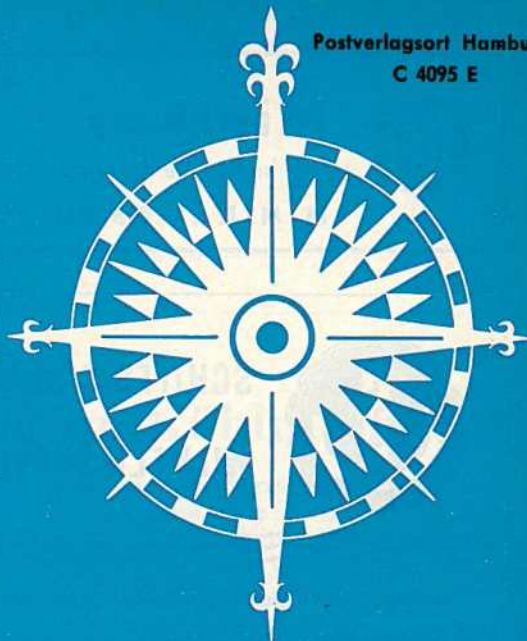


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Eine Besatzung im Kühlraum
Politik unter der Lupe
In Buenos Aires ging ich an Land
zum Urlaub in Südamerika
Technik, Mensch und See 1963
Landgang mit 100 Sachen
Nicht alles Gute kommt von oben
Die Hapag bringt den Seebäddienst
auf Vordermann
Mit 70 Karat über See
Im Urlaub eine Seereise?
Schmunzelauge
Prost! Weihnacht!
Die Geschichte der Meisterschaft
der Meere



Schiff in seiner Holzladung



Minikay

hält bereits die Kühlraumisolierungen auf mehr als 600 Schiffen trocken und schützt wertvolles Kühlgut vor Verderb.

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon - Sammel - Nr. 4718 27

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN !

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS !



SCHIFFSAUSRÜSTUNG

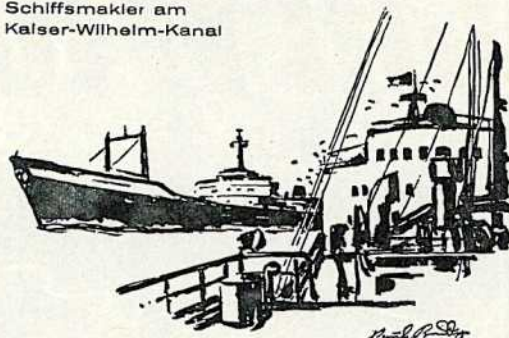
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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

ZERSEN & CO

Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU - BRUNSBÜTTELKOOGE
WILHELMSHAVEN

Auslands- Umzüge

Heinrich Klingenberg



Hamburg Winterhuder
Weg 6-10, Tel. 22 05 55
Bonn Bornheimer
Straße 131, Tel. 38 303

International

Holzapfel

Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,
Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66

GEORG P.

Höller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

BEISSER GEBRÜDER



FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt !

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

Kehrwieder

8. Jahrgang

November 1964

Nr. 11

In Kriegs- und Nachkriegszeiten liefen Beziehungen unter dem Schlagwort „Vitamin B“. Beziehungen waren lebenswichtig. Gute Beziehungen der Verbraucher zu Bauern, Schlachtern usw. Man pflegte sie, um nicht vor die Hunde zu gehen. „Vitamin B“ war in aller Munde. Sie zu pflegen und sich unablässig darum zu bemühen stand außer aller Frage. Wie steht es heute an Bord damit?

Mit wachsendem Wohlstand verloren gute Beziehungen zunächst an Bedeutung. Bis man aufschreckte. Bis man hörte, daß Mitmenschen, Nachbarn, einfach starben, ohne daß die Nachbarn davon etwas merkten. Es schien, als ob totale Gleichgültigkeit den Mitmenschen gegenüber zur totalen Beziehungslosigkeit geführt hätte. Nicht nur in den Häusern, auch auf den Autobahnen, wo man einfach an Verunglückten vorbeifuhr. Glücklicherweise nicht auf See. Da erwies sich alte Seemannstradition stärker, wenn es galt in Seenot Hilfe zu leisten. Aber im Bordalltag selbst?

Ob es der Schock vor der grausigen inneren Leere war, der sich mit der Beziehungslosigkeit vor aller Augen auftut und der schließlich die Reaktion auslöste, weiß heute keiner mit Bestimmtheit zu sagen. Tatsache ist, daß es human and public relations, also Beziehungen bald von allen Dächern pfiff. Eine große Tageszeitung stimmte aus voller Brust in dieses Konzert ein mit dem Ruf: „Seid nett zueinander!“ und eine winzige Minderheit hörte sich sonntags die dünne, aber jahrtausende alte Begleitmusik zu dem wissenschaftlichen Gebabe um menschliche Beziehungen an und lächelte: Nächstenliebe und der barmherzige Samariter lehrte sie von jeher genug über gute menschliche Beziehungen, über human relations.

Wie weit ein moderner Wissenschaftszweig, die Kybernetik, der wir die Reglertechnik und Automatisierung verdanken, dazu beigetragen hat, auch die menschlichen Beziehungen so stark in den Vordergrund zu rücken, sei dahingestellt. Kybernetik lieferte umwälzende Erkenntnisse darüber, was zwischen den physikalischen und biologischen Größen geschieht. Sie entdeckte, bestimmte und analysierte die Wirkungen, die von den Energieströmungen zwischen den Größen ausgehen. Bei einem Kampf zwischen Schlange und Raubkatze studiert sie das, was sich zwischen den beiden biologischen Systemen abspielt. Was da auf des Messers Schneide steht, was auf beide wirkt, ihr Verhalten bestimmt und schließlich zu Sieg oder Niederlage führt.

Bei dem jetzt mit lautem Aufwand aller Massenmedien betriebenen Appell geht es ebenfalls in erster Linie um die Beziehungen zwischen den Menschen und erst in zweiter Linie um die Menschen selbst. Sie sind es nicht mehr allein, die ihre Be-

Am Peilkompaß

Eine Besatzung im Kühlraum

ziehungen zueinander bestimmen. Nach moderner Auffassung sind es auch die Beziehungen selbst, die das Verhalten der Menschen zueinander bestimmen.

Mit dieser Erkenntnis über die beiderseitige Beeinflussung von Ursache und Wirkung verliert auch die berühmte Nase, die dem andern nicht paßt, ihre schicksalhafte Unabänderlichkeit. Sympathie und Antipathie sind nicht länger mehr eherner Gesetze, denen man im Zusammenleben bedingungslos ausgesetzt ist.

Es liegt auf der Hand, daß diese neue Sicht gerade für das Zusammenleben an Bord von außerordentlicher Bedeutung ist. Es

gen zueinander herzustellen. Einfach damit sie sich gegenseitig wärmen. Dabei würde ihnen die Wärme, die sie sich gegenseitig spenden, ungemein viel wichtiger sein, als passende oder unpassende Nasen.

Einer Schiffsbesatzung könnte eine ganze Reise lang ihr Schiff zu einem Kühlraum werden, wenn unglücklicherweise einmal alle glauben, daß ihre Nasen nicht zueinander passen. Dann — wenn innerlich alle auf Abstand zueinander gehen — dann wird es frostig. Näher rücken, gute Beziehungen zueinander suchen, das taut nicht nur auf, sondern es läßt auch den vorher Verurteilten, Gehäßen, links liegen

Auf diesem fotografierten Stilleben zwischen Schiff und Land sind zwar nur tote Gegenstände zu sehen: die Gepäckstücke eines Seemanns. Aber sie sprechen unmittelbar zum Betrachter. Auch von guten Beziehungen, die ein Seemann in einem fernen Hafen gehegt und gepflegt hat. Nichts anderes wird er auch tun, wenn er die Puppe in die Hände geben wird — endlich, bald — für die sie bestimmt ist.



braucht nämlich keiner mehr gleich zu kapitulieren vor dem, wie der andere „nun einmal“ ist, und auch nicht vor dem, wie man selbst meint, „nun einmal“ zu sein. Darauf kommt es nicht allein an, sondern auch auf die Beziehungen, die man auch dann pflegt und mit Erfolg pflegen kann, wenn die Nasen einmal nicht zueinander passen. Wer sich unablässig und unverdrossen um gute Beziehungen bemüht, wird erleben, daß dann doch zueinander paßt, was vorher hoffnungslos erschien. Denn gute Beziehungen haben die Kraft, zum Vorteil zu verändern.

Das Wortgebilde „Bordklima“ ist zwar sprachlich nicht besonders schön, aber doch anschaulich genug, um hier zur Erläuterung zu dienen.

Wenn man eine Besatzung in einen Kühlraum einsperren würde, dann würden sich ihre Beziehungen zueinander auf jeden Fall der Temperatur anpassen. Sie würden zunächst erstarren und einfrieren. Jeder hätte mit sich zu tun. Es käme zu einer ausgesprochen frostigen Atmosphäre. Dann aber würde gerade der Frost die eingesperrten Menschen dazu zwingen, jedenfalls körperlich, möglichst enge Beziehun-

Gelassenen, plötzlich in einem ganz anderen Licht erscheinen.

Es gibt Beziehungen, bei denen es ganz klar ist, wie sie das Verhalten der Partner bestimmen. Z. B. die Beziehungen zwischen Mutter und Kind. Die sind gut. Müssen gut sein, um des Gedeihens des Kindes willen. Solche Beziehungen sind vorbestimmt, von der Natur gegeben. Es gilt also, diese Kindheitserfahrung im späteren Leben bewußt anzuwenden. Und das heißt: Für gute Beziehungen sorgen, sich unablässig und auch Widerständen zum Trotz darum bemühen. Gute Beziehungen machen gute Partner. Machen ein gutes Team. Machen eine gute Schiffsbesatzung.

Wie Vorgesetzte und Untergebene, Deck und Maschine, Kombüse und Bedienung, miteinander auskommen, kann auf einem Schiff niemals dem Seemannsgesetz oder der Dienstgradordnung allein überlassen bleiben. Wir wissen alle, wie fragwürdig, ja machtlos diese Ordnungen werden können. Wir sind darauf angewiesen, uns darauf verlassen zu können, daß alle mitziehen, wenn es darum geht, gute Beziehungen zueinander herzustellen.

Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

Hier wird von Deutschen auf Deutsche geschossen

Wir, die wir alle keine „aktive Politik“ betreiben, wissen von der Lärde der geistigen Auseinandersetzung, die in Berlin ausgetragen wird. Versuchen wir, diese Wirklichkeit aufzunehmen, daß mitten in dieser Stadt ein bürgerkriegsähnlicher Zustand herrscht! Hier wird von Deutschen auf Deutsche geschossen. Die Mauer trennt Westberlin als einen Teil des freiheitlichen Westens von jenem Teil Deutschlands, der seit 1945 mit immer größerer Härte und Intensität unter das Sowjetsystem gezwungen wurde. Das kommunistische Regime baute die Mauer, weil sie das einzige Mittel war und ist, die immer bedrohlicher werdende Massenflucht aus Ulbrichts „Paradies“ nach dem Westen abzustopfen.

Wer ins Exil geht

In friedlichen Zeiten gibt es mehr seßhafte als wanderlustige Leute. Die Seßhaften sind es oft aus Mangel an Mut und Fantasie, aus Bequemlichkeit. Sie machen aus ihren verzeihlichen Fehlern unverzeihliche Tugenden, wie Rassenstolz oder übertriebenen Patriotismus. Und sie behandeln die Talente der Reiselustigen als Laster. Wie alle Spießbürger erblicken sie in der geringsten Abweichung von ihrer Banalität — die sie Normalität nennen! — einen Verrat.

Der Schritt ins Exil — wieviele Ostberliner wagten ihn seit dem 13. August 1961! — ist ein politischer Akt. Wer ins Exil geht, will die Heimat befreien, oder in die befreite Heimat zurückkehren. Es ist obendrein ein menschliches und politisches Opfer, das man für sein Gewissen und seine Ideale bringt. Fast immer geht man ins Exil, weil im Heimatland ungesetzliche und unmenschliche Zustände herrschen. Weil also zuhause die Freiheit eingeengt oder gar abgeschafft ist. Die Sklaverei wird innerhalb der Diktatur als sittliches Prinzip aufgefaßt. Recht und Gesetz gelten nicht mehr. Die

Menschenwürde wird mit Füßen getreten. Der politische Mord geht um. Zuweilen gehen freiwillig auch die politischen Mörder ins Exil . . .

Wie frei ist die Freiheit?

Der Begriff „freies Land“ oder „freies Volk“ ist aber — auch bei uns im Westen — recht unklar. Wenn die Freiheit eines Volkes oder eines Landes als seine absolut souveräne Unabhängigkeit definiert wird — ist es dann nicht offensichtlich, daß diese Freiheit auf unserem Schrumpfglobus der Vergangenheit angehört? Nicht nur aus Gründen der unvermeidlichen wirtschaftlichen Zusammenarbeit, sondern auch wegen der Rolle, die auf allen Gebieten der Druck spielt, unter dem der einzelne steht? Der einzelne Mensch — in welchem Land es auch sei — ist nicht allein abhängig, sondern wird auch in sehr vielen Fällen zu Handlungen gezwungen, die seinem Gewissen widersprechen.

Sei es durch brutale politische Erpressung, sei es nur wegen Parteidisziplin oder aus Gründen des Ansehens, das man erstrebt. Wir können also höchstens sagen, daß in einem Land, das anerkennt, was wir sehr allgemein als „Menschenrechte“ bezeichnen, noch gewisse Garantien vorhanden sind. Es würde jedoch der Wirklichkeit nicht entsprechen, wenn wir behaupten wollten, daß auch die Menschen in den „freien Ländern“ noch immer in der Lage seien, ihr Verhalten nur nach den Forderungen ihres Gewissens bestimmen zu lassen. Es herrscht die herrschende Meinung, selten die eigene, in persönlichen und in politischen Dingen.

Die Mauer der Selbstgefälligkeit

Hier nun einige der lästigen und lastenden Ideen, die unser politisches Denken verwirren. Die wichtigste von allen ist die Überzeugung vom Wert des moralischen Trennungsstrichs. Wir haben uns daran gewöhnt, an alle öffentlichen Fragen unter der Voraussetzung heranzutreten, daß unweigerlich zwei Gruppen sich mit ihnen befassen — die rechte und die schlechte. Dabei sind schlecht immer die anderen. Unausrottbar fest steht der Trennungsstrich. Wenn wir zufällig erfahren sollten, daß die Welt nicht mehr in zwei Lager gespalten ist — was ja dringend zu wünschen wäre —

ständen wir überrascht und fassungslos vor den wahren Aufgaben der Zeit.

Flucht in die Masse

Eine andere Zwangsvorstellung unserer Zeit lautet: Einigkeit macht stark. Unter dem Einfluß des Vertrauens in die Masse, das unsere Ratlosigkeit so deutlich widerspiegelt, fordern wir Einigkeit. Bald die der Linken, bald die der Rechten. Wir vergessen, daß ohne eine vorher klar konzipierte gemeinsame Politik die Einigkeit sehr fragwürdig wird. Beeinflusst von vorgekauften Ideen ziehen aber viele einen solchen Wirrwarr der Arbeit an einer eigenen klaren Meinungsbildung vor.

Der einzelne bedeutet anscheinend nichts mehr, die Masse alles. Eine Vielzahl kann sich Gehör verschaffen, fordern, Interessen durchsetzen. Masse bedeutet Macht. Diese Ansicht scheint sich zu bestätigen. Ein ganze Reihe solcher Interessenmächte bestimmt heute weitgehend die öffentliche Meinung. Wenn das wirklich so ist, wenn sich der einzelne in den Hord der Gruppe flüchtet, verzichtet er um den Preis der durch die Vielzahl wiedergewonnenen Stärke auf seine eigene Meinungsbildung. Nur dann, wenn mit der Bindung des einzelnen an die Gruppe die persönliche Freiheit gewahrt und gefördert wird, lebt der Staat auch von seinen Gliedern. Dann ist die Gefahr der Vermassung gebannt.

Vorurteile und Wahrheit

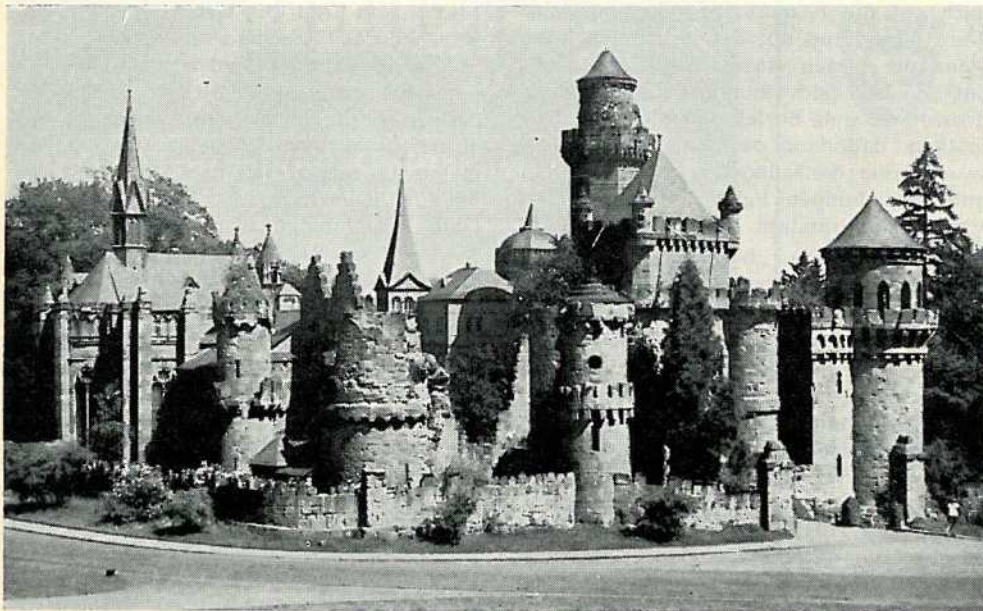
Die kurzsichtigen Ansichten und die festgefahrenen Vorurteile sind unsere eigentliche Schwäche. Einer der Gründe unserer Uneinigkeit ist sicher unsere ständige Verfolgung des Irrlichts, das wir „Wahrheit“ nennen. Wahrscheinlich ist die Illusion einer „absoluten Wahrheit“ Ursache von mehr Haß und Zwietracht als jede andere Illusion. Das Verharren bei eingefleischten Vorstellungen führt uns immer mehr in geistige Verwirrung. Wenn wir uns jedoch von diesen Vorurteilen abwenden, setzen wir sofort bedeutende Kräfte frei, die der Welt wie dem eigenen Land wirksam dienen und helfen. Solche Kräfte brauchen wir dringend. Der Spielarten und Denkgewohnheiten in der Politik sind unzählige. Und jede beansprucht das Recht, richtig und gerecht zu sein. Ein bißchen banal ausgedrückt: andere Völker — andere Sitten. Aber auch: andere Menschen — andere Einstellungen.

Da hätten wir also den Feind am Kragen. Zugewogen, dieses Verstehen und Akzeptieren auf und von allen Seiten bleibt ein Traum, der wohl niemals ganz wahr werden wird. Aber es ist doch immerhin ein Traum, den wir wenigstens stückweise, schrittweise verwirklichen könnten . . .

Ruth Mayer

Unser schönes Deutschland

Walt Disneyland auf deutsch. Diese mittelalterliche Burg mit einem Wald von Türmen und Türmchen, mit Söllern und Schießscharten steht in Kassel im Park Wilhelmsburg. Sie heißt Irtzig Löwenburg und ist — ein Spielzeug. In Kassel hielten um 900 die fränkischen Könige Hof, im 13. Jahrhundert war es Sitz der hessischen Landgrafen und noch im vorigen Jahrhundert residierte hier der König von Westfalen. Die Löwenburg ließ sich ein hessischer Landgraf errichten. Im Maßstab 1:1. Genau wie Walt Disneyland. Allerdings wohnt der Landgraf selbst in seinem skurrilen Spielzeug.



Werften unter wachsendem Konkurrenzdruck

Die mit Spannung erwartete Werft-Enquete

Vor einigen Tagen hat das Bundeswirtschaftsministerium seine Untersuchung über die wirtschaftliche Lage und die Strukturverhältnisse der deutschen Werftindustrie abgeschlossen. Diese Untersuchung war von den vier Küstenländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in ihrem Zweiten Memorandum über die Lage der Werftindustrie in der Bundesrepublik angeregt worden. Das Bundeskabinett hatte diese Anregung aufgegriffen und hierbei die besondere Berücksichtigung der Auftragslage, der Erlös- und Kostenverhältnisse sowie der Rationalisierungsmöglichkeiten empfohlen.

Der von der Fachwelt mit Spannung erwartete Bericht, der in der Öffentlichkeit häufig als sogenannte Werft-Enquete bezeichnet wird, analysiert die gegenwärtige Situation der deutschen Werften sowohl in volkswirtschaftlicher, betriebswirtschaftlicher als auch in produktionstechnischer Hinsicht. In seinem volkswirtschaftlichen und produktionstechnischen Teil zieht er auch einen Vergleich mit den Schiffbauindustrien der wichtigsten Konkurrenzländer Japan, Großbritannien, Schweden, Frankreich, Italien und den Niederlanden. Der betriebswirtschaftliche Teil basiert auf Erhebungen in 24 deutschen Werftunternehmungen für die Jahre 1959—1962.

Deutscher Anteil sinkt stetig

Die wichtigste These der Werft-Enquete besteht darin, daß die deutschen Werften einem wachsenden Konkurrenzdruck ausländischer Werftbetriebe gegenüberstehen. Dieser Druck hat seit 1955 zu einem stetigen Absinken des deutschen Anteils an der Weltschiffbauproduktion geführt. Die günstigere Wettbewerbssituation ausländischer Werftindustrien ist hierbei zum Teil auf strukturelle Unterschiede, zum Teil auf Wettbewerbsvorteile, in erheblichem Umfang aber auch auf staatliche Hilfen zurückzuführen.

Einnahmen decken die Kosten nicht mehr

Die Auswirkungen der ungünstigen Marktsituation in den letzten Jahren haben in den Erfolgsrechnungen und Auftragsbüchern der deutschen Werftunternehmen einen deutlichen Niederschlag gefunden. Betriebswirtschaftliche Einzeluntersuchungen zeigen, daß besonders von den Großwerften in vielen Fällen Aufträge zu nicht kostendeckenden Preisen hereingenommen werden mußten, wenn die Werften nicht aus dem Wettbewerb ausscheiden wollten. Infolge des allgemeinen Mißverhältnisses von Angebot und Nachfrage waren die Werftkapazitäten im Weltdurchschnitt in den letzten Jahren nur zu 60—75 % ausgelastet. Dieser Ausnutzungsgrad weist jedoch wegen der unterschiedlichen Wettbewerbsfähigkeit der Werftbetriebe in den verschiedenen Ländern erhebliche Unterschiede aus. Der japanische Schiffbau ist auf Grund seiner Auftragslage gegenwärtig gut beschäftigt. Die Werften der

Bundesrepublik erreichten hingegen nur einen Ausnutzungsgrad von schätzungsweise 70 %.

Alarmierender Vergleich mit Japan

Im internationalen Schiffbau steht die Bundesrepublik gegenwärtig hinter Japan und Großbritannien an dritter Stelle. Ihr Anteil an der insgesamt im Jahre 1963 fertiggestellten Seeschiffstonnage belief sich auf 11,6 %. Dieser Anteil ist jedoch nicht höher als im Jahre 1952. Japan dagegen konnte seinen Anteil an der Weltschiffbauproduktion im gleichen Zeitraum von 12,2 auf 25,1 % erhöhen, also mehr als verdoppeln.

Kräftige Spritzen — aber nur für die anderen

Unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten gelangt die Werft-Enquete zu der Feststellung, daß die Schiffbauindustrie in der Bundesrepublik im Gegensatz zur Werftindustrie anderer Länder nicht über Wettbewerbsvorteile verfügt, die gegenüber allen ausländischen Wettbewerbern wirksam ist. Die Werften des Auslandes werden häufig durch staatliche Kreditgarantien, steuerliche Vergünstigungen oder auch durch die Gewährung direkter Subventionen unterstützt, ganz abgesehen von dem Standortvorteil, den viele ausländische Werftbetriebe besitzen. Beispiele für die Gewährung direkter Subventionen stellen vor allem Frankreich, Italien und Spanien dar. Für die französischen Werften sind die Subventionen gegenwärtig auf ca. 16 %, für die italienischen Werften auf ca. 14 % des Baukontraktwertes zu veranschlagen, während die Subventionen für den spanischen Schiffbau etwa 6—9 % der Schiffbaukosten ausmachen.

