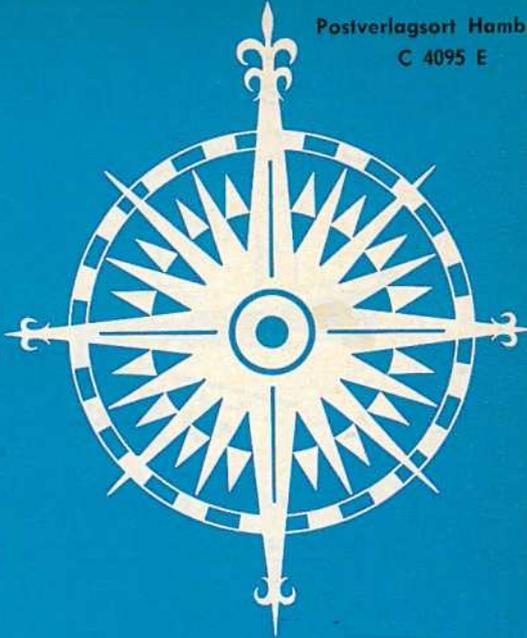


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Shipping minded auf deutsch
- Politik unter der Lupe
- 240 Reeder erörtern die Lage
- 271 000 DM weniger für die seemannische Ausbildung
- Flottenumschau
- Glitzernde Zerstörung
- Vom Erdkern bis in den Weltraum
- Die Nachbauten der Kolumbusschiffe
- Der Politiker
- Klar bei Schmutzelaug
- Ritter, Kavalier, Gentleman
- 100 Jahre Deutsche Seemannsschule Hamburg
- Sport an Bord



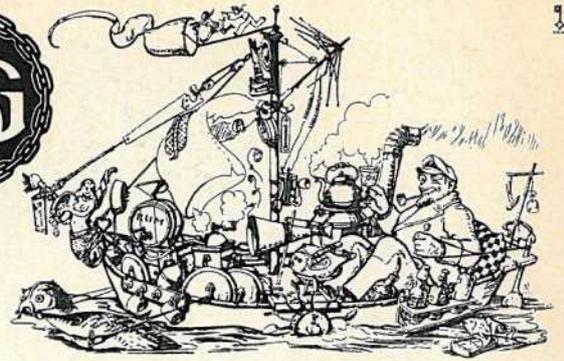
Winter auf See

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

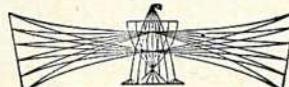


SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



CONDOR

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

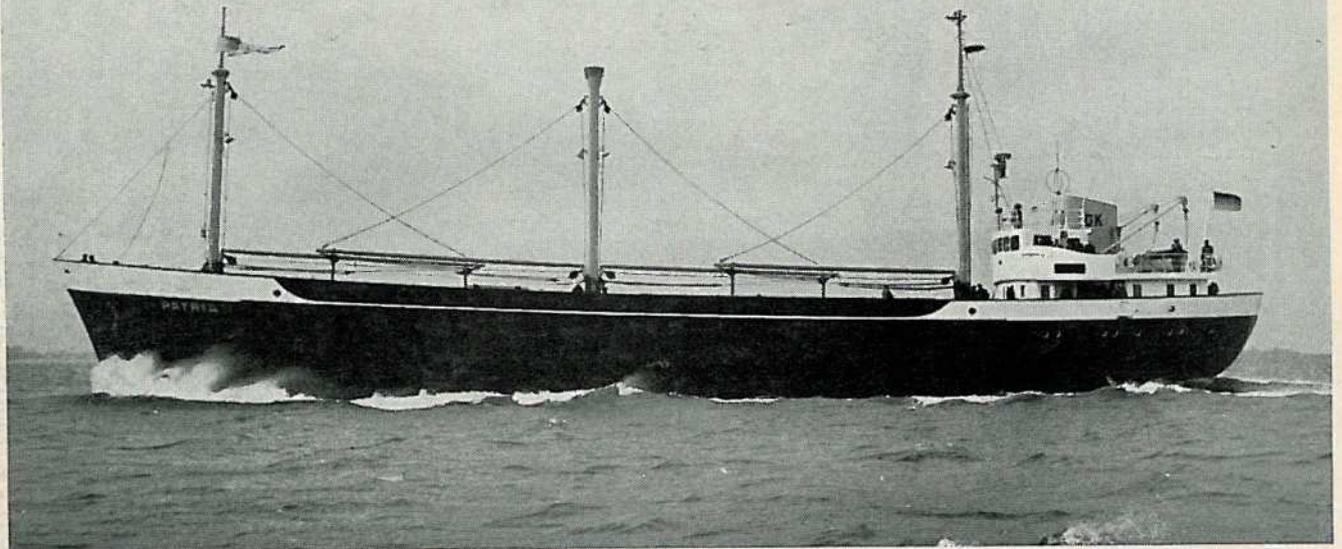
● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

K R Ö G E R W E R F T

RENSBURG



RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

AUSSTELLUNG UND VERKAUF

Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91

Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65

Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg

Ruf 49 47 11

Kehrwieder

7. Jahrgang

Januar 1963

Nr. 1

Ein Seemann, der sich zur Ruhe setzen wollte und Kontraste liebte, beschloß, seine Erdentage im Binnenlande zu beschließen. Um festzustellen, wie weit er sich ins Binnenland zu begeben hätte, nahm er die Abbildung eines Ankerspills griffbereit mit auf seine Testreise. Er beabsichtigte, diese Abbildung auf den Stationen zu zeigen und die Einheimischen zu fragen, ob sie wüßten, was das sei. Wenn sie es nicht mehr wüßten, wollte er aussteigen, um sich den geeigneten Platz für seinen Ruhesitz auszusuchen. Dann würde er sich sicher wähnen, die Seefahrt weit genug hinter sich gelassen zu haben. Der Mann soll mit seinem Ankerspill nicht einmal bis Lüneburg gekommen sein.

Warum die anderen

Sicher hätte ein Engländer solcherweise kreuz und quer durch seine Insel reisen können, auch ein Holländer oder ein Norweger hätte auf einer solchen Testreise vermutlich nicht das Ziel seiner Wünsche erreicht. Denn in diesen Ländern hat die Seefahrt, haben ihre Reeder und Seeleute eine andere Heimat, als bei uns. Dort ist man aufgeschlossen und verständnisvoll für die Belange und Lebensbedingungen derer, die ihre Existenz der immer noch unbezwungenen See abringen. Sicherlich hängt das damit zusammen, daß dortzulande die Existenz aller viel mehr von der Seefahrt abhängt, als bei uns. So ist auch der Prozentsatz der Seefahrtskundigen, die ins Parlament gewählt werden, viel größer, als bei uns. Einem Parlament, das in London, Oslo oder Stockholm tagt, einem solchen Parlament schauen die Masten von Seeschiffen selbst über die Schulter. Da kommen andere Beschlüsse zustande, als in einem Parlament und in Ministerien, die in Bonn ihren Sitz haben. Die Gründe, warum andere Nationen shipping minded sind und wir nicht, sind zahlreich und liegen auf der Hand.

- Für uns Deutsche erhebt sich nun die Frage, ob wir es dabei belassen sollen, daß wir zwar eine seefahrende, aber keine seedenkende Nation sind, sondern ein kontinental denkendes und handelndes Volk. Selbst kaiserliche und totalitäre Seegroßmachtsbestrebungen konnten daran nichts ändern. Soll man also kapitulieren vor diesen Tatsachen oder soll man unverdrossen und energisch versuchen, sie zu ändern?

Um hier Klarheit zu schaffen, ist es gut, sich einmal — wenigstens über den Daumen gepeilt — zu vergegenwärtigen, was denn alles eine shipping minded Bundesrepublik beeinflussen würde, beeinflussen im Sinne derer, die wie wir mit und durch die Seefahrt leben, beeinflussen aber auch zum Wohle der staatlichen und wirtschaftlichen Gesundheit und Stabilität unseres Heimatlandes.

Am Peilkompaß

Shipping minded AUF DEUTSCH

Das große „Wenn“

Da ist zunächst als sicher anzunehmen, daß Verschiedenes besser wäre, als in dieser Ausgabe auf unserer Wirtschaftsseite beschrieben. Wenn mehr Schiffahrtskundige an den Hebeln in Bonn säßen, dann wären auch nationale und Seefahrtsbelange ganz sicher harmonischer aufeinander abgestimmt, als es heute der Fall ist. In Sachen Flaggendiskriminierung, DM - Aufwertung, bei der Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen unter Berücksichtigung des mörderischen Trends zum Riesenschiff und in puncto Besteuerung hätte dann auch unsere liberale Seeschifffahrt in unserem liberalen Wirtschaftssystem einen anderen Rückhalt im scharfen Wind des internationalen mehr und mehr dirigistisch gelenkten Wettbewerbs. Es wäre dann auch sicherlich nicht so selbstverständlich, daß unsere Seeschifffahrt auf Grund von Krisen wie in Algerien oder Kuba zugunsten rein politischer Interessen erhebliche Verluste entschädigungslos hinnimmt. Und wenn die Reedereien mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, die ihnen ausländische Staaten (Entwicklungsländer und auch die USA) bereiten, so wäre es nur billig, daß ein shipping minded Bonn hier auch staatliche Pflichten erkennen, wahrnehmen und erfüllen würde.

