Probleme aufgeworfen:

- Erstens die direkte Messung der Strahlungsintensität im Seewasser in verschiedenen Tiefen an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten sowie in den Sedimenten und im Plankton. Es muß also der augenblickliche Betrag der Radioaktivität des Seewassers festgestellt werden. Diese Messungen werden auf jährlichen Routine-

Nach Ausbringung wird dieser Schaufelradstrommesser auf die gewünschte Tiefe gehen und viele Tage lang in kurzen Zeitabständen Stromstärke und -Richtung messen und registrieren.



So setzt der Gezeitenstrom die Sinkstoffe des Meeresgrundes in Bewegung.

schiffe aus 40 Nationen, unter ihnen unser FS „Gauß“ und das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“ beteiligten, unter anderem äußerst interessante Aufschlüsse über den Nordatlantik. Allgemeine Zirkulation, Meeresströmungen und langperiodische Wellen, die dem menschlichen Auge gar nicht sichtbar werden, wurden da untersucht. Die „Gauss“ brachte unter anderem 240 Vertikal-Registrierungen über die Temperatur und Trübungsverteilung nach Hause, aus denen die Mittelwerte für Winter und Sommer berechnet wurden. Sie bieten nun ein qualitatives Maß für die Planktonproduktion. Weiterhin bestätigten die Echogramme der „Gauss“ die Feststellung einer interessanten und weltweiten Erscheinung, nämlich das Vorhandensein einer Echostreuschicht. Sie wird durch schallreflektierende Lebewesen erzeugt, die je nach Helligkeit eine tägliche Wanderung zwischen der Oberfläche und einigen hundert Metern Tiefe vollziehen. Diese Erscheinung ist nicht nur biologisch interessant. Viele Lebewesen im Meer reichern radioaktive Stoffe an und transportieren sie auf anderen Wegen als denen des Wassers weiter. Dabei fressen diese Tiere und werden gefressen, so daß eine solche lebendige Welle eine z. Z. schwer übersehbare Verbreitung von Spaltprodukten verursachen könnte.

Das rote Meer bei Helgoland

Wir wollen an einem Beispiel zeigen, wie die Ozeanographen arbeiten. Da hat die vom Bund angeordnete Überwachung des Meerwassers

fahrten mit den Schiffen des DHI durchgeführt.

- Zweitens muß aber auch die eventuelle Ausbreitung und der Transport von Spaltstoffen untersucht werden, falls an einer Stelle, z. B. der Nordsee, einmal eine Quelle von Spaltprodukten entstehen sollte. Um das zu klären, werden Testversuche unternommen.

Die Ozeanographen verwandeln dazu die Nordsee zeitweilig in ein rotes Meer im wahren Sinne des Wortes. Nachdem fast $\frac{1}{2}$ t des synthetischen Farbstoffes Rhodamin B bei Helgoland ins Meer geschüttet worden war, leuchtete die Nordsee von Kimm zu Kimm rot auf. Die Ausbreitung und Verdünnung dieses Farbflecks wurde dann viele Tage bis zu einem sehr großen Verdünnungsgrad gemessen.

Gleichzeitig werden natürlich Gezeitenströme und Windströmungen untersucht, die sowohl für den Transport irgendwelcher Beimengungen im Wasser wie auch für die Schifffahrt selbst wichtig sind. Seit Jahren werden vom DHI im Rahmen eines Großprogrammes Strommessungen in der Nordsee durchgeführt und wenn Tonnen mit der Aufschrift DHI gesichtet werden, so hängen sie mit diesem Programm zusammen. In ihrer Nähe unter der Wasserlinie befinden sich Strommesser, die je etwa 10 000 DM kosten.

Es ergeht also die dringende Bitte an alle Fahrzeuge, besonders an die der Fischerei, in der Nähe von solchen Bojen vorsichtig zu navigieren und dort nicht zu fischen.

Die Ozeanographen müssen ihre Geräte zum Teil selbst entwickeln, da sie ja von Wasser- und Schiffsbewegungen unabhängig sein müssen, was wenige der an Land üblichen physikalischen Meßgeräte erfüllen. Die Strommeßgeräte müssen in verschiedenen Tiefen die Stromstärke und Richtung nicht nur in ihrer zeitlichen Aufeinanderfolge registrieren, sondern über längere Zeiträume aufspeichern. Sie müssen für die Beanspruchung beim

Aus- und Einbringen außen sehr robust und innen sehr empfindlich sein. Sie beherbergen Thermometer, Kompaß, Zählwerk und Fotoapparat. Unser Foto zeigt einen solchen Schwimmkörper von 200 kg Auftrieb. Zu erkennen ist das Schaufelrad, dessen Umdrehungsgeschwindigkeit gleich der des jeweils herrschenden Stromes ist. Der Körper schwingt immer in Stromrichtung ein. Alle fünf Minuten werden Stand des Zählwerkes und Kompaßrichtung fotografiert. All das vollführen 20 solcher Apparate 4 Wochen lang in einem großen Gebiet. Eine glückliche Idee der Ozeanographen war es, zur automatischen Einstellung auf die Tiefe ihrer Geräte erst- und einmalig das Prinzip des Minenstuhls für friedliche Zwecke anzuwenden.

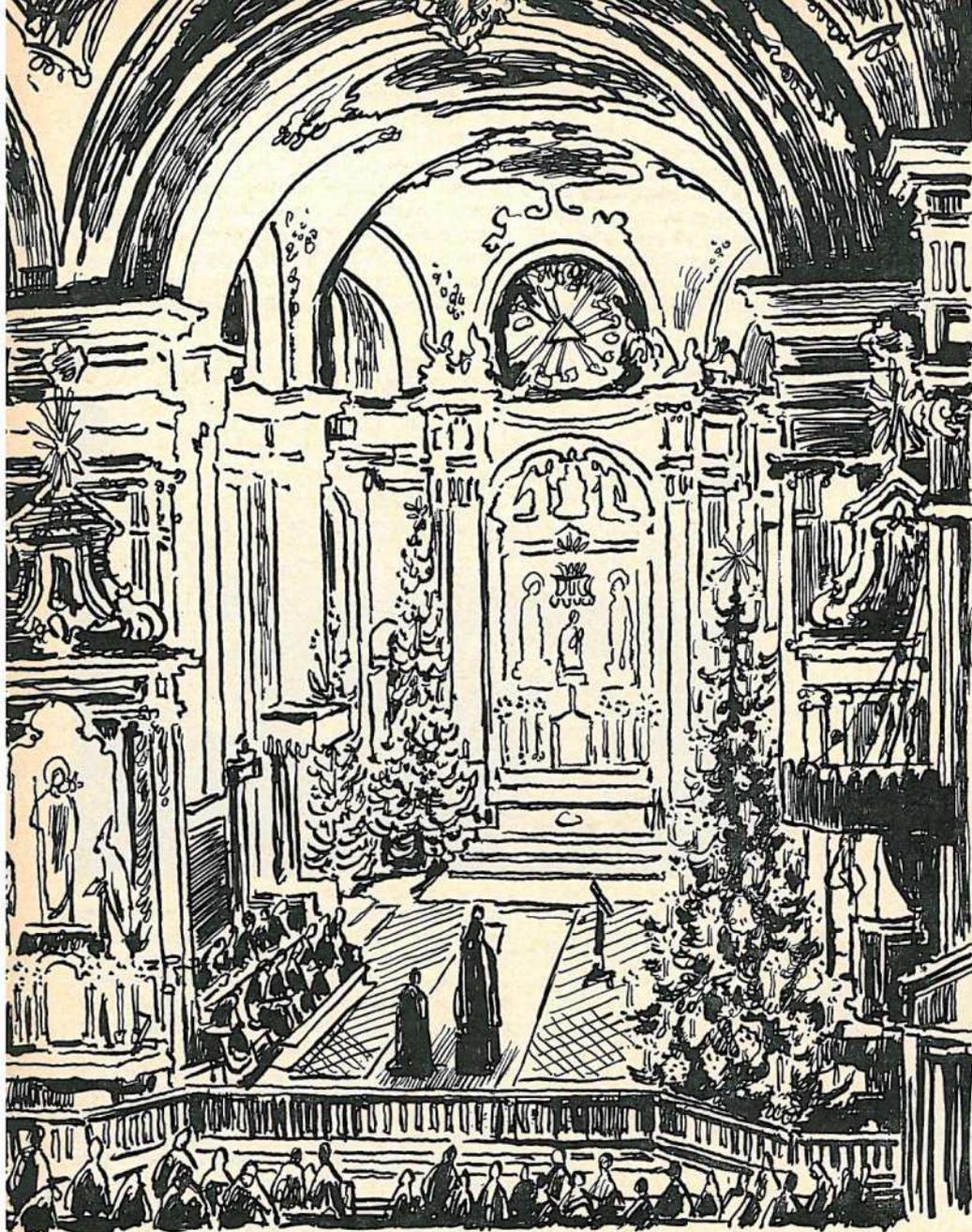
Viele Kenntnisse und viel Erfindergeist der Ozeanographen des DHI sind in solchen Geräten und Methoden investiert und auch viel Geld.

Immer noch werden ein großer Teil der Geräte von Schiffen und Fischern abgerissen. Diese Verluste können das gesamte Programm in Frage stellen. Deshalb noch einmal: Vorsicht in der Nähe von DHI-Bojen!

Darüber hinaus arbeitet man u. a. zur Zeit an einem internationalen Atlas mit: „Oberflächentemperatur und Salzgehalt der europäischen Gewässer.“

Im vergangenen Jahr wurden im Kampf gegen die Ölverschmutzung 4000 Postkarten mit der Windtrift der mittleren und nördlichen Nordsee auf Reisen geschickt. 50 Prozent davon kamen zurück und wurden ausgewertet. Die Konstruktion und Entwicklung von immer raffinierteren Meß- und Registriergeräten (für Wellen, Tiefenströme, Wasserdruck, Radioaktivität u. a. m.) nimmt immer breiteren Raum ein, und eine große Menge von Registrierungen harren der Auswertung. Und das alles im Zeichen der Personalnot und unter sprunghaftem Anwachsen der Anforderungen!

Hier arbeiten zwar Beamte und Wissenschaftler, aber „grüne Tische“ sind verwaist und verpöht. Für geruhames Drehstuhldrücken ist im Seewind und im steifen Fahrtwind des Fortschrittes keine Zeit.