Seit 1958 mit Verlust

Auf Grund ihrer wettbewerbslichen Unterlegenheit wird die betriebswirtschaftliche Situation der deutschen Werftindustrie durch rückläufige Betriebsergebnisse, wesentlich verschlechterte Auftragslage, verschärfte Zahlungsbedingungen mit erhöhten Finanzierungsrisiken, verminderte Anzahlungen der Auftraggeber und angespannte Liquiditätslage gekennzeichnet.

Während für die Vertragsabschlüsse in den Jahren 1956 und 1957 im Durchschnitt Gewinnraten erzielt werden konnten, liegen die durchschnittlichen Jahresergebnisse in den folgenden Jahren in der Verlustzone. Diese Entwicklung

ist vor allem auf die nachgebenden Preise, aber auch auf Kostensteigerungen und auf die Verschlechterung der Zahlungsbedingungen zurückzuführen. Insbesondere die durch den Wettbewerbsdruck veränderten Preis- und Zahlungsbedingungen haben die Großwerften gezwungen, Finanzierungsrisiken zu übernehmen und langfristige Kredite zu gewähren, die nicht in vollem Umfang refinanziert werden konnten.

Zwang zur Vergrößerung und Rationalisierung

In produktionstechnischer Hinsicht kommt die Werft-Enquete zu der Feststellung, daß der produktionstechnische Stand der deutschen Werftindustrie im allgemeinen den internationalen Verhältnissen entspricht. Der Wiederaufbau der zerstörten Werftanlagen nach dem Kriege wurde nach modernen produktionstechnischen Gesichtspunkten vollzogen. Immerhin erforderte der Trend zu größeren Handelschiffen bei verschiedenen Großwerften den Ausbau der Werftanlagen. Bei den kleineren

Lohninflation und Welthandel

In den letzten zwei Jahren sind die Löhne in vielen europäischen Ländern stärker gestiegen als die Produktivität; diese Entwicklung wirkt zugunsten des US-Exports nach Europa, heißt es in einer soeben veröffentlichten Übersicht des US-Handelsministeriums.

Die inflationär überhöhten westeuropäischen Preise erlaubten den USA, in den ersten vier Monaten 1964 für 8,5 Milliarden Dollar — 10 Prozent mehr als 1963 — an Fertigwaren und Rohstoffen nach Westeuropa zu exportieren. Die US-Exporte seien allein nach Frankreich um 45 Prozent und nach England um 30 Prozent gestiegen, lediglich der US-Export nach Westdeutschland habe um 4 Prozent abgenommen.

und mittleren Werften sind weitere Rationalisierungsbemühungen in verschiedener Hinsicht erforderlich.

Ziel: Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Die Zielsetzung, die dieser Werft-Enquete zugrunde liegt, besteht darin, eine Grundlage abzugeben für die Regierungen des Bundes und der Länder im Hinblick auf die weiteren Überlegungen zur Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie im Vergleich zum konkurrierenden Ausland. Die Ergebnisse dieses ausführlichen Berichtes werden schließlich auch für die zur Zeit in internationalen Organisationen, wie beispielsweise in der EWG oder der OECD, geführten Gespräche über eine Normalisierung des Weltschiffbaumarktes von besonderer Bedeutung sein.

FLOTTENUMSCHAU

Bundesmarine

Die Fregatte „Raule“ der Bundesmarine ist nach etwa zwölfjähriger Umrüstung jetzt für die Marine-Unterwasserwaffenschule in Dienst gestellt worden und erscheint damit wieder in der Flottenliste. Es handelt sich um die frühere britische Fregatte des Hunt-Typs „Albrighton“ (1490 ts), ein 90 m langes Fahrzeug, das 1942 gebaut worden ist.

Die Indienststellung des Tenders „Werra“ für das 7. Schnellbootgeschwader in Kiel lenkt die Aufmerksamkeit auf das Tender-Neubauprogramm. Mit Hilfe der Tender sollen die Kleinfahrzeuge der Bundesmarine in stärkerem Maße hafen- und stützpunktunabhängig werden. Insgesamt sind 13 Tender in einer Serie gebaut worden. Sie sollen die Schnellboote, Uboote und Schnellen Minensuchboote begleiten und eine Versorgung in See durchführen, Reparaturhilfe leisten und im Hafen oder auf Reede mit ihren Aufenthaltsräumen, dem Lazarett, der Bücherei usw. für die Besatzungen der Kleinboote Betreuungsmöglichkeiten schaffen.

Für die Schnellen Minensuchboote stehen die Tender „Saar“, „Mosel“ und „Isar“ zur Verfügung. Als Uboots-Tender sind „Lech“ und „Lahn“ vorgesehen. Im Aussehen stimmen die Tender alle überein, die Ausrüstung ist wegen der unterschiedlichen Aufgaben etwas verschieden. Sie haben etwa 110 Mann Besatzung. Die Aufbauten der voll geschweißten Schiffe bestehen aus Aluminium. Die Rümpfe sind in 13 Abteilungen unterteilt. Die Schiffe dieser Serie haben 2200 ts Wasserverdrängung, sind 99 m lang und laufen 22 Knoten. Die Bewaffnung dieser Schiffe besteht im allgemeinen aus zwei 10-cm- und vier 4-cm-Schnellfeuergeschützen. Das Tender-Neubauprogramm ist damit abgeschlossen. Das erste Bauprogramm für Zerstörer und Uboote steht vor dem Abschluß.

Der Schwimmkran „Magnus“ wird voraussichtlich in norwegischen Gewässern einige weitere Küsten-Uboote der Bundesmarine an seinen Trossen in größere Tiefen tauchen lassen. Die unbemannten Boote werden damit einer Druckprobe ausgesetzt. Mit Hilfe von Meßgeräten werden diese Versuche beobachtet. Bereits im Frühjahr d. J. wurden solche Taucherprouben mit einigen Ubooten unternommen.

Der Zerstörer „Schleswig-Holstein“ wurde am 12. Oktober in Hamburg in Dienst gestellt. Es handelt sich um das zweite Schiff der „Hamburg“-Klasse. In der Ausrüstung sind noch „Hessen“ und „Bayern“. Der 134 m lange Zerstörer hat etwa 300 Mann Besatzung. Die „Hamburg“, die in Wilhelmshaven beheimatet ist, besuchte ihre Patenstadt und lag drei Tage an der Überseebrücke beim Baumwall. Bei dieser Gelegenheit wurde bekannt, daß bisher von Hamburger Werften für die Bundesmarine 10 Kriegsschiffe und 13 Schul- oder Versorgungsschiffe gebaut worden sind.

Der Bau von sieben Versorgern von 3500 ts für den Flottentrost soll an deutsche Werften vergeben werden. Außerdem will man einige See- oder Bergungsschlepper bestellen, ferner zwei Fahrzeuge zu Erprobungsschiffen umbauen.

In Emden ist das fünfte der 15 von der norwegischen Marine bestellten 350-ts-Uboote von Stapel gelaufen und auf den Namen „Kaura“ getauft worden. Diese Fahrzeuge entsprechen den Küsten-Ubooten der Bundesmarine, die in Kiel gebaut wurden.

Die Schnellboote „Hugin“ und „Munin“ der Bundesmarine (76 ts, 45 Knoten) wurden an

Der im Oktober neu in Dienst gestellte Zerstörer „Schleswig-Holstein“ hat die letzte Komplettierung seiner Ausrüstung erst mit Bordhund „Purzel“ erreicht. Wie seine Uniform zeigt, ist „Purzel“ gleich mit einem höheren Dienstgrad an Bord kommandiert.



die türkische Marine ausgeliehen. Sie sind in Norwegen gebaut worden und gehören zum verhältnismäßig kleinen Typ „Nasty“. Die beiden Fahrzeuge wurden auf einen Hansa-Dampfer verladen.

Fremde Marinen

In den großen Marinen befaßt man sich mit der Verwendung von Datenverarbeitungsan-



gehört
gesehen
festgehalten

Sklavenhandel über See

betreiben illegale Arbeitsvermittler in Portugal. Auch dort haben sich der Arbeitskräftemangel und die für portugiesische Verhältnisse sagenhaften Löhne in der Bundesrepublik, in Frankreich und in der Schweiz herumgesprochen. So werden die Ärmsten der Bevölkerung auch auf abwrackreifen Fischdampfern und Kuttern nach Zahlung hoher Vermittlungsgebühren auf See geschickt und dort ihrem Schicksal überlassen. Man verspricht ihnen, sie an der französischen Küste abzusetzen und sie illegal nach Frankreich einzuschleusen, nachdem der Landweg für diesen modernen Sklavenhandel durch verschärfte spanische Grenzüberwachung versperrt worden ist. Auch vor Mißbrauch des Seenotsignals schrecken diese Seegangster nicht zurück. Einen solchen SOS-Ruf empfing kürzlich der brave spanische Frachter „Don Quichote“ von dem portugiesischen FD „José Alfredo“, der angab, wegen Leckage zu sinken. „Don Quichote“ nahm die 68 ausgemergelten Auswanderer an Bord, worauf die „José Alfredo“ mit Fullspeed das Weite suchte.

Land in Sicht

Fahrpreismäßigung für Ehefrauen der Seeleute

Bereits seit einiger Zeit bemühen sich der Verband Deutscher Reeder und die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, eine Fahrpreismäßigung für Ehefrauen von Besatzungsmitgliedern bei der Deutschen Bundesbahn zu erwirken. Bisher wurde dieser Antrag immer wieder mit

gen und modernen Rechenmaschinen auf größeren Kriegsschiffen. Die Entwicklung von neuen Waffensystemen zwingt den Marineoffizier dazu, die taktische Lage in kurzer Zeit zu erfassen, zu beurteilen und umgehend die erforderlichen Befehle zu geben. Dazu kann man sich der Datenverarbeitungsanlagen bedienen, die die einzelnen Informationen über Kurs, Fahrtstufe, Über- und Unterwasserortung zusammenstellen und Rechnungen ausführen. Die Automation erfaßt immer weitere Gebiete. Sie wird z. B. auch dazu benutzt, die genaue Verteilung und Lagerung von Materialien für Kriegsschiffe an Bord und an Land laufend zu erfassen.

Von dem im April 1963 gesunkenen amerikanischen atomgetriebenen Uboot „Thresher“ sind in diesem Sommer verschiedene Wrackteile gefunden worden. Bei der Suchaktion wurden alle modernen Hilfsmittel der Navigation und Hydrographie eingesetzt, auch das Tiefseetauchboot „Trieste“. Man nimmt heute an, daß auf diesem Uboot der Bruch eines Seewasserleitungsrohres das Unglück ausgelöst hat. Das Interesse am Bau von Tauchgeräten für größere Wassertiefen ist seit dem genannten Unglücksfall weiter angewachsen. Hierbei will man auch Tauchkugeln aus einem glasartigen Stoff erproben. Erste Versuche mit einem solchen Körper haben bereits stattgefunden. —R—

der Begründung abgelehnt, die Deutsche Bundesbahn baue ihre Sozialtarife immer weiter ab, so daß es nicht möglich sei, noch eine weitere aus sozialen Gründen gerechtfertigte Fahrpreismäßigung einzuführen.

Nunmehr teilt das Bundesverkehrsministerium mit, daß die Deutsche Bundesbahn immerhin in Erwägung ziehe, die allgemein verbilligten Rückfahrkarten auch dann den Ehefrauen von Besatzungsmitgliedern zu gewähren, wenn die An- und Abreise nicht über die gleiche Bahnstrecke erfolgt. Dies wird insbesondere dann praktisch, wenn Ehefrauen von einem deutschen Hafen mit dem Schiff ihres Mannes bis zu einem anderen Kontinenthafen mitfahren und von dort die Rückreise antreten.

Die Deutsche Bundesbahn will ihre Entscheidung hierüber davon abhängig machen, in welchem Umfange die eventuelle Verbilligung in Anspruch genommen werden wird.

Seeuntüchtigkeit des Schiffes durch gewalttätige und trunksüchtige Besatzung

Der Begriff Seeuntüchtigkeit wird nach amerikanischer Gesetzgebung auch auf die berufliche und geistig-seelische Eignung und Verfassung der Besatzungsmitglieder ausgedehnt. Das hat zur Folge, daß amerikanische Reeder für als notorisch trunksüchtig und gewalttätig bekannte Seeleute haftpflichtig gemacht werden können. Das wiederum führte zu einer Sündenkartei in New York, die per Fernschreiber bei fraglichen Anmusterungen auf dem ganzen Kontinent zur Verfügung steht. Von ihr wird reederei- wie gewerkschaftsseitig Gebrauch gemacht.

Zwar nicht busenfrei,

so doch mit vielen neckischen Lichtblicken wird die internationale Damenbademode 1965 die Niederlage ihrer Befreiungsaktion 1964 wettmachen. Nachdem alle Frauen rund um die Erdkugel wie ein Mann gegen die totale Freigabe des zarten Geheimnisses ihrer Halbkugeln aufgestanden sind, lassen sie sich die teilweise annähernd netzhemdartige Durchlöcherung ihrer Badeanzüge schon eher gefallen. Sie können im nächsten Jahr zeigen, was sie haben, ohne immer und überall vollendet haben zu müssen, was sie zeigen.

In Buenos Aires ging ich an Land

zum Urlaub in Südamerika

2. Fortsetzung

H. Meiners, 1. Offizier

Auf den Spuren der Inkas

Die Wasserfront der Cordilleren kannte ich von der Westküste-Süd-Fahrt her. Doch waren es nur Peilobjekte und die Küstenkonturen und das wenige, was Seekarte und Seehandbuch sagen, wodurch ich mit dieser endlosen Felsenmauer einigermaßen vertraut war. Immer schon hatte ich den Wunsch, einmal hinaufzu- steigen oder dahinter zu sehen. Jetzt war Gelegenheit dazu. Jetzt, auf meinem Urlaub, ging ich die große Cordillerenkette der Anden von ihrer Rückfront aus an, per Auto, auf Schiene und mit dem Flugzeug.

Ich war im Zentrum dieser gewaltigen Gebirgskette angelangt. In Cusco, der Hauptstadt des Inkareiches. Von hier aus unternahm ich zunächst einen Ausflug nach der befestigten Siedlung Ollantaimbo. Das Dorf steht noch so, wie es die Inkas mit noch bis heute unbekanntem Ziel verlassen haben. Nur die Dächer hat man neu decken müssen.

Die Festung, deren Terrassen Verteidigungszwecken gedient haben, beherrscht drei Täler. Hier schlug auch der junge Inca Manco II den Angriff der Spanier unter Hernando Pizarro zurück. — Später dienten die Ruinen als Kulisse für das Quechua-Drama „Ollanta“ —

Neben verschiedenem fugenlosen Mauerwerk mit den üblichen trapezförmigen, der Aufstellung von Idolen und Opfern dienenden Nischen sieht man auf der Anhöhe eine Gruppe von sechs Monolithen, ebenfalls fugenlos ineinandergefügte gewaltige Felsblöcke, von denen einige bis zu 200 Tonnen Gewicht haben. Den weißen Granit hat man von einem der Feste gegenüberliegenden und durch einen Fluß getrennten Berg herübergeschafft. Manche Steine zeigen kleine Nocken, so daß man annimmt, sie wären mit Balken und Rollen bewegt worden. Man hat überlegt, wie die Inkas wohl mit solchen gewaltigen Blöcken den zwar schmalen aber reißenden Fluß haben überqueren können, und ist zu einem Schluß gekommen, der durchaus zutreffend scheint, hat man die Leistungen dieses Volkes einmal vor Augen gehabt.

Danach haben sie die Steine an das Flußufer geschafft und anschließend den Fluß selbst umgeleitet, so daß der Stein jetzt am anderen Ufer lag! Wenn man sich mit den Zeugnissen der Inka-Zeit beschäftigt, kommt man aus dem Staunen nicht heraus, und ein Rätsel reiht sich ans andere. Die aus zum Teil gleichmäßig rechteckigen, meist aber aus unregelmäßig vieleckigen Steinen errichteten Mauern und Türme sind stets derart fein ineinandergefügt, daß es selbst heute, nach 400 und mehr Jahren, noch nicht möglich ist, auch nur ein Messer zwischen die Fugen zu stecken! Wie haben das die Inkas fertiggebracht, die zwar das Kupfer, aber kein härteres Metall wie das Eisen kannten?

Am nächsten Morgen bestieg ich den Zug, der uns in zirka 3 Stunden Fahrt durch das herrliche Tal des Urubamba nach Machu Picchu, der sagenumwobenen alten Inka-Stadt, brachte. Die Stadt liegt auf einem Sattel zwischen zwei

Bergen, dem Machu Picchu und dem Huayna Picchu, was soviel wie alter und junger Berg bedeutet. Sie diente offensichtlich nicht strategischen Zwecken, sondern war wohl ein Zufluchtsort, der durch seine ideale Lage leicht zu verteidigen war.

Man kann leicht das Stadtviertel der führenden Schicht mit dem feinen Mauerwerk von dem des einfachen Volkes mit dem groben Mauerwerk unterscheiden. Auf der höchsten Erhebung innerhalb der Stadt befindet sich das „Inti Huatana“, der Sonnenstein, an dem man in einer bestimmten Zeremonie die „Sonne festband“, bzw. an dem wahrscheinlich die Jahreszeiten an den Schatten von Sonne und Mond abgelesen wurden.

Es gibt die einfachen Häuser, die noch jetzt, wie schon erwähnt, überall im Hochland anzutreffen sind. Dann unterscheiden wir die feingefügten Häuser der Noblen, bestaunen die Tempel und die Treppen und Wege, die sämtliche Teile verbinden und eine meist offene Wasserleitung, die, immer wieder aufgestaut in kleinen Brunnen, den Hauptteil der Stadt durchfließt.

Auffallend ist, daß manche Mauern zweierlei Bauart aufweisen, nämlich die regelmäßige mit genau rechteckigen Steinen und die unregelmäßige mit den vieleckigen, zuweilen fugenlos ineinandergefügten Steinen. Das erhärtet die These, daß die Stadt zwei Bau-Epochen erlebt hat; daß Machu Picchu in früheren Zeiten einmal als Zufluchtsort gedient hat, verlassen wurde und von den Incas wieder aufgesucht und erneuert und verstärkt wurde, als die Spanier ins Land kamen. — Anschließend ist die Stadt dann endgültig verlassen worden — so scheint es wenigstens. Doch keiner weiß, warum und wohin sich seine Bewohner zurückgezogen haben. Man vermutet, daß sie ins Amazonas-Urwaldgebiet abgewandert sind, da man bei einzelnen, dort lebenden Indianer-Stämmen ähnliche Werkzeuge und Arbeiten gefunden hat, wie sie heute noch bei den Nachfahren der Incas in Gebrauch sind.

Nach dem Abstieg trieb ich mich noch bis spät abends in den so überaus geheimnisvollen Ruinen herum; auf Schritt und Tritt stößt man auf neue faszinierende Arbeiten.

Den nächsten Morgen benutzte ich, um einen nach Cusco führenden alten Inka-Weg zu verfolgen. Auf einem Berggrat angekommen, nach etwa 2 Stunden Wanderung, bot sich mir wieder ein herrlicher Rundblick auf die Ruinen und gleich auf zwei Täler. Der Weg, der jetzt in die Tiefe führte, war leider total überwachsen. So kehrte ich nach einiger Zeit um, immer sorgfältig das den Weg zeitweise verdeckende Gras mit einem Stock abklopfend, um die Schlangen und Vogelspinnen zu verschrecken, die es hier in großer Menge gibt.

Nachmittags war die schöne Zeit vorbei, und es ging wieder zurück nach Cusco; ich wäre zu gerne noch geblieben, aber Cusco und Umgebung hatten noch Spaziergänge für mehrere Tage zu bieten.

Der folgende Nachmittag sah mich wieder per Auto unterwegs; ich wollte einen Gesamtüberblick über die Stadt und die nähere Umgebung bekommen.

Zunächst einmal ist die Stadt voller Kirchen; auf den Fundamenten sämtlicher Tempel bzw. Bauten besonderer Art aus der Inka-Zeit hat man Kirchen errichtet, wobei man meistens die Grundmauern stehen ließ. So gedachte man damals wohl zu erreichen, was man vielleicht mit „entheidnifizieren“ bezeichnen könnte.

Es gibt also noch einige der schmalen Inka-Straßen, gesäumt von den alten, ausgezeichnet erhaltenen Mauern ehemaliger Paläste und Tempel. Wenn die Spanier sich bemüht haben, die Zeugnisse der heidnischen Inka so total wie möglich zu zerstören, so versucht man jetzt schon seit einiger Zeit, zu rekonstruieren und restaurieren, was irgend möglich ist. So rekonstruiert man z. B. den Sonnentempel mit seinen vermutlichen Unterteilungen, wie Mond- und Sternentempel; und das innerhalb der auf seinem Fundament gebauten Kirche! Aber die Nachfahren der Inkas sind alle katholisch, und es mutet etwas sonderbar an, wenn man die Indios in ihren bunten Trachten in der Kirche vor irgendeinem Heiligenbild knien sieht.

In vielen Vierteln der Stadt entdeckt man noch viele guterhaltene Mauerreste der Inka-Zeit; man muß nur immer wieder staunen über die großartigen Leistungen. In der Mauer des ehemaligen Palastes des Inka „Roca“ befindet sich ein großer Steinbrocken mit insgesamt 12 Ecken, in die wiederum fein eingefügt — wie schon erwähnt, man kann nicht einmal ein Messer dazwischen klemmen! — andere Bausteine eingesetzt sind.

In anderen Stadtteilen jedoch überwiegen die Bauten aus der Kolonialzeit mit weit übertragenden Dächern und den typischen mit Holzschnitzereien versehenen Balkonen.

Einen vollen Tag benutzte ich zum Durchstreifen der weiteren Umgebung Cuscos. Auf Schritt und Tritt begegnen einem auch hier die Spuren der Inkas. Jeder nur irgendwie — sei es durch Größe oder Form — außergewöhnliche Stein wurde von ihnen kunstvoll bearbeitet. Man sieht stufenartige Auskerbungen, Sitze und Gebilde, die man als Opfersteine ansieht. Es wird viel gerätselt über diese sonderbaren Arbeiten; eine These scheint mir ganz einleuchtend zu sein: Die Inkas beteten die Sonne an, sahen aber in allen außergewöhnlichen Erscheinungen, wie riesigen, sonderbar geformten Steinen, Quellen usw. etwas Übernatürliches, das sie für heilig hielten oder böse Geister darin vermuteten. Um nun ihrem Respekt für das Heilige Ausdruck zu geben oder um die bösen Geister zu bannen, bearbeiteten sie sämtliche derartigen Steine auf die erwähnte Art bzw. erbauten jeweils an dem Ort einer Quelle ein Heiligtum bzw. Tempel. Andere allerdings sehen in letzteren das Bad des Inka oder der „Nusta“, der Prinzessin!

Ganz besonders eindrucksvoll ist die Festung Sacsahuaman, die das Tal von Cusco beherrscht, und von der aus man den schönsten Blick auf die Stadt hat. Die die Feste umgebende Steinmauer ist dreifach und übereinander angeordnet. Sie ist aus riesigen Steinblöcken gefügt, von denen viele bis zu 200 t schwer sind! Und das fugenlos!

(Wird fortgesetzt)

Technik, Mensch und See 1963

Aus dem See-Berufsgenossenschafts-Jahresbericht 1963

Aus diesem Bericht ist von der technischen Seite her der große Run nach Perfektionierung genauso abzulesen wie unsere bekannte deutsche Kurzatmigkeit, bei diesen Anstrengungen in dem rasenden Tempo der Technik mitzuhalten, das die großen vergleichbaren Schifffahrtsländer vorlegen. Die vorantreibenden Impulse bei der Automation im Bordbetrieb, die auf Konzentration von nautischen und technischen Elementen der Schiffführung abzielen, gehen im wesentlichen von großen Schiffsmaschinenfabriken und vereinzelter Reedereien aus.