Dann wären tatsächlich die staatlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß die Fachleute an den Küsten den scharfen internationalen Wettbewerb unter Bedingungs-gleichheit nach dem Leistungsprinzip durchstehen könnten. Nach zwei katastrophalen Niedergängen haben diese Fachleute an den Küsten und auf See doch wohl demonstriert, daß sie keinen Wettbewerb zu scheuen brauchen, wenn es auf ihre Leistung allein ankommt.

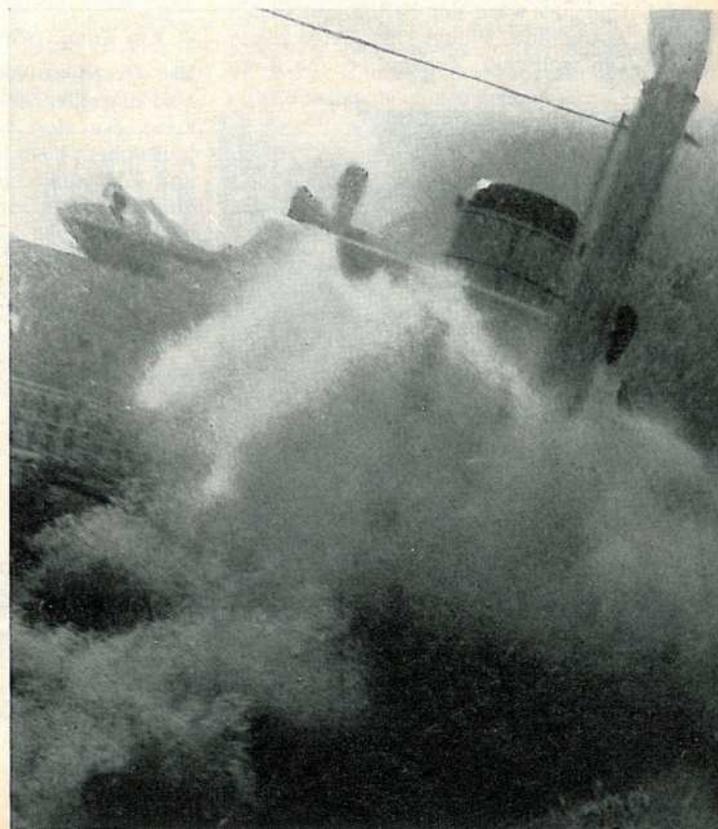
Bei einem shipping minded Parlament, bei einem ebensolchen Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium würde es sich dann ohne eigene dirigistische Maßnahmen ganz von selbst ergeben, daß auch die deutsche Abladerschaft das deutsche Tonnageangebot shipping minded beurteilte und davon Gebrauch machte.

Doch nicht nur die Besteuerung der Reeder, sondern auch die der Seeleute würden von shipping-minded Behörden dahingehend richtiger gesehen werden, daß hier Männer unter unvergleichlich harten Bedingungen in Isolation und getrennt von ihren Familien außerhalb der Grenzen der Bundesrepublik für diese Bundesrepublik kostbare Devisen einfahren. Unter dieser Sicht wären sie nicht länger Arbeitnehmer, deren Ar-

Fortsetzung Seite 19

Winterstürme

Die Winterstürme in den nord-europäischen Gewässern fordern jedes Jahr wieder ihre Opfer aus unseren Reihen. Von den 42 Mann Besatzung eines Küstenmotorschiffes in der Ostsee und eines Dampfers in der Nordsee, die sie zerschlugen, gaben sie nur einen einzigen Mann wieder her. Alle anderen nahm die See mit in ihr Grab. Sie schweigt über die letzten Stunden und Minuten unserer Kameraden. Dies Schweigen soll uns mahnen, ihr Andenken zu bewahren und wachsam zu bleiben gegen die Gewalten der See, die noch keine Technik endgültig bezwungen hat.



POLITIK UNTER DER LUPE

Die Finger am Abzug

In Nassau auf den Bahamas zeigte sich wieder, wie sehr alles in unserer heutigen Weltpolitik davon abhängt, wie glaubwürdig sich die beiden großen Machtblöcke in Ost und West abschrecken. Und dies wiederum ist vornehmlich eine Sache der inneren Geschlossenheit, mit der die beiden Blöcke sich gegenüber treten.

Vorangegangen war der schleppende Verlauf der Brüsseler Verhandlungen, die für alle, die Englands Beitritt zur EWG wünschen, unbefriedigend war. Daß darüber hinaus noch de Gaulle in Paris Macmillan die Pistole auf die Brust gesetzt hat mit der Alternative: Entweder EWG oder Isolation, hat weder Macmillans Gang nach Nassau erleichtert noch mag es die Amerikaner erfreut haben.

Denn sie machen, das zeichnete sich in Nassau ganz klar ab, Europas Sicherheit zu ihrer eigenen. Und Europas Sicherheit wieder ist abhängig von seiner Wirtschaftskraft. Vorausgegangen war weiterhin die NATO-Tagung in Paris. Auch hier konnte man nur feststellen, daß man auf dem Wege ist, aber noch nicht am Ziel. Denn dieses Ziel ist doch ein Verteidigungssystem, an dem sich alle, die darin Schutz suchen, so beteiligen, daß ein Höchstmaß an Abschreckung im kalten Krieg und ein reibungsloses Funktionieren im Konfliktfall gesichert ist.

Aber es gilt auch, dieses System davor zu bewahren, daß es selbst zur Gefahrenquelle wird. Und das wäre der Fall, wenn es zu viele souveräne Finger am Atomabzug gäbe. Die weltweite Konzeption, die diese

Waffen ihren Besitzern aufzwingt, die Rücksicht auf die Bündnispartner und das bedingungslose Vertrauen zu ihnen, kurz die Unteilbarkeit von Macht und Verantwortung der Atomwaffenbesitzer, scheinen es zu sein, die den traditionellen europäischen Imperien Schwierigkeiten beim Aufbau eines multilateralen westlichen Verteidigungsbündnisses bereiten. Immer wieder hörte man aus den Verlautbarungen Macmillans und de Gaulles das Begehren nach nationalatomarer Unabhängigkeit heraus. Doch die Amerikaner halten ihnen entgegen, daß heute kein Partner eines Atommacht-Bündnisses eine unabhängige militärische Operation ausführen könne, ohne das Gesamtbündnis in's Spiel zu bringen. Und darum ging es in Nassau: Um die Operationsfähigkeit des Gesamtbündnisses.

Das heißt aber nach Ansicht Kennedys, des Trägers der größten atomaren Verantwortung: Verzicht Großbritanniens auf unwirtschaftliche zielgebende Skyboldraketen, Verzicht Frankreichs auf stationäre Mittelstreckenraketen, und dafür schwer auffindbare bewegliche Polarisraketen für die NATO.

Voraussetzung für diese NATO-gerechte Lösung wäre es, daß man in Paris und London Kennedy als Träger der größten Atomverantwortung auch die letzte Entscheidung über den Einsatz von Kernwaffen zugesteht. Wenn man den jungen afrikanischen Staaten wegen ihrer Übertreibung der nationalen Unabhängigkeit politische Unreife vorwirft, so sollten die alten europäischen Großmächte, die heute diese Unabhängigkeit gewähren, ihre eigene politische Größe dadurch beweisen, daß sie zugunsten der Freiheit des Westens auf Bestandteile ihrer eigenen Unabhängigkeit zu verzichten verstehen.

Am Kongo wurde wieder geschossen

Die Ursachen dieses erneuten Schießens sind dieselben, wie am Anfang der Kongo-Krise. Sie sind teils wirtschaftlicher, teils politischer Natur. Überdies sind hier Politik und Wirtschaft unheilbar miteinander verquickt. In England und Belgien liegen die wirtschaftlichen Interessen an Katangas Erzminen — auch die Bundesrepublik ist Abnehmer — und von den USA und von der UNO gehen die Einigkeitsbestrebungen

für die beiden Kongo-Provinzen aus. Zwanzig sich befehrende Stämme machen das Maß der Verwirrung voll.

U Thant hat für seine Wahl zum Generalsekretär die Bedingung gestellt, daß in der Kongokrise die Wiedervereinigung der beiden Kongo-Provinzen angestrebt wird. Bemerkenswert ist, daß er unter dieser Bedingung auch die Stimme der Sowjetunion erhielt. Somit bietet das Geschehen am Kongo (vorläufig noch) einen der wenigen politischen Punkte, an dem wenigstens stillschweigendes Einverständnis zwischen Ost und West herrscht.

Wenn man es riskiert, unter Offenlassung vieler Fragen zu vereinfachen, so scheint am Kongo alles davon abhängig, ob es der UNO und den USA gelingt, Tschombé zur gerechten und gesicherten Verteilung der Erzeinnahmen Katangas an die ganze Provinz zu veranlassen.

U Thant läßt keinen Zweifel, daß er zu allem entschlossen ist, die Einheit zu erzwingen.

Die Funktionsfähigkeit der UNO auf lange Sicht ist den Amerikanern wichtiger, als der augenblickliche Erfolg des westlichen Parteigängers Tschombé. Das Wohl zweier Drittel der Menschheit in den Entwicklungsländern auf lange Sicht setzen sie zuweilen über das augenblickliche Interesse ihrer Verbündeten.

Freiheit Handelsware zwischen Deutschen?