Zeichnung von Horst Sauerbruch

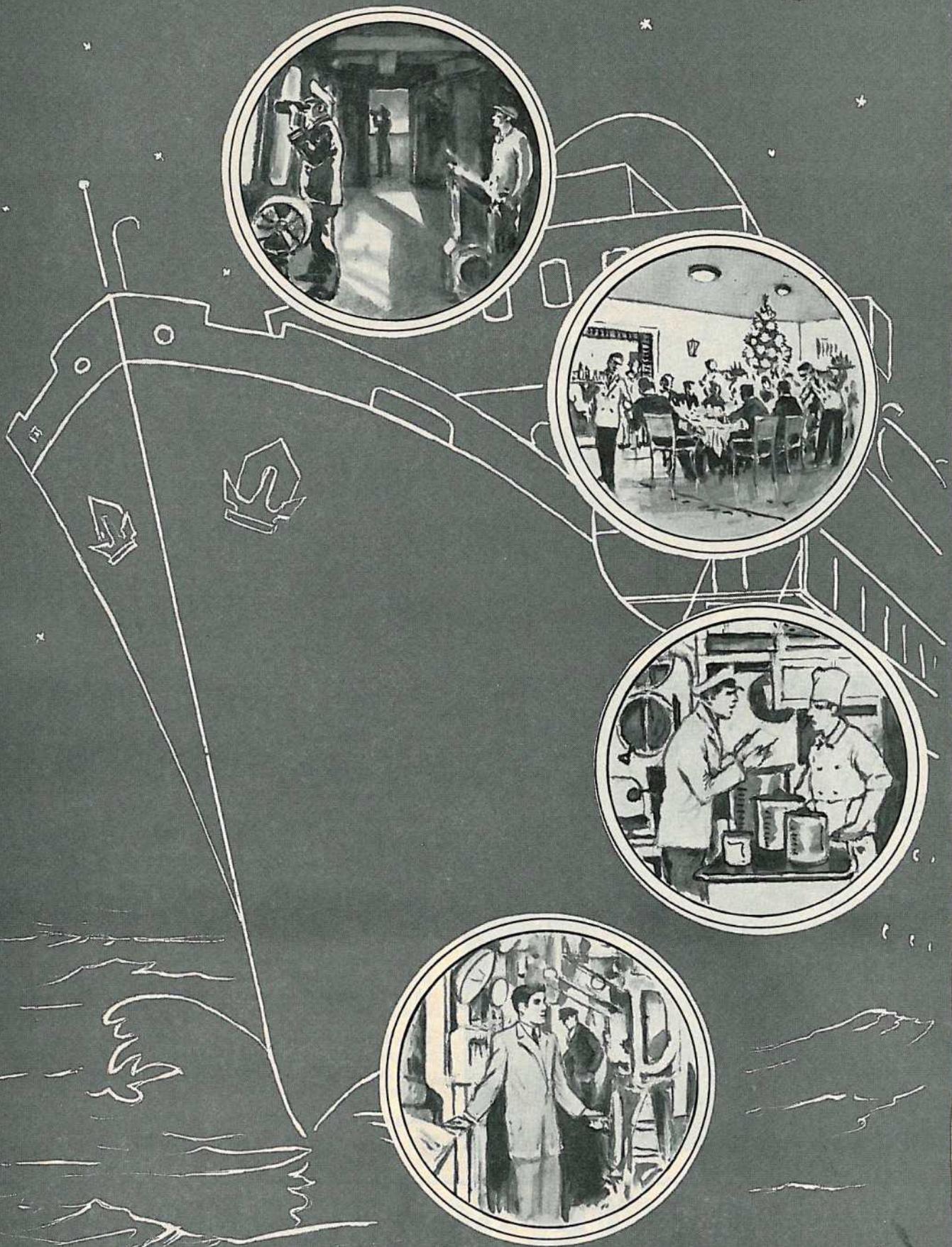


Die Stille Nacht

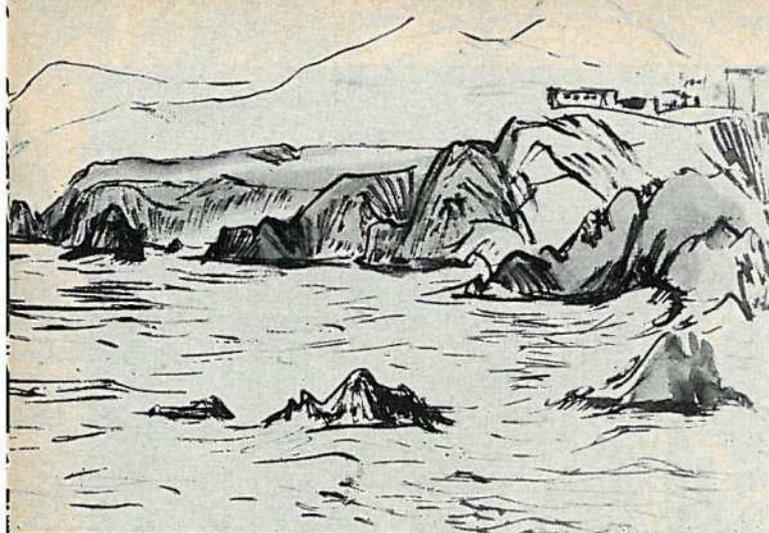
DAHEIM

und AUF SEE





Prof. von Hedwig



Seefahrt in der Kunst und Seefahrer als Künstler

Sich selbst und uns und den Leuten an Land zum Beweis, daß Seeleute Menschen sind, wie alle anderen auch, haben viele von uns Proben ihrer schöpferisch-musischen Phantasie abgegeben. Sie folgten einem Aufruf zu einem musischen Wettbewerb, den die Deutsche Seemannsmission in ihrem „Laß fallen Anker“ ausgeschrieben hatte.

Anstatt Kömbuddel in der Tasche, Tätowierung auf der Brust und schlechte Mädchen am Hals zeigten sie, was in ihrer (untätowierten) Seemannsbrust wirklich schlummert: Liebe zum Malen, zum Schriftstellern, zum Fotografieren und Filmen, zum Philosophieren und zum Basteln.

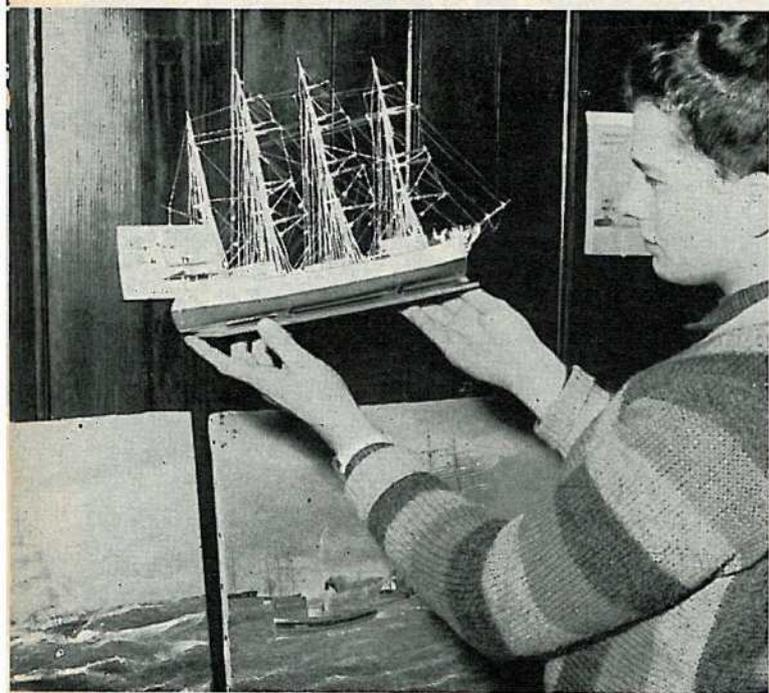
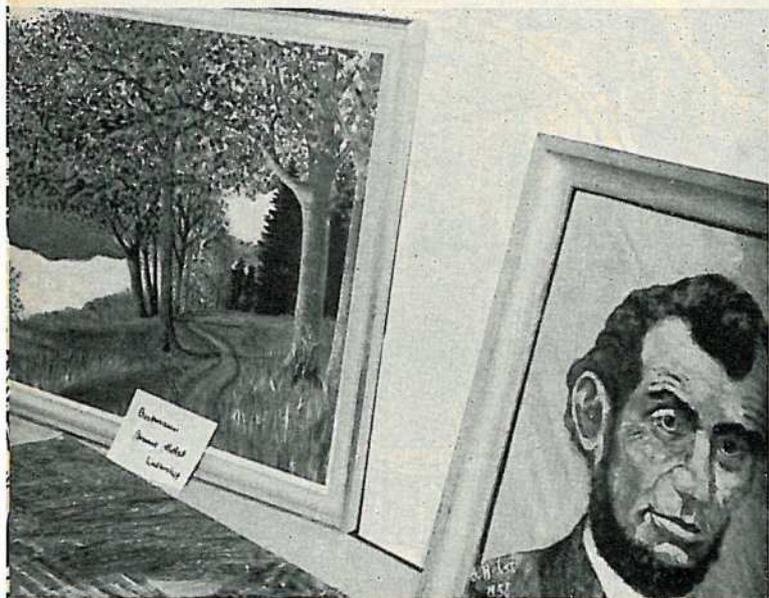
Die vielseitigen Freizeitarbeiten füllten im Deutschen Seemannsheim Altona eine ganze Ausstellung. Mit Erstaunen nahm die Presse davon Kenntnis, und ihre Berichte über uns waren diesmal echt, nicht Klischee. Den ersten Preis erhielt der Funkoffizier Polinkas von MS „Novia“ für seine Bilder (links oben).

Zweiter Preis: Seefahrtsschüler Werner Beck: 3 Farbtonfilme.

Dritter Preis: Kochsmaat E. Ungareit: Ölgemälde.

Den Hauptgewinn der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein errang der Fischer Gerhard Werner, Laboe, für Holzintarsienarbeiten.

Weitere musische Seemannsarbeiten zeigen Modell und Gemälde links und das Gedicht unten.



Hindulied

No Papa, no Mama, no Brother, no Sister
no home und ich hab auch kein Geld
oh give me a backschisch, oh Sahib, oh Mister
ich habe viel Hunger, sonst nichts auf der Welt

Oh give me a backschisch und geh nicht vorüber
sieh Tausenden gehts so wie mir
oh glaub mir, oh Sahib, es wär mir viel lieber
es würde mir gehen wie dir

Dann hätt ich zu Essen und hätte ein Heim
braucht nicht auf den Straßen kampieren
denn eines Tages schlaf ich dort ein
in Lumpen so werd ich krepieren

Oh give me a backschisch, oh sage nicht nein

Th. Janeczek, ehem. 2. Offiz.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

Telefon 27 10 31

Telex 021 3483

Telefon 34 24 35

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



KAP HOORN-SZENERIE

Nach dem Gemälde von Professor M. Jensen; im Besitz des Herrn Dipl. Ing. A. Garwig

HOLSTEN-BIER

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster **auf allen Meeren der Welt** erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster



Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

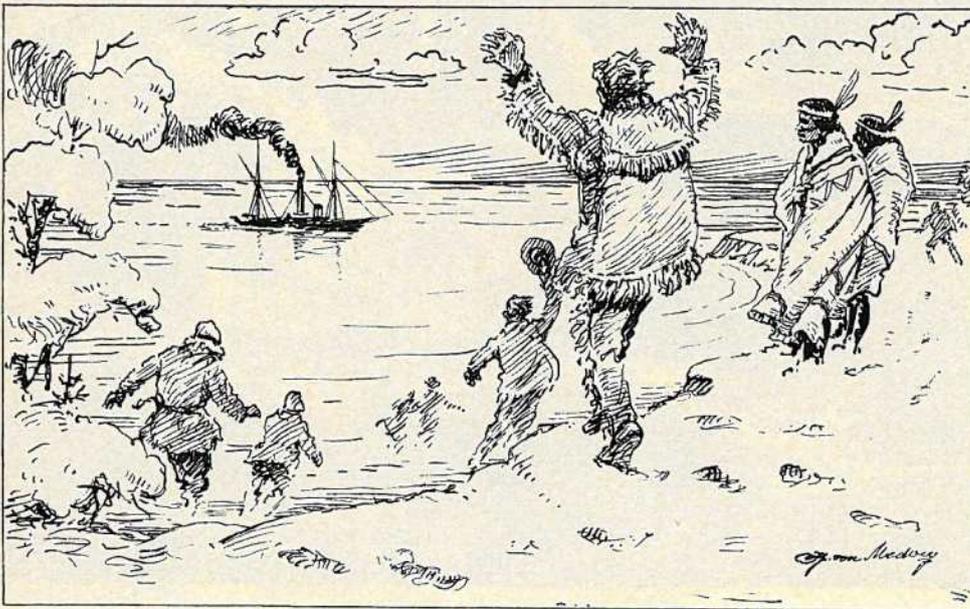
XXIII.

„Napoleon“ das Weihnachtsschiff

Von Ludwig Dinklage

Über ein Jahrhundert ist es jetzt her. Immer weiter wurden die Großen Seen Nordamerikas dem Verkehr erschlossen. Hier waren es die Weiten der Prärien, die den Farmern den besten Ackerboden lieferten, dort die unendlichen Wälder, deren Holz die Städter zum Bau ihrer Straßen und Häuser brauchten. Und dann das Erz. Dort, wo kurz zuvor noch die Bisons zogen, wo die Wapitis auf die Lichtungen traten, die Bären umherstreiften und die Koyoten heulten, hatten die Geologen, die zusammen mit den Trappern, Jägern, Landvermessern und Händlern westwärts zogen, riesige Erzvorkommen entdeckt. So auch am Oberen See, dem letzten in der Kette der fünf Seen. Leute aus Worcester waren es, einer jungen aufblühenden Industriestadt, nicht weit ab von Boston im Staate Massachusetts.