So ist im Berichtsjahr in der Vorstufe zur Vollautomation ein Schiffsdiesel mit Fernbedienung und automatischer Überwachung über den Prüfstand gegangen und auf einem Schiff eingebaut worden. Auch beim Turbinenbau hat die Automation in Form von ersten Entwürfen für Fernsteuerung und automatischer Überwachung eingegriffen. Eine annähernd vollautomatische Antriebsanlage wurde im Berichtsjahr von einer weiteren Motorenfabrik ebenfalls bis zur Einbaureife entwickelt. Sie ist inzwischen auf einem schnellen Kühlschiff in Betrieb genommen. „Kehrwieder“ berichtet darüber. Diese Anlage weist neben Fernbedienung und automatischer Überwachung als charakteristisch für Vollautomation auch noch elektronische Selbstregelung des Betriebes und Abstellung von Störungen auf.

Die besonders im Vergleich zu den USA relativ geringe Anzahl von 20-kn-Stückgutfrachtern, die in Fahrt kamen oder in Auftrag gegeben wurden, zeichnet das Bild des großen technischen Wettlaufs mit deutschem Handicap noch schärfer als die wenigen zögernden Schritte auf dem Weg zu Vollautomationen im Schiffsbetrieb. Bemerkenswert ist hier, daß eine große Linien-Reederei auf den z. Z. noch mehr werbewirksamen als realen Wettbewerbsdruck anstatt mit Neubauten zunächst mit Umbauten reagiert hat. Man hat den Schiffen durch Umstellung von Motor auf Turbine nicht nur eine größere Antriebskraft gegeben, sondern gleichzeitig die Unterwasserkonstruktion strömungstechnisch verbessert, um so auf beiden Wegen die 20-kn-Mauer zu durchbrechen.

Ein Groß-Tanker (91 630 tdw), 2 kombinierte Massengut-Autotransporter mittlerer Größenordnung, sowie ein schnelles Frachtschiff vertiefen den Eindruck von vereinzelter Tropfen auf den heißen Stein des Zwangs zur Rationalisierung und Spezialisierung.

Im konventionellen Schiffsmaschinenbau fällt der Angriff des wirtschaftlicheren Dieselmotors auf die letzte Bastion der Dampfmaschine, der Turbine, auf. Mit 1800, ja 3000 PS-Zylindern hat nun der Diesel die 20 000 PS-Grenze zwischen Motor und Turbine überschritten. Gewaltige Zylinderabmessungen und das Gleichdruck-Serien-Auflade-Verfahren haben diesen Dieselerfolg herbeigeführt.

Konzentration der Brückeninstrumente in Fahrpulte

Auf halbem Wege zur Automation und zur Vervollkommnung der Rationalisierung — die bekanntlich außerordentlich hohe Investitionen erfordern — ist am augenfälligsten die große Anzahl der Installierungen von Brückeninstrumenten in Fahrpulten. Diese konzentrieren neben den konventionellen Kommando-Elementen auch Ruderanlage, Radar, Echolot, Nebelsignaltaster, Alarmanlage, Wechselsprechanlage, Umdrehungsanzeiger sowie Schalter und Kontroll-Lampen für die Positionslampen in einem übersichtlichen Instrumentenblock. Diese Zusammenfassung des modernen Brückeninstrumen-

tariums bietet nicht nur für ihre Bedienung, sondern auch für die Kontrolle über die Durchführung der Befehle überzeugende Vorteile. Die Schiffführung hat alle Instrumente und gleichzeitig den vollen Halbkreis der Vorausrichtung in einem Blick. Das störende Hin- und Herlaufen von einem Instrument zum anderen, die teilweise sogar zu einer Blickrichtung nach achtern zwingen, ist durch derartig zentrale Anordnung unmittelbar hinter der Front der Brückenfenster ausgeschaltet.

Normalisierung bei Patentinhabern, zunehmender Mangel bei Mannschaften.

Die Ausnahme genehmigung bei Patentinhabern ist nach Feststellung der See-B.G. weiter rückläufig. Die Behebung des Mangels bei Patentinhabern und die Normalisierung der Besetzung auf diesem Sektor steht — besonders in Anbetracht der guten Besetzung an den nautischen und technischen Schulen — unmittelbar bevor.

Im Jahre 1963 erwarben	(1962)
A Patente	= 2080 1759
B Patente	= 216 146
C Patente	= 2964 2641
Seefunkzeugn.	= 257 239
Seefunksprechzeugn.	= 111 128

Außer bei den Seefunk-Sprechzeugnissen ist bei allen Patenten wieder eine z. T. beträchtliche Erhöhung der Anzahl der Ausstellungen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Seemannische Mannschaftsgrade sind weiterhin knapp. Ihre Zahl ist im Absinken begriffen. Vor allem die Küstenschifffahrt und die Hochsee-Fischerei sind von diesem Mannschaftsmangel in zunehmendem Maße hart bedrängt.

Bei 13 Totalverlusten sind 43 Menschenleben zu beklagen.

M „Undine“: In dichtem Schneesturm beim Ansteuern von Mäntyluoto (Finnland) durch Strom- und Eisdriftversetzung und wegen stark behinderter Standortbestimmung auf Grund gelaufen und aufgegeben. Besatzung gerettet.

M „Flachsee“: Nebelkollision im englischen Kanal; Bemerkenswert: Der Kollisionsgegner, der kanadische Frachter „Canuk Trader“ blieb solange mit seinem Vorschiff als Leckdichtung in der Backbordseite der „Flachsee“ bis die gesamte Besatzung übergestiegen war.

M „Ingeborg“: In schwerem Weststurm bei der Esbjerg-Ansteuerung wegen Ruderschadens gestrandet und leckgeschlagen. Besatzung gerettet.

M „Nordenham“: Nebelkollision in der Weser-Ansteuerung. Maschine bei Hören des Nebelsignals des Gegners nicht gestoppt; Kurs geändert, ohne Gegner zu sehen. Besatzung gerettet.

Heckfänger „München“: Vor der Westküste Grönlands gesunken; wahrscheinliche Ursache: Wassereinbruch durch Speigatten im Achterdeck. 27 Mann der Besatzung fanden den Seemanns Tod.

M „Pax“: Von schwerer See nach Backbord gedrückt, worauf die Ladung übergang und schwere Schlagseite entstand; später Wassereinbruch in Maschinenraum. Nach vergeblichen Lenz- und Trimmversuchen Ankergrund von Ytterholm erreicht und dort wegen Ausbleibens von Pumpenhilfe gesunken. Besatzung von norwegischen Fischerbooten übernommen.

M „Iona“: Unweit von Terschelling-Feuerschiff bei gutem Wetter und klarer Sicht von dem schwedischen M „Kalmarsund“ aus ungeklär-

tem Grund gerammt und in wenigen Minuten gesunken. Besatzung konnte noch rechtzeitig vom Kollisionsgegner übernommen werden.

FK „Heimkehr“: Eine Seemeile nördlich der Westspitze von Baltrum gestrandet. Besatzung geborgen.

M „Roland“: Auf Zwangsweg in der Ostsee im Nebel von Gegenkommer auf falscher Seite des Tonnenstriches überlaufen und binnen weniger Sekunden gesunken. 3 Mann der Besatzung fanden den Seemanns Tod.

M „Margaretha“: Auf der Norderhever durch ungeklärten Wassereinbruch im Vorschiff gesunken. Besatzung gerettet.

FK „Ise Marlen“: Im Orkan nordwestlich von Helgoland gesunken. Die vierköpfige Besatzung blieb vermißt.

M „Marianne Wehr“: Unweit Elbe I bei schwerem Nordweststurm Ladung übergegangen und gesunken. Die gesamte Besatzung (9 Mann) fand den Seemanns Tod.

M „Consul Horn“: An der afrikanischen Westküste nördlich Cap Yubi wegen mangelnder Sorgfalt in der Navigation gestrandet. Besatzung gerettet.

Bei insgesamt 13 Totalverlusten sind in 4 Fällen Menschen zu Tode gekommen, insgesamt 43 Seeleute. Fast die Hälfte dieser schweren Schiffsunfälle kommt wieder auf das Konto der uralten Feinde der Seefahrt und der Seefahrer: Nebel und Sturm. Bei den 27 Ertrunkenen der „München“ — dem härtesten und tragischsten Unfall — ist zu vermuten, daß sie dem rasanten Tempo des technischen Fortschritts zum Opfer gefallen sind. Nur in einem Fall — bei dem glücklicherweise kein Menschenleben zu beklagen ist — geben die seamtlichen Untersuchungen eindeutig menschlichem Versagen die Schuld am Totalverlust.

Bei den Schiffsunfällen, die nicht zu Totalverlusten führten, ist der Kapitän des M „Lohengrin“ als einziger seiner 13köpfigen Besatzung beim Untergang in der Kieler Förde ertrunken.

Ursache dieser Unfälle waren: Strandung in Eisdrift — Zusammenwirkung von geringer Stabilität, Vereisung und hoher achterlicher See, in dem das Schiff aus dem Ruder lief (Lohengrin), — weiterhin ein Mal Überlaufen eines Ankerlichters — und ein anderes Mal Strandung.

2 Seeleute durch Leichtsinn verbrannt.

Bei insgesamt 17 Schiffbränden fällt der hohe Anteil der Ursachen auf, die auf Leichtsinn und Unachtsamkeit beim Umgang mit Zündhölzern und Zigaretten zurückzuführen sind. Mit Sicherheit sind es vier solcher Brände, die bei Beachtung der UVV hätten vermieden werden können. Ein Seemann wurde tödlich verletzt, weil er in der Koje geraucht hatte. Bei einem anderen, der verbrannt im Logis aufgefunden wurde, liegt die Vermutung des Leichtsinns beim Rauchen sehr nahe.

Allein bei 11 Schiffbränden war der Brandherd in den Logis zu finden. Einer davon hätte leicht zu einer Passagierschiffs-Brandkatastrophe führen können. Wegwerfen von brennenden Kippen haben mit Sicherheit auch einen großen Laderaumbrand verursacht. 5 solcher Brände sind zu verzeichnen, 2 davon durch Selbsterwärmung ölhaltiger Ladung.

Bei einem anderen Laderaumbrand mit erheblichem Sachschaden auf MS „Urundi“ weist die See-B.G. mit Recht auf die Uneinheitlichkeit der internationalen Vorschriften über Verladeverbote, Zusammenstauen gefährlicher Güter sowie Kennzeichnung auf den Kollis und Schiffszetteln hin. Dieses Durcheinander von Verordnungen stellt die Lade-Offiziere vor unlösbare Aufgaben und ist sehr wahrscheinlich auch die Ursache dieses Laderaumbrandes gewesen.

Vorbildliche Brandbekämpfung

Auf der anderen Seite sind entschlossene und sichere Brandbekämpfung von 4 Schiffsbesatzungen hervorzuheben:

So folgten auf „Berlin“ alle Maßnahmen Schlag auf Schlag, wie bei einem Übungsmanöver. Feueralarm wurde ausgelöst — von der Brücke aus wurde durch Schließen der wasserdichten Schotten ein Ausweiten der Brandes verhindert — der Feuer-Stoßtrupp ging sofort mit allen Löschmitteln, ausgerüstet mit Frischluftgeräten und Rauchmasken, durch dichten Rauch gegen den vermuteten Brandherd vor — Stewards brachten wohlgeordnet die Fahrgäste aus der Gefahrenzone — der Stoßtrupp stieß zum Brandherd vor und mit 2 Schlauchlängen, einem chemischen Schaumlöcher und 3 Naß-Löschern konnte der Brand in kurzer Zeit gelöscht werden.

Auch auf Fischereimotorschiff „Grönland“ konnte während des Einlaufens in die Schleuse ein Logisbrand durch umsichtige und entschlossene Maßnahmen trotz starker Rauchentwicklung binnen 40 Minuten gelöscht werden.

Auf M „Rethi Müller“ ließ man sich durch Fehlschlagen des ersten Angriffs auf die in hellen Flammen stehende Mannschafsmesse nicht kopfscheu machen oder entmutigen, sondern warf den Hilfsdiesel an, verlegte 2 Feuerlöschschläuche an den Brandherd und gab unverzüglich Wasser. Durch dieses energische Eingreifen konnte auch dieses Feuer in kurzer Zeit erfolgreich bekämpft werden.

Schon als nur leichter Rauch aus dem Unterbaum der Luke 1 aufstieg, wurden auf M „Cap Salinas“ im Hafen von Buenos Aires unverzüglich alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen. An Bord gab man Feueralarm, gleichzeitig wurde die Berufsfeuerwehr an Land alarmiert. Die Besatzung konzentrierte sich zunächst — erheblich behindert durch starke Rauchentwick-

lung — auf die Lokalisierung des Brandherdes. Um Kohlendioxidgas in den Raum geben zu können und um die Luftzufuhr zu unterbinden, wurde alles sorgfältig abgedichtet, die Luke geschaltet und mittels Schiffs- und Feuerwehrschläuchen naß gehalten. Dann gab man Kohlendioxid in den abgedichteten Raum, staute hitzgefährdete Schotten frei und kontrollierte laufend die Temperatur in der Nähe der Brandluke.

Luken immer noch Gefahrenquelle Nr. 1.

Größte Gefahr bei Jugendlichen.

Die Zahl der Arbeitsunfälle im Jahre 1963 beträgt 11 220 (ca. 1/5 davon sind keine Arbeitsunfälle im Sinne des Gesetzes z. B. Trunkenheit, Schlägerei etc.). Das bedeutet auf den ersten Blick eine Verminderung der Arbeitsunfälle im Vergleich zum Vorjahr. Zieht man jedoch die Anzahl der Versicherten in Betracht, so haben die Arbeitsunfälle geringfügig zugenommen, um 0,24 %.

Der hohe Anteil der tödlich Verunglückten (124 ohne die beim Brand der griechischen „Lakonia“ ums Leben gekommenen 15 deutschen Seeleute), ist hauptsächlich auf Totalverluste wegen Schlechtwetters zurückzuführen. Zieht man diese 43 Todesfälle durch Totalverlust von den insgesamt 124 Fällen ab, so verbleiben 81 Seeunfälle mit tödlichem Ausgang. Davon sind 45 charakteristische Seeunfälle wie Fall über Bord, vermißt, Seeschlag. Den höchsten Prozentsatz bei dem verbleibenden Rest nehmen die tödlichen Unfälle an Land ein.

Drei Seeleute setzten ihrem Leben selbst ein Ende; in zwei von diesen Fällen ist Alkohol im Spiel.

Arbeitsunfälle

Die Arbeit an den Luken ist immer noch Gefahrenquelle Nr. 1. Am meisten betroffen wa-

ren auch im Jahr 1963 wieder die Jugendlichen, nämlich 1553 Junggrade einschl. Leichtmatrosen.

Daß diese schweren Arbeitsunfälle, die sehr häufig Invalidität und Seedenstuntauglichkeit zur Folge haben, vermieden werden können, zeigt andererseits der erfreuliche Rückgang um 304 Unfälle im Vergleich zum Vorjahr. Als Grund für diese Senkung der Unfallquote wird der obligatorische Besuch der Seemannsschulen angeführt und der Umstand, daß dort verstärkt Unfallschutz getrieben wird. Auch die bessere Aufsicht an Bord wird hervorgehoben. Das unablässige Bemühen auf diesem Wege bietet also die beste Gewähr dafür, dem Leichtsinne, der Unachtsamkeit, dem Übereifer und der Hast als Gefahrenquellen, die im Menschen selber liegen, zu begegnen.

Die hohe Quote der Unfälle, die sich an Land ereignen, spricht ebenfalls für die Erfolge des Unfallschutzes an Bord.

Einer dieser Landunfälle dürfte genau so wenig alltäglich wie in Seefahrtskreisen vermutbar sein. Es ist ein Jagdunfall. Es heißt darüber wörtlich:

„An einem freien Sonntag in Kanada unternahmen 4 Besatzungsmitglieder mit Bekannten von Land einen Jagdausflug. Die Teilnehmer teilten sich in 2 Gruppen, von denen die eine links, die andere rechts der Straße jagen wollte. Später wollten sie sich am Ausgangsort treffen. Trotz dieser Vorsichtsmaßnahmen passierte folgendes:

„Als sich die Büsche wieder bewegten, ging der Jagdleiter einige Schritte voraus, und als er das helle Hinterteil eines Hirsches zu sehen glaubte, legte er an und schoß — und schoß dem in der Hocke sitzenden Leichtmatrosen J. durch den linken Unterschenkel in den rechten Oberschenkel.“

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Heute: Renault R 8 „Major“

Nachdem schon Prinzen, Admiräle und Kadetten durch unsere Straßen rollen, vermehrte auch Renault den klangvollen Reigen publikumswirksamer Typenbezeichnungen um einen weiteren „Dienstgrad“: Seit gut einem Jahr baut das französische Automobilwerk mit dem „Major“ — genauer gesagt, dem R 8 „Major“ 1100 — die nunmehr fünfte Type seines umfangreichen Pkw-Programms.

Im wesentlichen handelt es sich beim „Major“ um eine weiterentwickelte, wesentlich verbesserte Form des hierzulande gut bekannten Renault R 8. Der kräftige Motor hat rund 100 ccm mehr bekommen und leistet jetzt mit seinen 1108 ccm 45 DIN-PS, die dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von über 135 km/h verleihen.

Der sehr niedrige Kraftstoffverbrauch liegt (laut Renault) bei 6,8 Litern auf 100 km. Das bedeutet bei der Tankkapazität des „Major“ von 40 Litern, daß man eine Strecke von etwa 550 km (Hamburg—Frankfurt/M.) durchfahren kann, ohne zu tanken.

Gut bewährt hat sich inzwischen die neue Flüssigkeitskühlung mit dem hermetisch verschlossenen frostsicheren Kühlsystem. Hierbei wird die Spezial-Kühlflüssigkeit schon auf dem Fließband im Werk eingefüllt und das Kühlsystem dann verplombt. Das macht eine

Kühlwasserkontrolle und das bisher so problematische Benutzen von Frostschutzmitteln nicht mehr nötig.

Nach Angaben des Herstellers funktioniert das System von tropischer Hitze bis minus 40 Grad Kälte einwandfrei. Ebenfalls für kalte Tage ist eine Startautomatik eingebaut worden. Für die persönliche Sicherheit im turbulenten Straßenverkehr sorgen hydraulische Scheibenbremsen an allen vier Rändern für eine beachtliche Gesamtbremsfläche (an den Brems Scheiben) von 2212 cm². Weiter vorteilhaft in punkto Sicherheit ist der automatische Bremskraftverteiler: Er verhindert auch bei Gewaltbremsungen ein Ausbrechen des Wagens.

Alle Räder des „Major“ sind einzeln aufgehängt. Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten lassen ihn auch auf schlechten Straßen weich federn und machen ihn „hart im Nehmen“.

Bei der Innenausstattung des Wagens hat man sich bei Renault den inzwischen erheblich gestiegenen Ansprüchen eines internationalen Käuferpublikums angepaßt. Bequeme Sitze (vorn einzeln) mit strapazierfähiger Kunststoffpolsterung, reichlich Ablagefläche an und unter dem mit einem Sicherheitswulst gepolsterten Armaturenbrett, verschiedene Extras (Kartenleselampe im Rückspiegel, verschließ-



bares Handschuhfach), leicht regulierbare Klimaanlage und eine zugfreie Belüftung machen das Fahren im „Major“ durchaus angenehm. Zugelassen ist der Wagen für fünf Personen. Zwei Kofferräume mit insgesamt 300 Litern Fassungsvermögen stehen für das Gepäck zur Verfügung. Vier Türen sorgen dafür, daß es beim Ein- und Aussteigen keine Klettertours gibt.

Auch für den „Major“ gibt es die bekannte Renault-Garantie, die sich über 6 Monate ohne Kilometerbegrenzung erstreckt und den Ersatz von Arbeitslöhnen und Teilen einschließt.

Technische Daten und Kosten

Motor: Vierzylinder-Viertakt
Gesamthubraum: 1108 ccm
Höchste Leistung: 45 DIN-PS bei 4800 U/Min
Verbrauch: 6,8 Liter auf 100 km
Spitze: über 135 km/h

Länge: 3995 mm
Breite: 1490 mm
Höhe: nicht angegeben
Wendekreis: ca. 9,20 m (I)
Preis zollfrei ab deutsche Grenze: 5900,— DM
Jahressteuer: 144,— DM
Jahresversicherung: 260,— DM

Nicht alles Gute kommt von oben

KLEINE MÖWENKUNDE

von H. Schopper

Außenbordkameraden sind uns wohl bekannt. Dieser Ausdruck sagt schon einiges aus über das Verhältnis des Seemanns zum Tier. Gemeint ist hier das Meeresgetier. Am sympathischsten ist es uns in Form von leckeren Matjes mit Specksoße auf der Back. Von Luftkameraden wird nicht gesprochen.

Anscheinend haben die Möwen diesen Ehrentitel nicht verdient. Möglicherweise liegt das daran, daß sie sich zum Verspeisen mit Specksoße wenig eignen. Fest steht, daß unser Verhalten zu den Möwen traditionell zwiespältig ist. Wir haben sie gern, weil sie uns den ersten Gruß vom heimatlichen Festland bringen. Wir mögen die Möwen auch, weil sie uns auf Ausreise als letzte lebendige Landverbindung bis weit auf See hinaus begleiten. Sobald oder solange sie unser Schiff mit ihrem Gekreisch, einer silbernen Wolke gleich, umschwärmen, versetzen sie uns immer ein wenig in Kehrwieder-Stimmung. Einerseits also mögen wir die Möwen.

Doch zur Hölle wünschen wir die Emmas, wenn sie mit ihrer „erlecklichen“ Produktivität vor unserem sauberen Schiff genauso wenig Respekt zeigen, wie vor einer frisch gebügelten Uniform. Ihre Unbekümmertheit, mit der sie uns Farbe, Lack, Persenninge verunzieren und verderben, ist geradezu beneidenswert. Sie machen uns zu ihrem Toilettenwärter. Und das ist kein schönes Job. Wo so ein Klacks einen Seemann trifft, da soll kein Haar mehr wachsen. Daher kommt es — daß Seeleute niemals Glatzen haben, sondern nur Möwenkleckse. Die Magensäure dieser eleganten Segler soll wie Salzsäure ätzen, berichten die Getroffenen.

Den härtesten Kampf haben den Möwen die holländischen Seeleute angesagt. Bei ihnen kann keine Möwe auf einem Flaggenknopf landen. Sie haben deshalb alle Zwiebelform.

Unsere zwiespältigen Gefühle für die Möwen klingen auch aus der bekannten Möwenlegende an: Man glaubte in uralten Zeiten, daß die Möwen die unerlösten Seelen auf See gebliebener Seeleute seien, und zwar die dunklen die der bösen und die weißen die der guten. Deshalb wurden sie heilig gehalten und man scheute sich, sie zu töten. Die Meinung über unsere Luftkameraden geht auch darüber auseinander, ob sie über Bord gefallene Seeleute mit ihrem messerscharfen Schnabel angreifen oder ob sie durch ihr unruhiges Flattern über dem Schiffbrüchigen die Suche erleichtern.

Ewig unterwegs

Auf der Vogelwarte unterscheidet man 150 Arten dieser bekanntesten aller Küstenvögel. Sie sind unstet, so rechte Wandervögel. Ihr Hunger ist ihr Motor. So gehörten unsere einheimischen Lachmöwen noch bis zur Jahrhundertwende zu den Zugvögeln, die im Winter die reichgedeckten Tafeln am Mittelmeer aufsuchten.

Wir kennen diese Silbersegler kaum anders, als ewig unterwegs. Die Vogelfachleute bezweifeln neuerdings, daß sie die Schiffe ausschließlich aus Hunger so ausdauernd begleiten. Sie meinen, da sei auch reine Lust am Segelfliegen im Spiel. Sicher ist, daß ein Schiff auf

See mit seinen komplizierten Luftströmungen ausgezeichnete Segelbedingungen bietet. Es scheint gerade so, als mache es — was wir immer wieder bewundern — den Möwen Spaß, ohne einen Flügelschlag auf lange Strecken mit der Schiffsgeschwindigkeit mitzuhalten.

Kaum daß sie im Juli in den großen Möwenkolonien wie auf Memmert, Langeoog und Mellum flügge geworden sind, geht Alt und Jung unverzüglich auf Wanderschaft in die Watten oder auf die Acker. Dort folgen sie dem Pflug und picken alles auf, was da kribbelt und krabbelt.