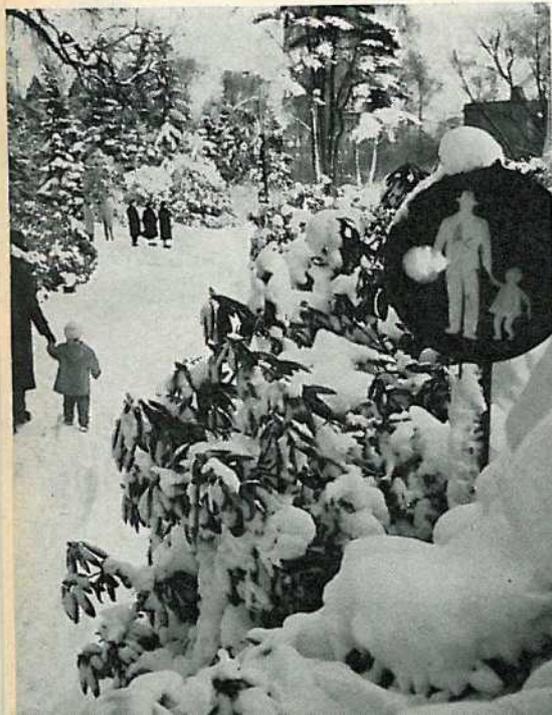
Auf Kuba hat ein amerikanischer Advokat Castros Gefangene der Schweinebucht freigekauft. In Deutschland wünschen Ulbricht und Genossen von uns einen Milliardenkredit. Seitens der Bundesrepublik wird erklärt: Könnt ihr haben, wenn ihr unseren Landsleuten unter Eurer Herrschaft mehr Freiheit und bessere Lebensbedingungen gebt. Zurückgekauft Gefangene kann man zählen, — aber Freiheit?

Uns geht es gut, unseren Landsleuten im Osten schlecht. Natürlich möchten wir vor allen Entwicklungsländern ihnen von unserer Wirtschaftskraft abgeben. Aber welche Garantien gibt es bei Ulbricht und Genossen gegen einen Mißbrauch des Geldes. Was macht ein Mann, der Geld für eine Mauer hat, mit dem Geld, das man ihm anvertraut? Es sind in Bonn klare Worte an die Adresse Pankows gerichtet worden: Kredit nur gegen Freiheit.

Milliarden, das sind große Summen, und Freiheit, das ist große Münze. Darf man Ulbricht trauen, daß er sie getreulich einwechselt gegen Kleingeld?

Bundespräsident Lübke in seiner Neujahrsansprache zu diesem deutschen Gewissenskonflikt:

- Maßnahmen, die auf bessere Lebensbedingungen unter Ulbricht abzielten, würden der Bundesrepublik Überlegungen erleichtern, wie man bei der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Mitteleuropa mitwirken könne. Schp.



*Unser
schönes Deutschland
im Winterkleid
Spaziergang ganz nach
Schilder-Vorschrift*

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

240 Reeder erörtern die Lage

Am 6. Dezember 1962 fand in Hamburg die diesjährige Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder statt. Etwa 240 Reeder aus Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Niedersachsen waren zusammengekommen, um außer verbandsinternen Fragen auch aktuelle Probleme der deutschen Seeschifffahrt zu erörtern.

Paradebeispiel USA

In seinem einleitenden Überblick über das Jahr 1962 stellte Professor Dr. Rolf Stödter (Reederei John T. Essberger), der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, fest, daß die internationale Seeschifffahrt niemals zuvor in einer so großen Gefahr war, vom freien und sich nur nach der Leistung messenden Wirtschaftszweig zu einem Objekt politischer Interessen zu werden. Die Seeschifffahrt befinde sich gegenwärtig, wie kein anderer Wirtschaftszweig, im Spannungsfeld der weltweiten Auseinandersetzung zwischen dirigistischen und liberalen Wirtschaftssystemen. Der Flaggenprotektionismus, der ein deutliches Symptom hierfür sei, stelle einen Krebschaden des gesamten Seeverkehrs dar. Leider hätten die bisher gegen die Flaggendiskriminierung ergriffenen Gegenmaßnahmen keine grundsätzlichen Erfolge gebracht, so daß die ehrgeizigen Schifffahrtsbestrebungen, beispielsweise der Entwicklungsländer und der Ostblockstaaten, immer stärker das Gesicht des Weltseeverkehrs bestimmten. Um diesen Bestrebungen entgegenzutreten, sei es nunmehr erforderlich, von allen Möglichkeiten, die das Außenwirtschaftsgesetz der Bundesregierung zum Schutze der deutschen Flagge bietet, Gebrauch zu machen. Auch müßten die Bemühungen der Bundesregierung, den durch deutsche Entwicklungshilfe geförderten Ländern die Diskriminierung der deutschen Flagge unmöglich zu machen, fortgesetzt werden. Die Bekämpfung der Flaggendiskriminierung, so stellte Professor Stödter weiter fest, werde auch dadurch erschwert, daß es heute kaum noch möglich sei, eine scharfe Grenze zwischen dirigistischen und freiheitlichen Schifffahrtsländern zu ziehen. Staaten mit an sich liberaler Wirtschaftsverfassung tendieren im Bereich des Seeverkehrs immer mehr zu dirigistischen Eingriffen. Hierfür sei die neue amerikanische Schifffahrtsgesetzgebung ein Paradebeispiel. Durch diese Gesetzgebung werde die gesamte internationale Linienfahrt, soweit sie im Verkehr mit den USA steht, dem nationalen Recht eines Staates unterworfen, was sich in einer erheblichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs auswirkt. Professor Stödter stellte in diesem Zusammenhang auch die Frage, ob das Prinzip der Liberalisierung des Seeverkehrs, wie es insbesondere von der Bundesrepublik vertreten werde, auch in der Zukunft noch aufrechterhalten werden könne. Er wies darauf hin, daß die Prüfung dieser Frage zu dem Ergebnis führen müsse, daß allein ein freiheitlicher Seeverkehr dem von der Privatinitiative bestimmten wirtschaftlichen Handeln gerecht werde, und daß auch nur hierdurch ein für die verladende Wirtschaft ökonomischer Seetransport ermöglicht werden könne. Auf der anderen Seite müsse jedoch weit stärker als bisher betont werden, daß die Erhaltung der Liberalisierung des deutschen Seeverkehrs davon abhängig sei, daß auch andere Staaten in der westlichen Welt bereit sind, diesen Weg zu gehen.

Angebot und Nachfrage

Den zweiten Abschnitt seiner Rede widmete Professor Stödter insbesondere der gegenwärtigen Marktlage auf den Frachtenmärkten. Ein

Gleichgewicht von Tonnageangebot und der Nachfrage nach Schiffsraum sei trotz der weiteren Erhöhung des Welthandels immer noch nicht in Sicht. Die Welthandelsflotte ist in den ersten zehn Monaten des vergangenen Jahres um etwa 3,6 Mill. t gestiegen, nicht zuletzt infolge des Umstandes, daß das Abwrackvolumen etwas niedriger lag als im Vorjahr. Die übersetzten Werftkapazitäten und die von allen Staaten gewährten Schiffbausubventionen sind nach den Ausführungen von Professor Stödter weitgehend für den anhaltenden Tonnagezuwachs verantwortlich. Das Ratenniveau hat im Laufe des Jahres 1962 den niedrigsten Stand seit Kriegsende erreicht. In der Trampfahrt lagen sämtliche marktbestimmenden Raten unter dem Vorjahresniveau, ohne daß Ansatzpunkte für eine baldige Verbesserung erkennbar seien. Zudem wirkte auch der zunehmende Einsatz von Großraumschiffen immer stärker ratenbestimmend. In der Tankfahrt hätten die gestiegenen Mineralöltransporte in einigen Relationen vorübergehend leichte Ratenbesserungen mit sich gebracht, obgleich auch hier eine langfristige Stabilisierung noch nicht in Sicht ist. Hinsichtlich der Linienfahrt, in der je nach dem Fahrtgebiet ausreichendes oder unergiebiges Ladungsangebot angefallen sei, wies Professor Stödter besonders darauf hin, daß sich die Betriebskosten immer stärker zum Nachteil der Reedereien entwickelten.

Strukturhilfe bringt keine Wettbewerbsvorteile Ausführlich beschäftigte sich Professor Stödter auch mit der Entwicklung im finanziellen Bereich, wobei er darauf hinwies, daß die Auswirkungen der Aufwertung der D-Mark, die im Jahre 1962 besonders fühlbar geworden sind, die Lage der deutschen Handelsflotte erheblich verschärft hätten. Diese Situation habe zu der bekannten Strukturhilfe geführt, durch die die deutsche Handelsflotte keine unmittelbaren Wettbewerbsvorteile erlange, sondern erst den Wettbewerbsvoraussetzungen des konkurrierenden Auslandes nähergebracht würde.

Man dürfe nicht vergessen, so führte Professor Stödter weiterhin aus, daß die deutschen Reedereien dem Verfall der Frachtenmärkte in nicht konsolidierter Verfassung ausgesetzt seien, da der gesamte Wiederaufbau der Handelsflotte mit unzureichenden eigenen Mitteln und ohne jede Entschädigung für die Reparationsverluste hätte bewerkstelligt werden müssen.

Gewerbesteuer auch bei fehlendem Gewinn

Die besondere strukturelle Situation der deutschen Handelsflotte zwingt, nach den Worten von Professor Stödter, ferner dazu, insbesondere die Besteuerung der deutschen Reedereien an die besonderen wirtschaftlichen Eigenarten der deutschen Seeschifffahrt anzupassen. Neben verschiedenen Maßnahmen im Bereich der Einkommensteuer müsse auch hinsichtlich der Gewerbesteuer dringend eine Änderung zugunsten der Reedereien erfolgen. Die Gewerbesteuer sei eine besondere Belastung für die Reedereien, weil sie im Ausland nicht bekannt sei und weil sie auch dann bezahlt werden müsse, wenn kein Gewinn erzielt würde. Auch im Rahmen einer langfristigen Planung müssen die wettbewerblichen Startbedingungen der deutschen Reeder an die ihrer ausländischen Konkurrenz angepaßt werden. Professor Stödter wies hierbei vor allem auf die günstigeren Abschreibungsmöglichkeiten der holländischen, skandinavischen und britischen Reeder hin.