Erzlager befinden, wie die Prospektoren versichert hatten. Ein paar Blockhütten waren bereits errichtet worden von jenen Männern, die das große Geschäft witterten. India-Town nannte man stolz diese Siedlung. Acht Tage hatte die Reise gedauert, dieser kleine Katzensprung über knappe 300 Kilometer vom Soo nach India-Town. Aber der Lake Superior war damals ein genau so giftiger Bursche und tat den Seeleuten manchen Schabernack an, wie er es auch noch heute ist und selbst den mächtigen Erzfrachtern manche harte Nuß zu knacken gibt. Man hatte an Bord Zeit genug, sich über die neuen Erzlager zu unterhalten, und die Männer aus Worcester sprachen bereits von aufblühenden Städten, von einem Wohlstand der Bürger, von neuen Häfen mit riesigen Erzverlade-



Man schrieb das Jahr 1849, als das erste von den Bläßgesichtern aus Holz erbaute Segelschiff die blauen Fluten des Oberen Sees durchpflügte. Die Missionare, die Trapper und die Pelzjäger, die vorher schon die Küsten entlang gefahren waren, hatten sich der Birkenrindenkanal der Chippewa-Indianer bedient. Aber nun kam ein Schoner, ein seetüchtiger Schoner, das „starspangled Banner“ der Vereinigten Staaten von Nordamerika unter der Großgaffel. Vom Soo kam das Schiff, der engen Durchfahrt mit den wilden Wassern, die den Huron-See mit dem Lake Superior verbindet.

In einer weiten Bucht an der Südseite des Sees fiel der Anker. Hier sollten sich die großen

brücken; kurzum, über Nacht konnte das bescheidene India-Town zur Metropole des Staates Michigan werden. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sie sind das Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

Gesprächsfetzen dieser Männer aus Worcester, die ja etwas vom Bergbau verstehen mußten, fing auch einer der jungen Seeleute des Schoners auf. Es war Peter White, ein Name, den noch einmal ganz Nordamerika im Munde führen sollte. Noch heute verkehrt ein 6184 BRT großer Erzdampfer der Cleveland Cliffs Iron Co. auf den Großen Seen. Er trägt den Namen des obersten Chefs dieser Gesellschaft: „Peter White“, dem einstigen Schiffsjungen des ersten Schoners auf dem Lake Superior.

Peter White war ein aufgeweckter Junge. Sein Elternhaus stand am Ufer des Huron-Sees. Peter wollte die Welt kennenlernen. Er musterte an auf dem Schoner „Bela Hubbard“. Von Detroit zum Soo sollte die Reise gehen. Aber der Junge hatte Pech. Als der Schoner in Bay City am Saginaw-River Holz lud und Peter sich nachts an Bord schleichen wollte, stürzte er und brach sich den Arm. Es wurde eine böse Geschichte, weil Peter nichts sagte und auch den Arm nicht schiente. So schwoll dieser von Tag zu Tag mehr an und Entzündungen ließen ihn in allen Farben schimmern. „Hilft nichts, Boy, der Arm muß ab oder du kriegst den Brand von oben bis unten und bist in vierzehn Tagen tot“, sagte der Kapitän und machte bereits mit Whisky Küchenmesser und Knochensäge keimfrei.

Peter White sträubte sich. Er wollte den Arm nicht verlieren. Glücklicherweise kamen sie zwei Tage später nach Detroit, wo er einen Arzt fand, der ihm den Arm zu retten versprach. Es war eine rechte Pferdekur. Alle Viertelstunde goß der Doktor kochendheißes Wasser, mit Whisky vermischt, über die brandigen Stellen. Die Schwellung ging zurück, der Bruch konnte geschient werden und die Knochen heilten wieder zusammen.

„Aufblühende Stadt, morgen die Metropole des Staates Michigan, Wohlstand für alle Bürger.“ Diese Worte kamen Peter White nicht aus dem Sinn. Der Schoner hatte die Männer aus Worcester abgesetzt, hatte alle Geräte und Apparate ausgeladen und alle Vorräte für die nächsten Monate gelöscht. Alles stand jetzt auf dem dürftigen Hafenkai von India-Town. Und dann segelte der Schoner wieder zurück zum Soo, dem Tor zum Norden. Peter White war nicht mehr an Bord. Er war in die Wälder gegangen, hatte sich dort versteckt und kam erst wieder zum Vorschein, als die Toppen des Schoners längst hinter der Kimm verschwunden waren. Die Zurückgebliebenen gingen sofort daran, die Siedlung auszubauen. Peter White, dem man noch vor kurzem den Arm abnehmen wollte, war es, der den ersten Baum fällte. Und die Leute aus Worcester packten kräftig zu. Baum um Baum fiel. Die Stubben wurden ins Wasser gerollt, Erde darüber festgestampft. So entstand die erste Erzverlade-Pier. Konnte das kleine Dorf, aus dem jetzt eine Stadt wurde, noch einen indianischen Namen tragen? Nein, die Stadt an der Iron-Bay hieß fortan Worcester.

Man brauchte Arbeiter, viele Arbeiter. Sie mußten die Stollen graben in den Bergwerken, mußten eine Straße bauen, mußten neue Häuser errichten, mußten den Hafen erweitern. Das erste Schiff, der Schoner „Fur Trader“, war mit Erz beladen und zum Soo abgefertigt worden. Sechs Tonnen Eisenerz! Peter White hatte das erste Konnossement unterschrieben. Aber die Arbeiter! Das war das knappste, was es im mittleren Westen gab. Einem der Worcester-Männer war es gelungen, in Milwaukee am Michigan-See ein Schiff mit Auswanderern anzutreffen. Es waren Deutsche, Bauernsöhne aus Mecklenburg und Pommern, die den beschwerlichen Weg von New York über den Erie-Barge-Kanal und die Großen Seen gekommen waren, um in Wisconsin Land zu erwerben.

„Eine aufblühende Stadt, morgen die Metropole des Staates Michigan, Wohlstand für alle Bürger“, das waren die Schlagworte, mit denen die Worcester-Männer die Deutschen köderten. Mit Erfolg köderten. Ihr Schiff segelte wieder nordwärts, zum Soo, wo man dabei war, das wilde Wasser zu begradigen, eine Schleuse zu bauen. Die Schleusen von Sault Ste. Marie.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Dort gingen die Deutschen an Bord des Schoners „Fur Trader“.

Zusammengepfercht hockten die vielen Menschen im Laderaum des kleinen Schiffes. Wer an Deck kampieren mußte, hatte es noch am besten. Zwar war es dort kalt und windig und der Regen durchnäßte alles, aber sie hatten frische Luft. Aber da unten? Auf den Sklavenschiffen von Westafrika nach Westindien mag man bequemer gehaust haben. Es fehlte weiter an Proviant. Die sanitären Verhältnisse waren unbeschreiblich.

Als die „Fur Trader“ endlich Worcester an der Iron-Bay erreichte, wankten die Passagiere weich wie die Würmer an Land. Ihre bleichen Gesichter waren geschwollen, voller Beulen. Keine Brust und Schenkel. Keiner wollte mit ihnen in Berührung kommen. „Cholera! Cholera!“ riefen die Leute von Worcester und flohen in die Wälder.

Nur ein paar beherzte Männer blieben zurück. Peter White war darunter. Er erbarmte sich der Leute, brachte sie in ein paar Holzhütten unter, holten Wasser aus dem See, die fiebernden Körper zu kühlen.

Es war keine Cholera. Es waren lediglich Darmerkrankungen, die sie sich auf der „Fur Trader“ zugezogen hatten. Klares Wasser, frisches Fleisch und frisches Gemüse brachten sie schnell wieder an Deck, brachte sie an die Arbeit.

India-Town, diesen Namen hatte der französische Pater Pierre Marquette den paar armseligen Blockhütten der Trapper und Händler und bekehrten Indianer gegeben, als er hier seine Missionsstation errichtete. Nicht mehr Worcester, nein, Marquette sollte diese Stadt von nun an heißen, die aufblühende Stadt, morgen die Metropole Michigans, die allen Bürgern Wohlstand verhieß. Das verkündete Peter White, den die Männer zu ihrem Bürgermeister erwählt hatten.

Inzwischen hatte sich das erste Dampfschiff durch die wilden Wasser des Soo geguält. „Napoleon“ hieß dieser Schraubendampfer.

Ein Schraubendampfer, etwas ganz Unerhörtes, nicht nur auf den Großen Seen, nein, in der ganzen Welt! Das fauchende, qualmende und aus dem hohen Schornstein funkenprühende Ungeheuer, vor dem zuerst die Indianer ausrissen, nannten sie die „Scootie-Nabbie-Quon“.

Diese „Scootie-Nabbie-Quon“ war es jetzt, die die Verbindung mit den andern Häfen am Lake Superior und Sault Ste. Marie aufrechterhielt, die das Erz holte und Lebensmittel brachte. Das Erz, ein paar Tonnen Erz, und heute sind es Hunderttausende und Millionen Tonnen, die die riesigen Bulkcarrier der Cleveland Cliff Iron Co. und anderer Reedereien zu den Eisenhütten an den unteren Seen bringen.

Und dann kam der Winter 1850. Wo blieb nur die „Napoleon“? Sie war schon lange fällig. Im Vorratsschuppen der Stadt Marquette waren die Lebensmittel knapp geworden. Die Männer standen unten am Hafen, standen oben auf den Hügeln und äugten hinaus auf den See. Keine Rauchfahne eines Dampfers, keine Masten eines Segelschiffes. Wo blieb nur die „Scootie-Nabbie-Quon“?

Es wurde Oktober. Der Herbst ließ in den Tälern das Laub der Ahornbäume rotgolden aufleuchten. Wie aus Bronze gegossen standen die Eichen an den steilen Berghängen zwischen den dunklen Kiefern. Der Obere See lag zu ihren Füßen, kalt und blau unter einem kobalt-

farbenen Himmel. Keine dünne Rauchfahne über der Kimm, keine „Napoleon“, kein Segelschoner.

Mit Stürmen, Nebeln, Eis und Schnee verging der November. Unter einer weißen Schneedecke lag die Stadt Marquette. Der Vorratsschuppen am Hafen war ein gähnendes Loch. Kein Sack Korn mehr darin. Auf stakigen Beinen standen klapperdürre Pferde in den Ställen. Alle Geschäfte hatten geschlossen. Was sollten sie auch verkaufen? Die Männer standen am Hafen und spähten hinaus auf den grauen kalten See. Keine „Scootie-Nabbie-Quon“! Wann würde der See zufrieren? Heute, morgen, nächste Woche? Dann waren sie völlig abgeschnitten von der Welt. Sault Ste. Marie, der Soo, dort begann ihre Welt. Dahinter lag sie: Milwaukee, Chicago, Detroit, Cleveland, Buffalo. Die Männer mochten sich nicht mehr in die Augen sehen. Die Indianer verwünschten den Tag, an dem sie das Kriegsbeil begraben, die Knie gebeugt hatten vor Pater Marquette.

In Marquette herrschte Hungersnot.

Schwere Stürme brachte der Dezember. Noch war der Lake Superior nicht zugefroren. Das Tosen des Wassers dröhnte durch die ganze Stadt. Was dann, wenn sich der Orkan legte? Der eisige Wind aus den Tundren Kanadas würde ihn schnell gefrieren lassen. Und was sollte dann aus ihnen werden?

„Wir müssen die Pferde schlachten“, riet einer, „dann haben wir Fleisch, dann haben wir Hafer, uns eine Suppe zu kochen.“

Ja, das schien der einzige Ausweg. Der Sheriff ging von Stall zu Stall. Das Pferd von Peter White fand er nicht. Er hatte es aus dem Stall geholt und in eine enge Kammer seines Blockhauses gesperrt.

Die Männer starrten wieder in die Ferne, wie schon vor Wochen, vor Monaten. Nichts! Und heute war Weihnachten, der 24. Dezember 1850. Da, was war das? Sah das da im Nordosten nicht aus wie eine dünne blaue Rauchfahne, die steil in die Höhe zog? Ach was, die „Napoleon“ konnte es nicht sein. Vielleicht ein Kanu der Chippewa, die ein Feuer entzündet hatten, um sich die Hände zu wärmen.

Die Feiertage über wollte man noch warten und dann durch die Wälder ziehen nach Green Bay am Michigan-See oder den Strand entlang nach Sault Ste. Marie.

Aber ja, die dünne blaue Rauchsäule kommt näher, immer näher.