Die gezüchtete Plage

Die Geschichte der Möwen ist die Geschichte des Verhaltens der Menschen zu ihnen. Ganz früher waren die Silbermöwen, die eigentlichen Seemöwen — wie oben schon erwähnt — heilig gesprochen und tabu. Dann aber nahmen Jahrhunderte hindurch die Menschen ihre Nester aus. Füchse und Seeadler vornehmlich sorgten ebenfalls dafür, daß sie nicht zur Plage wurden. Daß der Mensch solcherart das natürliche Gleichgewicht empfindlich gestört hatte, zeigte sich dann nach den Sturmfluten und besonders harten Wintern. Solche Naturereignisse hinterließen große Lücken in den Möwenbeständen. Wenn dann noch im Sommer die Badegäste die Möwen wie lebende Tontauben abschossen, — ein sehr beliebter Modesport — ging es schon um Sein oder Nichtsein dieser Vögel.

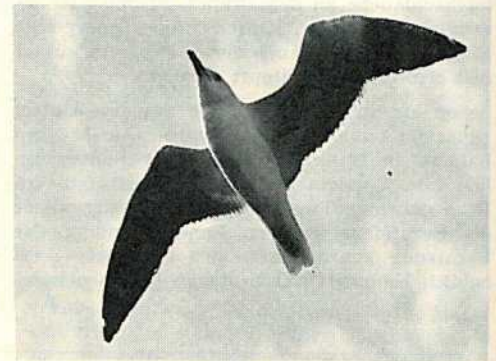
Vogelschutz trat auf den Plan. Die rapide Abnahme der Möwenbestände ließ es nun offenbar werden, daß diese Tiere auch nützliche Seiten haben. Mit ihrem Ausbleiben ging auch die Vegetation auf den ostfriesischen Inseln zurück. Ihr fehlte der Möwendünger. Auch zur Deichbefestigung hatten sie beigetragen. Was sie an Speiballen und Verdauungsprodukten fallenließen, wirkte wie Mörtel, außerdem taten ihre Exkremente der Grasnarbe gut. Man stellte die Möwenkolonien unter Schutz.



Hier auf dem vordersten Flaggenknopf ist die Möwe mit Abstand die erste Persönlichkeit an Bord.

Aber der Mensch hatte das natürliche Gleichgewicht nun einmal gestört. Überall, wo er das tut, bekommt er nur schwer wieder in den Griff, was er in Bewegung gesetzt hat.

Jetzt nämlich, unter Naturschutz, vermehren sich die Möwen wieder viel schneller als beabsichtigt. Man hatte nicht einkalkuliert, daß auch die natürlichen Feinde weniger geworden waren. Die Seeadler waren ausgestorben, und Füchse hatten sich anscheinend das Jagen auf Möwenbrut abgewöhnt. Dazu erschloß der Mensch den Möwen zusätzliche Nahrungsquellen in den großen Fischereihäfen, ganz abgesehen von dem Schutz vor Hunger und Kälte in den Städten, an die sich die Möwen offenbar gewöhnt hatten. Die Möwen waren seeflüchtig geworden, hatten die Scheu vor den Menschen verloren, die sie schützten, sie begannen auf Hausdächern zu brüten.



Vielen, vielen vergangenen Seefahrergenerationen war die Möwe heilig. Sie verkörperte die friedlosen Seelen der Seeleute, die ohne die Tröstung der Sterbesakramente ihr nasses Grab gefunden hatten.

Als gefährliche Krankheitsträger — sie fressen Aas und Schmutz — begannen sie auch die Gesundheit der Menschen unmittelbar anzugreifen. Auch fraßen sie das Gelege der anderen Seevögel und begannen diese auszurotten. So wurden sie zum Problem. In den Fischereizentren begnügten sie sich nicht nur mit dem „Gammel“, sondern plünderten frech zum Verkauf fertig sortierte Fischkisten. 10 Tonnen täglich betrug der Verlust an menschlicher Nahrung durch Möwengefräßigkeit in einem einzigen Fischereihafen. Das war zuviel. Das war schon mehr, als Problem, das war Plage.

Neuerdings geht man wieder gegen die Möwen vor. Allerdings noch ohne Erfolg. Man pikt zum Beispiel die Gelege an. Würde man die Eier wegnehmen, könnte das nichts nützen, denn diese Vögel legen sofort nach. Sie haben sich den Umständen angepaßt, sind klüger, frecher und noch gefräßiger geworden. Der Mensch muß sich Neues einfallen lassen, um die von ihm gestörte natürliche Harmonie nun wieder herzustellen. In Dänemark ist man schon seit längerem dazu übergegangen, Möwen jährlich zu Hunderttausenden abzuschießen.

Schweine der Luft

Was den Appetit der Möwen anbelangt, so ist er geradezu sagenhaft. Man hat beobachtet, wie sie zwei- bis dreipfündige Kabeljaus



schlucken, diese Happen buchstäblich im Flug verdauen, so daß der Weg alles Vergänglichen für den Kabeljau nur eine halbe Stunde dauert. Dann fällt er durch die Luft wieder in sein Element.

Immer wieder zu beobachten ist, wie sich Möwen ihren Fang gegenseitig noch im Schnabel streitig machen. Sie sind die Schweine unter den Vögeln, nämlich Vielfresser und Allesfresser. Dafür halten sie nicht nur die Seestraßen, sondern auch die Wochenmärkte sauber. Sie unterstützen die Stadtreinigung. Dort übernehmen sie etwa die Rolle der streunenden Hunde des Orients. Allerdings mit den gleichen unhygienischen Schattenseiten wie diese. Und fauler sind die Möwen auch geworden. Das liegt wohl im Zuge der Zivilisation, die sich auch in der Vogelwelt bemerkbar macht. Wie Kosmos berichtet, sparen sich die Möwen neuerdings den zeit- und kräfteaubenden Höhenflug mit ihren Delikatessen, den hartschaligen Muscheln und Krebsen. Um diese Leckerbissen genießen zu können, nutzten sie schon seit Jahrtausenden die Gesetze des freien Falles. Sie flogen nämlich mit der Beute hoch und ließen sie auf eine harte Felsplatte fallen. Der Aufprall ersetzte ihnen das Besteck. Neuerdings nun legen sie ihre Beute Autos vor die Reifen, um sie zerquetschen zu lassen. Ein Dank gibt es bei ihnen nicht für diese Gefälligkeit, wohl aber Protestgekreisch, wenn ein Fahrer einmal um eine solche Möwenmahlzeit herumsteuert.

In Liebesdingen ein Lump

Überhaupt das Möwengekreisch! Es klingt nicht lieblich in Seemannsohren, vielmehr zänkisch, aufgeregt und futterneidisch. Dennoch haben die Vogelkundigen fünfzehn verschiedene Tonarten festgestellt, die je nach Lage verschiedene Situationen ankündigen, und mit denen sie sich mit ihren Artgenossen verständigen. Kjaukjaukjau, so säuselt das Liebeslied des Möwenfreiers, der überhaupt sehr galant ist. Er umwirbt seine Auserkorene solange mit Delikatessen, bis diese überzeugt ist, daß ihr zukünftiger Gemahl gar prächtig für sie und die Brut sorgen wird. Sie erhört ihn dann. Das ist für die Braut stets ein Fehler, denn nach der Hochzeit verzichtet dieser falsche Fuffziger unverzüglich auf seine Rolle als Ernährer.

Widersprüchlich wie die See

Ein Bluffer also und ein Tier voller Widersprüche. Ein Segler voller Kraft, Anmut und Eleganz und Vielfraß und Allesfresser zugleich. Willkommener Heimatgruß genauso wie gefürchteter Kleckergruß. Ein Tier, das die Menschen abwechselnd zu seinem Beschützer macht und dann wieder zu seinem Massenmörder. Mit einem Gesicht so dumm wie Emma und einem Verstand, der sich der Naturgesetze genauso bedient wie der Autos. Heilig und unverschämt, zu Haus auf und über sturmgepeitschter See, auf Inseln, Äckern und Märkten.

Nützlich und schädlich zugleich für unsere Ernährung und Gesundheit. Unstet und wanderlustig und doch wieder hartnäckig, wenn es gilt, einen einmal eingenommenen Platz zu verteidigen. Sanft und häßlich in der Stimme, galant wie ein Casanova und ein Lump in Liebesdingen. Widersprüchlich? — Nicht widersprüchlicher als die See selbst, zu der die Möwe gehört wie der Wind. Ist die See selbst nicht auch ewig sich gleich und doch in jeder Sekunde anders? Kann sie nicht auch plätschern und donnern, ist sie nicht auch sanft und grausam, ernährt die See nicht und tötet zugleich? Sie sind sich sehr ähnlich, die Möwe und die See. Sie tun sich nichts. „Schwimmt wie eine Möwe immer obenauf“, sagen wir doch, wenn wir ein besonders seetüchtiges Schiff bezeichnen wollen.

Ein Denkmal für die Möwen

Ein Denkmal für die Möwen? Auch das gibt es. Es steht in Lalt Lak City, einer mittelgroßen Stadt im Staate Utah (USA). Möwen haben dort einmal fromme Mormonensiedler vor Hungersnot und Tod bewahrt. Die schwarze hungrige Wolke von Heuschrecken war über die Ernte hergefallen und drohte die Felder ratzekahl leerzufressen. Da kamen die silbernen noch hungrigeren Wolken der Möwen und fraßen den kribbelnden krabbelnden Todesteppich auf. Für die frommen Siedler ein Wunder, eines Denkmals für ihre Lebensretter wert, für Möwen.



Die Freiwache

Von den ersten Dampfern im Elbeverkehr:

VIII.

Die Hapag bringt den Seebäderdienst auf Vorderrmann

Von Ludwig Dinklage

Seitdem 1829 der holländische Raddampfer „De Beurs von Amsterdam“ die Fahrt zwischen Hamburg und der damals noch englischen Insel Helgoland eröffnete, sind viele Jahre vergangen. Die Holländer mußten ihren Dienst bald wieder einstellen, da sie gegen die billiger fahrende Konkurrenz der Blankenese, Altenwerder und Finkenwerder Ewer nicht bestehen konnten. Viele unternehmungslustige Reeder und sogar Schiffswerften wie Blohm & Voss haben sich in dieser Fahrt versucht, doch keinem dieser wagemutigen Männer ist es gelungen, hier festen Fuß zu fassen.

Mit Albert Ballin, dem Reformator der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft, der Hapag, wurde auch ein allen Ansprüchen genügender Seebäderdienst eingerichtet. Im Jahre 1889, als er seine „Ballin's Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft m.b.H.“ aufbaute, gehörte er noch nicht dem Vorstand der Hamburg-Amerika Linie an, sondern war noch ein kleiner Auswanderer-Agent.

Als erstes Schiff kaufte er die bereits bekannte „Cuxhaven“ von der „Unterelbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft“, übernahm dann von Blohm & Voss die „Freia“ und vervollständigte seine Reederei mit den beiden Raddampfern „Cobra“ und „Ariadne“. Auch eine „Flamingo“ kam noch hinzu. Mit diesen fünf Schiffen, alle für die damalige Zeit aufs Modernste eingerichtet, ließ sich schon ein Seebäderdienst aufziehen, der nicht nur über Cuxhaven bis nach Helgo-

Dienst bis zum Jahre 1914. In den Wintermonaten ruhte der Bäderverkehr.

Inzwischen war als Ersatz für die abgestoßenen Schiffe der Raddampfer „Prinzessin Heinrich“ in Dienst gestellt worden, den Blohm & Voss 1896/97 für die Nordsee-Linie erbaut hatte. Das Schiff war mit 919 BRT etwas kleiner als die „Cobra“. Da es sehr rank war und bei dem geringsten Seegang bereits heftig schlingerte, war es beim Reisepublikum nicht sehr beliebt und wurde deshalb mit dem Spitznamen „Schaukel-Prinzessin“ belegt. Die „Prinzessin Heinrich“ maß in der Länge 75,80 m bei einer Breite über Spanten von 8,15 m und einer Raumtiefe von 3,90 m. Sie verrichtete treu und brav ihren Dienst bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wurde dann aufgelegt und fuhr nach dem Kriege noch einige Jahre wieder im

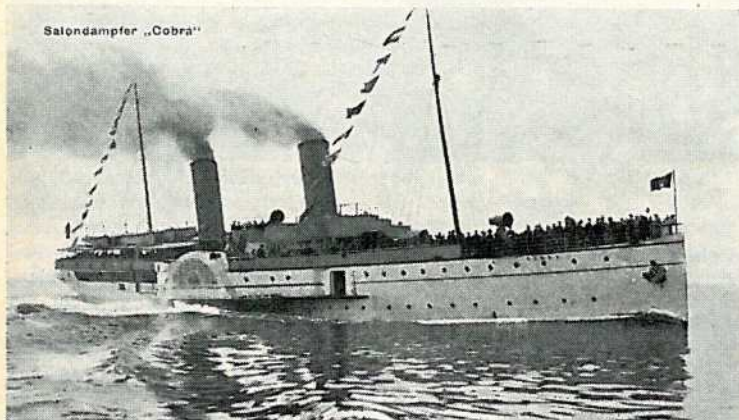
wurde sie von der Kaiserlichen Marine als Hilfsstreuinendampfer beschlagnahmt. Mit ihrem langen Deck eignete sie sich für diesen Zweck ganz besonders gut. Sie wurde dafür jedoch nicht eingesetzt, sondern mußte eine andere Aufgabe übernehmen, nämlich die als Führerschiff der Handelsschutz-Flottille Ostsee.

Heil hat die „Silvana“ den ganzen Krieg überstanden und konnte bereits 1919 wieder in den Seebäderdienst eingereiht werden. Erst Mitte der 20er Jahre wurde sie aus dem Verkehr gezogen und abgewrackt.

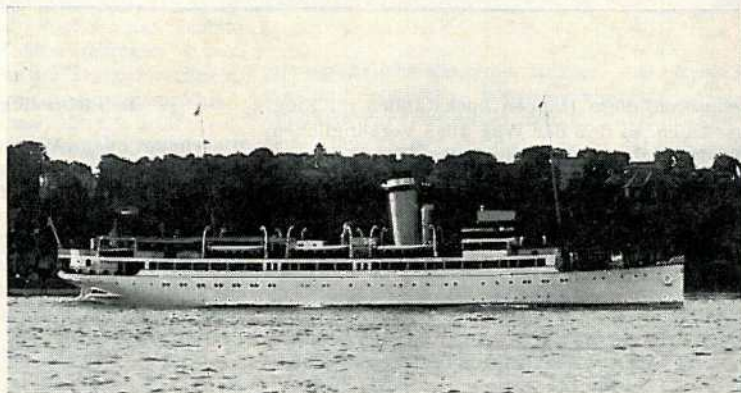
Diese drei Schiffe, „Cobra“, „Prinzessin Heinrich“ und „Silvana“ fuhren achtzehn Jahre lang regelmäßig zwischen Hamburg und den Nordseebädern ohne ernstere Unfälle und haben manchen Badegast zu den Inseln gebracht. Bald aber genügten sie dem Ansturm der Passagiere nicht mehr. Es wurde ein viertes Schiff gebraucht. Dies wurde 1904 bei den Vulcan-Werken in Stettin in Auftrag gegeben. Gleichzeitig damit ging die Nordsee-Linie in den Besitz der Hamburg-Amerika Linie über.

Die Hapag, in der Albert Ballin nunmehr eine führende Rolle spielte, konnte im Jahre 1905 den Doppelschraubendampfer „Kaiser“ übernehmen. Mit seinen 1900 BRT und 735 NRT war er wesentlich größer als die vor der Jahrhundertwende erbauten Seebäderschiffe. Außerdem war die „Kaiser“ ein Turbinenschiff und zwar das erste, das in Deutschland erbaut wurde. Die beiden Turbinensätze mit ihrer Leistung von 3000 PS gaben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Knoten. Bei einer Länge von 92,39 m war die „Kaiser“ 11,69 m breit und hatte eine Raumtiefe von 4,05 m.

Zwei Kriege hat das Schiff miterlebt. Im August 1914 wurde die „Kaiser“ in Cuxhaven als Hilfsstreuinendampfer ausgerüstet. Sie legte ihre Sperren im Humber aus. Dann kehrte sie wieder zur Elbe zurück und wurde umgebaut. Hatte die „Kaiser“ bisher zwei Schornsteine, so bekam sie jetzt nur einen einzigen, allerdings recht dicken Schornstein, um dem Schiff das Aussehen einer englischen Kanalfähre zu geben. Zu dem besonderen Einsatz, für den die „Kaiser“ vorgesehen war, kam es jedoch nicht. Dafür wurde das Schiff zunächst der



Der Raddampfer „Cobra“, ex „St. Tudno“, ex „Cobra“, wurde 1889 von Fairfield & Co., Glasgow, erbaut. 1146 BRT, 416 NRT, Länge 80,82 m, Rumpfbreite 10,11 m, Raumtiefe 4,47 m.



Doppelschrauben-Dampfer „Cobra“ (2), erbaut 1926 vom Stettiner Vulcan. 2132 BRT, 906 NRT, 3000 PS, 17 Knoten. Länge 82,41 m, Breite 12,22 m, Raumtiefe 6,27 m. 2006 Fahrgäste.

land reichte, sondern auch weitergeführt wurde nach Norderney und Borkum einerseits sowie Amrum und Sylt andererseits.

Acht Jahre lang bestand diese Ballin-Reederei. 1897 wurde sie umgebildet zur „Nordseelinie Dampfschiffahrts-Gesellschaft m.b.H.“. Natürlich hatte Albert Ballin, der inzwischen in die Hapag eingetreten war, seinen Finger immer noch in der Suppe, nur sein Name tauchte nicht mehr in der Firmenbezeichnung auf. Bald stieß er die älteren und unwirtschaftlichen Schiffe wie „Flamingo“, „Cuxhaven“, „Ariadne“ und „Freia“ ab. Zurück blieb lediglich die „Cobra“. Die „Cobra“ war das neueste Schiff der Nordsee-Linie. Unter diesem Namen war sie als Kanalfähre am Clyde erbaut worden. Hier blieb sie nicht lange, sondern wurde bald als Ausflugsdampfer „St. Tudno“ nach London verkauft. Anfang der 90er Jahre erwarb endlich Ballin das Schiff und gab ihm den alten Namen „Cobra“ wieder. Lange Zeit hatte Kapitän Paulsen das Schiff geführt.

Die „Cobra“, die den älteren unter uns sicher noch gut bekannt sein dürfte, machte ihren

Seebäderdienst, bis sie endlich abgewrackt wurde.

Gleichzeitig mit der „Prinzessin Heinrich“ ließ Ballin auf der Howaldtswerft in Kiel 1897 den Doppelschraubendampfer „Silvana“ bauen, ein ganz vorzügliches Schiff, das sich sehr gut bewährt hat. Die „Silvana“ war noch etwas kleiner als die „Prinzessin Heinrich“ mit ihren 804 BRT und 133 NRT bei einer Länge von 62,00 m, einer Breite von 8,83 m und einem Tiefgang von 1,60 m. Wegen ihres Fahrtgebietes zu den „Gewürzinseln“ im Wattenmeer durften die Seebäderschiffe keinen großen Tiefgang haben. Die „Silvana“ hatte ein glattes, durchlaufendes Deck mit wenig Deckshäusern. Auch sie verrichtete treu und brav unter Kapitän H. Stehr ihren Dienst. Im August 1914, als sie gerade mit den letzten Badegästen von Helgoland nach Cuxhaven zurückgekehrt war,

Hafenflottille Elbe mit Cuxhaven als Basishafen und später der Nordsee-Vorpostenflottille in Wilhelmshaven zugeteilt. Nach dem Kriege wurde die „Kaiser“ wieder in den Seebäderdienst eingesetzt, in dem sie, nach einem nochmaligen Umbau und einer Grundreparatur, noch bis August 1939 fuhr. Und wieder wurde das Schiff „Soldat“ und wieder als Hilfsstreuinendampfer. Auch den Zweiten Weltkrieg überlebte das Schiff glücklich. 1945 mußte die „Kaiser“ an England ausgeliefert werden. Da man aber dort anscheinend keine Verwendung für das Schiff fand, überließ man es 1946 den Polen, die es bis vor kurzem unter dem Namen „Beniowski“ in den Dienst zwischen Danzig und Zoppot eingesetzt hatten. Vor wenigen Jahren erst ist die gute alte „Kaiser“, das einstmalig beliebteste Schiff im Hapag-Seebäderdienst, abgewrackt worden.

Der Hapag-Seebädderdienst war verpflichtet, Helgoland mit Post, Wasser, Proviant und Frachtgut auch in den Wintermonaten zu versorgen. Für diese Zwecke wurde 1904 ein kleiner Schraubendampfer von 671 BRT, die „Adler“, erbaut. Dies Schiff verrichtete seinen Dienst bis zum Jahre 1935, wurde dann verkauft und auf den Namen „Seeadler“ umgetauft. Im gleichen Jahr noch ging das Schiff nach Estland unter dem Namen „Aegna“.

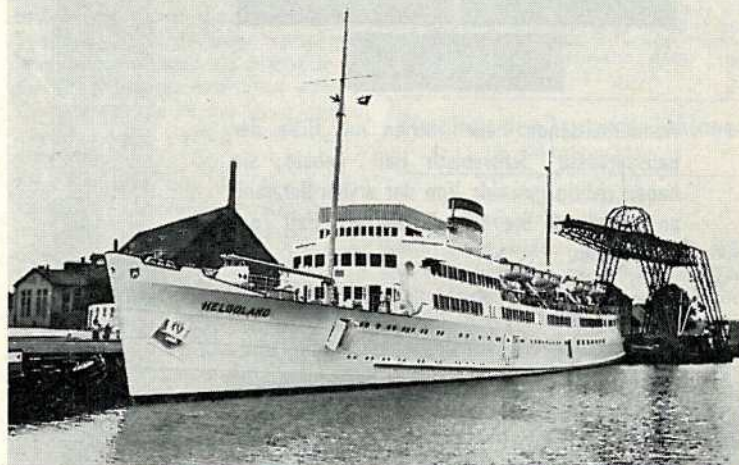
Während der Badesaison diente die „Adler“ als Reserveschiff. Gelegentlich wurde als solches auch der Raddampfer „Willkommen“ eingesetzt, der in erster Linie der Hapag als Tender in Boulogne-sur-Mer diente. Seine Aufgabe bestand darin, die Passagiere von den im Vorhafen ankernden großen Fahrgastdampfern abzuholen, die dann von hier aus mit der Eisenbahn nach Deutschland fuhren und somit einen Tag sparten. Die „Willkommen“ war 1895 von J. Scott & Co., Kingbourn, erbaut, vermaß 510 BRT bei einer Länge von 66,00 m, einer Breite von 7,90 m und einer Rauntiefe von 2,65 m. Die gleiche Aufgabe hatte der 1900 von der Seebeck-Werft in Bremerhaven erbaute Doppelschraubendampfer „Kehrwieder“. Auch er fuhr als Tender und gelegentlich nach Helgoland und zu den „Gewürzinseln“, wie die nordfriesischen Inseln scherzhafterweise genannt wurden. Kapitän war J. Suhr. Die „Kehrwieder“ vermaß 560 BRT bei einer Länge von 51,30 m und einer Breite von 8,75 m sowie einer Rauntiefe von 4,00 m.