Was wir nicht selber machen, macht der Staat

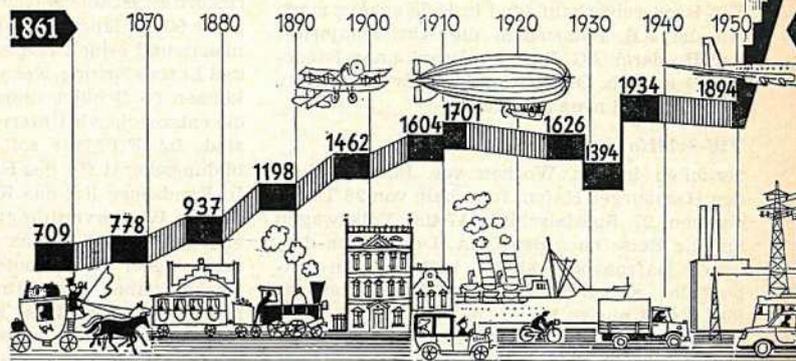
Zum Abschluß seiner Rede sagte Professor Stödter, daß sich im gesamten Seeverkehr gegenwärtig grundsätzliche Wandlungen vollziehen, die in Richtung einer zunehmenden staatlichen Intervention tendierten. Vor dieser Entwicklung könne man die Augen nicht verschließen, sondern man müsse sie vielmehr im eigenen Sinn zu beeinflussen versuchen. Erste hoffnungsvolle Ansätze einer in diese Richtung zielende Reederinitiative seien bereits gemacht worden. „Was wir nicht selbst machen, macht der Staat“, sagte Professor Stödter abschließend. Eine reglementierte Seeschifffahrt sei eine einzige Verschwendung der Leistungsmöglichkeiten des freien Seeverkehrs.

Raketentart in den Wohlstand

Die gute alte Zeit — sie ist schlechter als ihr Ruf; jedenfalls was das wirtschaftliche Wohlergehen anbetrifft. Denn allen verkörperten Erinnerungen zum Trotz: Noch niemals zuvor, nicht zu Kaisers Zeiten, nicht in den goldenen Zwanzigern und auch nicht in Hitlers kurzlebigen Reich haben Deutsche auch nur annähernd so gut verdient wie heute in der Bundesrepublik. Gewiß, die Preise haben auch nicht stillgehalten. Aber selbst wenn man das Volkseinkommen je Einwohner nicht nach seiner tatsächlichen Höhe in Goldmark, Reichsmark oder D-Mark, sondern nach seiner Kaufkraft — berechnet in Preisen von 1958 — bewertet, kann man das, was sich in der Bundesrepublik etwa seit 1948 abgespielt hat, kaum anders als einen Raketentart in den Wohlstand nennen. So außergewöhnlich ist nämlich ein derart explosives Wirtschaftswachstum.

DIE JAHRHUNDERTKURVE DES EINKOMMENS

Volkseinkommen je Einwohner*
berechnet in DM
nach heutiger Kaufkraft





gehört
gesehen
festgehalten

271 000 DM weniger für die seemännische Ausbildung

will der Bund im kommenden Jahr zahlen. Bund, Küstenländer und Reederverbände finanzierten seit 1956 unsere Seemannsschulen gemeinsam. Die Reederverbände haben seit 1961 zusätzlich noch die Internatskosten übernommen. Nun hat die Bundesregierung beschlossen, in den Haushaltsplan 1963 nur noch DM 100 000 anstatt 371 000 DM als Beitrag für den Unterhalt der Schulen zuzusteuern. Dieser Beschluß hat Besorgnis und Befremden ausgelöst. An die zuständigen Bundesstellen ergingen daher dringende Appelle, es bei der bisherigen Regelung zu belassen. Denn sie steht im Einklang mit dem Artikel 27 des Grundgesetzes, in dem es heißt, daß alle deutschen Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsflotte bilden. Auch der Paragraph 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt war bestimmend gewesen für diese Regelung. Nach dem Internationalen Schiffsicherheitsvertrag ist die Bundesregierung ebenfalls verpflichtet, nicht nur für ausreichende, sondern auch für tüchtige Besatzung zu sorgen. Finanziell bessergestellt ist der Deutsche Schiffsicherheitsverein auf Grund einer Erbschaft. Seine Finanzen gestatten es, ein maschinengetriebenes Schulschiff für Deck- und Maschinenausbildung zu planen. Man denkt auch an zwei Kutter, damit über den technischen Fertigkeiten das Gefühl für die Abhängigkeit von Wind und Wetter und See nicht verlorengeht.

Verkehrsordnung für den Ärmelkanal

Am 22. Januar tritt in London der Sicherheitsausschuß der zwischenstaatlichen Beratungsorganisation für die Schifffahrt zusammen, auf dessen Tagesordnung voraussichtlich die Frage einer Verkehrsordnung für die Straße von Dover stehen wird. Wie berichtet, wurde eine Arbeitsgemeinschaft für die Straße von Dover gebildet, an der das britische Institut für Schifffahrt und die entsprechenden Organisationen in Frankreich und Deutschland beteiligt sind. Der letzte Vorschlag, der eine gewisse Aussicht auf Verwirklichung hat, geht auf die deutsche Initiative zurück.

Die Arbeitsgemeinschaft hat Fragebogen an 5000 Kapitäne verteilt, fast 90 Prozent stimmten darin überein, daß irgendeine Form der Verkehrsregelung notwendig ist. Bisher benutzten rund 90 Prozent der 300 000 den Kanal jährlich passierenden Fahrzeuge eine Fahrtrinne von 8 Kilometern Breite, und zwar ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung.

Reedereiverkauf in Schweden

Ein Reedereiverkauf fand in Helsingborg statt, wo die AB Transmarin die Aktienmajorität der Reederei AG Brubor (Brunkmann-Reedereien) erwarb. Die Reederei AG Brubor kaufte kürzlich zwei neue Schiffe an.

VW-Schiffe am laufenden Band

verließen in den Wochen vor Jahreswechsel den Hamburger Hafen. Innerhalb von 26 Tagen nahmen 27 Spezialschiffe 17 400 Volkswagen auf die Reise nach den USA. Der drüben drohende Hafentarbeiterstreik hatte diesen reibungslos abgewickelten Verladeboom ausgelöst. Es ist nur zu hoffen, daß die Schiffe nicht doch noch in den inzwischen ausgebrochenen Streik geraten sind.

Küstenfunkstelle „Bremen-Radio“

Unter der Bezeichnung „Bremen-Radio“ wurde Anfang Dezember eine neue Küstenfunkstelle im UKW-Bereich in Betrieb genommen. Die Küstenfunkstelle ist für den öffentlichen Funkgesprächverkehr mit Schiffen bestimmt, die auf der Weser oberhalb von Bremerhaven fahren oder in den bremischen Häfen liegen. Gespräche mit diesen Schiffen können jetzt von jeder Fernsprechstelle aus geführt werden. Mit „Bremen-Radio“ arbeiten nunmehr in Norddeutschland insgesamt 6 Küstenfunkstellen, und zwar „Norddeich-Radio“, „Elbe-Weser-Radio“, „Kiel-Radio“, „Helgoland-Radio“ und „Hamburg-Radio“. Drei weitere Funkstellen „Lübeck-Radio“, „Flensburg-Radio“ und „Nordfriesland-Radio“ sollen noch hinzukommen.

Vierzehn Wochen für eine Atlantiküberquerung brauchte die „Nina II“, eine genaue Nachbildung der Karavelle „Nina“. Sie gehörte zur Amerika-Entdeckungsflotte des Columbus.

FLOTTENUMSCHAU

Bestand und Neubauten bei Jahreswechsel

Zum Jahresbeginn 1963 umfaßte die Bundesmarine etwa 235 Einheiten. Rund 185 Schiffe und Boote rechnen als Kriegsschiffe, etwa 50 Fahrzeuge sind Hilfsschiffe. Außerdem gibt es Ausbildungsschiffe. Die größten Kriegsschiffe sind die US-Leihzerstörer, das größte Hilfsschiff ist der Tanker „Frankenland“ (11 700 BRT). Von den Zerstörerneubauten der deutschen Werften sind drei Schiffe in der Ausrüstung, der vierte und letzte Neubau dieser Serie wird in diesem Jahr vom Stapel laufen. Die 42 Minensuchboote und die 41 sten vertretenen Bootstypen.

Schnellboote sind die zahlenmäßig am stärksten. Das Geleitboot „Karlsruhe“ wurde Mitte Dezember 1962 als viertes Schiff einer Serie von sechs Neubauten in Hamburg in Dienst gestellt. Von diesem Typ (2100 ts Wasserverdrängung, etwa 110 m Länge) sind „Köln“, „Emden“ und „Augsburg“ beim 2. Geleitgeschwader in Dienst. Die beiden letzten Einheiten, die G-Boote „Lübeck“ und „Braunschweig“ werden in diesem Jahr in die Flotte eingereiht werden können. Für den Antrieb dieses Schiffstyps wurde eine Kombination von Dieselmotoren und Gasturbinen gewählt, womit hohe Geschwindigkeit bei großem Aktionsradius erreicht werden soll. Die Boote verfügen über vier MAN-Dieselmotoren und zwei BBC-Gasturbinen von insgesamt 36 000 PS. Die Besatzung umfaßt etwa 212 Köpfe, darunter 12 Offiziere.