Da, plötzlich, oben von den Felsen her kommt der Ruf: „Scootie-Nabbie-Quon! Scootie-Nabbie-Quon!“

Die Indianer haben es gerufen. „Die ‚Napoleon‘ die ‚Napoleon‘!“ geht es wie ein Lauffeuer durch die Straßen, in die Häuser. Ganz Marquette eilt an den Strand, sieht selbst, wie der kleine Schraubendampfer angekeucht kommt. Tausend Hände helfen, die Leinen wahrzunehmen, die Trossen zu belegen, die Vorräte auszuladen, die Kornsäcke, die Winterkleider, die Werkzeuge, das Geschirr.

„Old Bill, dear Old Bill, du wirst nicht sterben, du hast die Krippe voll Hafer, die Raufen voll Heu, den ganzen langen Winter über, Old Bill!“ Peter White wischt sich die Tränen ab, als er sein Pferd wieder in den Stall führt.

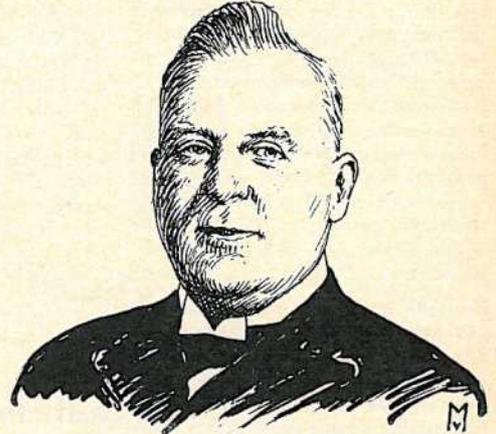
Die „Napoleon“ hat sich nicht lange aufhalten können. Das Eis kam und sie mußte zurück zum Soo.

In dieser Nacht, in der Christnacht, hat es ein Fest gegeben in Marquette. Die Männer, ihre Frauen und Kinder fanden sich zusammen vor

den überladenen Tischen. Die letzten Pferde fanden ihre Krippen voll Hafer. Die Indianer stolzierten in ihren gestickten Leggings und den Mokassins über den Schnee, hatten farbige Bänder in ihre blauschwarzen Haare geflochten. Der Wind war ungesungen. Der Eiswind aus Kanada fegte über den See. Die Rauchwolke der „Scootie-Nabbie-Quon“ verschwand hinter der Kimm. Wird sie noch rechtzeitig den Soo erreichen, bevor der See gefroren ist? Sie war das Weihnachtsschiff.

Wer ist wer?

PAUL WIEHR



Paul Wiehr war Kommodore der Hamburg-Amerika Linie. Geboren am 7. Mai 1868, begann er seine Seemannslaufbahn am 23. April 1883 als Schiffsjunge auf einem Segelschiff, bestand 1888 das Steuermannspatent und 1892 das Patent zum Schiffer auf großer Fahrt. 1895 trat er in den Dienst der Hamburg-Amerika Linie, zunächst als IV. Offizier. Er war an Bord verschiedener Schiffe, so der Dampfer „Fürst Bismarck“, „Columbus“ und „Prinzessin Victoria Luise“. Diese gehörten zu den bedeutendsten Schiffen ihrer Zeit. 1904 wurde Wiehr zum Kapitän befördert und führte ein Jahrzehnt lang Fracht- und Passagierschiffe auf allen Routen. Er sollte 1914 den Neubau „Tirpitz“, 21 500 BRT, übernehmen, doch da brach der Krieg aus und Kapitän Wiehr wurde zur Marine einberufen als Kapitänleutnant der Seewehr und kam als Navigationsoffizier auf den Schulkreuzer „Hertha“. Seine weiteren Kommandos fanden ihn als Navigationsoffizier auf dem Großen Kreuzer „Fürst Bismarck“ und als I. Offizier auf dem Linienschiff „Kaiser Friedrich III“. Im Oktober 1915 wurde er Chef der Vorposten-Halbflottille Kiel und ein halbes Jahr später Chef der II. U-Boot-Suchflottille. 1920 wurde er mit dem Charakter eines Korvettenkapitäns der Seewehr entlassen. Als 1921 die Hamburg-Amerika Linie ihren ersten größeren Nachkriegsbau, die „Bayern“, in Dienst stellte, wurde Kapitän Wiehr mit dessen Führung beauftragt. Mit dem Ausbau der Hapag übernahm er immer größere Schiffe. Sein letztes war der D. „Albert Ballin“, den er 1926 übernahm. In Anerkennung seiner großen Verdienste um die Hapag wurde er 1932 zum Kommodore der Hapag-Flotte ernannt. Im Juni 1933, gerade 65 Jahre alt, wurde Kommodore Wiehr pensioniert. Er starb im September 1942. wa.

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

Milch-Homogenisatoren

Notsignal-Pistolen mit Fallschirmmunition

Tauwerk - Anker - Schiffsbedarf

HEINR. WOHLSTADT

Inh. Friedrich G. Kobbe

HAMBURG 11, Johannisbollwerk 20

Telefon 31 07 01 / 31 06 03

einem zwanglosen Beisammensein in den Salon zusammen. Der Steward äußerte zwar, als man Platz genommen hatte, er habe am anderen Tage die Arbeit davon, schwieg aber, nachdem der einstimmige Beschluß gefaßt wurde, daß jeder eine Kiste Bier zu bezahlen hätte, der an diesem Tage noch von Arbeit spreche...

Nach ganz kurzer Zeit war vom traditionsgebundenen Reedereipunsch nichts weiter übrig als die Nelken, die an den leeren Gläsern klebten. Und das war auch gut so, denn man trank davon schon seit drei Tagen. Der Alte änderte dann die Getränkearte. Er war neben-

Zum 70. Todestag



Werner von Siemens

Geb. 13. XII. 1816 bei Hannover,
gest. 6. XII. 1892 in Berlin

Als bedeutende Persönlichkeit der deutschen Industrie und Begründer der Elektrotechnik zeichnete sich Siemens durch hohe wissenschaftliche Begabung und erfinderisches Genie aus. 1866 erfand er die Dynamomaschine. Auf sozialem Gebiet schuf er grundlegende Einrichtungen und gab viele Anregungen. Nach der gemeinsamen Vergründung mit dem Mechaniker Halske wurde das Unternehmen führend in der Starkstromtechnik und im Telegraphenbau.

bei ziemlich erstaunt, in welcher kurzer Zeit man einen weißgedeckten Tisch in eine rechtschaffene Back verwandeln kann!

Auf einen Wink erschienen nun Krüge mit altem holländischen Genever und Exportbierflaschen mit silbernen Köpfen und appetitlichen Etiketts, nach all dem süßen Zeug eine ganz besondere Erfrischung der Gemüter!

Und dann sangen wir Shanties. Akkordeon und Teufelsgeige hatten sich in geradzu auffälliger Nähe des Salons bereitgehalten.

Es ist eine alte Weisheit, daß die Feste aus dem Stegreif heraus die echtsten sind. Es mag schon ziemlich spät gewesen sein, als der Kapit'n den Moses fragte, ob er am anderen Tage auch Bockschatz machen könne, wenn er so lange aufbliebe?

Hossi wußte den Alten zu beruhigen, fügte jedoch beiläufig hinzu, daß noch eine Kiste Bier in der Luft liege, denn der Herr Kapitän habe soeben — von Arbeit gesprochen! — — —

Wichtige ●●● beim Schenken

● Hänge nie ein Platinarmband an den Christbaum! Lametta tut es auch.

● Dem Beschenkten den Kaufpreis der Weihnachtsgabe auch nur anzudeuten, wäre der Gipfel der Geschmacklosigkeit. Ein mit höherem Wert versehenes Preisschildchen wirkt hingegen stets taktvoll und diskret.

● Etwas schwierig ist die Frage: Darf ein Herr einer Dame ein Nachthemd schenken? Hier gehen die Meinungen — falls man die fragliche Dame nur flüchtig kennt — weit auseinander. Am besten ist es hier, sich ein Horoskop stellen zu lassen oder einen Psychiater zu Rate zu ziehen.

● Ein Mann von Welt gibt selbst wertvolle Geschenke, ohne ein Wesen darum zu machen. Aus diesem Grunde soll man eine unechte Perlenkette flott aus der Westentasche ziehen und sie der Freundin mit Nonchalance überreichen.

● Verwöhne jene Frau, die du liebst, nicht mit Weihnachtsgeschenken. Denn, falls du sie noch im nächsten Jahre liebst, wird sie ihre Ansprüche steigern. Und liebst du sie nicht mehr, so waren bereits deine diesjährigen Ausgaben zu hoch.

● Versieh ein unerwünschtes Weihnachtsgeschenk sofort mit dem Namen des Gebers. Er könnte sonst deine Vergeßlichkeit, falls du es ihm am nächsten Fest wieder schenkst, als Undankbarkeit auslegen.

● Hunde bleiben auch weiterhin auf der Liste der Weihnachtsgeschenke. Man vergesse jedoch nie, eine ausführliche Gebrauchsanweisung beizulegen.

R. Kunze

Rangliste der Deutschen Schlager

im November 1962

1. Speedy Gonzales (Kleiner Gonzales)

Bravo! Wieder an erster Stelle! „Keine zwei ohne drei“ hat sich mal wieder bewahrheitet. Jetzt steigt der Kleine Gonzales sicher auch groß ins Weihnachtsgeschäft, wenn so gute Vorarbeit geleistet worden ist — durch Publikumswahl natürlich. Immer als bestes Barometer jeweiliger Geschmackes... Darüber läßt sich nicht streiten!

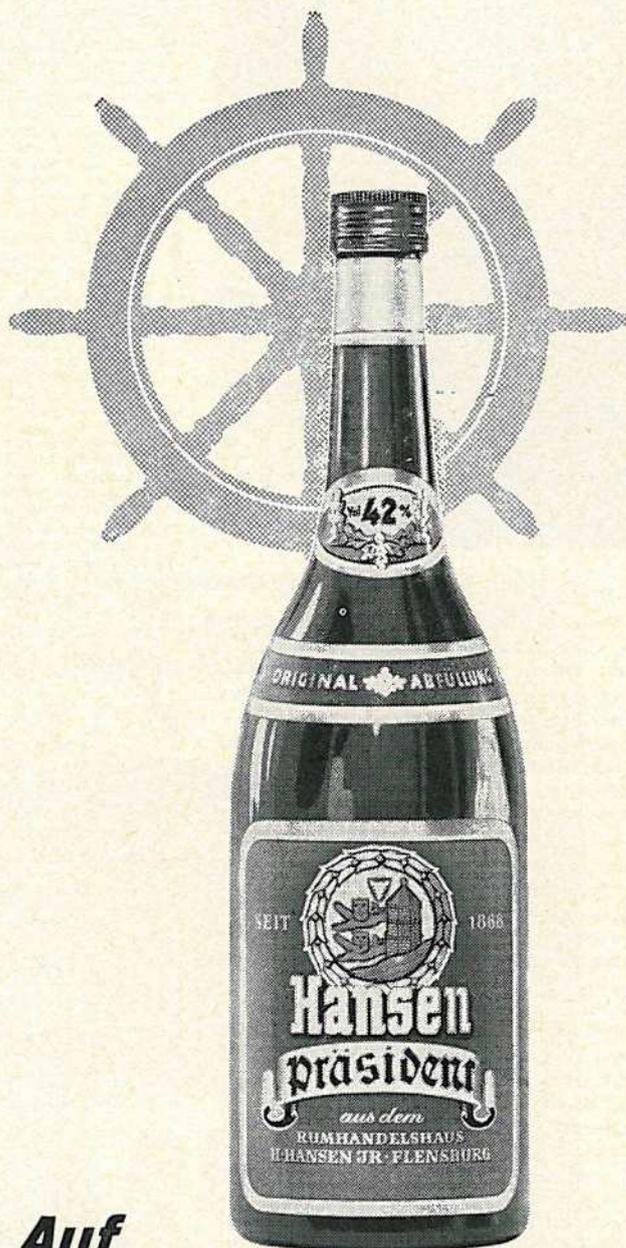
2. Monsieur

Petula Clark im Spitzen-Team! Eins-zwei-drei im Sauseschritt hat sie's geschafft, wir staunen mit! Von Platz 20 über Nummer 5 auf den 2. Platz. Prima! Gekonnt ist eben gekonnt — oder, ist Glück vielleicht wichtiger? Wie dem auch sei... fein, Petula!