Das berühmteste Schiff, das je im Seebädderdienst fuhr, war der 1914 erbaute Doppelschraubendampfer „Königin Luise“. Nur wenige Fahrten hat das Schiff machen können. Am 1. August 1914 kam die „Königin Luise“ mit den letzten Badegästen von Helgoland zurück. Wegen der Mobilmachung hatten diese die Insel in aller Eile verlassen müssen. Sofort begannen die Marinesoldaten zusammen mit den Handwerkern des Minendepots Cuxhaven-Groden das Schiff zum „Hilfsmineuchdampfer B“ umzubauen. Der schöne weiße Rumpf, die Aufbauten, die Schornsteine, ja, selbst die gelben Masten wurden schwarz gemalt. Schienen wurden an Deck verlegt, auf denen die Minen zu den beiden Kippbühnen am Heck gefahren wurden. Es sollten noch ein paar leichte Geschütze, 8,8 cm Sk, am Bug und auf dem achteren Deckshaus aufgestellt werden. Wohl wurden die entsprechenden Stellen und Stützen und Unterzüge verstärkt, doch die Geschütze wurden nicht rechtzeitig angeliefert. So mußte man sich mit zwei 3,7 cm Revolverkanonen behelfen. Diese Arbeiten waren in der unwahrscheinlich kurzen Zeit von zwölf Stunden beendet. Nun verholte die „Königin Luise“ nach Wilhelms-haven, wo sie am 3. August eintraf und die Minen übernahm. Auch diese Arbeit war in einer Nacht geschafft. Weiter ging es zur Ems-mündung, wo „Hilfssstremineuchdampfer B“ am 4. August, dem Tag der englischen Kriegserklärung, den Befehl erhielt, unverzüglich aus-zulaufen, um in der Themse-mündung Minen zu legen. Unter dem Kommando von Korvettenkapitän Biermann wurde dieser Befehl ausgeführt. Nachdem der britische Kreuzer „Amphi-on“ auf einer der Sperren aufgelaufen und ge-sunken war, wurde das Schiff vom Feind er-kannt und sofort Jagd darauf gemacht. Mit den beiden kleinen Revolverkanonen war eine wirkungsvolle Verteidigung ausgeschlossen. Nach-dem vier Offiziere und 73 Mann gefallen waren, darunter auch der Zivilkapitän H. Fölser, der bisher den Raddampfer „Willkommen“ gefahren hatte, beschloß der Kommandant, das Schiff zu versenken. Mit wehender Flagge ging es unter. Das war die erste Feindbewegung auf See in diesem Krieg.

Zum Andenken an den heldenhaften Kampf der „Königin Luise“ wurde eine Anlegebrücke im Cuxhavener Minensucherhafen „Königin-Luise-Brücke“ benannt und mit einer Gedenktafel versehen.

Einen Namen aber hat sich auch noch ein an-deres Schiff gemacht. Es war der 1913 von den Stettiner Oderwerken erbaute Doppelschrau-ben-Dampfer „Bubendey“, benannt nach einem Baumeister, der die neuen Hamburger Seehäfen schuf. Ursprünglich sollte die „Bubendey“ auch als Tender dienen, wurde dann aber als Re-serveschiff in den Seebädderdienst eingesetzt. Die „Bubendey“ fuhr auch während der Win-termonate zwischen Cuxhaven und Helgoland. Während des Ersten Weltkrieges wurde das Schiff an den Nordddeutschen Lloyd verkauft und erhielt den Namen „Glückauf“. Bald be-schlagnahmte die Kaiserliche Marine das Schiff und benutzte es als Netzleger. Aufgabe der „Glückauf“ war es nun, um die auf Amrum-Bank oder Schilling-Reede ankernde Hoch-seeflotte eine Sperre von Torpedonetzen zu ziehen. Nach der Demobilmachung wurde das schon reichlich verbrauchte Schiff — der Dienst als Netzleger war nicht spurlos an ihm vorübergegangen — wieder in die Fahrt zwi-schen Bremerhaven und Helgoland eingesetzt und hatte hier bald den Namen „Schluckauf“ unter den Badegästen erhalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem die „Glückauf“ auch Soldat gewesen war, ging sie an die Hapag zu-rück und erhielt den diesmal passenden Namen „Kehrwieder“ (2).

Das MS „Helgoland“ wurde 1939 von der Werft Paul Lindemann in Memel erbaut. 2947 BRT. Es hatte Voith-Schneider-Antrieb, eine neu-artige Antriebsart ohne Schrauben oder Räder, son-der durch senkrecht im Wasser stehende rotierende Messer, die je nach dem Anstellwinkel auf verschie-dene Geschwindigkeiten eingestellt werden konnten und gleichzeitig das Ruder einsparten. Selbst seitwärts konnte man mit diesem An-trieb fahren. Auf ruhigeren Gewässern, wie beispiels-weise auf dem Bodensee, hat sich diese Anlage gut be-währt, doch die Erfahrungen, die man damit auf See machte, befriedigten nicht.



Wieder machte eine „Kehrwieder“ Dienst, vor allen Dingen von Cuxhaven aus nach Hörnum, denn Helgoland durfte damals noch nicht be-treten werden. 1962 wurde das Schiff an die Schiffsahrts-Gesellschaft „Jade“ m.b.H. in Wil-helmshaven verkauft, die sie im Jahre 1963 weiter nach Italien veräußerte als „Isola del Sole“.

Diese „Kehrwieder“, ex „Glückauf“, ex „Bu-bendey“, vermaß 1172 BRT und 619 NRT. Ihre beiden Maschinen von je 900 PS verliehen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Die Länge betrug 68,00 m bei einer Breite von 12,50 m und einer Rauntiefe von 4,00 m. Zu Beginn der 50 er Jahre wurde die „Kehrwieder“ noch zu einem Motorschiff umgebaut.

Nach dem Ersten Weltkrieg hat es lange ge-dauert, bis sich der Hapag-Seebädderdienst dazu entschloß, Neubauten auf Stapel zu legen. In-zwischen hatte eine andere Reederei, die Küsten-und Bergungs-A.G. in Hamburg, versucht, sich in diese Fahrt hineinzudrängen. Damit hatte sie aber kein Glück. Die Helgoländer hielten treu zu ihrer Hapag, der sie vertraglich ver-pflichtet waren, alle Helgoland-Passagiere aus-und einzubooten. Nun kam das neue Schiff, doch kein Boot kam heraus, um die Badegäste abzuholen. Man versuchte dann, die Fahrgäste mit den eigenen Booten auszuschiffen, doch wurden diese nicht an Land gelassen. In dro-hender Haltung standen die Helgoländer am Strand und an der Läterallee. So rau waren damals die Sitten. Unverrichteter Dinge mußte das Schiff wieder nach Hamburg zurückkehren. 1926 erst kam die Hapag mit ihrem ersten Nachkriegsneubau für die Bäderfahrt heraus.

Es war die „Cobra“ (2), vom Stettiner Vulcan erbaut, ein sehr schmales Schiff mit einem glatten, von vorn bis achtern durchlaufenden Deck. Geführt wurde das Schiff von Kapitän Schirrmeister. Im Winter wurde die „Cobra“ oftmals in den Ostpreußen-Seedienst von Tra-venmünde aus eingesetzt. Während des Zweiten Weltkrieges diente sie als Minenleger und wurde bereits am 23. August 1939 von der Kriegsmarine erfaßt. Sie sollte aber ihren Hei-mathafen nicht wiedersehen. Am 27. August 1943 wurde die „Cobra“, als sie in Schiedam im Dock lag, von einer Fliegerbombe getroffen, kenterte, wurde schwer beschädigt und mußte abgewrackt werden.

Auch die „Königin Luise“ hatte eine Nachfol-gerin in dem 1934 auf den Howaldtswerken Hamburg erbauten 2400 BRT großen MS „Kö-nigin Luise“. Dies war das erste vollgeschweißte Seeschiff der Hapag. Es sollte aus dem Krieg nicht zurückkehren. Von der Kriegsmarine er-faßt, lief die „Königin Luise“ am 25. September 1941 vor Helsinki auf Minen und ging total verloren.

Das letzte Schiff, das der Hapag-Seebädder-dienst erbauen ließ, war das MS „Helgoland“. Kaum in Dienst gestellt, wurde es bereits von der Kriegsmarine als Minenleger erfaßt, erlebte auch noch das unglückliche Ende, mußte aber

1947 an England ausgeliefert werden. 1948 wur-de das Schiff, mit Gasmunition beladen, auf der Nordsee versenkt.

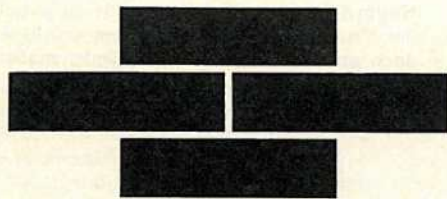
Damit ist die Reihe des Hapag-Seebädderbien-stes geschlossen. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es in erster Linie die Hadag, die in Gemein-schaft mit der Hapag den Dienst von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland und weiter nach Hörnum auf Sylt durchführte. Später kam noch der Norderneyer Reeder Cassen Eils hinzu. Die Namen der Schiffe in jenem Dienst sind noch allen gut bekannt. Mit der „Kehrwieder“ fing es an, dann kamen dazu die „Stade“, die früher in Ostpreußen beheimatet war, das immer wieder umgebaute MS „Bür-germeister Ross“, die schönen Neubauten „Wappen von Hamburg“ (1) und „Bunte Kuh“, die beide nach Griechenland verkauft wurden, die Motorschiffe „Alte Liebe“ und „Gorch Fock“, die größere „Wappen von Hamburg“ (2) und die „Helgoland“, jetzt zwischen Dänemark und Schweden verkehrend, und das von Cassen Eils bereederte MS „Atlantis“, das auch den Winterdienst nach Helgoland versieht.

Von dem alten Paddelsteamer des Schotten Peter Kincaid, „The Lady of the Lake“ an, die im Jahre 1816 als erstes Dampfschiff die Elbe befuhr, bis hin zu den modernen Motorschiffen „Wappen von Hamburg“ und „Helgoland“ ist es ein weiter Weg. Fast anderthalb Jahrhun-derte liegen dazwischen. Größer, schneller, sicherer und bequemer sind die Schiffe gewor-den. Aber wann wird auch unsere Zeit überholt sein? Luftkissenfahrzeuge und Kernenergiean-trieb stehen vor der Tür.

— Ende —



**Auf diese
Steine
können Sie
bauen**



Hunderttausende haben schon mit Hilfe der Bausparkasse Schwäbisch Hall gebaut; sie haben richtig gewählt. Von der ersten Beratung an sind auch Sie bei „Schwäbisch Hall“ gut aufgehoben.

Beratung durch

alle Volksbanken, Raiffeisenkassen, Spar- und Darlehnskassen sowie in unseren Beratungsstellen
Bremen, Wachtstraße 29 (Überseepassagen),
Ruf 325080

Luxhaven, Poststraße 6, Ruf (04721)5788

Eutin, Lübecker Straße 22, Ruf 2145

Hamburg 1, Große Allee 2 pt., Ruf 244743

Kiel, Raiffeisenhaus - gegenüber dem
Hauptbahnhof - Ruf 63993

Lübeck, Hüxstraße 66, Ruf 75544

Oldenburg, Haarenstraße 38, Ruf (0441)214410

Dort erhalten Sie auch unsere interessante
Broschüre „Fertighäuser stellen sich vor“ gegen
eine Schutzgebühr von DM 1.50

BAUSPARKASSE

Schwäbisch Hall

Die Bausparkasse der Volksbanken und Raiffeisenkassen

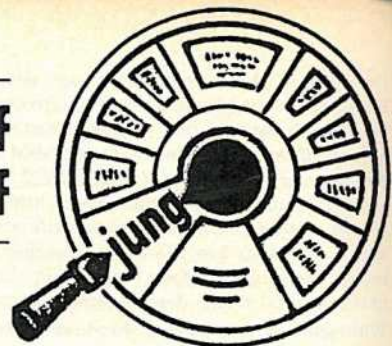
Landesstelle für Hamburg, Bremen
und Schleswig-Holstein

Hamburg 1, Domstraße 15/IV, Telefon 338549

Landesstelle für Niedersachsen

Hannover, Hildesheimerstraße 56, Telefon 881477

Telegraf auf



Mit 70 Karat über See

D. Vernon

Der Afrikaner Graham Hay arbeitete bereits seit vielen Jahren in den Diamantgruben des Holländers van der Laan, als er einen großen Rohdiamanten fand. Er schätzte ihn auf siebzig Karat und beschloß, ihn für sich zu behalten. Zunächst verbarg er den Stein unter Geröll und ging daran, sich einen Weg auszudenken, wie er den Diamanten aus der Mine herauschaffen könnte. Das war nicht so einfach. Die Minenarbeiter mußten völlig nackt ihre Tätigkeit ausüben und wurden beim Verlassen des Grubengebietes sorgfältig untersucht. Auch die Aufseher und übrigen Angestellten des Werkes mußten sich stets einer gründlichen Leibesvisitation unterziehen. Trotzdem hatte sich der Dieb einen Plan zurechtgelegt, der ihm erfolgversprechend erschien.

Er brauchte dazu allerdings einen Helfershelfer. Die Wahl war schwer, denn es gab nur drei Männer, die dafür in Frage kamen. Der Aufseher Gordon, der Kantinenwirt Hofstraaten und der „Professor“ Croft. Schließlich entschied Hay sich für Billy Croft. Der „Professor“ war Lagerarzt. Er war ein verkracht amerikanischer Medizinstudent, der nach Unterschlagung der Kasse seines Sportclubs nach Südafrika geflohen war. Mit seiner ärztlichen Kunst war es sehr schlecht bestellt. Er flickte die verunglückten Minenarbeiter notdürftig zusammen. Kamen sie wieder auf die Beine, war es gut — starben sie — war es auch nicht schlimm. Kostbar war dortzulande nur der kleine harte Stein, das Leben des Kumpels billig.

Billy Croft hörte sich den Plan des Miners an und war sofort damit einverstanden. Er hatte es satt, noch länger dieses erbärmliche Leben zu führen. Gelang der Raub, stand ihm die Welt offen. Bereits am nächsten Tag setzten sie ihren Plan in die Tat um.

Mitten in der Arbeit schrie Graham Hay wie ein Wahnsinniger auf, taumelte und brach ohnmächtig zusammen. Seine Kameraden entdeckten, daß er sich nicht unbeträchtlich mit einer Spitzhacke am Unterschenkel verletzt hatte. Man rief nach dem Arzt, und „Professor“ Croft erschien auf dem Plan. Nach einer flüchtigen Untersuchung stellte er fest, daß die Gefahr einer Verblutung bestand. Er ordnete an, den Verletzten in seine Diensthütte zu bringen. Kaum war er mit dem

Verletzten dort allein, zog er den Diamanten aus dem Versteck hervor und drückte ihn tief in die Wunde. Graham Hay stieß ein irr-sinniges Gebrüll aus — aber er hielt still. Als die Träger mit der Bahre kamen, lag er wieder leise stöhnend auf seinem Lager.

Der Plan gelang. Beim Passieren der Sperre untersuchte man zwar den Arzt, den Verunglückten aber ließ man ungeschoren. Croft brachte den Arbeiter nicht, wie er angegeben hatte, ins Spital, sondern in seine Wohnung. Hier nahm er den Diamanten wieder aus der Wunde, reinigte und nähte sie, dann gab er dem fiebernden Hay einen Schlaftrunk. Als dieser nach 24 Stunden erwachte, stellte er fest, daß sein Kumpan mit dem Raub entkommen war.

Aber der Minenarbeiter gab den Stein noch nicht verloren. Als er erfuhr, daß Croft mit seinem Wagen nach Durban gefahren sei, machte er sich sofort auf den Weg nach Kapstadt. Die Verletzten am Bein, die in Wirklichkeit nur eine harmlose Fleischwunde war, hinderte ihn nur wenig dabei. Die klugen Überlegungen des Diamantendiebs waren folgende: Diamanten dieser Größe ließen sich nur in Amsterdam an den Mann bringen. Billy Croft würde mit seinem Raub bestimmt diese Stadt aufsuchen. Schiffe nach Amsterdam legten auch in Kapstadt an. Es mußte ihm also gelingen, das Schiff abzuwarten, mit dem der Amerikaner reisen würde.

Und er hatte Glück. Im Hafen von Kapstadt erfuhr er, daß Croft eine Kabine auf dem Dampfer „Armada“ belegt hatte. Sofort ließ er sich auf dem gleichen Schiff als Heizer anheuern und war somit wieder mit seinem Kumpan zusammen. An einem regnerischen Abend bemerkte er, wie Croft seine Kabine verließ und an Deck ging. Er schlich sich in die Kabine und fand sehr bald den Diamanten, den der Amerikaner nur oberflächlich verborgen hatte. Auf dem leeren Achterdeck rauchte inzwischen der „Professor“ ahnungslos seine Zigarre. Gerade als er sich umwenden und nach der Bar gehen wollte, traf ihn ein fürchterlicher Schlag auf den Kopf. Er taumelte und fiel über die Reling ins Meer. Der Wachoffizier hatte den Mord von der Brücke aus beobachtet. Man ließ Graham Hay, den Täter, in Eisen legen.

Der gab sich noch immer nicht verloren. Einen Matrosen, der ihm täglich das Essen brachte, weihte er in sein Geheimnis ein. Sie faßten den Plan, gemeinsam zu fliehen und sich den Erlös des Steines zu teilen. Und als die „Armada“ nachts in den Hafen von Amsterdam einfuhr, sprang der Befreite mit seinem neuen Helfershelfer über Bord, um schwimmend die Küste zu erreichen. Unterwegs verließen Hay aber die Kräfte. Er rief um Hilfe. Verhouten, der neue Komplize, schwamm in seine Nähe, riß ihm den wertvollen Brustbeutel vom Hals, stieß den Ermatteten unter Wasser und gelangte ans Ufer.

Verhouten tauchte zunächst im Hafenviertel für einige Zeit unter. Sorgsam sondierte er das Terrain. Er wußte sehr wohl, welchen Schatz er bei sich trug.

Endlich glaubte er, in dem Diamantenhändler Roozers den richtigen Käufer gefunden zu haben. Er traf sich öfters mit ihm in Kaffeehäusern. Den Stein, den er nur einmal gezeigt hatte, trug er nie bei sich.

Er hatte ihn in seinem Gasthauszimmer wohlverwahrt. Endlich waren die Verhandlungen der beiden Männer so weit gediehen, daß sie abschließen wollten. Roozers war bereit, 12 000 Gulden in bar zu geben.

Gegen acht Uhr abends erschien Verhouten in dem vereinbarten Kaffeehaus. Eine Stunde später fand man ihn bewußtlos auf der Straße liegend. Er schwamm in einer großen Blutlache. Weder den Diamanten noch die Kaufsumme fand man bei ihm.

Bevor der Matrose starb, enthüllte er das Geheimnis des Diebstahls. Angaben über den vermeintlichen Mörder konnte er nicht machen. Trotzdem verhaftete man aber bald darauf den Diamantenhändler Roozers. Der bestritt alles und konnte auch zwei Zeugen beibringen, die bestätigten, daß er in der fraglichen Nacht mit ihnen zusammen gewesen sei. Obwohl die Zeugen dunkle Existenzen waren, konnte man sie nicht überführen. Roozers erhielt wiederum seine Freiheit.

Inzwischen hatte jedoch der Minenbesitzer van der Laan einen Bericht des Vorfalls von der Polizei erhalten. Er ließ Roozers überwachen, um in den Besitz des wertvollen Steines zu kommen. Zunächst waren alle seine Bemühungen erfolglos. Da wurde plötzlich bekannt, daß der amerikanische Getreidehändler Scatters in Amsterdam einen Rohdiamanten von siebzig Karat gekauft habe. Nun ließ van der Laan Scatters einen Prozeß machen und verlangte die Herausgabe des ihm gestohlenen Steines. Scatters wurde sehr belastet. Man hatte ihn mit Roozers zusammen gesehen, und er konnte, als er bestritt, von diesem den Diamanten gekauft zu

haben, keinen anderen Händler namentlich nennen, der ihm diesen seltenen Stein überlassen hatte.

Bedeutsam war, daß der Händler Roozers seit dieser Zeit unauffindbar war. Es konnte nie festgestellt werden, ob er nicht auch ein Opfer des Diamanten geworden war.

Der Getreidehändler konnte nicht verurteilt werden. Zwar war es wahrscheinlich, daß sein Stein der gestohlene war, der Beweis ließ sich jedoch nicht erbringen. Er reiste nach den Staaten zurück.

Kurz vor der Küste brach jedoch auf unerklärliche Weise Feuer auf seinem Dampfer aus, und Scatters erstickte dabei. Der Stein, den er für 100 000 Dollar erworben hatte, wurde der Mittelpunkt eines Erbschaftsstreites. Es kam zu erregten Szenen vor Gericht, bei denen einer der Erben von einem anderen erschossen wurde.

Erst seit ein indischer Nabob den Diamanten aufkaufen ließ, ist es ruhig um den Unglücksstein geworden. (ici)

* * *



Auf Urlaub mit „Fahr mit“

Im Urlaub eine Seereise?

Der Erfinder dieser Überschrift kann sich denken, daß wohl die meisten zweimal hinsehen mußten, ehe sie glauben konnten, daß hier tatsächlich die absurd anmutende Frage gestellt wird, ob ein Seemann in seinem Urlaub eine Seereise unternehmen soll. Ausgerechnet eine Seereise! Nun, Ihr Urlaubsfreund meint: Es muß ja keiner, aber jeder kann.

Urlaub bedeutet ja wohl in erster Linie Freiheit, alles hinter sich lassen, abschalten. Im Urlaub muß alles anders sein. Hundertprozentig anders als im Bordtörn. Sich ein bißchen verwöhnen und bewundern lassen von den Angehörigen. Vielleicht ist doch etwas dran am „Junge, komm bald wieder!“ Man sieht sein Zuhause doch wohl mit anderen Augen an, als früher, als es vielleicht dort zu eng wurde. Auch eine Prise Neid von den zu-

rückgebliebenen Schulkameraden ist wohl nicht die schlechteste Würze für den Seemanns-Urlaub. Und die Mädchen? Hat man als Seemann bei ihnen immer noch so einen schlechten Ruf? Und wenn! — Was könnte daran hindern, sie vom Gegenteil zu überzeugen? Suez und Panama bleibt in ihren Ohren schließlich immer noch eine imponierende, rauschartige Melodie. Da kann man mit noch so vielen harten Tatsachen von der Seefahrt kommen. Den alten Kameraden kann man einen ausgeben, und sie werden nicht nein sagen. Lehrlinge an Land sind auch nicht alle Playboys mit Porsche. Da wird auch nur mit Wasser gekocht. Aber immer mit dem gleichen. Ihr Grogz.B. schmeckt ja nicht schlecht. Aber was ist das gegen Cuba Libre aus echtem Bacardi?

Und wenn der Urlauber ihnen erzählen wollte, daß er was pfeift auf ihre Stammkneipe, auf ihren Twist-schuppen, pfeift auch auf ihre Italien-Reise im Leihwagen, und dafür lieber 13 Tage als Passagier an Bord geht, auf eine Kreuzfahrt ins Mittelmeer, dann werden sie zum ersten Mal daran zweifeln, ob ein Seemann wirklich mehr vertragen kann als ein Bayer. Schließlich jedoch werden sie mitfahren wollen. Gerade sie, die es sich ganz genau überlegen, wie sie ihre Gröschelchen anlegen.

Eine Seereise aus der Liegestuhl-Perspektive, Kollege Flunki serviert im Salon. „Klar vorn und achtern“ erledigen die Jan-Maaten-Kollegen. Und dann bringen sie auch noch die Gangway aus, und lässig geht der Seemannsurlauber an Land. In Gibraltar beispielsweise, in Tanger oder in Casablanca. Auch an Land noch ist er Passagier, sogar mit Reisebegleitung und Führung zu allem, was sehens- und erlebenswert ist. Alles im Fahrpreis inbegriffen. Ein Urlauber, der als Seemann eine Seereise als Passagier zusammen mit 1000 jungen Menschen im Alter von 16 bis 25 Jahren unternimmt, der stellt seine gewohnte Welt total auf den Kopf. Wie es sich für den Urlaub gehört.

Wäre es nicht ein Spaß, bei einer Brückenbesichtigung mißbilligend auf Kompaß und Rudergänger zu weisen und zu seiner Bordfreundin etwa zu bemerken: „Der ist schon wieder 5° vom Kurs“. Nun, eine solche Urlaubsreise wäre für einen Seemann voll von solchen Gags. Von dem Moment an, wo er Farbe und Öl riecht, Rost sieht, das Zischen des Deckwaschens hört — und vom Anfang bis zum Ende der Seereise nichts damit zu tun hat.

Ihr Urlaubsfreund hat nicht gesponnen. Er hat sich nur erlaubt, seine Urlaubs- und Landgangstips mit einer Art Knüller zu starten. Zugeben, mit einem auf den ersten Blick etwas abwägig wirkenden. Aber auf dem zweiten Blick?