Ende Dezember wurde ein weiteres Schnellboot unter dem Namen „Puma“ in Dienst gestellt. Das schnelle Minensuchboot „Castor“ (270 ts Wasserverdrängung, 47 m Länge) wurde Mitte Dezember in die Flotte eingereiht. In Husum wurde das Entmagnetisierungsschiff „Hermann von Helmholtz“ übernommen. Die Schulfregatte „Scheer“ wurde nach einjährigem Umbau in Bremerhaven für die Marineortungsschule wieder in Dienst gestellt. Das rund 90 m lange Schiff wurde völlig modernisiert und erhielt neuzeitliche Geräte zur See- und Luftzielortung. Neben der Stammbesatzung können 55 Schüler untergebracht werden, für die entsprechende Unterrichtsräume vorgesehen sind. Im Frühjahr soll der Schul- und Ausbildungsdienst für das Radarpersonal anlaufen. In Rendsburg lief das Küstenwachboot „Nixe“ (230 ts Wasserverdrängung, etwa 36 m Länge) vom Stapel. Es ist das achte Fahrzeug dieser Serie neuer Wachboote, die neben Küstenwachaufgaben auch Minensucharbeiten durchführen können. Das ältere Minensuchboot „Mercur“ kommt außer Dienst. Ein kleines Werkstattschiff von 180 BRT, das als Hilfs-

Neun bärtige salzverkrustete Spanier landeten nach einer stürmischen Reise mit einer Ausrüstung genau wie zu Columbus Zeiten auf San Salvador (Bahamas), der Insel, die Columbus von 470 Jahren ebenfalls als erste der neuen Welt gesichtet hatte. Die 13 m lange Karavelle war mehrere Wochen verschollen gewesen, denn die spanischen Seeleute hatten selbst ein Funkgerät verschmätzt, weil Columbus auch keines hatte.

Ein tolles Stück

leisteten sich neapolitanische Unterwasserpiraten. Am 18. November ist es ihnen gelungen, den am Militärpier von St. Vincenz gesunkenen britischen Dampfer „Ashanti Palm“ (5123 BRT) von seiner Ladung zu befreien. Sehr fleißig und sehr systematisch bargen die Taucher die Ladung und verkauften sie auf den neapolitanischen Märkten. Organisation, Taucherausrüstung, Boote, Kräne waren perfekt und entsprachen den Vorschriften.

fahrzeug für U-Boote dienen soll, wurde in Wilhelmshaven zu Wasser gelassen. Eine Werft in Bremerhaven hat den Bau von zwei Wasserbooten (400 BRT, 44 m Länge) übernommen.

Navigation der Zukunft

Die USA haben einen neuen Navigationssatelliten in den Weltraum geschossen, der alle zwei Minuten seine genaue Position senden soll. Er ist der erste von insgesamt vier solchen Trabanten, die bis Ende 1963 um die Erde kreisen sollen. Diese Navigationssatelliten sollen den mit Polarisraketen ausgestatteten Atom-U-Booten die genaue Ortsbestimmung ermöglichen. Der Satellit ist mit Sendern ausgestattet und dient als Peilobjekt. Die Genauigkeit der Ortsbestimmung soll etwa ± 200 m betragen und würde die Genauigkeit eines Ortes aus vier Höhen unter idealen Bedingungen weit übertreffen. Nachdem mehrere Bodenstationen die Umlaufbahn eines solchen Trabanten bestimmt haben, werden die genauen Bahnpositionen an den mit Empfängern, Speichern und Sendern ausgestatteten Flugkörper gesendet, der diese Information wieder ausstrahlt. Das Schiff kann auf Grund der Frequenzverschiebung der Funksignale des Satelliten (Dopplereffekt) seine eigene Position ermitteln. Die Satelliten wiegen etwa 90 kg und bewegen sich im Abstand von 850 bis 940 km von der Erde. Möglicherweise werden die Navigationssatelliten später allgemeinere Bedeutung erlangen. (Siehe auch Seite 7 und 8. DHJ).

Ausländische Marinen

Das erste britische U-Boot mit Kernenergieantrieb, die „Dreadnought“ (etwa 3000 ts Wasserverdrängung), ist seit Mitte Dezember 1962 in der Erprobung. Die Besatzung beträgt 88 Mann. Bei der Werft Vickers-Armstrong in Barrow wurde ein drittes Atom-U-Boot in Auftrag gegeben.

● Anfang November 1962 gab die britische Admiralität bekannt, daß HMS „Cook“ in der Nähe der Philippinen eine Lotung von 38 000 Fuß = 11 616 Meter Wassertiefe ausgeführt hat. Das wäre die größte Meerestiefe, die bisher festgestellt worden ist.

Das United Marine States Corps (USMC) besteht jetzt 60 Jahre. Diese Einheiten der „Ledernacken“ wurden im Angriff von See auf einen Feind an der Küste, d. h. auf amphibische Operationen geschult. Technik und Taktik wurden laufend verbessert, die Unterstützung durch Schiffsartillerie und Luftwaffe und der Einsatz von Hubschraubern wurden geübt.

— R —

Glitzernde Zerstörung

Das Eis stoppt 20 000 PS

In dieser Zeit waren wir mit einem 50 000-t-Erzschiß auf dem Wege nach Port Cartier, einem kleinen Erzhafen im Golf von St. Lorenz. Man sagt in dieser Gegend: drei Viertel des Jahres bläst man das Tyfon, ein Viertel seine Hände, weil es entweder neblig oder kalt ist. Weder das Eine, noch das Andere sind angenehme Begleiterscheinungen der Seefahrt, und ich dachte voll Sehnsucht an die warmen Tage in der Karibischen See zurück, wo ich meine Freizeit an Deck im Liegestuhl verbrachte. Nun, Reedereien lassen ihre Schiffe nicht zur Bequemlichkeit ihrer Besatzungen laufen. Ich machte also gute Miene zum bösen Spiel, im Stillen hoffend, daß Nebel und Kälte uns einigermaßen verschonen. Zwei Tage vergingen und die Luft war warm und klar. Natürlich, sagte ich mir, Übertreibungen, nichts als Übertreibungen und wir werden auch diese Reise ohne Unannehmlichkeiten überstehen. Doch es kam anders. — In der gleichen Nacht wurde ich unsanft aus dem Schlaf gerissen — tuut —. Wer einmal das Nebelhorn eines Riesenschiffes aus nächster Nähe genossen hat, — — —. In kurzen Abständen — tuut —. Man wartet direkt darauf, an Schlaf war natürlich nicht mehr zu denken. 24 Stunden dauerte der Höllenspektakel in gleicher Tonlage, 24 Stunden lang war die Sicht so schlecht, daß man den Bug von der Brücke nicht erkennen konnte. Dann, so plötzlich, wie er eingesetzt hatte, war der Nebel wieder verschwunden und gab die Sicht frei auf eine in der Ferne schimmernde, weiße Fläche — Eis.

Zuerst waren es nur kleine Schollen, die langsam und stetig immer stärker wurden und dann in ausgedehnte, gefrorene Flächen übergingen. Einige Stunden später brach sich das Schiff einen Weg durch die endlose Eiswüste, Eis, soweit das Auge reicht und nur hin und wieder kleine Löcher, aus denen die Seehunde ihre bärtigen grimmigen Gesichter steckten. Sie sahen aus wie Schulmeister aus Kaisers Zeiten, nichts gegen Letztere, aber die Ähnlichkeit zwischen ihnen und den Seehunden ist wirklich frappant.

Zweimal 10 000 PS erzwangen ihren Weg durch das immer stärker werdende Eis, und hin und wieder schüttelte sich das Schiff, als ob es sich von dem ungewohnten Druck befreien wollte. Ich beging den Fehler, eine Flasche Scotch auf dem Tisch stehen zu lassen, sie war noch fast voll, als das Schütteln mich von ihr befreite. Dann plötzlich ließ es nach und hörte schließlich ganz auf. Sollte das wieder offenes Wasser sein? Ein Blick aus dem Bullauge, jenen Einrichtungen, die zu klein sind, um genügend Luft in die Kammer zu lassen, jedoch groß genug, um die Kammer voll Wasser zu pumpen, wenn man sie geöffnet läßt, ein Blick durch das dicke Glas belehrte mich eines Besseren: Wir sahen fest. Auf der Brücke standen beide Maschinen auf äußerste Kraft voraus. Weder 20 000 PS, noch das Fluchen des Kapitäns konnten das Schiff auch nur einen Meter weiterbewegen. Jetzt konnte uns nur noch ein Eisbrecher helfen. Die Maschinen wurden gestoppt, der Kapitän stellte sein Fluchen ein, und wir erwarteten in aller Ruhe die Ankunft des Eisbrechers.

Wenn Europa sich in aller Ruhe in den Winterschlaf begibt, wenn in den Ofen die Bratäpfel schmoren, dann beginnt in Kanada die Zeit der eiskalten, erbarmungslosen Blizzarde, jener Stürme, die in der Stunde mit einer Geschwindigkeit bis zu 200 Kilometern dahinfegen, jener Stürme, die Mensch und Tier, die sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen, in ganz kurzer Zeit in diesem Inferno von Sturm und Schnee erstarren lassen. Dann wird das riesige Delta des St. Lorenz zu einer Eisfläche, und das Knirschen der Eisbrecher, die für ihre Konvois den Weg durch das Eis erzwingen, ist in der klaren Winterluft oft meilenweit zu hören.