3. Ohne Krimi geht die Mimi nicht ins Bett

... das soll bei vielen Mimis nächtlings vorkommen. Und wer könnte es ausgerechnet so schnell entdecken, als Bill Ramsey. Er kam mit seiner Mimi vom 6. auf den 3. Platz. „und das freut ein'n denn tscha auch, nich?“ — ... sagt darauf der Hamburger.

Copyright by Musikmarkt



Auf richtigen Kurs gehen

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

Herrlich — so ein

Hansen-Grog



Ludwig Dinklage 70 Jahre

Am 7. Dezember konnte der in allen Seefahrtskreisen bekannte Seeschriftsteller Ludwig Dinklage seinen 70. Geburtstag feiern. In Hamburg geboren, einer Oldenburger Seefahrerfamilie entstammend, lag ihm der Salzhauch der See von Jugend an im Blut. Er wurde Schiffbauingenieur und hatte als solcher Gelegenheit, Schiffe aller Typen und Größen zu erproben, wie sich diese auf See benehmen.

1923 brachten die Zeitschriften die ersten Aufsätze aus seiner Feder. Auch das lag ihm von Vaters Seite im Blut. 1927 erschien Ludwig Dinklages erstes Buch unter dem Titel „Und es wird doch gesegelt!“, dem im Laufe der Jahre noch viele weitere folgen sollten, darunter auch Übersetzungen, so besonders einige Werke des australischen Seeschriftstellers Alan Villiers. 35 Bücher sind es inzwischen geworden.

Dinklage ist auch Mitbegründer unserer Zeitschrift „Kehrwieder“. Noch jetzt, da er die Schriftleitung in jüngere Hände gelegt hat, ist er für unser Blatt tätig, besonders in der „Freiwache“, in der er uns Bilder aus der Geschichte der Seefahrt bringt. Dinklage hat auch heute noch nicht die Feder aus der Hand gelegt. Seit etwa 10 Jahren gibt er den bekannten Flotten-Kalender heraus und arbeitet weiter an einem Werk über die Geschichte der deutschen Handelsschiffahrt während des letzten Krieges.

Verlag und Schriftleitung wünschen Ludwig Dinklage noch viele Jahre frohen Schaffens.

Gesundheitsdienst an Bord

12. Papageienkrankheit

Die Papageienkrankheit ist eine Krankheit, die seit Beginn des Jahres 1934 in Deutschland wieder in gehäufte Form aufgetreten ist, nachdem einzelne Epidemien bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts bekannt geworden waren.

Die Papageienkrankheit des Menschen wird auf die Erkrankung von Vögeln zurückgeführt. Ihre Gefahr liegt zum Teil in der durch sie hervorgerufenen Sterblichkeit beim Menschen, die auf etwa 20 Prozent geschätzt wird. Die Übertragung geschieht hauptsächlich vom Tier auf den Menschen. Als Infektionsquelle kommen sowohl kranke Vögel als auch scheinbar gesunde Tiere, welche das ansteckende Virus in sich haben, in Frage. Die Übertragung von Mensch zu Mensch ist seltener, aber deshalb nicht außer acht zu lassen. Von Papageienvögeln repräsentiert der Wellensittich die wesentlichste Infektionsquelle. Auch die Farber-Sturmvogel sind als solche erkannt. Der Wellensittich kann durch seinen Nasenausfluß und seinen Kot auch andere Vögel (Finken, Kanarienvogel, Zeisige und sogar Haushühner) anstecken.

Das Virus wird vom Vogel auf den Menschen in erster Linie durch den Staub übertragen, der von den flatternden Tieren oder beim Reinigen der Futtergefäße aufgewirbelt wird. Besonders gefährlich sind Übertragungen durch Bißwunden, auch die Fütterung vom Mund zum Schnabel bringt eine erhebliche Gefahr. Im allgemeinen gelten Vögel, die schon lange Zeit bei ein und derselben Person gehalten werden, als unverdächtig.

Die Gefahr geht regelmäßig von den im Auslande ohne Kontrolle gekauften Vögeln aus, mögen sie nun krank erscheinen oder nicht.

Bei der Erkrankung des Menschen handelt es sich um einen typhusartigen Krankheitszustand, der mit einer Art Lungenentzündung einhergeht. Je nach Infektionsweg (Biß, Kontakt, Viruseinatmung) und nach persönlicher Empfänglichkeit beträgt die Inkubation 8–14 Tage, bisweilen 2–4 Wochen. Der Beginn ist plötzlich mit Kopf- und Gliederschmerzen katarthalschen Erscheinungen der oberen Luftwege, gelegentlich mit Magen-Darmerscheinungen. Im Laufe der nächsten Tage verstärkt sich das Krankheitsgefühl, und es entwickelt sich ein gleichmäßiges Fieber von durchschnittlich 2–3 Wochen Dauer. Der eigentliche Krankheitsherd, die Lungenentzündung, tritt auffallend wenig in Erscheinung. Husten, Auswurf und Schmerzen können sehr gering sein.

Vielfach sind nervöse Symptome beobachtet, Unruhen, Delirien oder Benommenheit, auch Schwerhörigkeit gilt als charakteristisch, häufig auch Nasenbluten. Der Fieberanfall erfolgt meist plötzlich nach etwa 14 Tagen. Der tödliche Ausgang hat seine Ursache im Versagen des Herzens. E. Jünemann



Seefahrtschule Hamburg

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

Leonardo Anagnostakis, Heinz Aye, Jan Andersen, Peter Balnojan, Ulrich Becker, Klaus Blume, Heinz Bollmann, Rolf Bredemeier, Henry Breuer, Dieter Butendieck, Horst Czekay, Hans-Erhard Dreckmann, Hans Ehlers, Herbert Farke, Klaus Fossgreen, Niels Groos, Rolf Hirte, Uwe Jacobs, Dieter Knabe, Hartmut Kolle, Hans Kramer, Dietrich Kruska, Jürgen Kurth, Artur Lutz, Wolfgang Matthiesen, Robert Meier, Karl Meyer, Klausjörn Meyer, Ludwig Orth, Reimer Peters, Egon Petersen, Siegfried Rakow, Harald Rodewald, Dietrich Rönzdigs, Rudolf Robbrecht, Rudolf Schnegelsberg, Hubert Schrimpf, Wilfried Storz, Willi Stürck, Helmut Tiesnesis, Heinz Voigt, Wilfried Winter, Dieter Wolf, Hartmut Zeidler.

Am 9. November 1962 bestanden die Prüfung zum See- steuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Otto Beyer, Uwe Csiky, Klaus Dahlke, Friedhelm Dede, Dieter Diesing, Herbert Drewes, Karl Franke, Wolfgang Goede, Norbert Graefe, Peter Harten, Franz Hintz, Rudolf Hussmann, Ulfert Jurczek, Hans-Rudolf Kossak, Günter Krause, Hans-Georg Kunath, Thies Lauritzen, Walthart Leu, Ralf Matheisel, Dirk Moldenhauer, Heinz Monden, Karl-Ewald Mühlhnghaus, Hans-Friedrich Philipp, Georg Rapp, Lothar Renner, Joachim Roßberg, Max Stoltz, Friedrich Wagner.

Am 30. November 1962 bestanden die Prüfung zum See- steuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Horst Asbar, Peter Bargmann, Hans Evers, John Hencke, Uwe Imbeck, Manfred Leinkauf, Hans Lotz, Gerhard Maaß, Uwe Meier, Manfred Neurath, Kurt Osthoff, Harald Paetow, Helmut Platzoeder, Adolf Richter, Jürgen Rölke, Bernd Schulenburg, Jörg Schuppener, Ernst Sowa, Dietrich Stabe, Harald Thomsen, Gert Wegner, Volker Witt, Wolfgang Wittmann, Eberhard Wortmann.

Am 13. November 1962 bestanden die Prüfung zum See- steuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Peter Anders, Ekkehard Bards, Herbert Böhme, Heinz Broström, Uwe Dobbertin, Peter Freitag, Albert Herbst, Peter Höge, Georg Kaiser, Manfred Knigge, Dieter Krauledat, Manfred Kühnel, Rolf Kuttler, Alfred Mascher, Horst Mißfeldt, Wolf-Henning Müller, Olaf Ohlsen, Rüdiger Rathjen, Peter Rönnä, Erhard Schlesinger, Gunter Sternberg, Uwe Warnecke, Dietrich Willgang, Klaus Zarncke, Hans-Joachim Zenker.



Das Bücherbrett

Georg v. Hase: „Seewind“. Koehlers Verlagsgesellschaft, Jügenheim/Bergstraße. Ln., 195 S., DM 9,80.

Dies ist ein Buch so recht für unsern Nachwuchs an Bord. Georg v. Hase, ein Seeoffizier der alten Kaiserlichen Marine, versetzt uns hier in die Zeiten vorm Ersten Weltkrieg. Zuerst auf Segelschiffen und später auf Dampfern lernt er die Welt, aber auch das harte Leben an Bord kennen, das sie zu Kameraden zusammenschweißte. „Ich stand in Athen auf der Akropolis, in Mexiko auf der Sonnenpyramide, in Kapstadt auf dem Tafelberg. Ich sah die Wolkenkratzer von Manhattan, die Wasserfälle des Sambesi in Rhodesien, die Königsschlösser an der Loire. Aber die Erinnerungen an meine Jugendjahre sind mir besonders teuer, und deswegen habe ich von ihnen erzählt“.

Sam Svensson, Gordon McFie: „Segel durch die Jahrhunderte“. Bei Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin. Ln., 107 S., m. 69 farb. Abbildungen auf Gravurdruckpapier. DM 24,80.

Für alle, die die Segelschiffahrt lieben, liegt hier ein ganz besonderer Leckerbissen vor. Vom römischen Handelsschiff über die Langschiffe der Wikinger zu den holländischen Fleuten, den Walfängern und Küpperschiffen, den Schornern, Briggs, Barken und Vollschiffen bis hin zu den letzten Küstenseglern lernt man alles in Wort und Bild kennen. Es ist eine zeitlich geordnete Schilderung der Entwicklung des Segelschiffbaues. Bei den namentlich aufgeführten Schiffen wird auch kurz deren Geschichte erzählt. Der Übersetzer aus dem Schwedischen — das Buch erschien zuerst 1961 in Göteborg — wird leider nicht genannt. Er hat die Aufgabe aber gut und fehlerfrei gelöst. Eine Freude, das Buch zu studieren. L. D.

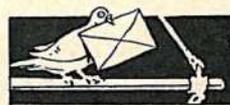
Cajus Bekker: „Flugzeugträger“. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg. Gln., Großformat 21 x 27 cm. 80 S., 90 Fotos und Farbbild der „Enterprise“, DM 14,80.

Als dritten Marineband brachte der Verlag dieses Buch über die mächtigsten Kriegsschiffe der heutigen Zeit, die Flugzeugträger, die den Kern der westlichen Seemacht geben, heraus. Wie diese Riesenschiffe das Schlachtschiff verdrängt haben, wie es an Bord zugeht bei den rund 4000 Mann Besatzung, wie die Massenstarts von rund 100 Flugzeugen in wenigen Minuten möglich sind, Maschinen vom Überschalljäger bis zum schweren Atombomber, das erfahren wir aus diesem Buch.

Heute fahren die Träger-Kampfgruppen auf allen Meeren und sind als „Feuerwehr“ immer bereit, an einer unruhigen Küste, an einem Krisenherd sofort eingesetzt werden zu können. Der neueste Träger, die rund 75 000 ts verdrängende, atomgetriebene „Enterprise“ der US Navy, wird uns vorgestellt. Der Verfasser selbst fuhr mit der amerikanischen 6. Flotte im Mittelmeer. Über diese Fahrten gab er diesen bebilderten Bericht heraus, der einmalig sein dürfte. ge.

Hans Domizlaff: „Die Viermastbark Passat“. Bei Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin, Gln., Großformat, 202 S., m. viel. Fotos, DM 34,50.