Fortsetzung Seite 15



Zum 90. Geburtstag

Winston Churchill

Geb. 30. 11. 1874

in Blenheim Palace, Oxfordshire

Der „Große Alte Mann“ trat nach einer bewegten Jugend als Offizier in Kuba, Indien und Afrika im Jahre 1900 ins englische Parlament ein. Er bekleidete im Laufe der Zeit die meisten wichtigen Ministerämter. Im 1. Weltkrieg übte Churchill als Marine-, später als Munitionsminister entscheidenden Einfluß aus. Er bekämpfte als frühzeitiger Warner vor Hitler die amtliche englische Außenpolitik. 1940–1945 (und von 1951 bis 1955) war er Premierminister und leitete die politische und militärische Kriegführung. Von seiner glänzenden, vielseitigen Persönlichkeit zeugen auch seine Reden und Schriften.

Rangliste der Deutschen Schlager im Oktober 1964

1. Das kommt vom Rudern, das kommt vom Segeln

Wir gratulieren Peter Lauch, dem wohl einzigen deutschen Sänger mit französischem Charme, und den Regenpfeifern! Zur Zeit, da die Olympia-Fanfare von Tokio täglich im Rundfunk erklangen, wurde dieser, wenn auch eindeutig — zweideutige frivole „Sport“-Schlager aktuell und sogar zum Bestseller. Verkaufsauflage am 7. 10. — 202 850 Stück.

2. A hard Day's Night

The Beatles blieben hiermit auf ihrem eroberten zweiten Platz. Dieses Schlagerlied kommt ihnen allen gewiß von Herzen — und geht daher zu Herzen... Rough are day and night in the show-business! —

3. Liebeskummer lohnt sich nicht

Siw Malmkvist ruht auf ihrem Doppel-Lorbeer auf Platz 3 aus. Es kann ja nicht immer dasselbe Toplight in der Hitparade flimmern. Schlagertrubel ist wie Tidenhub.

4. Wenn du mal allein bist

In Manfred Schnelldorfer haben wir hier bereits zum dritten Mal einen Helden „der kalten Zunft“. Sollte die Hit-Parade der „Eiszeit“ entgegengehen? (Zieht Euch warm an — besonders, wenn Ihr allein seid...) Dieser Schlager des vereinsamten Stars kam zu uns von Platz 9.

M. Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge
by „Musikmarkt“)

Klar denken, gepflegt sprechen, durch das Wort gewinnen!

Gegen Redeschau und Prüfungsangst!

FROMM-SCHULE 34 65 79 Colonnaden 17

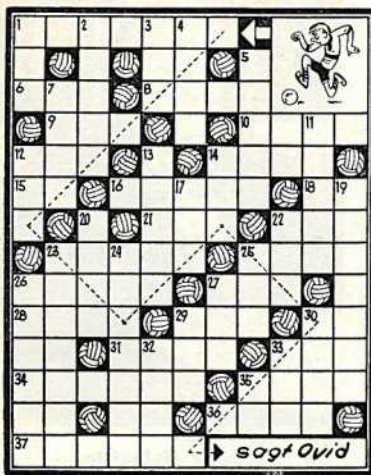
Jeden Monat kostenloser Probeabend

**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89



Kreuzwort-Rätsel Es rollt der Ball

Waagerecht: 1. Wie dieser Vogel hinter der Maus ist er hinter dem Ball her, 6. engl. Männername, 8. Film- oder Sportgröße, 9. ist zusammengezogen aus „Ruder in Lee“, 10. Zitterpappel, 12. sagen Slawen für Herr, 14. in Indien Münze, bei uns Frauenname, 15. Ausstrahlung, die nicht bewiesen ist, 16. Teil der Karpaten, 18. Abkürzung für Manuskript, 21. in ihr ist guter Rat teuer, sagt man, 22. Frauenname, 23. Hauptstadt der

Sowjetrepublik Tatarien, 25. Pflanzenteil und spitzes Werkzeug, 26. Aussichtsturm, 27. Riesenschlange, 28. Nebenfluß des Tiber, 29. nordische Meerestöchterin, 30. franz. Fürwort, 31. Nebenfluß der Elbe, 33. Meeresäußerung, 34. Spinnstock, 35. Nachtvogel, 36. schmaler Spalt, Schramme, 37. Lehre von den Vermaßen.

Senkrecht: 1. Nennt man das große Verkehrsauto, 2. Keim der Blütenpflanzen, 3. liegt neben dem Spielfeld, 4. Teilzahlung, 5. Kampfplatz, 7. Stadt in Rumänien, 11. Gebirgsstock in Innerasien, 12. schrieb gruselige Geschichten, 13. ihr nahte sich Zeus als Goldregen, 14. Beschaffenheit, 17. verarbeitet der Töpfer, 19. Fußbekleidung, beim Fußball ungeeignet, 20. Nennwert, 22. ausgestorbener Vogel, 23. in solche ist die Schweiz eingeteilt, 24. Philosoph, der nicht aus der Ruhe zu bringen ist, 25. sagen Spanier und Italiener für Herr, 26. Dorf bei Wien (Sieg Napoleons), 27. Trinkstube, 29. Hirsch, 30. damit würzt man Speisen, 32. Sterndeuter Wallensteins, 33. hat man auf seinen Feind, 35. liefert uns das Huhn. Bei richtiger Eintragung können Sie auf der punktierten Linie einen Spruch ablesen.

Lügt der Scheich?

Da war nicht alles restlos klar in der Messe. Mit den Überstunden nicht und auch nicht mit der Sicherheitswache. Die wollte keiner übernehmen in Yokohama. Wie das in Japan so ist. Fierte, der eigentlich dran war, behauptete, er hätte erst in Osaka Wache gehabt. Und Klaus, der mit Fierte in Yokohama an Land wollte, bekräftigte das. Schließlich wurde es dem Scheich zu dumm. Er kam in Braß und sagte: „Die ganze Besatzung spinnt und lügt wie gedruckt.“ „Wenn die gesamte Besatzung lügt, dann lügst du ja auch“, konterte Klaus spitzfindig. Stimmt das?

Wieviel Gläser?

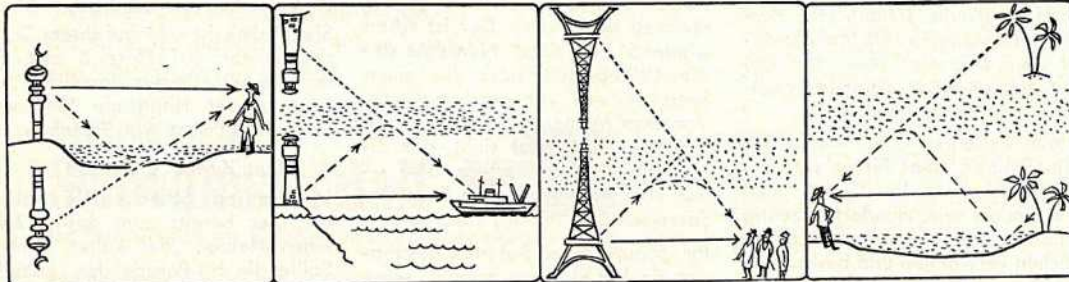
Im Heimathafen treffen sich der Kapitän und der Chieft mit ihren Frauen im Salon, ferner ein Bruder, ein Schwager und eine Schwägerin jedes der beiden Herren. Sie bestellen einen Begrüßungsschluck in der Pantry. Wieviel Gläser muß der Steward mindestens bringen?

Luftspiegelungen haben schon viele Reisende zur Verzweiflung gebracht. Sie entstehen bei verschiedenen warmen, übereinander liegenden Luftschichten. Eine über dem Wüstenboden liegende wärmere Luftschicht lenkt die Lichtstrahlen zurück und täuscht auf diese Weise ein umgekehrtes Bild vor.

Liegt dagegen die warme Luft über der kalten, dann erscheint das umgekehrte Bild höher liegend als der Gegenstand. Unebenheiten der Berührungsoberflächen führen zu Verzerrungen, so daß ein kleiner Eisberg riesengroß erscheint und Grashalme zu Bäumen werden können.

In Paris erzählt man sich, daß der Eiffelturm einmal auf sich selbst in umgekehrter Lage balanciert haben soll, zum Ergötzen und Verwundern der Zuschauer. Auch diese Spiegelung ist durch eine höher liegende, warme Luftschicht entstanden.

Bei mehreren Warmluftschichten mit zwischenliegender Kaltluft ergeben sich unter Umständen Spiegelbilder, die die richtige Lage des Gegenstandes zeigen. Alle möglichen Kombinationen kommen vor. Man hat sich darauf geeinigt, nur ein aufrecht stehendes Spiegelbild eine „Fata Morgana“ zu nennen.



Pumpen für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

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

Schottland wandert westwärts
In den letzten neunzig Jahren soll Schottland nach astronomischen Berechnungen, die im Observatorium von Glasgow gemacht wurden, über die normalen Erdschollenbewegungen hinaus 210 Meter westwärts in die Irische See beziehungsweise in den Atlantik gewandert sein. Wissenschaftliche Experten des Glasgower Observatoriums wollen das aus bestimmten Zeit- und Lageangaben einwandfrei errechnet haben, und zwar auf höchst einfache Weise. Glasgow, die Stadt, in der sie arbeiten, liegt heute auf 17 Minuten 11,25 Sekunden westlicher Länge von Greenwich, während sie im Jahre 1865 auf einer westlichen Länge von 17 Minuten 10,55 Sekunden festgestellt wurde. Die Differenz von 0,7 Sekunden macht nun insgesamt 700 Fuß oder 210 Meter aus, was bedeutet, daß Schottland



seit dem Messungsjahr 1865 jährlich ungefähr 2,3 Meter nach Westen ins Meer gewandert ist. Unabhängig von diesen Berechnungen und Feststellungen halten aber auch andere britische Wissenschaftler eine ständige langsame Westwärtswanderung Schottlands für erwiesen. Nach ihnen muß diese Westwärtswanderung in dem Augenblick eingesetzt haben, als England sich vom Festland losriß. Ein Beweis dafür sollen unter anderem die Aale sein, die aus den europäischen kontinentalen Gewässern in den südlichen Atlantik zu den Bermudas

ziehen, um dort zu laichen. Auf ihrem großen Zug nehmen sie merkwürdigerweise niemals den kürzeren Weg durch den Kanal, sondern stets den viel längeren um England herum. Daraus wird nun gefolgert, daß die Aale den Kanal gar nicht kennen. Man nimmt an, daß sie instinktiv ihre Urahnen handeln, die schon vor undenklichen Zeiten immer um England herumschwimmen mußten, weil die heutige Insel damals noch mit dem Festland zusammenhing und die Straße von Calais noch nicht existierte.

Merkwürdige und berühmte Echostellen

Zu den berühmten Echostellen in Deutschland gehört das Melodien-echo am Königssee in Bayern. Es schweigt so lange bis eine kleine Melodie verklungen ist und wirft erst dann die Töne wieder zurück. Ein anderes merkwürdiges Echo kann man am Loreleyfelsen am Rhein erproben. Auf einen kurzen Anruf antwortet es siebenmal. Weniger bekannt ist das sogenannte Kußecho in der Kußschlucht bei Bodman am Bodensee. Unmittelbar unter der Ruine in einer Schlucht in den Waldbergen schallt das Echo so stark zurück, daß selbst ein Kuß deutlich hörbar wird.



Weitere bekannte Echostellen findet man in der Nähe von Kassel, bei Koblentz und an der Bastei in der Sächsischen Schweiz. Andere merkwürdige Echostellen befinden sich in Schottland, England und Italien. Einige von ihnen geben einen musikalischen Ton in einer anderen Tonhöhe wieder. So zum Beispiel das berühmte Echo von Rosneath in Schottland, das die von einer Trompete gespielte Melodie mehrere Male, aber immer einen Ton tiefer, wiederholt.

Die Echostellen von Woodstock bei Oxford in England wiederholen ein- und zweisilbige Worte fünfzehn- bis zwanzigmal, und das Echo von Simonetta bei Mailand wirft den Schall eines Pistolenschusses ungefähr vierzigmal zurück. In Pavia (Italien) existiert außerdem noch ein sogenanntes Echo-Gebäude, das die letzte Silbe einer Frage dreißigmal wiederholt.

Funkenfänger und Schalldämpfer für Dieselmotoren jeder Größe
Hakenlose Bootsaufhängungen
Öl- und Wasserabscheider für Dampf, Druckluft und Gas
HEINR. WILHELM HUSS & CO. K. G.
Maschinen- und Apparatebau **BREMEN** Postfach 3055 · Ruf 44 50 32

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



Klar bei Schmunzelaugen

Darauf ist er nicht gekommen

„Warum müssen Schiffe mit Rettungsbooten ausgerüstet sein?“ fragte ein eisgrauer SBG-Prüfungs-kommissar in Seemannschaft. Der zukünftige Schiffer auf kleiner Fahrt ist verblüfft über soviel Unverstand. Denkt: Ein Narr trägt mehr, als zehn Weise beantworten können und sagt: „Damit man sich retten kann, wenn das Schiff abbuddelt.“ Der Bemooste wiegt mißbilligend sein Haupt: „Falsch.“ Nun macht es der Prüfling amtlich. „Damit die Menschenleben auf See im Se-notfalle eine Rettungsmöglichkeit haben.“ „Falsch.“ „Weil ein großes Schiff“ . . . macht er einen neuen Versuch, „wenn es sinkt, brennt oder strandet zur Sicherheit etwas mitführen muß, was dann weiter-schwimmt.“ „Falsch.“ Seufzend und vorwurfsvoll gibt es der Kommissar auf und die Antwort preis: „Weil die SBG es vorschreibt.“

Mit den Augen einer Frau

Ein Leichtmatrose hatte Sicherheits-wache, und das gerade auf einem Sonntag. Um nun wenigstens dem Tag etwas Positives abzurufen, lädt er seine Kleine ein und „sie“ kommt ja auch. Ganz toll ange-schickt, gleich nach Mittag, mit Fähre 7.

Obwohl Hamburger Deern (aus Bramfeld) hat sie noch nie ein Schiff

von so dicht gesehen und der Leicht-matrose macht jetzt große Schiffs-führung. Das Fräulein staunt, findet alles „toll“, und meint immer wie-der: „Nein, so elegant habe ich mir das alles nie vorgestellt!“

Auf der Brücke erklärt der flirtende Sicherheitswächter dann mit ge-dämpfter Stimme: „Und jetzt sind wir im wichtigsten Raum des gan-zen Schiffes!“ Das Fräulein guckt sich um und ist anscheinend nicht gerade beeindruckt von der kalten Sachlichkeit des Ruderhauses. „Das soll der wichtigste Raum sein?“, fragt sie. „Warum sind denn hier keine Gardinen vor den Fenstern?“ H.S.

Tante Olga

Ein Schiff liegt in Bremen und der Moses hat am Sonntag Besuch. Außer Mama und Papa sind noch so einige Verwandte mitgekommen, alle wohnhaft im Bremer Hinter-land, weit weg von der Küste.

Am meisten staunt Tante Olga ja über das „riesige“ Schiff und mit Besitzerstolz und laufend fachliche Erklärungen von sich gebend, führt Moses seinen Besuch durch den Dampfer. Er vergißt nichts, Tante Olga soll alles sehen: Pantry, Kom-büse, Zimmerhock, Ladebüro, Mann-schaftsmesse, Salon — der Tante raucht der Kopf — und Moses er-klärt die Rettungsboote auf dem

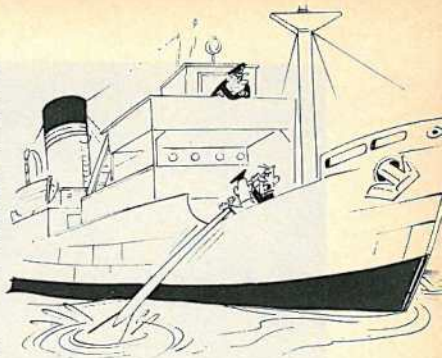
Bootsdeck und danach geht es denn weiter — noch eine Treppe höher. Mit keuchendem Atem und letzter Kraft erreicht Tante Olga die Ver-schanzung Vorkante Brückennock, reißt vor Schreck Mund und Augen auf und meint: „Heinzi, nun sag bloß, das hier vorne alles gehört auch noch zu deinem Schiff?“ H.S.

Drachen in New York

In New York ging der Chief mit seiner Frau und dem Ersten an Land. Plötzlich, in der Nähe des Rockefellercenter, war das Ehepaar verschwunden. Irgendein Wolken-kratzer mußte sie verschluckt haben. Der Chief wollte seiner Frau nur mal eben die Attraktion einer New Yorker Wolkenkratzer-Liffahrt vor-führen. Nur mal schnell raufsausen und wieder runter. „Wo sind Sie denn gewesen?“ fragte der Erste verblüfft, als die beiden wieder neben ihm standen. „Ich habe so-eben einen Drachen steigen lassen“, grinste der Chief.

Auch das hat es einmal gegeben

Es war im schönen Monat Mai des Jahres 1889. Ein aufkommender englischer Dampfer war vor Fin-kenwerder auf Grund geraten. Darüber geriet der Tommy so in Wut, daß er den Lotsen zu Boden boxte und ihn dann drohte: „Wenn das Schiff nicht gleich wieder flott wird, ist eine Kugel für Sie in dieser Pistole und eine zweite für mich.“ ge.



Ich weiß, daß Brennstoff teuer ist und ich habe auch nichts gegen Reederei-Interesse, aber das hier geht zu weit.

Seemann, paß auf beim Briefe-schreiben!



Kommt mal alle her, was mein Seemann aus Jamaika schreibt —

„... ich sage oder schreibe so was sonst nie, aber auf der ganzen Welt bist Du das einzige Wesen, das diese Worte von mir zu lesen bekommt, und während ich sie niederschreibe, sage ich es leise vor mich hin. Niemand soll es jemals hören außer Dir: Ich liebe Dich.“

Fortsetzung von Seite 13

Dies sind die Tatsachen: Die deut-sche Gesellschaft für internationa-len Jugendaustausch in Bonn, Vik-toria-Straße 24/26, eines der größ-ten gemeinnützigen Jugendreise-Unternehmens in der Bundesrepu-blik, chartert zusammen mit einigen in- und ausländischen Partner-Orga-nisationen das 12 600 BRT große MS „Dunera“ für eine 13 Tage dauernde Jugendkreuzfahrt durchs Mittelmeer. Für die Zeit vom 26. Dezember 1964 bis 6. Januar 1965 werden sich mehr als 1000 junge Menschen im Alter von 16 bis 25 Jahren aus Deutsch-land, Frankreich und England auf dem Schiff unter dem Motto „Fahr mit“ zusammenfinden.

Ziele der Rundreise sind Gibraltar, Tanger und Casablanca in Marokko. Die besondere Attraktion an dieser Fahrt ist der außergewöhnlich nied-rige Preis: DM 480,— ab Frankfurt z. B. (DM 526,— ab Hamburg; DM 498,— ab Berlin; DM 494,— ab Köln; DM 488,— ab München) einschließ-lich Sonderzugfahrt nach Genua, Vollperpflegung an Bord, aller Ha-fengebühren und Landausflüge un-terwegs.

Betreut werden die jugendlichen Teilnehmer durch ein großes Team Jugendreiseleiter, die von der ge-nannten Gesellschaft in eigenen Kursen ausgebildet wurden. Wer bei dieser einmaligen Reise dabei sein möchte, wende sich bald an die oben genannte Adresse wegen wei-terer Informationen.

Ihr Urlaubsfreund

Die Deutsche Gesellschaft für In-ternationalen Jugendaustausch e.V. in Bonn, bekannt unter „Fahr mit“, hat für diesen Winter ein umfang-reiches Jugendreiseprogramm auf-gestellt. Sylvester in Berlin zum Beispiel ist für DM 95,— zu haben. Dafür wird geboten: Busfahrt hin und zurück, drei Übernachtungen mit Frühstück in Jugendhotels oder Pensionen, drei Abendessen, Stadt-rundfahrten, Reisebegleitung und Versicherung gegen Krankheit und Unfall. Wer Sylvester in Paris fei-ern will, den kostet dieser außer-ordentliche Spaß ab Kiel, Hamburg oder Bremen DM 112,—, von an-deren Städten weniger.

Für junge Seeleute, die einmal eine Woche Urlaub in den winterlichen Alpen verbringen wollen, hält „Fahr mit“ alles bereit, was sie sich wünsch-ten: Liegeexpress, Hotels, Aus-flüge, Tanz. Immer in fröhlichem Urlaubsdurcheinander von Jungen und Mädchen.

Die Preise für das Alpenprogramm in Deutschland, Österreich, Frank-reich, Schweiz und Italien bewegen sich zwischen DM 133,— und DM 260,—.

Im April 1965, zu Ostern, sind sogar Sprachkurse in Paris und London vorbereitet.

Und hier die Adressen für das aus-führliche Programm von „Fahr mit“: 2 Hamburg 1, Glockengießerwall 8, Tel. 24 96 94, 53 Bonn/Rh., Victoriastr. 24/26, Postfach 411, Tel. 56 901, Tele-gramme: Jugendaustausch Bonn.



Fleischlieferant für Schiffsproviant

Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte

Eigene Fleischwaren-Fabrik

Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurst-konserven

Hausveterinär kontrolliert Fabrikation
Sofortlieferungen mit Thermoswagen in geschlossener Kühlkette an alle Kais des Kontinents.

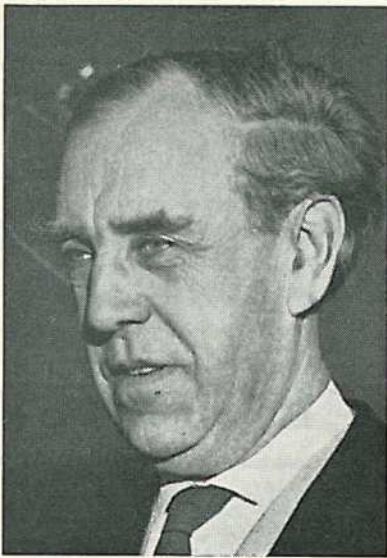
JOH. MÜGGE KG.

Hamburg-Freihafen

Tel. 78 14 86-89 FS 02-14009

Draht: meatimport





Reeder feiert Fünfundsechzigsten

Konsul Thomas Entz

Am 22. Oktober herrschte Feststimmung in Rendsburg. Da feierte in der Mitte des Nord-Ostsee-Kanals ein Chef eines alteingesessenen Unternehmens Geburtstag, das an dem weltweiten Ansehen dieser Hafenstadt nun schon seit 125 Jahren maßgeblich mitgewirkt hat. Die Verbindung Zerssen-Rendsburg ist zu einem geographisch-unternehmerischen Gütebegriff erster Klasse verschmolzen. Aber nicht nur die Reederei Zerssen feierte ihren Inhaber, sondern auch bei der Thomas Entz-Tanker GmbH und in der Nordfriesischen Reederei GmbH stieß man an Land und an Bord auf den Fünfundsechzigsten des Geschäftsführers an. Darüber hinaus hatte die Rendsburger Reederei Thomas Entz & Sohn ebenfalls allen Grund, zum Geburtstag ihres persönlich haftenden Gesellschafters frohgestimmt zu sein. Ihren Konsul beglückwünschten an diesem Tag die Niederlande und Schweden. Auch der Verband Deutscher Reeder, dessen Verwaltungsrat und Präsidium Konsul Entz angehört, fand sich unter den überaus zahlreichen und illustren Gratulanten. Es schlossen sich an die Baltic und International Maritime Conference (Vizepräsident), die Industrie- und Handelskammer Kiel (Vizepräsident), die Schleswig-Holsteinische Universitäts-Gesellschaft Kiel (Präsident) und mehrere Unternehmen, in denen Konsul Entz Mitglied im Aufsichtsrat ist. Hier wurde mehr gefeiert, als die Erreichung des fünfundsechzigsten Lebensjahres. Hier waren alle Glückwünsche zugleich Dank und Anerkennung für das unverdrossene und zähe Wirken eines letztlich erfolgreichen Reeders, der seine von seinen Vorfahren übernommenen Unternehmen treu verwaltet und trotz widrigster Umstände mit nie erlahmender Initiative vorwärts gebracht hat. Glückwünsche und Dank galten einem Mann, der sich große Verdienste um unsere Seeschifffahrt und um die Wirtschaft seines Heimatlandes Schleswig-Holstein erworben hat.