Zauber, Spuk und Fotoknüller

Der Abend versprach eine Nacht zu werden, wie sie jeder Seemann sich von Zeit zu Zeit einmal wünscht: kein Motorenlärm, das Schiff liegt vollkommen ruhig und es herrscht absolute Stille.

Ein sternklarer Himmel spiegelte sich auf der Eisfläche, die uns umgab, er wurde tausendfach wiedergegeben, um uns herum entstand eine Fläche von glitzernden kleinen Lichtquellen.

Doch dann schlug diese Stimmung plötzlich ins Gespenstische um. Der Himmel wurde unruhig und lange, fahle gelbliche Lichtbündel jagten wie Gespensterfinger über den Zenit — Nordlicht, immer heller wurde es, immer weiter breitete es sich aus, Lichtfontänen, die wie jene einer Wasserorgel nacheinander in die Höhe stiegen, jagten in rasender Geschwindigkeit dahin und doch schien es, als ob sie sich nur schleichend ausbreiteten. Ebenso unerwartet zuckten sie wieder zurück, um dann sofort wieder in einem neuen Rhythmus zu beginnen. Man hörte ein leises Knistern in der Luft. Das grandiose Schauspiel erschien so unwirklich und doch war es wahr, ein Erlebnis, das dem Beobachter wegen seiner gespenstischen Schönheit unvergeßlich bleiben wird.

Als am nächsten Morgen der feuerrote Ball der Sonne über der Eiswüste aufging, war alles auf den Beinen und mit einer Kamera bewaffnet auf dem Eis, denn schließlich wollte sich niemand den ungewöhnlichen Anblick eines Riesenschiffes im Eis entgehen lassen. In unzähligen Familienalben wird später das Bild eines Seemannes prangen, der vor einem Eisberg steht, den ein massiger Steven aufgeworfen hat. — Wirklich ein Knüller.

Schneeballschlachten und Filmen fanden ein Ende, als der Eisbrecher uns endlich aus unserer Klemme befreite.

Jeder Eisbrecher hat einen Hubschrauber, der die dünnsten Stellen im Eis ausfindig macht. Nach seinen Anweisungen wird der Kurs abgesetzt. In Abständen von je einer Meile voneinander folgt der Konvoi, nach Größe geordnet und wie ein Schäferhund seine Herde, so streift der Eisbrecher um seine Schiffe, die trotz der Bahn, die er für sie bricht, von Zeit zu Zeit im Eis stecken bleiben.

Die Wand der Verwüstung

Der Wetterbericht für die Heimreise war alles andere als vielversprechend: Nordweststurm und Temperaturen um — 25 Grad waren angesagt.

Gegen Mittag liefen wir aus. Im offenen Wasser empfing uns schwere See. In ganz kurzer Zeit war das Schiff durch die überkommenden Seen, die sofort an Deck gefroren, in einen Kristallpalast verwandelt.

Der eisigkalte Wind drang durch jede Kleidung und der Schnee schlug wie eine Peitsche gegen blaugefrorene Gesichter.

Wie ein Stein lag das tiefabgeladene Schiff in den schweren Seen, die sich an der Bordwand brachen und sich dann wie ein Wasserfall über Decks und Aufbauten ergossen. Immer stärker heulte der Sturm, immer gewaltiger wurden die Wassermassen, die als Eis an Bord zurückblieben.

Dann kam das Eis und die See wurde etwas ruhiger, der Sturm jedoch nahm von Stunde zu Stunde zu. Jetzt durfte das Schiff auf keinen Fall im Eis gestoppt liegen. Verzweifelt suchten wir nach offenen Stellen in der Eiswüste. Nur dann und wann noch eine kleine Hoffnung: Offenes Wasser für wenige Meilen. Doch gegen Abend erreichten wir Packeisfelder, die rasch anwuchsen. Schließlich war es soweit: Was wir zu vermeiden versuchten, trat ein: Wir blieben sitzen.

Vergeblich versuchten wir wieder freizukommen, es half nichts. Jetzt konnten wir nichts tun, als zusehen, wie das Unglück seinen Lauf nahm. Hilfe konnten wir nicht erwarten, denn selbst für einen Eisbrecher ist es riskant, sich bei Sturm in ein Packeisfeld zu wagen.

Eine Stunde lang geschah nichts, zwar fegte der Sturm mit unverminderter Stärke über das Schiff, wir lagen jedoch vollkommen ruhig.

Und dann schob sich langsam und stetig ein Eiswall an der Bordwand hoch. Der stieg und stieg. Schließlich hatte er das Deck erreicht. In kurzer Zeit war die Reeling unter den Eismassen begraben und unter ihrem Druck glattgewalzt. Knirschend und krachend fraß sich die unheimliche Wand über Deck. Ohnmächtig mußten wir zusehen, wie ihr alles, was ihr in den Weg kam, zum Opfer fiel. Tonnen von Eis wälzten sich wie ein Lavaström über die Bordwand und nahmen ihren verwüstenden Weg über Deck. Die Schlagseite wurde immer bedrückender. Wie lange würden die Luken dem Druck noch standhalten?

In der Nacht flaute der Sturm etwas ab und drehte auf West, langsam erstarb das Knirschen an Deck, und dann stand die Eiswand still. Der Westwind öffnete einen offenen Trog an unserer Backbordseite. Die Gefahr war gebannt.

Außerlich hatten wir jetzt nur noch die Aufbauten mit einem Schiff gemeinsam, der Rest gleich einem Eisberg, einem Eisberg, der unter seinen Massen das Unheil verdeckte, das uns in wenigen Stunden in ein halbes Wrack verwandelt hatte.

Klas H. Griebel

Bestellte Rippenstöße

Über die Vergeßlichkeit der Männer hat es schon Szenen und Tränen gegeben. Hochzeitstage werden vergessen, und mit der rechtzeitigen Erinnerung an unsere Geburtstagshapert es bei manchen auch ein bißchen.

Jetzt aber sind wir aus allem heraus. In dem neuen Agenda-Erinnerungsinstitut können wir uns den sanften geistigen Rippenstoß, den wir alle brauchen, ganz einfach bestellen. Ein Genie kam auf die glänzende Idee, unser Gedächtnis zu organisieren. Wir brauchen nur eine Bestellung aufzugeben. In einem Briefumschlag sendet er dann rechtzeitig die bestellte Erinnerungsnote:

„Ich erlaube mir, Sie darauf hinzuweisen, daß Ihre Freundin am kommenden Mittwoch, den 15. November, Geburtstag hat.“ Der sanfte Rippenstoß kostet 40 Pfennig. Anfrage von Bord: Gibt es auch einen entsprechenden Seefunkdienst? P. Böhm

Ursprünglich kamen ausschließlich von der Seefahrt die Anforderungen, die heute von der Abteilung Geophysik und Astronomie des DHI erfüllt werden. Auch heute noch ist hier die Werkstatt für das Nautische Jahrbuch und für die Gezeitentafeln und Gezeitenstromatlanten. Auch heute noch gehen von hier die genauen erdmagnetischen Werte auf Seekarten und in Handbüchern in alle Welt hinaus. Diese Abteilung ist es auch, die die von der SBG vorgeschriebenen Prüfungen unserer Chronometer amtlich vornimmt. Und wann irgendwo auf See diese Chronometer verglichen und überwacht werden, dann ist es wiederum diese Abteilung, die bestimmt, wann das Zeitzeichen zu ertönen hat. Das bedeutet, daß kein Schiff astronomisch navigieren könnte, daß keine Kompaßanzeige verlässlich wäre, ja, daß selbst der Funkverkehr nicht störungsfrei abgewickelt werden könnte, wenn die Wissenschaftler dieser Abteilung nicht unermüdlich am Werk wären. Doch diese Abteilung ist über die Belange der Seefahrt weit hinausgewachsen. Sie greift entscheidend in das gesamte öffentliche und private Leben in unserer Bundesrepublik ein. Denn hier ist der Taktstock, der auf hundertstel, ja auf tausendstel Sekunden genau die gesetzliche Zeit dirigiert. Denn jeder, der auf See auf's Chronometer oder daheim auf seine Uhr schaut, verläßt sich auf den Zeitdienst des DHI, auch die Bundesbahn, die Hamburger U-Bahn und die Fernsehuhren. Und fast alle Küstenbewohner verlassen sich darauf, wenn es durch den Äther kommt: Das nächste Hochwasser wird 2 bis 4 Dezimeter höher als das mittlere Hochwasser eintreten.

Altteste Gestirne und jüngste Satelliten

Alle menschlich erfassbaren Zeiträume, die den gestirnten Himmel betreffen, umspannt das Referat, das das Nautische Jahrbuch herausgibt, und sich mit Navigationsmethoden befaßt. Das Nautische Jahrbuch enthält auf rund 420 Seiten nichts als Zahlen. Sie geben dem Nautiker und Astronomen an, wo im Raum von unserer Erde aus gesehen die Gestirne zu jeder Stunde des laufenden Jahres zu finden sein werden, — Stunde für Stunde und mit Interpolationswerten auf Zeitsekunden und Bogenminuten, ja auf Zehntelminuten genau. Als Unterlagen für diese jährlich anfallende Mammutarbeit dienen jeweils nur Tageswerte (ohne Fixsterne), die aus Instituten in England, Amerika und Heidelberg stammen. Die stündlichen Werte für Sonne, Mond, 4 Planeten, die Angaben für viele Fixsterne sowie die speziellen Tafeln für den Nordstern müssen im Institut selbst vorausberechnet werden. Diese unübersehbaren Zahlenkolonnen werden gleich mit einer Spezialschreibmaschine geschrieben, um schon hier anzufangen, durch visuelle Klarheit eines gut durchdachten Schriftbildes Fehlerquellen auszuschalten. Und jede einzelne dieser mehrstelligen Zahlen muß vor Drucklegung sorgfältig kontrolliert werden. Das allein beansprucht die Hälfte der gesamten Arbeitszeit der Gruppe.