Der bekannte Schriftsteller Hans Domizlaff, der kürzlich seinen 70. Geburtstag begehen konnte, ist besonders hervorzuheben durch seine Bücher über die Reisen seiner Segeljachten und seiner „Nachdenklichen Wanderschaft“. In dem vorliegenden Werk nun setzt er der letzten deutschen Viermastbark, der „Passat“, ein Denkmal. Ihr Schicksal vom Bauhehlen bei Blohm & Voss an bis zu ihrem jetzigen Liegeplatz am Privald vor Travemünde führt er uns in allen Einzelheiten vor Augen. Einmalig sind die Aufnahmen, die Sepp Braun, Kapitän Helmut Grubbe, der Schiffsarzt Dr. Jebens, Walter Lüden und der Verfasser selbst dem Buch beigegeben haben. Kurzum, es ist ein Werk, das uns die ganze Größe unserer damaligen Segelschiffs-Ara zeigt. ge.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, dem 20. Dezember aus Hamburg,
Seemannssonntag, dem 27. Dezember aus Hamburg,
Seemannssonntag, dem 24. Januar 1963.

Die Seemannsgrußsendung „Grüß an Bord“ wird von der Mittelwelle des Norddeutschen Rundfunks in diesem Jahre am 31. Dezember zwischen 18 und 19 Uhr ausgestrahlt.

JAUCH & HÜBENER

Versicherungsmakler

HAMBURG 11 · Trostbrücke 3

Mülheim/Ruhr

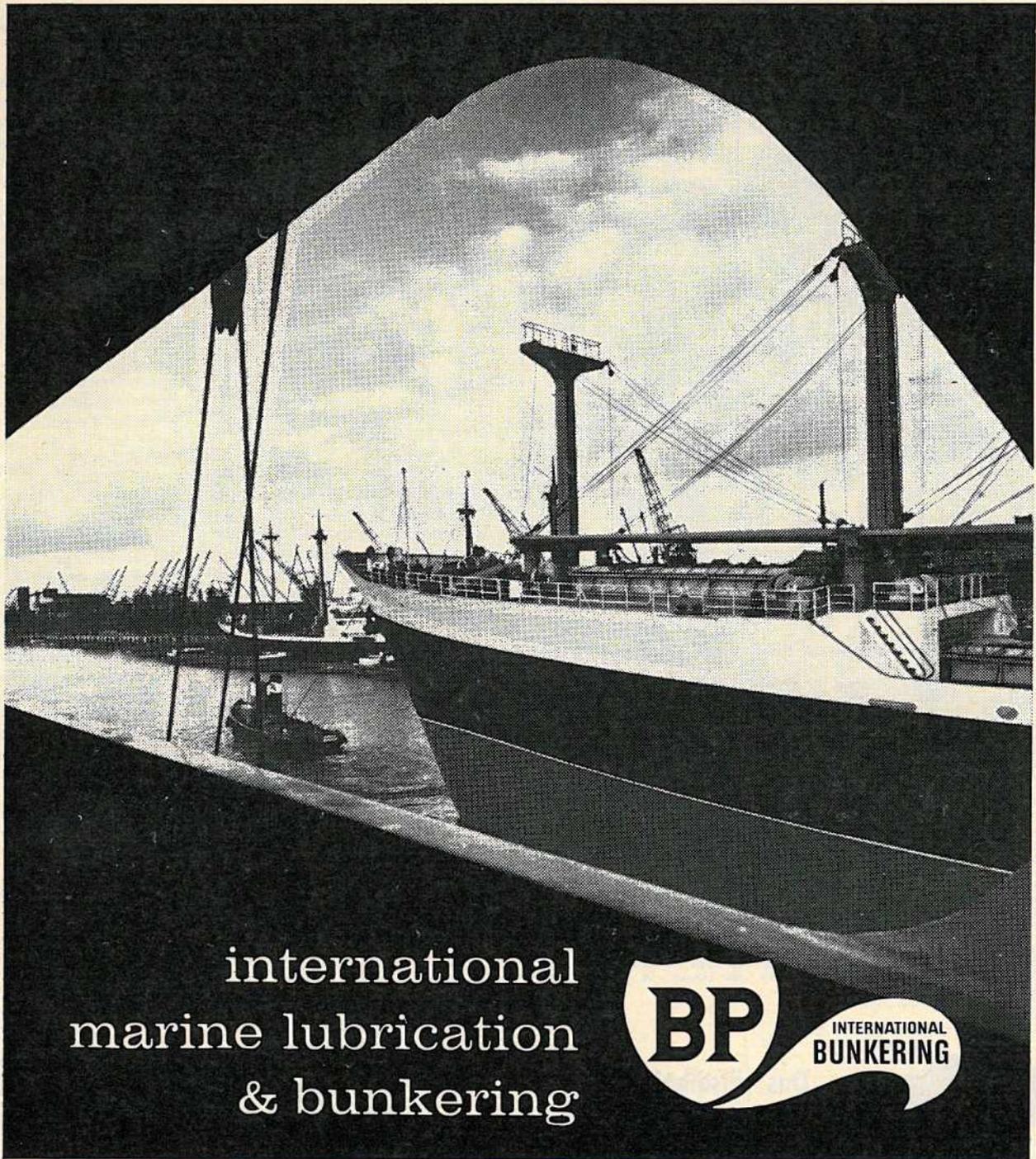
Berlin

Frankfurt a./M.

München

Saarbrücken

Wien



international
marine lubrication
& bunkering




CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING
LIMITED**

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81

Die schlaue Kiste

Die USA zu Weihnachten ein Wunderland

So unterschiedlich auch die Sitten der Völker zum Weihnachts- und Neujahrsfest sein mögen — in Amerika, dem Schmelztiegel so vieler Völker, prägen sie sich oft am merkwürdigsten aus. Auf der einen Seite: die überlieferten Sitten der Väter. Auf der anderen: der Einfluß des ihnen gemeinsamen neuen Heimatlandes.

Jule Bokke, der Weihnachtskobold, ist auch heute noch nicht in den norwegischen Siedlungen von Nord- und Süd-Dakota ausgestorben. Heute freilich trägt er Blue-jeans und bläst Jazz-Trompete. Immerhin: Kobold bleibt Kobold.

Die Jugoslawen haben sich konservativer gehalten: sie bestreuen auch heute noch den Fußboden mit Stroh, als Symbol des Stalles, in dem Jesu geboren wurde, und schmücken ihr Haus mit Efeu.

Bei den Belgisch-Amerikanern überwiegt offenbar die Erinnerung an wildbewegte Pionierzeiten: Am Weihnachtsmorgen nach der Frühmesse veranstalten sie ein traditionelles Pistolenschießen, umrahmt von ohrenbetäubendem Feuerwerk. Die Weihnachtsfeier, die am Ufer des Mississippi abgebrannt werden, gehen wahrscheinlich auf den alten Brauch zurück, heimatlosen Wandlern besonders in der Heiligen Nacht den Weg zu weisen, zu einem Obdach; auf daß wenigstens in dieser Nacht niemand ohne Obdach bleibe. Schon viele Wochen vor dem Fest fischt man Treibholz aus dem Fluß, trocknet es, um es sodann zu riesigen Haufen aufzuschütten. Ein ebenfalls getrocknetes Kraut, „roseaux“ genannt, das man in die aufflammenden Feuer wirft, gibt dazu den nötigen Knalleffekt: es knarrt teuflisch.

Auch bei manchen Texanern scheinen gerade in dieser Zeit Erinnerungen an die Pionierzeit wachzuwerden: am Abend des 24. Dezember versammelt sich die ältere und jüngere Männlichkeit des Ortes Blanco (Texas) auf dem Marktplatz, um im Scheine von Leuchtkugeln ein groteskes Scheingefecht aufzuführen.

Die deutsche Sitte des Weihnachtsbaumes, aus dem Elsaß gekommen, die heute so allgemein verbreitet in Amerika ist, wollte freilich lange nicht Fuß fassen. Der Pfarrer Henry C. Schwan in Cleveland sollte sogar von seiner Kanzel verjagt werden, als er in seiner Kirche zwei brennende Weihnachtsbäume aufstellte.

Man bedrohte ihn wegen dieses „heidnischen und unnatürlichen Brauches“.

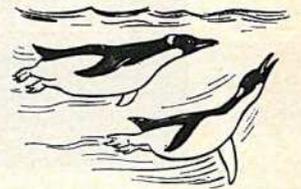
Mehr Glück hatte ein Prediger in Rochester mit der Aufstellung eines Lichtbaumes. Ein Bürger der Stadt war so entzückt, daß er an sein Leib- und Magenblatt, den „Rochester Daily Advertiser“, einen begeisterten Leserbrief schrieb. Daraufhin setzte zwecks Bestaunens des Baumes eine regelrechte Völkerwanderung ein, und der Prediger, die seltene Gelegenheit ergreifend, seine Gemeindegasse etwas zu füllen, verlangte pro Erwachsenen 25 Cent und pro Kind 12,5 Cent Eintritt.

Heute freilich, 100 Jahre später, betrachtet jede amerikanische Familie — und nicht nur die deutsch-amerikanischen — es als eine Selbstverständlichkeit, „ihren“ Weihnachtsbaum zu haben. Außer Bescherungen für Waisenkinder, arme alte Leute und Heimatlose, gedenkt eine tierfreundliche Gesellschaft, die „Massachusetts Society for Prevention of Cruelty to Animals“, besonders der Vierbeiner. So veranstaltet man eigens Bescherungen für Pferde. Eine ähnliche Gesellschaft in New York, die „Humane Society of New York“ hat sich besonders der Hunde und Katzen angenommen. Sie haben ihre eigene Weihnachtsfeier. Und mag mancher darüber lächeln: Es hat mehr Für als Wider, daß man nichts, dem Gott eine Seele gab, ausschließen möchte von diesem Fest der Liebe und des Schenkens.

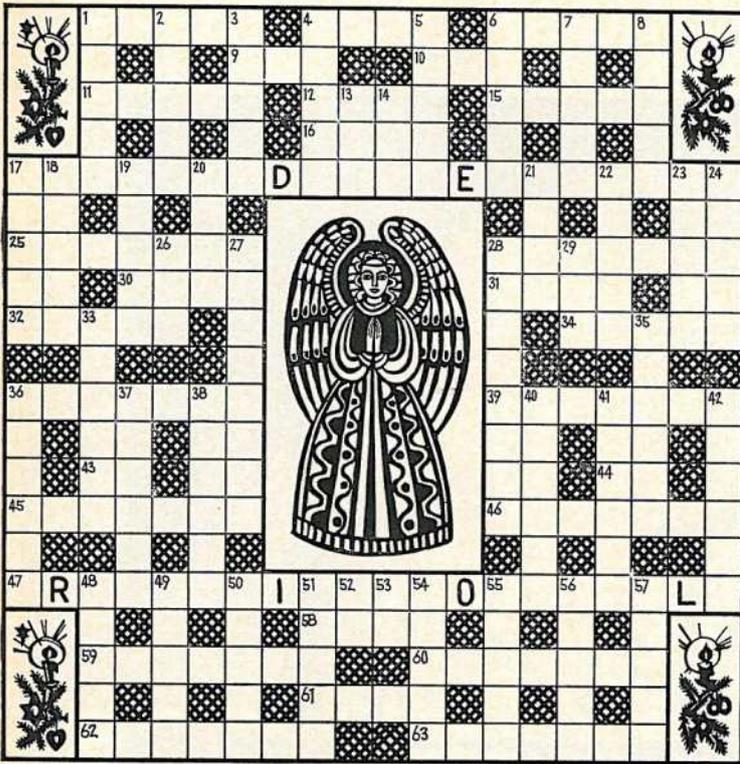
Clemens Fock

Fliegende Pinguine

Unter Wasser bewegen sich die Pinguine, die „Vögel im Frack“, mit Flügelschlägen vorwärts. Dabei erreichen sie die hohe Geschwindigkeit



keit eines guten 100-Meter-Läufers. In einer Sekunde legen sie zehn Meter zurück. Ihre Geschwindigkeit benutzen sie, um kurz aus dem Wasser zu springen und Luft zu schöpfen. Auch zum Aufspringen auf Eisschollen benötigen sie diesen Schwung. So können sie auf fast zwei Meter Höhe an Land springen.



Das sind die Weihnachtsglocken, / o weihvoller Klang!
Sie jubeln und frohlocken / wie himmlischer Gesang.
Sie jauchzen selige Lieder, / von Himmelstlust geschwellt,

Die Ergänzung zu diesen Versen von Elisabeth Kolbe erhalten Sie in den waagerechten Reihen 17 und 47.