Seefahrtsschule Bremen

Am 23. Oktober bestanden folgende Nautiker die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6):

Heinz Brink, Udo Brodersen, Oussama Demachiké, Karl Fisch, Hans-Jürgen Funk, Werner Geisler, Johann Grommé, Jürgen Hirschhausen, Friedhelm Ilsemeyer, Manfred Knoblich, Klaus Knoop, Uwe Neumann, Ingo Patzer, Joachim Pfeiffer, Uwe Reinicke, Hero Riemer, Detlef Runge, Gerhard Scherlies, Heinrich Schwitters, Dieter Spannake, Sigurd Stempel, Herbert Woyczehowski.

Seefahrtsschule Hamburg

Am 26. Oktober 1964 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Wulf Beeck, Robert Böhme, Arnfried Brammer, Lothar Bräu, Gerd Bruchert, Volker Busenbender, Lothar Genkiner, Olaf Hagen, Eberhard Henne, Bernhard Herweg, Kurt Jablonski, Dieter Jaulmann, Peter Karl, Hasso Koch, Rolf-Jürgen Koppitz, Christian Meyer, Wolfgang Potschka, Jörg Roschmann, Dieter Ernst Rolsmann, Jochen Alfred Wilhelm Schöndel, Gerhart Schröder, Hans-Joachim Sich, Klaus Hinrich Christian Völcker, Hans-Rüdiger Werther, Rolf Wiethoff, Peter Wöstenberg, Karl-Heinz Willmann.

Am 20. Oktober 1964 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Walter von Bargen, Benno Behrens, Eckart Behrmann, Peter Bohn, Peter Dittrich, Wolfram Eberhardt, Rolf Ehlers, Christian Gios, Altrud Gudd, Manfred Hagenah, Dieter Hanne-wald, Peter Henn, Klaus Jung, Friedrich-Wilhelm Koster, Rolf Kunze, Joachim Lisker, Holger Lütjens, Bernd Mirow, Gerhard Oude, Hermann Peters, Horst Ropp, Hermann Karl Hans Kohloß, Karlheinz Schneider, Thielmann Schorr, Fritz Schroder, Bruno Teut, Gerjet Visser.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Am 11. September bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:

Gerd Albin, Johann v. Bargen, Hajo Behrens, Rolf Behrmann, Wilhelm Böning, Bernhard Borgnorst, Keiner Brandes, Horst Brandt, Uwe Clasen, Erwin Ehler, Siegfried Eyde, Werner Franz, Joachim Gornitz, Heinrich Hayenga, Gerd Hebecker, Jürgen Ihlenfeld, Erwin Jacobi, Egbert Kemper, Walter Krüger, Karl Mahler, Horst Mausolf, Paul Mester, Egon Neugebauer, Hans Keimers, Waldemar Koskiewicz, Jürgen Schleich, Theodor Schmidt, Peter Schneidt, Eugen Steenblock, Niels Winter.

Am 15. September bestanden die Prüfung zum Seemaschinen-Steuer I (C 4) folgende Herren:

Wolf Bartels, Martin Belde, Peter Bohlen, Hans Breugel, Manfred Drescher, Manfred Frenser, Lothar Gehrkens, Horst Grimm, Hermann Groth, Klaus-Jürgen Hildebrandt, Hans-Dieter Lecour, Rupert Müller, Siegfried Marquardt, Gunter Niehaus, Rudolf Patt, Joachim Peter, Horst Piotrowski, Ernst-August Potzel, Rudolf Schilling, Günter Schröder, Herbert Wasserstraß, Otto Wellm, Karl Wellm, Gunter Wesemann.

Am 16. September 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) folgende Herren:

Adolf Fock, Friedrich Grote, Siegfried Romeike, Walter Rust, Dieter Schlüter, Klaus Sievert, Bruno Steger.

Am 22. September 1964 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Wilfried Albers, Björn Andreahson, Hans-Jürgen Behrens, Reinhard Brade, Wolfgang Braun, Axel Brockmann, Jürgen Buss, Arend Erb, Hans Finner, Kurt Harders, Rolf Heyde, Richard Hollander, Jens Jensen, Lübbert Kiepe, Theodor Kilburg, Wolfgang Kirdner, Hanspeter Klaus, Klaus Konietzko, Klaus Krönke, Georg Krüger, Helmut Lämmermann, Bernd Langguth, Wilhelm Litmeyer, Gerd Lohse, Kraft Matthes, Johannes Meiners, Günter Meyer, Hans Müller, Helmut Patz, Karl-Heinz Preining, Reinhold Rybaczok, Ludvig Schick, Konrad Schneider, Manfred Schuh, Hans-Ekkehard Stark, Jürgen Stengler, Uwe Toborg, Wolfgang Turke, Wilhelm-Gerhard Wolf, Uwe-Rüdiger Wolf, Lothar Wollay.

Am 24. September 1964 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) folgende Herren:

Holger Burmeister, Jürgen Jäger, Artur Koch, Heiko Mahler, Hans Ogrzala, Ottenberg, Günter Predel, Dietmar Seide, Franz Siemann, Herwig Söhl, Werner Tiks, Manfred Vogt.

SCHIFFSUNFÄLLE

Binnenschiff überfahren

Am 8. September, mittags, rammte die „Bremer Westen“ beim Auslaufen aus dem Wendebekken des Bremer Überseehafens das Binnenmotorschiff „Horst Arend“ achtern und drückte es auf die Böschung. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß man auf der Brücke des „Bremer Westen“ durch große Achterlastigkeit stark sich behindert war. Auch war die Wechselsprechanlage für den als Ausguck auf die Back beorderten 2. Offizier nicht eingeschaltet, so daß beim Auslaufen aus dem Nebenfahrwasser

nicht mit der vorgeschriebenen besonderen Vorsicht manövriert worden ist. Auch ist unterlassen worden, sich beim Eindrehen in das Hauptfahrwasser von der Brückennock aus einen genauen Überblick zu verschaffen. Dieses Versäumnis legte das Seeamt dem Kapitän zur Last.

Zwei Kollisionen, drei Tote und drei Retter

Am 20. Oktober lief bei schlechten Sichtverhältnissen das Kümo „Gunda B.“, die das wegen Schraubenschadens manövrierunfähige Tankmotorschiff „Diersch VII“ längsseit hatte, auf der Unterweser bei Tonne 24 dem überholenden MS „Ruhrstein“ (2697 BRT) trotz Warn- und Überholssignale aus ungeklärten Ursachen vor den Bug. „Gunda B.“ sank unmittelbar nach der Kollision. „Diersch VII“ kam frei. Schiffsführer Bernhard von der „Gunda B.“ ertrank. Der Decksmann konnte von „Diersch VII“ aufgenommen werden. Trotz Hart-backbord-Manöver der „Ruhrstein“ und Voll zurück konnte die Kollision nicht mehr verhindert werden. Auch die Beratung der Land-Radar-Station Wedderwarden, die das verhängnisvolle Backbordmanöver des Schleppzuges beobachtet und gemeldet hatte, konnte nicht mehr wirksam werden. Kapitän und Lotsen der Ruhrstein trifft kein Verschulden. Fast zur gleichen Zeit rammte der Panamafrachter „Nunez de Balboa“ (7076 BRT) im dichten Nebel bei Tonne 22 im Wremer Loch das Kümo „Dorle“ (163 BRT). Es sank ebenfalls binnen weniger Sekunden. Der Kapitän, seine Frau und der Schiffsjunge wurden von den Männern im Rettungsboot der „Diersch VII“ auf Wrackteilen treibend gefunden und aufgenommen. Die beiden Kinder des Kapitäns ertranken. Das kleine, wegen Überfüllung hilflos treibende Rettungsboot der „Diersch VII“, das ursprünglich den Schiffsführer der „Gunda B.“ gesucht hatte, mußte nun die Suche nach den beiden Kindern aufgeben. Es wurde schließlich von einem Rettungsboot der „Nunez de Balboa“ längsseits geschleppt.

Den Männern auf „Diersch VII“, die selbst mit Schraubenschaden manövrierunfähig im Schlepp der „Gunda B.“ an der ersten Kollision mit „Ruhrstein“ beteiligt war, haben die Geretteten von „Gunda B.“ und „Dorle“ ihr Leben zu verdanken. Die 3 Matrosen: G. Schmidt, H. Janssen und F. Heidecke hatten sich in ihrem kleinen Rettungsboot im dichten Nebel und bei starker Strömung unverzüglich auf die Suche nach dem Schiffsführer der „Gunda B.“ gemacht. Dabei retteten sie die Schiffbrüchigen der „Dorle“.

Was sie taten, sagten nachher sie und der Kapitän, hätte jeder andere Seemann auch gemacht.

Gekentert

Am 27. Oktober kollidierte in der Themse-Mündung der ostdeutsche Frachter MS „Magdeburg“ (6629 BRT) mit dem japanischen Frachter „Yamashiro Maru“. Die „Magdeburg“, die als Decksladung 23 britische Busse für Kuba geladen hatte, kenterte und legte sich platt auf die Steuerbordseite. Deck und Aufbauten der Backbordseite ragen aus dem Wasser. Der Japaner konnte mit einem Leck am Vorschiff mit eigener Kraft an die Pier gehen. 56 Mann der Besatzung der „Magdeburg“, darunter zwei Leichtverletzte, wurden von einem Rettungsfahrzeug aufgenommen. Kapitän, Lotse und zwei Matrosen blieben an Bord des Havaristen.

Zwischen Schiff und Pier ertrunken

In der Nacht zum Donnerstag, dem 29. Oktober, ertrank der 20jährige Kochsmaat H. von der „Henriette Schulte“, der sich an der VW-Pier in Bremen an einer Leine an Bord hangeln wollte. Er konnte sich nicht halten und fiel zwischen Bordwand und Pier. Der Taxi-Fahrer, der den Verunglückten vom Freimarkt an den Liegeplatz gebracht hatte, konnte nicht helfen. Polizei und Feuerwehr konnten nur noch einen Toten aus dem Wasser bergen.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am: **Seemannssonntag, d. 26. November**, für Seeleute mit Angehörigen aus Freiburg/Breisgau und dem Schwarzwald. Die Badische Zeitung hat für diese Grußsendung einen Aufruf an alle Seemannsfamilien in ihrem Erscheinungsgebiet veröffentlicht.

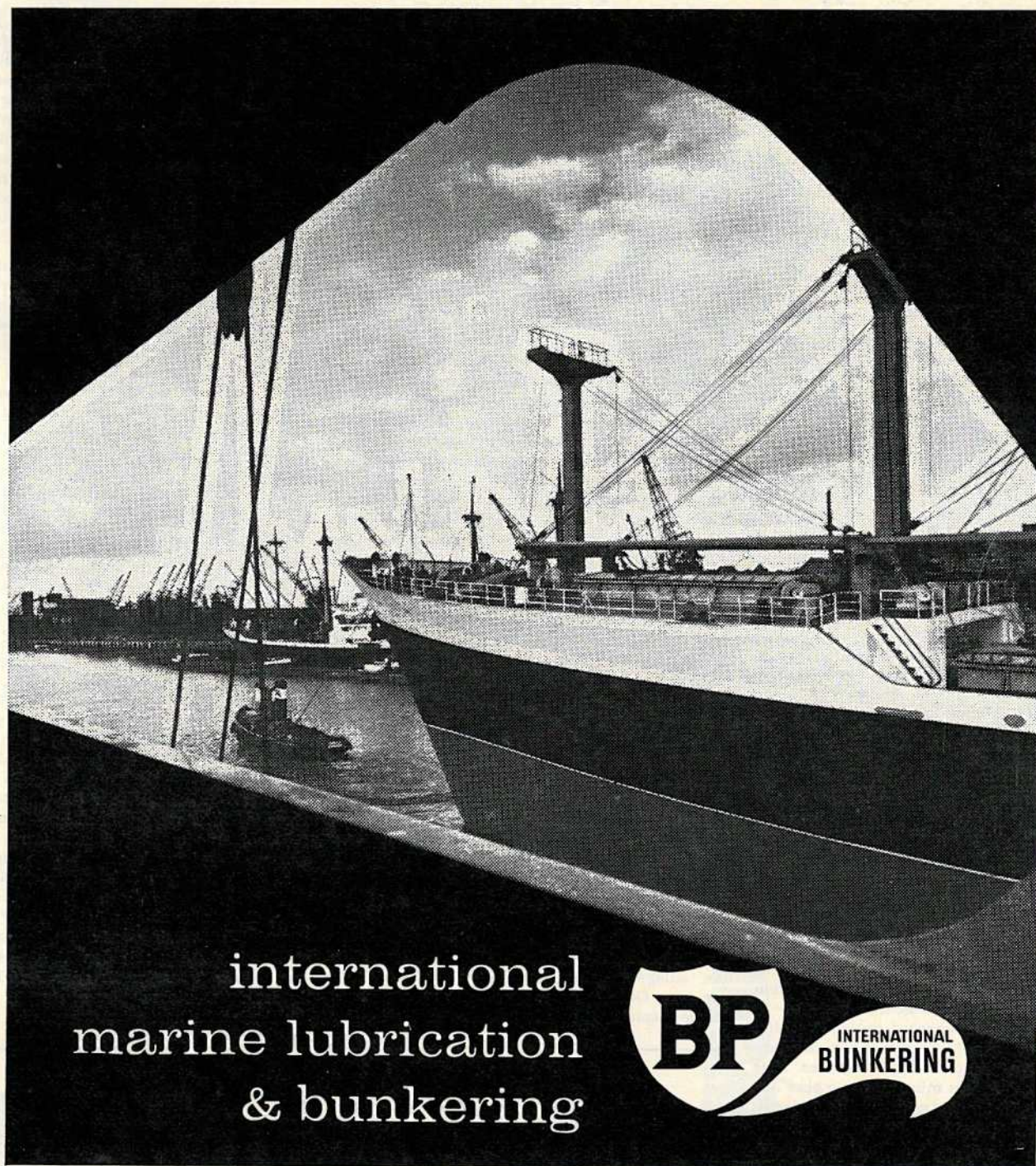
Seemannssonntag, d. 17. Dezember, aus Hamburg für alle Seeleute, die zu Weihnachten auf See sind. Da gehen wieder die traditionellen Weihnachtsgrüße per Deutsche Welle von den Angehörigen an Bord.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute seit langem genießt. Wir vertreten Sie bei den Behörden. Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der 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 Fahrensleuten zu arbeiten.

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



international
marine lubrication
& bunkering



CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING
LIMITED**

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81

„Prost Weihnacht!“

Ihr Helden an Land!

Ein kleiner Baum
in der geschmückten Messe —
weiße Hemden
leere Gesichter
gekünstelte Stimmung
mit Chance auch ein Lied
Der Tisch biegt sich
unter der Last für den Magen
— Weihnacht auf See —

Zwei Stunden später
fängt Hein an zu spinnen
der Lutz will sich prügeln
und Karl ist von Sinnen
der Schnaps hebt die Stimmen
manch Schlager tut klingen —
vergessen ist's Christkind
kaum einer weiß noch
warum er heut feiert — und doch
— ist's Weihnacht auf See —

Ihr Helden an Land
schwärmt von wilder Romantik
glaubt an Fernweh
träumt vom Atlantik
doch kaum einer
von Euch sich denken kann
was es heißt gerade jetzt —
zu Weihnacht auf See zu sein!

Peter-Michael Luserkl

Selbst auf die Gefahr hin, daß manche Seemannsmutti vor Sorge und Angst noch sentimentaler als Freddy werden könnte, — Junge, komm nicht nur bald wieder, sondern Junge bleib zu Weihnachten am liebsten gleich zu Haus — selbst auf diese Gefahr hin bringen wir dieses Gedicht, in dem ein Seemann unverblümt sagt, wie es zu Weihnachten an Bord zugehen kann. Es ist nicht immer so, und es muß auch nicht unbedingt so sein. Es liegen uns auch Berichte von Weihnachtsfeiern auf See vor, zu denen man spontan sagt: Prima, so soll es sein und so kann es durchaus auch sein.

Auch Ihre „Kehrwieder“ will um dieses Thema nicht wie die Katze um den heißen Brei laufen. Schreiber dieser Zeilen sollte einmal im Hafenkonzert etwas über Weihnachten auf See zu den Millionen Rundfunkhörern sagen. Es sollte so recht schön schnulzig sein. Nach der Absicht des Mikrofonspezialisten hätte es aber doch wieder „echt“ sein müssen, — so eine Art Cocktail aus Weihnachtsstimmung, Möwengekreisch und Palmen am Meeresstrand. Das, meinte man, käme an, das ließe sich gut verkaufen. Vielleicht noch einen Schuß Herzblut von Seemannsfrauen daheim unterm Weihnachtsbaum dazu.

Der Kehrwiederredakteur winkte ab. Er erklärte, Weihnachten auf einem Schiff auf See oder gar noch in einem tropischen Hafen sei nicht der Ort für Weihnachtsstimmung und -zauber. Und für Romantik schon gar, etwa wegen des am Topp vorgeheizten sturmzerzausten Weihnachtsbaumes, sei überhaupt nichts drin. Wenn eine Besatzung Glück hätte, könne der eiserne Wach- und Dienststörn durch Ansätze einer gewissen Feststimmung ein wenig verbrämt werden. Das aber ginge hauptsächlich auf Kosten von Abteilung Kombüse und Bedienung, die müßten nämlich dann, ähnlich wie die Muttis zu Hause, zum Fest Überstunden machen. Weißgedeckte Tische, Gänsebraten und traditioneller Punsch und Weihnachtsbaum an Bord können auch nicht ein einziges Kerzenlicht im Kreis der Familie ersetzen. Im Gegenteil, Weihnachten sei gerade das Fest, das dem Seemann am drastischsten die härteste Seite seines Berufes vor Augen

führe. Das Beste am Weihnachtsfest an Bord sei immer noch ein Brief, ein Telegramm von zu Hause und die vielen, vielen Telegramme, von denen keine Funkstation etwas wisse, bei denen die Herzen allein Sender und Empfänger seien.

Das Hafenkonzert mußte auf diesen Cocktail verzichten, und vermutlich war das gut so. Trotzdem: Hier geht es nicht darum, den Leuten an Land ein verzerrtes unaufrichtiges Bild von Weihnachten auf See zu ersparen, hier geht es nur darum, aus den nun einmal obwaltenden Umständen zu Weihnachten das Beste zu machen. Das Beste, das Kostbarste, das Wirklichste dieses Festes auf See ist die Verbindung mit denen daheim. Das ist schon angedeutet, und da wollen wir uns auch nichts vormachen. Nur eines ist vielleicht dazu zu sagen: Zur Verbindung von Haus zu Schiff gehören auch zu Weihnachten und gerade zu Weihnachten mindestens zwei. Kein Seemann sollte vergessen, daß er zu Hause genauso schmerzlich vermisst wird, wie er selbst seine Angehörigen entbehrt. Auch ihnen leuchten die Lichter ohne rechten Glanz, wenn kein Gruß, kein Brief, kein Telegramm, sei es nun mit oder ohne Fleurop- und Geschenkauftrag rechtzeitig von ihrem Seemann draußen zu Hause eintrifft und: Ein Brief gibt mehr, als das teuerste Festtelegramm!

Und an Bord selbst: Es gibt doch so eine Art Ersatz für die fehlende Familie zum Fest. Kein vollkommener zwar, aber immerhin. Das ist, wenn sich eine Besatzung in der Adventszeit wie eine Familie zusammenfindet und daran geht, das Fest vorzubereiten. Mit alle Mann. Nicht nur in Kombüse und Pantry, nicht nur mit Hilfe reederseitig vorsorglicher Vorbereitungen aus dem Proviandraum. Wie wäre es, wenn Deck und Maschine dafür sorgten, daß Kombüse und Bedienung sich auch einmal selbst an den gedeckten Tisch setzen könnten? Wenn sie einmal die bedienten und umsorgten, von denen sie das die ganze Reise über selbstverständlich, allzu selbstverständlich hielten?

Die Hauptsache ist, sich vor Weihnachten über die Ausgestaltung des Festes Gedanken zu machen. Ob mit oder ohne Festausschuß und Regie, spielt dabei keine große Rolle. Es

kommt nur darauf an, daß die Besatzung das nicht alles einem einzigen allein überläßt. Es wird sich dann herausstellen, daß es nicht nur einen an Bord gibt, der zuständig dafür ist, Vater- und Mutterrolle zum Bordweihnachten zu übernehmen. Es gibt da immer Talente, die gerade in der Adventszeit aus ihrem Schlummer geweckt werden können. Und es gibt Ideen und Erfahrungen, die glänzend in den Dienst eines schönen und festlichen Bordweihnachten gestellt werden können.

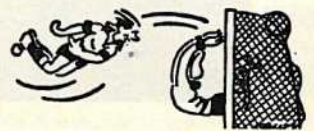
Weihnachten ist das Fest der Liebe. Unter Männern aber gibt es keine Liebe, und also fällt Weihnachten ins Wasser, oder weil es sich ja ums Feiern handelt, in den Schnaps. Der ist noch der zuverlässigste Tröster.

Bei diesem durchaus naheliegenden Gedankengang liegt der Haken nur bei einem einzigen Wort, bei dem Wort Liebe. Das ist ein Name für ungeheuer viel Nuancen und Regungen, für die es in der deutschen Sprache keinen höchstens Kameradschaft erwähnen. Aber die ist da oder sie fehlt. Auch dieses Wort gehört wegen seines Gefühlgehaltes schon zu den Ausdrücken, die an Bord wenig in Gebrauch sind. Denn selbst der Kameradschaft fehlt noch der Seewind. Sie hat ihre Heimat bei den Soldaten und nicht bei den Seeleuten. Wie sollte man das benennen, was zu Weihnachten an Bord geschieht, wenn sie gemeinsam das Fest vorbereiten und feierlich begehen? Schwingt da nicht unausgesprochen der gute Wille mit,

sich gegenseitig zu helfen und sich gegenseitig zu ersetzen, was am Seemannsweihnachten nun einmal fehlt? Und ist da nicht jeder Beitrag zum weihnachtlichen Bordfest auch eine Form von Liebe? Und wie wird ihr Wunder wirken? Gerade auf See, an Bord, zu Weihnachten? Wenn man sie nur läßt! Es kann etwas von diesem Wunder sein, das gerade die Hand ergreift, die nach der Schnapsflasche langen will. Und es kann auch aus Seemannskehlen klingen, die Lieder singen, bei deren Weisen jeder einzelne plötzlich wieder zu Hause ist, und doch gleichzeitig mit den Kameraden zusammen allein im Atlantik oder Pazifik. Und es kann dann nichts Bitteres mehr in dieser Zweigeteiltheit sein, im Gegenteil. —hs—



Sport an Bord



Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Von Roland Weser (1)

Dieser Fortsetzungsbericht erzählt von einem der sonderbarsten Pokalturniere, die in der Welt alljährlich ausgespielt werden. Er berichtet von Schiffen mit zwei Kapitänen — dem richtigen Köppen oben auf der Brücke und dem Mannschaftskapitän der Fußballelf. In allen Fortsetzungen geht es um den Atlantikpokal. Das ist eine silberne Trophäe, die der Norddeutsche Lloyd, als ihn seine tüchtigen Fußballmatrosen auf den Passagierschiffen „Berlin“ und „Bremen“ ein übers andere Mal gewannen, flugs mit ein paar tausend Dollar versicherte. Nicht alles, was sich im Kampf um den Atlantikpokal abgespielt hat, ist so rein wie das Wasser des Atlantischen Ozeans gewesen. 1925 wurde der Pokal im Namen von Mrs. Caroline de Lancy gestiftet, der Tochter eines New Yorker Warenhausbesitzers. Sie voll-

brachte ein gutes Werk, wie die seit nunmehr 29 Jahren anhaltende Begeisterung der Schiffsmannschaften beweist. Als sie die schwere Silbertrophäe in Auftrag gab, war sie der löblichen Ansicht, daß der Bessere sie gewinnen möge. Mit solch erbaulichen Gedanken werden Pokale gestiftet.