Das bisher Gesagte betrifft die Gestirne, die schon den ersten Seefahrern in grauer Vorzeit

Vom Erdkern bis in den Weltraum

reicht das Arbeitsgebiet von zehn Wissenschaftlern der Abteilung Geophysik und Astronomie

Heinrich Schopper

Haben wir in der Zentrale der „Nachrichten für Seefahrer“ die gebündelten Drähte zur seefahrenden Praxis heiß werden sehen, so stehen wir in der Abteilung „Geophysik und Astronomie“ einer winzig anmutenden Mannschaft gegenüber, die unter Hochspannung steht. Sie strahlt den Rhythmus des Laufs der Zeit und der Gezeiten über Seefahrt, Küsten und Bundesrepublik aus. Unerbittlich wie die Zeit und die Gezeiten selbst, sind die Anforderungen an diese 10 Wissenschaftler und ihre Mitarbeiter. Vier von ihnen stehen in jeder Schlacht gegen den Blanken Hans auf Ausguck.

helfen, über See zu finden. Schon da waren sie unendlich alt. Und in den letzten Bruchteilen von Sekunden dieses Sternenzeitalters begannen nun die Menschen künstliche Satelliten für bestimmte Zwecke auf geeignete Umlaufbahnen um die Erde zu schicken. Soweit diese künstlichen Gestirne sich für die Navigation verwenden lassen, soweit sie Vorteile bieten, (etwa durch ihre Unabhängigkeit von Sichtverhältnissen) hat für dieses Referat die Zukunft auch schon begonnen. Es gilt nämlich, vorsorglich alles genau zu verfolgen, was auf dem Gebiet der Satellitennavigation irgendwo auf der Welt entwickelt und erreicht wird. Es gilt laufend zu prüfen und zu beurteilen, wie weit diese Methoden für die Seefahrt anwendbar sind und was daran noch fehlt. Es gilt darüber hinaus auch alle anderen in Gebrauch und Entwicklung befindlichen Navigationsmethoden zu verfolgen, und zwar nicht nur, um informiert zu sein und die Seefahrt informieren zu können, sondern auch deshalb, um im entscheidenden Moment gerüstet zu sein, mit eigenen Forschungen und Entwicklungsarbeiten die Dinge voranzutreiben. Augenblicklich sind für die Satellitennavigation aktuell der Radiosextant und die beschleunigungsfreie, stabilisierte Plattform für die Bestimmung von Höhe und Azimut des Satelliten sowie quartzgesteuerte Frequenzen zur Bestimmung der Abstandsänderung. „Vorsorgliche Verfolgung der Dinge“ sagt man bescheiden im Institut. Die Seefahrt weiß jedoch aus Erfahrung, wie schnell hier daraus eine aktive, ja entscheidende Mitarbeit werden kann.

Wie sehr hier Fortschrittlichkeit herrscht, zeigt sich auch in der großen Sicherheit, mit der hier Lücken in der Anwendung der nautischen Hilfsmittel gefunden und geschlossen werden. Eine Art Radar-Miniaturlexikon ist in Arbeit. Die Redaktion liegt in den bewährten Händen des Leiters dieses Referates. Mitarbeiter sind die Post, die Bundesmarine, die Debeg, Lehrkräfte der Seefahrtsschulen und Nautiker aus der Praxis. Dieses Buch wird man fragen können: Welches sind die Teile meines Radar, welche Funktionen haben diese Teile, und wie wirken sie aufeinander ein, was leistet das Radar unter den verschiedenen Bedingungen, welche Einstellungen sind für welche Leistungen erforderlich, welche Ursachen haben welche Störungen, und wie sind sie zu finden und zu beheben? Alles im Lexikonstil mit kurzen prägnanten Definitionen und Erklärungen. Dieses Buch wird helfen, die davongelaufene Technik einzuholen.

Die „Rhythmiker“ der Bundesrepublik

Bei dem Leiter des Referats Zeitdienst handelt es sich um eine Art modernen Chronos, nicht nur für das DHI, sondern auch für die Seefahrt, ja für die gesamte Bundesrepublik. Als erstes wird dem Berichterstatter das Grundgesetz vorgelegt. Da steht: „Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung über . . . Maße und Gewichte sowie die Zeitbestimmung.“ Das Referat Zeitdienst des DHI erfüllt also einen

Bundesauftrag im Rahmen des Grundgesetzes. Es bestimmt die Zeit.

Wenn wir auf See die genaue Zeit brauchen, hören wir das Zeitzeichen. Daheim vergleichen wir unsere Armbanduhr mit einer Normaluhr, mit einer Bahnhofsuhr oder mit der Fernsehuhren, alles Zeitmesser, zu denen wir bedenkenlos Vertrauen haben. Woher bekommen aber Fernsehen und Bundesbahn die genaue Zeit? Wer bestimmt, wann der Pieps, der angibt, daß es genau 12 Uhr ist, zu ertönen hat? Es ist der Zeitdienst des DHI. Steht da eine Uhr, die absolut genau geht und astronomisch kontrolliert wird? Ja, da steht eine solche Uhr, eine Quarzuhr sogar, deren „Pendel“ hunderttausendmal in der Sekunde schwingt. In ihrem Lauf zeigt sie ein Höchstmaß an Gleichmaß und Präzision. Trotzdem ist es nicht diese Uhr, nach der die gesetzliche Zeit bestimmt wird. Was ist es denn? Es ist die Erde selbst. Ist ihre Umdrehungszahl täglich einmal um sich selbst noch genauer? Hier wird es schwierig. Es sind schon ganze Bibliotheken über Zeitphilosophie geschrieben worden. Die Eichmaße für Gramm und Zentimeter kann man sehen und anfassen. Aber eine Sekunde, was ist das? Lange Zeit glaubte man, sich auf die Erde verlassen zu können, und nahm unbefangen die Zeit einer vollständigen und mit Gestirnen genau gemessenen Erdumdrehung als die absolut richtige Grundlage für alle Zeitmessung an. Man hat die Uhren so lange danach reguliert, sie verbessert und immer präziser gebaut, bis es schließlich nicht mehr stimmte. Das war ein großer Schreck als man erkennen mußte, daß die Uhr es war, die kontinuierlich und richtig läuft, und daß die Erde es ist, die sich unregelmäßig dreht. Aber es ist so, unsere modernen Uhren sind unerbittlich. Unsere Erde dreht sich nicht gleichmäßig. Das hatte natürlich als erstes Rückwirkungen auf die bisher gültigen Theorien über die Gestirnsbewegungen. Denn sie waren ja auf der falschen Erdzeit aufgebaut und auf sie bezogen. Heute steht fest: Die Erde dreht sich immer langsamer, sie dreht sich im Frühjahr schneller als im Herbst, und außerdem ist ihre Drehung noch unperiodischen und zur Zeit noch unerklärlichen Schwankungen unterlegen.

Seitdem gibt es zwei Zeitmaße, zwei verschiedene Sekunden. Nämlich die ideale physikalische Sekunde, die sich immer gleichbleibt, selbst wenn man sie, wie es heute geschieht, in mehrere hunderttausend Teile zerlegt. Absolut ist ihre Herstellung noch nicht erreicht. Aber die Physiker erstreben sie und sind schon sehr nahe daran. Die Hochfrequenztechniker brauchen diese Idealsekunde für die Berechnung ihrer Wellenfrequenzen, die ja auch in die Hunderttausende gehen. Aber wenn man eine Uhr mit solcher angenähert idealen physikalischen Sekunde von einem astronomisch richtigen Zeitpunkt an laufen lassen würde, dann würde eine solche Uhr zwar in Übereinstimmung mit dem Lauf der Planeten bleiben, aber hier auf unserer Erde würde sie unsere Zeit durcheinanderbringen. Würde der Zeitdienst des DHI diese Idealzeit für die gesetzliche Bestimmung der Erdzeit benutzen, so

käme es schließlich einmal so weit, daß zu Mittag die Sonne erst aufgeht. Diese physikalische Idealzeit ist für das bürgerliche Leben sowie für astronomische Berechnungen nur sehr bedingt brauchbar. Sie ist nicht erdgebunden, sie ist daher einfach zu genau, zu schön, um wahr zu sein.

Der Zeitdienst des DHI bleibt daher mit seinem fotografischen Zenitfernrohr den Unregelmäßigkeiten unseres unzuverlässigen Erdenlaufes auf der Spur. Nur aus dem Verlauf, nur aus der Richtung dieser Veränderungen kann er die mutmaßliche Erdzeit jeweils vorausberechnen und bestimmen. Nur so bleibt unsere gesetzliche Zeit real anstatt abstrakt zu werden, nur so bleibt sie in Übereinstimmung mit dem, was wir an Gestirnsbewegungen von unserer Erde aus wirklich sehen. Die Zeitbestimmung ist daher eine beständige Jagd auf Differenzen zwischen physikalischer Idealzeit und gemessener Erdzeit. Gejagt wird mit dem fotografischen Zenitfernrohr und mit der Elektronenrechenmaschine. Das ist also die gesetzliche Zeit, die das DHI kundgibt: Eine Zeit, die vorkalkuliert ist auf Grund im Gange befindlicher und fortlaufend beobachteter Unregelmäßigkeiten in der Erddrehung.