Waagerecht: 1. Festliche Begehung, 4. Gebirgsübergang, 6. Anrufung der Gottheit, 9. Trockenfutter, 10. Aufußgetränk, 11. deutscher Lyriker, 12. Halbschwester und Gattin Abrahams, 15. Provinz in der Südafrikanischen Union, 16. Nebenfluß des Rheins in der Schweiz, 17. Fortsetzung des Gedichts, 25. Siedlung, 28. einer der sieben Hügel Roms, 30. Frucht mit harter Schale, 31. etwas, was Dinge oder Menschen verknüpft, 32. dunkelhäutiger Mensch, 34. der Lärche verwandter Nadelbaum, 36. chinesische Insel, 39. englische Grafschaft, 43. Autozeichen der Niederlande, 44. heiliges Wort der Inder, 45. vom Inn durchflossenes Hochtal, 46. Fischereifahrzeug im Mittelmeer, 47. Fortsetzung des Gedichts, 58. Wickelgewand der Inderin, 59. Persönlichkeit der deutschen Romantik, 60. Alpenpaß, 61. Vermögensstand, 62. sanft rauschend fließen oder plätschern, 63. Widerspruch.

Senkrecht: 1. Maßeinheit der elektrischen Kapazität, 2. Stadt in Mähren, 3. europäischer Strom, 4. der Atem in der Umgangssprache, 5. unbeweglich, unbeugsam, 6. exakt, 7. Ersuchen, 8. Symbol für Unehates, 13. Vorfahre, 14. Leumund, 17. dumpf rufende Frösche, 18. sagenhafte Königin von Theben, 19. Zeichen für fürstliche Würde, 20. griechische Göttin der Zwietracht, 21. Bühnenstern, 22. trichterblütige Kletterpflanze, 23. Oberschicht, 24. jugoslawische Münzeinheit, 26. bloß, 27. Würzpfanze, 28. Dauerbezieher, 29. Nebenfluß des Neckars, 33. unbedeutend, 35. Zierpflanze, vom Kap stammendes, duftendes Heidekraut, 36. das Wichtigste in der Weihnachtsbotschaft, 37. krank in der Umgangssprache, 38. Wasserfahrzeug, auch Kirchenraum, 40. sehr dünnes Gebäck, 41. Komponist der Oper „Martha“, 42. gefallsüchtig, 48. germanischer Donnergott, 49. Bühnendarbietung, 50. Aufgabe des Schauspielers im Stück, 51. Stadt im Ruhrgebiet, 52. hier, 53. Fürwort, 54. Verzeichnis, 55. einer der Apostel Jesu, „der Eiferer“, 56. duftende Gartenblume, 57. Sinnbild für Ertrag aus eigener Arbeit.

(B = ss.)

Das rätselhafte Haus

Da steht ein Haus, ist groß und weit.

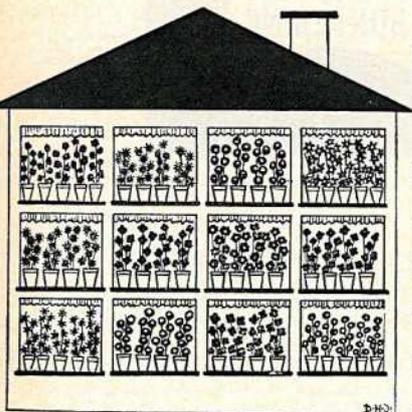
12 Fenster sind zu seh'n.

Und 52 Blumentöpfe,

drin viele Blumen schön.

Haus, Fenster, Töpfe, Blümelein,

nun sage nur, was mag das sein?



Für den **FAHRENSMANN** direkter Schiffsanruf 31 04 04
oder Funkzentrale 44 11 81 ca. 1 600 **TAXEN**
AUTORUF G.m.b.H. · HAMBURG 13

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**

Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348870 ab 11 Uhr

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

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-Stüd PL.-: 110



Klar bei Schmunzelauge

Vertrauen

Am Neujahrsmorgen besuchte Willi seinen Freund Paul im Hospital. Paul blickte schmerzvoll aus seinen Verbänden den Besucher an und fragte: „Wie konnte das nur passieren?“ — „Nun“, berichtete Willi, „als wir gegen vier Uhr in deine Kammer kamen, stiegst du auf den Mast und sagtest, du wolltest einen Flug um das Schiff machen!“ — „So?“ sann Paul. „Und weshalb hast du mich nicht zurückgehalten?“ — „Um die Wahrheit zu sagen“, gestand Willi, „gestern Nacht glaubte ich, du könntest das tatsächlich!“

Der richtige Ehemann

Die Kerzen brennen. Weihnachtsduft erfüllt das Zimmer, und ein Lied macht alle Herzen weich. „Jetzt vollend ichs!“ durchzuckt es Erwin, und er bittet den Hausherrn um die Hand seiner Tochter. „Hm“, räuspert sich der Vater, „können Sie denn auch — ich meine, können Sie denn auch eine Frau unterhalten?“ — „Glänzend sogar!“ Erwin schlägt sich aufs Knie. „Bei meinem unverwüstlichen Humor!“

Weihnachtswunsch

Kurz vor Weihnachten ließ sich Billy — Brillanten Billy — beim Zuchthausdirektor melden und sagte: „Ich hätte auch einen Weihnachtswunsch, Herr Direktor! Wie ich eben in der Zeitung lese, wird am ersten Feiertag im Fernsehen ein Kriminalfall gebracht. Und da der Autor sein Spiel nach meinen Memoiren schrieb, bin ich natürlich gespannt, wie er die Sache hingebogen hat...!“

Aua!

Auch Tante Thea kam zu Weihnachten zu Besuch. Sie war zwei Jahre nicht dagewesen. „Erkennst du mich wieder?“ fragte sie den kleinen Klaus. — „Klar!“ nickte er. „Du bist doch die, die mir vor zwei Jahren zu Weihnachten auch schon nichts mitgebracht hat!“

Ehrlich

„Du fängst das neue Jahr herrlich an!“ zeterte Frau Zacharias, als ihr Mann, lange nach Mitternacht ins Zimmer wankte. „Aber“, fügte sie höhnisch hinzu, „zu Hause ist es doch wohl am schönsten, was?“ — „Na ja“, brummte Zacharias, „es war eben das einzige Lokal, das noch offen hatte!“

„Wenn man zum Kapitän hereinkommt, nimmt man die Mütze ab!“

„Ich hab' meine Mütze nicht bei mir, Herr Kapitän.“

„Sie haben sie doch auf dem Kopf.“

„Die gehört meinem Macker.“

*

In Gesundheitslehre auf der Seefahrtsschule verbreitet sich der Arzt über die Vererbung und sagt, daß auch gewisse Krankheiten vererbbar seien. Es werden einige genannt. Dann fragt der Dozent: „Können Sie mir ein Übel nennen, das bestimmt nicht vererbbar ist?“ Sagt die Klassenintelligenzbestie: „Die Impotenz, Herr Doktor.“

Gemeinsamer Markt

Der Bürgermeister eines Grenzortes nahe bei Tarascon schlug die Errichtung eines „Denkmals des unbekanntenen Schmugglers“ vor. Zur Begründung gab er an: „Dieser Unbekannte war der wirkliche Vater des Gedankens, der zur Errichtung des Gemeinsamen Marktes und der Abschaffung der Zölle führte!“

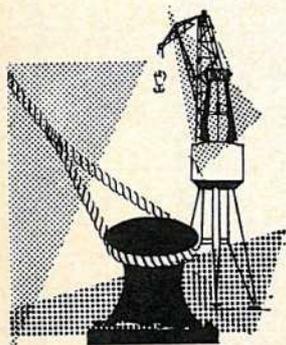
Reporter, die in Warrington, England, die Bevölkerung nach ihrer Einstellung zur EWG befragten, erhielten von einem Mädchen die Antwort, daß es durchaus für einen Beitritt Großbritanniens zum Gemeinsamen Markt sei. Seine Begründung: „Ich finde die Männer auf dem europäischen Festland fabelhaft.“



Ich hab' keine Lust, erst zu warten, bis ich mich über die Maschinengang ärgern muß



Und an Bord ist er wütend über seinen Spitznamen „Nußknacker“



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

wegen
Leihwagen
UNION
fragen



Bremen, Feldstr. 116-118, Ruf: 49 46 79 • Bremerhaven, Hafenstr. 26, Ruf: 435 20 • Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 4232 • Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 4253 • Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 448844 • Kiel, Hamburger Chaussee 54-56, Ruf: 82200 • Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 28916



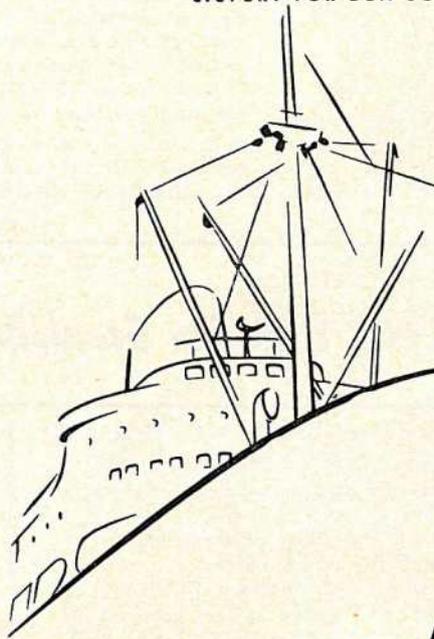
SELBSTFAHRER UNION

auto@europe

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

ATLAS

LIEFERT FÜR DEN SCHIFFBAU:



Ruderanlagen

Ladewinden · Ankerwinden
Verholspille · Spezialwinden

Bordkrane

Kolbenpumpen

Schottenschließanlagen

Seewasser-Verdampfer · Umformer
Vorwärmer · Entgaser

Kühlanlagen

KAMEWA-Verstellpropeller

Echolote

Radaranlagen

Klarsichtfenster



ATLAS-WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN

SPORT AN BORD

Zicke Zacke „Weissenburg“

In Rotterdam suchte die „Freienfels“ einen Gegner, den sie in uns finden sollte. Das Spiel begann zerfahren. Aber mit zunehmender Spielzeit kam System in unsere Reihen. Die Fünferreihe konnte sich ausschließlich dem Drang zum Tor widmen, was bis zur Halbzeit mit einem 2:0 belohnt wurde. Nach der Pause hatten wir sogar noch den Wind im Rücken. Wenn man den kämpferischen Wert unseres Gegners in Betracht zieht, war unser 7:0-Sieg ein großer Erfolg.

Nachdem wir vergeblich in Vera Cruz versucht hatten, ein Spiel zu arrangieren, blieb uns das Glück in Tampico hold. Unser Gegner war die dort stationierten *Marineeinheit*. Wenn man von dem Platz „von einem Acker“ sprach, so war das geschmeichelt. Die „Marineros“ waren dort zu Hause, das spürten wir, von ihrer Schnelligkeit und Wendigkeit ganz zu schweigen. Dennoch: Durch Kampf und konsequenten Einsatz, wobei sich unser linker Läufer besonders auszeichnete, erreichten wir ein Remis, 0:0. Auf der Rückfahrt staunten dann die anderen Fahrgäste nicht schlecht, als sie zwischen unseren Gesängen immer wieder den Schlachtruf hörten: Zicke, zacke, zicke, zacke, ... heu, heu, heu!

Zwei Tage darauf, auch noch in Tampico, forderte uns das norwegische Schiff „Teneriffa“ zu einem Spiel heraus. Es begann selbstbewußt, waren wir doch schon etwas mit diesem Platz vertraut und außerdem hatten wir eine Schiffsmannschaft vor uns. Gleich in den ersten Minuten sollten wir aber doch merken, wie stark sie waren. Dabei zeichnete sich das Innentrio besonders aus. Dennoch: unsere Läuferreihe stand. Unser Halblinker und unser Linksaußen besorgten dann auch bald die Führung, die unser linker Läufer auf 4:0 ausbaute. In der 2. Halbzeit wurden 2 weitere Tore geschossen, die auch das Endergebnis herstellen sollten. Mit einem Händedruck und unserem Schlachtruf verabschiedeten wir uns von unserem tapferen Gegner. — E. Bahlke —

„Soddelelf“

An die Redaktion der „Kehrwieder“

Ein großer Irrtum von Ihnen veranlaßt uns, Ihnen auch einmal einen Fußballbericht unserer „Soddelelf“ zuzusenden. Zunächst bitten wir Sie, das falsche Ergebnis unserer Begeg-

nung mit der „Bellona“ zu berichtigen: Wir, die „Buchenstein“, siegten in Rotterdam mit 10:1. Es traf wohl etwas den Stolz unserer Mannschaft, die sich rühmt, aus vielen harten Fußballschlachten diesseits und jenseits des Atlantik siegreich hervorgegangen zu sein, daß wir mit 1:10 verloren haben sollten.