Die Männer, die sich dann der Sache annahmen und die Regeln aufstellten, waren nicht ganz so reiner Gedanken fähig. Offenbar kannten sie ihre Pappenheimer. Denn schon das erste Reglement enthielt die Bestimmung: Jedes Besatzungsmitglied muß ein halbes Jahr zur See gefahren sein. Denn sonst hätte es vorkommen können, daß zu einem Entscheidungsspiel ein Mann mit dem Bordberuf Tellerwäscher aufgetaucht wäre, der sich nachher als Fußballkanone von Rang und Namen entpuppte — nur



Der Atlantikpokal

für diese eine Reise nach New York angemustert. Und Entscheidungsspiele hat es gegeben, davon können die Seeleute der alten „Bremen“ ein Liedchen singen. Sie gewannen den Atlantikpokal zweimal, 1932/33 und 1938/39. Auch von der neuen „Bremen“, dem 1959 in Dienst gestellten Flaggschiff des Norddeutschen Lloyds, wird die Rede sein. Ein heikles Kapitel. Denn die „Bremen“, die 1960 den Atlantikpokal gewann, und die „Berlin“ sind sich, wenn es um Fußball geht, „spinnefeind“. Kaum zu glauben, aber wahr: Die „Bremen“ protestierte 1960 erfolgreich gegen die „Berlin“ und erhielt den Atlantikpokal zugesprochen. Ein Jahr später — die „Bremen“ war abermals als Sieger bekanntgegeben worden — bezahlte die „Berlin“-Mannschaft fünf Dollar Protest-

gebühr — und diesmal hatte sich die „Bremen“ zu früh gefreut, denn die Siegesfeier wurde wieder einmal auf der „Berlin“ gefeiert. Zuletzt war diese Fußballrivalität mit Haken und Ösen sogar Gegenstand einer Besprechung im höchsten Kreis der Reederei. Um es gleich zu sagen: die Chefs der Reederei hielten nicht allzuviel von der Protestiererei. Und um der Wahrheit und Gerechtigkeit die Ehre zu geben: Sie hatten recht! Zu dieser Zeit hatten aber auch schon die Manager der Atlantikpokalspiele in New York eingesehen, daß es mit dem Reglement nicht so weiter gehen konnte. Die alten Regeln waren von der Technik überholt worden. Nicht von der Technik der fußballspielenden Seeleute, beileibe nicht, denn ihre Technik ist nicht so groß wie die Begeisterung im Umgang mit dem Ball. Die Fortschritte der Schiffbautechnik sind in diesem Fall gemeint. Als die ersten Regeln aufgestellt wurden, waren alle Schifffahrtsnationen bemüht, auf der Atlantikroute nach New York die schnellsten Schiffe und damit das Blaue Band der Meere ihr eigen zu nennen. Wer nur Stunden früher als die Konkurrenz in New York eintraf, war ein gefeierter Sieger im Schnelligkeitsswettbewerb der Meere. Im Atlantikpokal konnte die „Berlin“ — mittlerweile ist sie 39 Jahre alt — nicht mehr ganz mithalten. Denn das Reglement räumte den schnelleren Schiffen größere Chancen ein: Wer die meisten Spiele in New York austragen konnte, war der voraussichtliche Sieger in der Meisterschaft der Meere. Aber 1959 wurden die Regeln geändert. Weil sie geändert wurden, erhielt die „Berlin“ zu ihrer größten Überraschung den Pokal. Inzwischen hat sie ihn fünfmal gewonnen und der Sportverein steuert sein zehnjähriges Bestehen an. Zehn Jahre, das ist doch kein Jubiläum, werden die Landratten sagen. An Land nicht — aber auf See, da ist das ein Ereignis. Denn ein Sportverein an Land

der kann tausend Jahre und noch älter werden — aber wenn ein Schiff, wie die „Berlin“, bald vierzig Jahre alt ist, dann denkt seine Besatzung daran, daß die letzte Reise nicht mehr ganz fern ist. Noch ist es nicht soweit. Gestern, heute, morgen — davon erzählt unser Fortsetzungsbericht über die Meisterschaft der Meere.

Fortsetzung folgt

* * *

Für MS „Hanse“ hielt das 4. Tor ein Hund Schießsport auf See

Die ununterbrochene Erfolgsserie der letzten Reise konnte leider nicht fortgesetzt werden. Bei den Spielern machte sich bemerkbar, daß in allen Häfen rund um die Uhr gearbeitet wurde.

Am 26. 9. 1964 lieferten wir unser erstes Spiel mit der neuen Mannschaft in Beira gegen das englische M/V „Defender“. Die Spieler fanden sich schnell und spielten recht gut. Bereits nach zehn Minuten und einer turbulenten Szene im gegnerischen Strafraum fiel das erste Tor für uns. Gleich nach Beginn der zweiten Halbzeit konnten wir den nächsten Treffer für uns buchen. Beim Stande 2:0 für uns trennten sich beide Mannschaften. Das Spiel war vom Anfang bis zum Schluß lebhaft und ausgeglichen, das Glück war aber mehr auf unserer Seite.

Für den Abend waren wir an Bord des Engländer zu einem Umtrunk eingeladen. Das Beisammensein verlief in bester Harmonie und wir würden uns freuen, wenn wir bald wieder einmal gegen diese Mannschaft spielen könnten.

Am 3. 10. 1964 in Dar-es-Salaam vermittelte die Seemannsmission ein Spiel gegen die dortige Polizeimannschaft. Es war von vornherein



VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 · SCHAARTOR 1

RUF 36 45 93

Wichtige Mitteilung

Der letzte Verwaltungsbericht der Seekasse meldet:

**Mehr als 61% aller Neurenten
sind Invaliditätsrenten**

Tausende Ihrer Kameraden haben sich daher
bei uns zusätzlich invalidenversichert!

Fragen Sie uns. Wir sind Spezialisten auf dem Gebiet
der Seefahrt.

Wir beraten Sie auch in anderen Versicherungsfragen.

Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.



Bei jeder Brise
diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H/1/64 S

klar, daß wir gegen diese Mannschaft nicht viel zu bestellen hatten. Ein Elfmeter brachte dem Gegner den ersten Erfolg. Wir ließen uns aber nicht verblüffen und konnten kurz vor der Halbzeit den Ausgleich erzielen. In der zweiten Halbzeit konnten die Polizisten noch zwei Treffer landen und das Spiel endete mit dem Stande 1:3 für die Polizei. Wir waren mit dem Ergebnis mehr als zufrieden. Daß es nicht 1:4 hieß, verdanken wir dem Hund des Seemannspastors. Er hatte sich mit unserem Torwart so gut befreundet, daß er vom Tor nicht wegzubringen war. So hielt er das Tor Nr. 4 sicher, war dann allerdings verschwunden.

Am nächsten Tage spielten wir gegen das englische M/V „Crowter“. Diese Mannschaft war uns glatt überlegen. Eine Minute vor Schluß erzielten wir das Ehrentor. Stand bei Spielende: 1:4 für den Gegner.

Der seit einiger Zeit an Bord eingeführte Schießsport erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Leider ist die zur Verfügung stehende Zeit sehr kurz, da nur auf See geschossen werden kann.

1. Offz. H. Ermer

„Ursula Schulte“ vom Fußball überrumpelt und siegreich

Nachdem wir in Chicago völlig unvorbereitet von dem MS „Flensburg“ zu einem Fußballspiel herausgefordert wurden, mußten wir notgedrungen eine Mannschaft zusammenstellen. Das Spiel gestaltete sich auch dementsprechend und wir mußten uns 3:2 geschlagen geben.

Wegen eines Hafenarbeiterstreiks kamen wir unverhofft zu einer siebenwöchigen Liegezeit in Duluth; während dieser Zeit konnten wir jedoch einige schöne Erfolge erzielen.

Zuerst spielten wir gegen das englische MS „Camillia“. In der ersten Halbzeit konnten wir durch pausenlose Angriffe eine 6:1-Führung herauschießen. Nach der Pause kam die technische Überlegenheit der Gegner zur Geltung und wir waren froh, als der Schlußpfiff das Spiel 6:5 beendete.

Nachdem der Stadtsender Reklame für das Rückspiel gemacht hatte, fanden sich außer unseren Schlachtenbummlern auch etliche Zuschauer auf dem Platz ein. Nach der ersten Halbzeit stand es 2:1 für die Gegner. In der zweiten erzielten wir dann gleich das Ausgleichstor, und das gab uns den nötigen Auftrieb, so daß wir bis zum Schluß in der gegnerischen Hälfte spielten und kurz vor dem Abpfiff das ersehnte Siegestor schießen konnten. Nachdem wir an Bord einige Ausschnitte von dem Spiel im Fernsehen erleben konnten, stand es für uns fest, daß wir uns nun ein einheitliches Trikot zulegen mußten.

Nach vier Ruhetagen traten wir gegen unser Reedereischiff „Konsul Schulte“ an und gewannen ohne voll aufzuspielen 5:2.

Unser nächster Gegner war das englische MS „Totem Queen“. Dieser Gegner trat mit internationaler Besetzung an. Nach hartem Kampf, mit einigen südländischen Temperamentsausbrüchen ausgeschmückt, gewannen wir 1:0.

Nachdem die anderen im Hafen liegenden Schiffe nun ebenfalls einige Spiele ausgetragen hatten, kam der Fußball nun sozusagen ins Rollen.

Wir spielten zunächst gegen das schwedische MS „Matumba“. Nach ausgeglichenem Spiel mußten wir uns trotz 2:1-Führung durch einen verwandelten Handelfmeter mit einem Unentschieden 2:2 zufrieden geben. Beim Rückspiel gegen die „Matumba“ waren wir nervös und spielten ziemlich zerfahren. Die Gegner nutzten das natürlich aus, und somit stand es bei Halb-

zeit 0:2. Unsere Anhänger munterten uns während der Pause etwas auf, so daß wir etwas versichtlicher aufs Feld gingen. Als dann der Anschlußtreffer fiel, waren wir nicht mehr zu halten und kurz darauf stand es 2:2. In den letzten zehn Minuten bestürmten wir das gegnerische Tor pausenlos und unser Siegtor fiel mit dem Abpfiff zusammen. Übrigens stellte sich später heraus, daß die Schweden sich bei diesem Spiel den Torwart und zwei Stürmer von einem liberianischen Schiff ausgeliehen hatten.

Einige Tage später forderte uns die Mannschaft der „Mathilde Bolten“ heraus, welche sich nach hartem, aber fairem Spiel, wobei sich unser Sturm in bester Form zeigte, 6:1 geschlagen geben mußte.

Unser Angstgegner war die deutsch-schwedische Mannschaft des MS „Madame Butterfly“, welche die Stadtauswahl Duluth 3:1 geschlagen hatte. Bei Halbzeit stand das Spiel trotz mehrerer Torchancen für beide Mannschaften 0:0. Anfangs der zweiten Halbzeit gelang uns das Führungstor. Bis zum Schlußpfiff konnten wir dieses Ergebnis trotz zeitweiliger Feldüberlegenheit nicht verbessern.

Als letzten Gegner nahmen wir uns das griechische Team des Liberia-Schiffes „Agos Nicoulous“ aufs Korn. Durch unser kampfbetontes Spiel kamen die griechischen Balltechniker nicht zur Entfaltung, und wir konnten einen weiteren 3:1-Sieg für uns buchen.

Damit war unser unfreiwilliger Aufenthalt in Duluth beendet. Wir können rückblickend sagen, daß wir etliche schöne Stunden beim Fußballsport verbracht haben. Wir hoffen, auch in Zukunft in anderen Häfen unsere nunmehr begonnene Erfolgsserie fortsetzen zu können.

Mit sportlichem Gruß
H. Sluiter

Gesundheitsdienst an Bord

Verbandlehre

Grundtouren der Bindenverbände
(Fortsetzung)

Kornnährenverband

Der Kornnährenverband wird vielfach an der Hand und am Fuß, an Schulter- und Hüftgelenk verwendet. In der Regel beginnt er mit einem Kreislänge, dem sich 2—3 Gelenkteile (an Hand und Fuß) oder Gliedmaßen und Rumpf umgebende, fortlaufende Achtergänge anschließen, deren jeder nächstfolgende den vorhergehenden teilweise deckt.

Je nach der Art des Verbandes können die Gänge in aufsteigender oder absteigender Richtung laufen. Den Abschluß des Verbandes bildet in der Regel eine Kreistour. Der Name Kornnähre stammt davon her, daß die Kreuzungsstellen der fortlaufenden Achtergänge Ähnlichkeit mit dem Aussehen einer Ähre haben.

Bei einem kunstgerecht angelegten Kornnährenverband bleibt zwischen der Anfangstour (Kreislänge) und der ersten Achtertour ein kleiner dreieckiger Raum von den Bindentouren unbedeckt.

Schildkrötenverband

Der Fächer- oder Schildkrötenverband wird am Ellenbogen, Kniegelenken und an der Ferse in Anwendung gebracht. Es handelt sich hier um Achtergänge, die aber nicht in auf- oder absteigender Richtung stetig fortlaufen, sondern sich allmählich einem Mittelpunkt nähern oder von demselben ausstrahlen.

Beginnt man den Verband mit einer möglichst großen Achtertour, der sich immer kleinere solche teilweise sich deckende Touren bis zum vollständigen Abschluß des Gelenkes anreihen und endet man denselben mit einem in der Mitte liegenden Kreislänge, so hat man einen Schildkrötenverband mit letzter deckender Kreistour gebildet. Ein Schildkrötenverband im entgegengesetzten Sinne entsteht, wenn man mit einer Kreistour in der Mitte des Gelenkes beginnt und daran immer größer werdende Achtergänge bis zur völligen Umhüllung des Gelenkes anschließt. Dabei wird die Kreuzung dieser Gänge an die Beugeseite des Gelenkes verlegt.

E. Jünemann

* * *

„Meteor“ geht an die Arbeit im Indischen Ozean

Das neue deutsche Forschungsschiff „Meteor“ lief am Donnerstag, 29. 10., 15 Uhr, von Hamburg zur Internationalen Indischen Ozean Expedition aus.

Die Erforschung des Indischen Ozeans ist seit September 1959 im Gange. Es nehmen 40 Forschungsschiffe mit Wissenschaftlern aus mehr als 20 Ländern teil. Folgende Fachgebiete der Meeresforschung werden auf der „Meteor“-Expedition bearbeitet:

Physikalische Ozeanographie — Chemische Ozeanographie — Maritime Meteorologie — Meeresgeologie — Marine Geophysik — Planktologie — Meeresbotanik — Meereszoologie — Ichthyologie — Marine Mikrobiologie

Unter der Regie der Deutschen Forschungsgemeinschaft nehmen Wissenschaftler aus folgenden Instituten an der Expedition teil:

Institut für Meereskunde der Universität Kiel — Geologisch-Paläontologisches Institut der Universität Kiel — Bundesanstalt für Bodenforschung, Hannover — Biologische Anstalt Helgoland — Institut für Hydrobiologie und Fischereiwissenschaft, Hamburg — Zoologisches Staatsinstitut der Freien und Hansestadt Hamburg — Geologisch-Paläontologisches Institut der Universität Freiburg — Natur-Museum und Forschungsinstitut Senckenberg, Frankfurt/M. — Institut für Meeresforschung, Bremerhaven — Institut für Schiffbau der Universität Hamburg — Zoologisches Institut der Justus-Liebig-Universität, Gießen — Forschungsanstalt „Senckenberg am Meer“, Wilhelmshaven — Institut für Meereskunde der Universität Hamburg.

Die ersten acht Abschnitte der Expedition werden unter der Fahrleitung von Prof. Dr. G. Dietrich, Kiel, der neunten Abschnitt unter der von Prof. Dr. E. Seibold, Kiel, und der letzten unter der von Prof. Dr. H. Closs, Hannover, stehen. Die Schiffsleitung liegt in Händen von Kapitän Ernst-Walter Lemke (54), Deutsches Hydrographisches Institut, das das Schiff bereedert.

Auflösung von Seite 14

„Es rollt der Ball“:

Waagerecht: 1. Bussard, 6. Sam, 8. Star, 9. Ree, 10. Espe, 12. Pan, 14. Anna, 15. Od, 16. Tatra, 18. Ms., 21. Not, 22. Mia, 23. Kanan, 25. Dorn, 26. Warte, 27. Boa, 28. Anio, 29. Ran, 30. sa, 31. Iser, 33. Wal, 34. Rocken, 35. Eule, 36. Ritz, 37. Metrik.

Senkrecht: 1. Bus, 2. Samen, 3. Aus, 4. Rate, 5. Arena, 7. Arad, 11. Pamir, 12. Poe, 13. Danae, 14. Art, 17. Ton, 19. Sandale, 20. Pari, 22. Moa, 23. Kantone, 24. Stoiker, 25. Don, 26. Wagram, 27. Bar, 29. Ren, 30. Salz, 32. Seni, 33. Wut, 35. Ei.

Wieviele Gläser?

Der Steward muß mindestens vier Gläser bringen. Der Kapitän und der Chief sind Brüder, die zwei Schwestern geheiratet haben.

Lügt der Scheich?

Man hat sich in der Messe noch lange darüber unterhalten und kam doch zu keinem Ergebnis. In der Tat: Diese Frage ist überhaupt nicht schlüssig zu beantworten. Wenn nämlich des Bootsmanns Behauptung stimmt, und die ganze Besatzung lügt wirklich, dann hat der Bootsmann ja auch gelogen, als er sagte, sie lügen alle. Denn auch der Bootsmann gehört zu der Besatzung. Wenn er aber gelogen hat, dann trifft seine Behauptung nicht zu, das heißt dann, sie sprechen alle die Wahrheit, auch der Bootsmann. Ist es aber die Wahrheit, wenn er behauptet, sie lügen alle, dann lügen sie wiederum doch, auch der Bootsmann. Wenn aber usw. usw. bis zum Törnto.

Zeichnungen und Fotos: K. Wengel, S. 1; G. Schowalter, S. 2; Contipress, S. 4; Deutsche Renault, S. 7; B. Koschwitz, S. 8; Foto-Moosher, S. 9; Archiv W. Brandt, S. 10 und 11; E. de Jong, S. 13; Deikematern, S. 13, 14 und 15; Smith, S. 15; Archiv Seehafen Druckerei, S. 16; Titel-Farfoto: Archiv Seefahrt-Verlag GmbH.

† **Kropp**

Reerdigungs-Büro »St. Anschär«
Tag- und Nachruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

J. M. LINDEMANN

Telefon 34 38 66-67 . Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art

Qualität

zu niedrigsten Preisen?

Dann



TEPPICH · LIPPMANN

Importeur feinsten Orient-Teppiche

Telefon 24 96 75

Hamburg 1 · Stralsunder Straße 4



Ihr Wagen
wartet
bereits am Kai

Bremen, Bahnhofplatz 32, Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven, Hafenstr. 30,
Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Nieder-
mal 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44
Hamburg 36, Große Bleichen 35, Ruf: 34 21 24 · Hamburg 39, Winter-
huder Marktplatz 17, Ruf: 47 93 48 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-56,
Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82



Autovermietung · rent a car

selbstfahrer union

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf 51 40 71 · Telex 021/3246
Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen KE 6
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsitzen 52 (Bei der Überseebücke) · Tel. 343528

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

Reinhold
von der Aa

Bar-Kredit für alle Ihre Anschaffungen

HANSEATISCHE **HKV**
TEILZAHLUNGS-KREDITBANK G. M. B. H.

HAMBURG 36 · DAMMTORSTRASSE 1

FILIALEN:

HARBURG, WILSTORFER STR. 10 / BREMER STR.
ALTONA, BAHNFELDER STRASSE 82
BARMBEK, FUHLSDÜTTLER STRASSE 106
BERGEDORF, SACHSENTOR 51



RUF 3415 51

Personalausweis und
Verdienstbescheinigung bitte mitbringen

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Bahrenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41.
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 ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.



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



Lindolin-
SCHIFFSFARBEN
sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Die
weltbekannten*



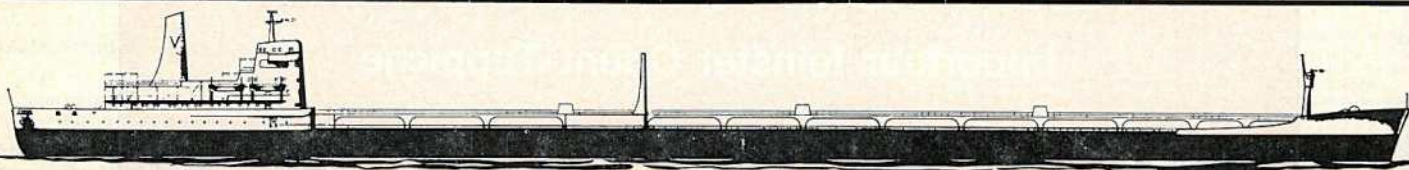
„LILY“-BRAND
SCHIFFSFARBEN

Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

HAMBURG 22 - PAPPELALLEE 20
Telefon 31 32 23/4 - FS 021 2919 - Tel.-Adr.: Sigmaha

Fordern Sie ein vollständiges Adressen-Verzeichnis unserer
Niederlassungen im In- und Ausland

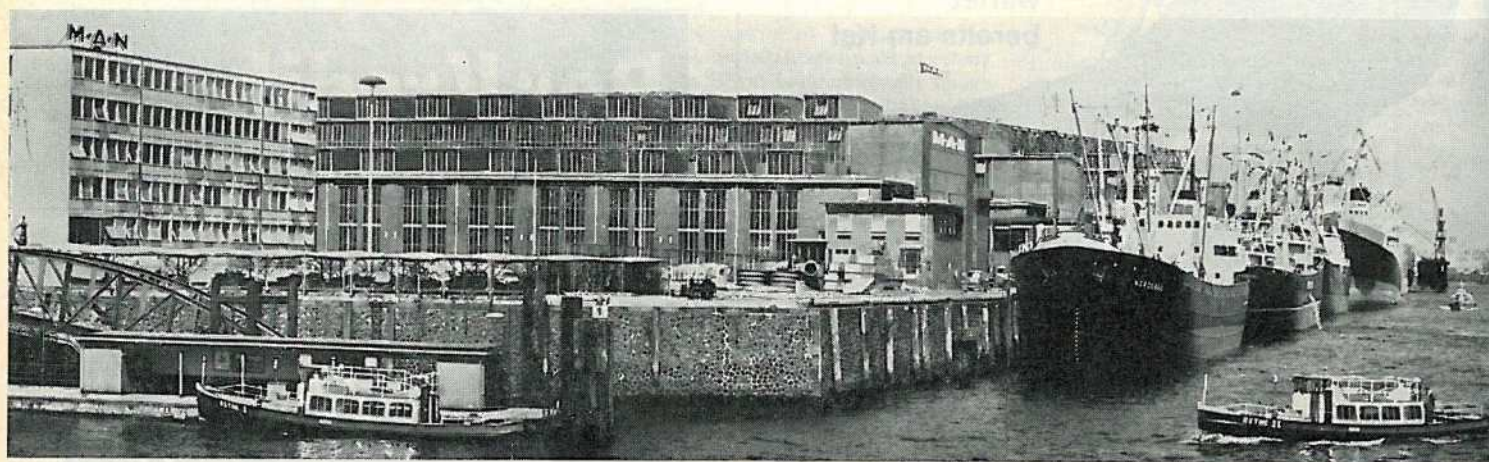


DEUTSCHE WERFT HAMBURG

SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · DOCKBETRIEB
MODERNSTE SCHWIMMENDE TANKREINIGUNGSANLAGE

2 HAMBURG 1 - POSTFACH 889 - FERNRUF 84 61 41 - FERNSCHREIBER 0214981

DIE M.A.N. IM HAMBURGER HAFEN



Der erste Dieselmotor der Welt
wurde von der M.A.N. in den
Jahren 1893-1897 gebaut

ÜBER FUNK EINGESETZTE MONTAGETRUPPS

Das Hamburger Werk der M.A.N. widmet sich speziell den Belangen der Schifffahrt. Neben dem Bau von Dieselmotoren, Schiffsurbinen und Kesseln wird ganz besonders auf die Betreuung der Antriebsanlagen große Sorgfalt verwendet. Den Schiffen aus aller Welt steht während der Liegezeit im Hamburger Hafen unser umfangreiches Ersatzteillager zur Verfügung. Unsere erfahrenen Monteure kommen zu allen Schiffs-liegeplätzen, um notwendige Reparaturen in kürzester Zeit durchzuführen. Für Großreparaturen ist am Hachmannkai ein eigener Werkskai eingerichtet.

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AKTIENGESSELLSCHAFT
2000 HAMBURG 11 · HACHMANNKAI · ROSSWEG 6
TELEFON: 84 10 91 · TELEX: 02 11729