Selbst gegenseitige Aufmunterung verfehlte ihre Wirkung, als wir uns (mit Decksarbeits-hosen, verschiedenfarbigen Turnhosen, Maschinenschuhen usw.) einem bis an die Zähne bewaffneten Gegner gegenüberstanden. Sämtliche Spieler des chilenischen Frachters „Copiapo“ trugen Fußballschuhe und einheitlichen Sport-dreß. Doch bei anfänglicher Überlegenheit der Chilenen gelangen uns in der zweiten Halbzeit die ersten einheitlichen Kombinationen. Aus-schlag gab schließlich die Kondition, und beim Schlußpfiff lagen wir mit 7:2 vorne. Auf Heimreise in Rotterdam steckte man uns „Soddelelf“ in eine komplette Fußballeinrichtung. Dafür bedankten wir uns mit dem obenwähnten 10:1 gegen die „Bellona“. Selbst die eleganten blauweißen Reedereifarben halfen auch der „Vogtland“ nicht, einen 1:0-Sieg unserer im alten Soddelepäckchen angetretenen Elf zu entreißen. Einen ebenfalls bestens ausgerüsteten Gegner trafen wir auf einem Sandfeld am Rande der Anden in Matarani/Peru. Der Gegner setzte immer mehr Leute ein, doch es gelang uns, unseren 1:0-Vorsprung gegen die unaufhaltsam unser Tor anrennenden braunen Menschenmassen zu verteidigen. Gegen eine kombinierte Mannschaft eines englischen Frachters war unser Sturm äußerst schußfreudig. Wir gewannen mit 7:3. In Antworten trafen wir auf die „Dortmund“. Zunächst nahm man uns in unseren „Trachten“ nicht voll. Doch wir übernahmen das Spielgeschehen und siegten mit 4:2. Am folgenden Tag blendeten uns selbst die Rückennummern des Woermann-Dampfers „Uvena“ nicht. Bei einem Gegentor mußte der gegnerische Tor-mann fünfmal hinter sich greifen.

Wann werden wir das erste Mal geschlagen?

Die „Soddelelf“ von MS „Buchenstein“.

„Rothenstein“ mit zwei Mannschaften

Das erfolgreiche Debüt unserer A-Mannschaft, die die „Breitenstein“ überraschend mit 3:0 bezwingen konnte, gab uns einen gewaltigen Auftrieb, der durch das zwei Tage später folgende torlose Remis gegen die „Nürnberg“ eher noch gesteigert als geschmälert wurde.

Nach einem intensiven und regelmäßig durchgeführten Konditionstraining auf See wurde das holländische MS „Karakorum“ in Singa-

pore vor einer zahlreichen, begeistert mitgehenden Zuschaueremenge mit 7:0 förmlich auseinandergelassen.

Ebenfalls in Singapur verlor unsere B-Mannschaft ihr erstes Spiel gegen eine *malayische* Auswahl etwas unglücklich mit 2:0, während am folgenden Tage die A-Mannschaft durch eine große kämpferische Leistung die bis dahin gegen eine Schiffsmannschaft ungeschlagene englische *Army*-Vertretung mit 3:1 schlagen konnte.

Wieder in Rotterdam blieb unsere A-Mannschaft auch im letzten Spiel der Reise ungeschlagen und schickte in einem sehr harten Kampf (vier Verletzte!) die Vertretung des deutschen MS „Urundi“ mit 2:0 Toren wieder an Bord.

Ein sehr guter Gegner war die „Phönizien“. Die Mannschaft wehrte sich tüchtig, mußte aber zum Schluß doch eine 2:0-Niederlage hinnehmen. Voller Freude wurde gleich ein weiteres Spiel vereinbart. Jetzt ging es gegen das englische Schiff „Melrose Abbey“ in unveränderter Mannschaftsaufstellung auf den grünen Rasen. Unsere Taktik hieß diesmal hinaus auf die Flügel, Flanke, Schuß und Tor! Es wollte zuerst nicht recht klappen. Plötzlich war aber der Knoten gerissen und die Tore fielen. Mit 4:1 konnten wir die Engländer in die Kabine schicken. Auch die B-Mannschaft kam noch einmal zum Zuge. Die „Flensburg“ war als Gegner angetreten. Es kam zu einem starken Kräftemessen, wo zum Schluß die „Rothenstein“ Sieger blieb. 3:2 hieß es beim Abpfiff.

Wolf Braune

Auflösung von Seite 18

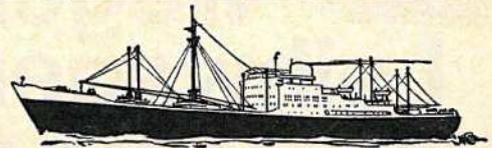
Haus = das Jahr, Fenster = 12 Monate, Blumentöpfe = 52 Wochen, Blumen = 365 Tage, (in jedem Topf sind 7 Blumen, nur im 3. Topf des zweiten Fensters sind 8 Blumen).

Waagrecht: 1. Feier, 4. Pass, 6. Gebet, 9. Heu, 10. Tee, 11. Rilke, 12. Sara, 15. Natal, 16. Thur, 17. mit 47. ... und kunden Freude wieder der friedlosen Welt, 25. Kolonie, 28. Aventin, 30. Nuss, 31. Band, 32. Neger, 34. Zeder, 36. Formosa, 39. Norfolk, 43. NL, 44. Om, 45. Engadin, 46. Tartane, 47. siehe 17., 58. Sari, 59. Novalis, 60. Simpton, 61. Etat, 62. rieseln, 63. Einrede.

Senkrecht: 1. Farad, 2. Iglau, 3. Rhein, 4. Puste, 5. tart, 6. genau, 7. Bitte, 8. Talmi, 13. Ahn, 14. Ruf, 17. Unken, 18. Niobe, 19. Krone, 20. Eric, 21. Diva, 22. Winde, 23. Elite, 24. Dinar, 26. nur, 27. Estragon, 28. Abonnet, 29. Enz, 33. gering, 35. Diosma, 36. Friede, 37. maiade, 38. Schiff, 40. Oblate, 41. Flotow, 42. kokett, 48. Donar, 49. Revue, 50. Rolle, 51. Essen, 52. da, 53. er, 54. Liste, 55. Simon, 56. Nelke, 57. Ernte.

Zeichnungen und Fotos: Conti-Press S. 10; Deike Matern S. 15, 18, 19; Archiv Deutsches Hydrographisches Institut S. 6/7; Globus Mater S. 3; E. de Jong S. 8; H. Klement S. 16; H. v. Medvey S. 12/13; D. Smith S. 19; M. Waßmann Titelfoto.

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



Alles für den Seemann

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

Drahtseile

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

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

Schiffsanlagen **HEINRICH G. HOMEYER**
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Imprägniermittel

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

Feldtol

Pumpen

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

Schiffsbürobedarf

LANGE & MÜLLER

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



See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Heinrich
von der Aa

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

JETZT BEGINNEN

ZEIT GEWINNEN

durch Vertragsabschluß bis zum 31. Dezember 1962

für das

**PRÄMIENBEGÜNSTIGTE SPAREN
WERTPAPIERSPAREN
BAUSPAREN**

Fragen Sie uns – wir beraten Sie gern.

Im Lande Hamburg:

Hamburger Sparcasse von 1827 Neue Sparcasse von 1864 Öffentliche Bausparkasse Hamburg
Hamburgische Landesbank - Girozentrale

Im Lande Bremen:

Die Sparkasse in Bremen mit der Landesbausparkasse Bremen Städtische Sparkasse Bremerhaven
Bremer Landesbank
Öffentliche Bausparkasse Oldenburg-Bremen, Abteilung der Staatlichen Kreditanstalt
Oldenburg-Bremen

DM 8,90

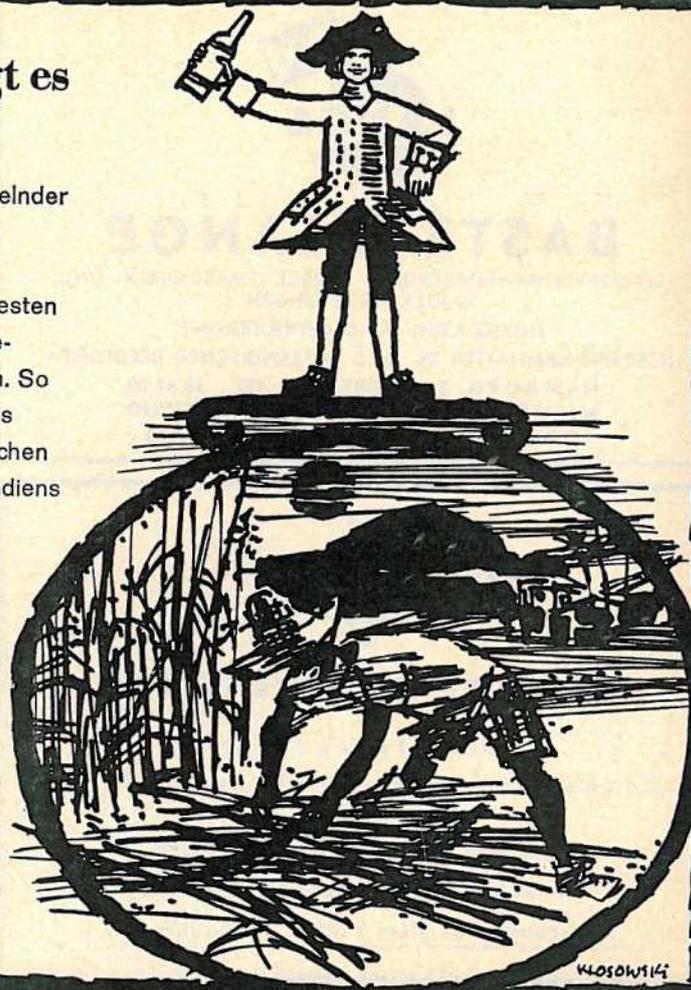


Die Sonne bringt es an den Tag...

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

Der milde *Balle*

ein Tropfen voller
Herz und Feuer



Lindolin-Farben



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

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

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

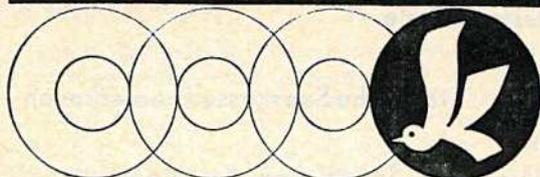
AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

**Auslands-
Umzüge**

**Heinrich
Klingenberg**



Hamburg Winterhuder Weg 6-10
Bonn Bornheimer Straße 131

GEORG P.



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

LANGE



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Die
weltbekanntesten*



**„LILY“-BRAND
SCHIFFSFARBEN**

Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

HAMBURG 36 - HOLSTENWALL 20

Telefon 31 32 23/4 - FS. 021 2919 - Tel.-Adr: Sigmaha

Werk: Hamburg-Lokstedt, Kollaustraße 69/71

Telefon 58 15 07

BREMEN/BREMERH.

Pieter Schoen & Zoon

GmbH., Tel.: 35 34 60

BRUNSBUTTELKOOG

DESAG, Telefon 300

CUXHAVEN

Farben-Hauser

Telefon 39 27

EMDEN

Th. Göken

Telefon 22 55

KIEL-HOLTENAU

DESAG, Tel.: 3 66 08

LUBECK

Heinr. Oldenburg

Telefon 2 67 88/89

* Lager in den wichtigsten Häfen der Welt

Fordern Sie unser vollständiges Adressen-Verzeichnis

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant

Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

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



„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.