Auf der Welt gibt es zur Zeit 12 derartige fotografische Zenitfernrohre. Zenitdurchgänge von Fixsternen, die dem Auge unsichtbar sind, werden wiederholt für einen gewissen Zeitraum auf eine Platte gebannt. Aus diesen Bildern errechnet man dann elektronisch die besagten Differenzen zur Zeitbestimmung. Warum fotografisch? Wenn ein Beobachter zum genauen Zeitpunkt einer bestimmten Wahrnehmung auf eine Taste drücken muß, so liegen zwischen Auge, Nerv und Muskel schon wieder Fehler. Ein Beobachter drückte einige Wochen lang immer eine zwanzigste Sekunde zu früh. Grund: Er war frisch verlobt. Fotoapparate aber pflegen sich nicht zu verloben.

Ein amerikanischer Experte vom Schwesterinstitut in den USA bezeichnete übrigens dieses vom DHI selbst entworfene und erbaute Zenitfernrohr mit automatisch mitlaufender Fotoanlage als das eleganteste Instrument seiner Art.

Außer diesem unserem deutschen Zeitdienst gibt es noch weitere vierzig. Sie sind alle in einem internationalen Büro koordiniert. Sie korrespondieren untereinander und tauschen ihre Meßwerte und Erfahrungen ständig aus. Das ist auch notwendig, wenn man weiß, daß die Meridiane, auf denen die astronomischen Meßinstrumente stehen, selbst nicht festliegen.(!)

In den Räumen dieses Referates befinden sich auch eine Reihe von „Kühlschränken“. Sie stehen voller fabrikneuer Chronometer. Alle unsere Chronometer, die wir an Bord haben, sind schon einmal für 48 Tage in diesen „Kühlschränken“ gewesen. Zimmertemperatur, 4 Grad Celsius und 36 Grad Celsius, das sind die Temperaturen, denen die Chronometer ausgesetzt werden. Die mittlere tägliche Gangänderung darf nicht größer sein, als plus minus 0,3 Sekunden, und die größte darf plus minus 0,9 Sekunden nicht überschreiten. Täglich einmal wird der Schlag sämtlicher Chronometer automatisch mit dem Schlag der gesetzlichen DHI-Uhrzeit verglichen. Diese harte Prüfung muß jedes Chronometer bestehen, anderenfalls geht es zurück in das Werk.

Sie wissen, daß sie wenig wissen

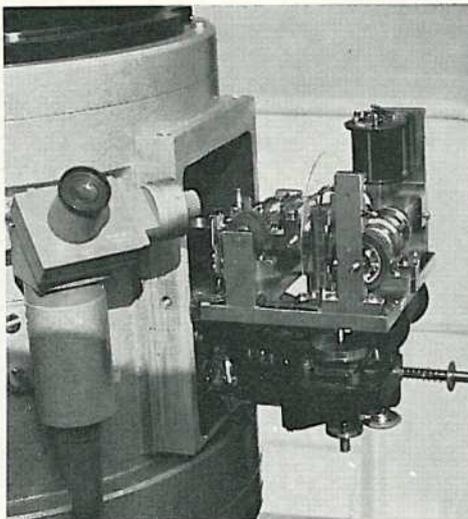
Ist schon die Zeit nicht materialisierbar, so steht es noch fraglicher mit dem Erdmagnetismus. Fragt man hier die Wissenschaftler, was denn eigentlich Erdmagnetismus sei, so halten sie das für eine ausgesprochen unhöfliche Frage, denn sie wissen es nicht. Er tritt auf,

man kann ihn messen, und schon vor 4500 Jahren wies er chinesischen Karawanen die richtige Zugrichtung. Aber was diese unsichtbare Kraft denn nun darstelle, das ist nicht schlüssig zu sagen.

Man nimmt heute an, daß der elektrisch leitende Erdkern zum Erdmantel relativ in Bewegung ist. Nach dem Dynamoprinzip kann durch das magnetische Krustenfeld im bewegten, elektrisch leitenden Kern ein Stromsystem aufgebaut werden. Das Feld dieses Stromes ist das erdmagnetische Feld. Durch Veränderungen des Stromsystems bewegen sich auch die erdmagnetischen Pole relativ zu den geographischen. So entstehen die Mißweisungen und ihre jährlichen Änderungen. Und darauf kommt es dem Nautiker an. Man weiß zwar, wie sich in Europa diese Mißweisungen in den letzten 450 Jahren verändert haben (um Beträge von 30°), aber der Verlauf dieser Kurve läßt durchaus keine schlüssige Prognose für ihre Fortsetzung in ähnlich großem zukünftigen Zeitraum zu. Man ist vorsichtig, beobachtet, mißt und verfolgt diese Veränderungen im erdmagnetischen Feld genau, und nur für die nächsten 5 Jahre jeweils kommen die Werte für die Veränderungen in die Seekarte. 40 000 Karteikarten von allen Meßgebieten der Erde stehen diesem Referat zur Verfügung.

Um für die örtliche Verschiedenheit des erdmagnetischen Feldes genauere Aufschlüsse zu erhalten, ist in internationaler Zusammenarbeit ein großangelegter erdmagnetischer Vermessungsplan erarbeitet worden, nach dem man vom Flugzeug aus in den nächsten 5 Jahren genaue Reihenmessungen vornehmen will. Auch werden im erdmagnetischen Observatorium in Wingst bei Cuxhaven, das dem DHI untersteht, und weiterhin unablässig auf Vermessungsfahrten magnetische Meßergebnisse gesammelt, um sie auf internationaler Basis auswerten und austauschen zu können.

Einen breiten Raum nehmen auch die genauen Ausmessungen erdmagnetischer Störfelder ein, hervorgerufen durch geologische Strukturen.



Getriebe zur Mitführung der fotografischen Platte am Zenitfernrohr, das im DHI gebaut wurde.

In Seekarten und Seehandbüchern finden sie als Warnung vor „Gebieten unsicherer Mißweisung“ oder in Form von Angaben über regional bedingte Abweichung der Mißweisung ihren Niederschlag.

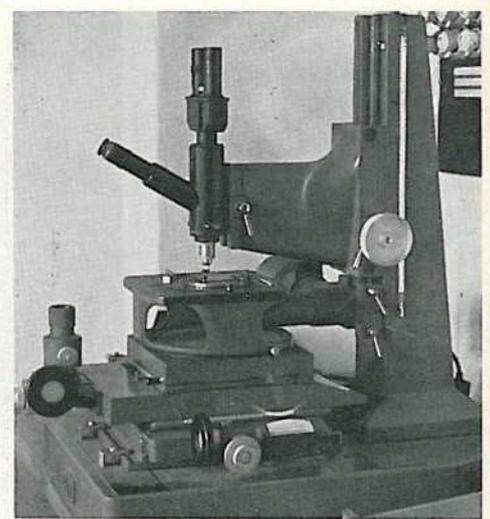
Hier sind es wieder die Nautiker selbst, die durch ihre Beobachtungen und Meldungen zu unentbehrlichen Mitarbeitern des Institutes werden.

Funkwetterdienst

Die Sonne ist nicht nur die Ursache allen Wetters, nicht nur unser großer Licht-, Wärme- und damit Lebensspender, sie nimmt auch Einfluß auf das erdmagnetische Feld und damit auf das Funkwetter. Die Sonne schleudert ständig mehr oder weniger stark Massepartikeln aus, die im Bereich der Erde vom Magnetfeld abgelenkt werden und an den Polen Polarlichter erzeugen. Die von der Sonne herausgeschossenen Partikelchen ionisieren mehrere hundert Kilometer hohe Schichten der Erdhülle und machen sie leitend. Durch das erdmagnetische Feld werden in Verbindung mit Gezeiten und Windbewegungen wiederum elektrische Ströme nach dem Dynamoprinzip aufgebaut. Besonders stark treten diese Erscheinungen auf, wenn auf der Sonne Vulkanausbrüche stattfinden, bei denen glühende Massen von der Größenordnung ganzer Erdteile herausgeschleudert werden. Das erste, was bei solchen Eruptionen nach acht Minuten mit Lichtgeschwindigkeit die Erde erreicht, ist die Wellenstrahlung. Die ersten, die davon etwas wahrnehmen, sind die Beobachter des erdmagnetischen Observatoriums des DHI in Wingst. Dann holt man dort Bestätigungen der Beobachter der Sonne und der Ionosphäre ein. Danach weiß man, daß die Partikel ca. 20 Stunden später einen magnetischen Sturm hervorrufen werden. Die Post schaltet sich ein, und an alle Funker der Welt geht eine Funkwetterwarnung heraus. Man hat mit atmosphärischen Störungen zu rechnen, ja, auf manchen Frequenzen mit völligem Erliegen des Funkverkehrs wegen totalen Energieschwundes.

Untergrundkarten

Doch Messungen der magnetischen Intensität haben noch andere Bedeutung. In Verbindung mit Schweremessungen sind sie geeignet, auf die Suche nach Lagerstätten und geologischen Strukturen zu gehen. Nur ganz kurz sei angedeutet, daß beispielsweise starke magnetische Intensität und große Schwere auf Erzvor-



Dieser Plattenmeßapparat mißt Sternbilder für die Zeitbestimmung auf tausendstel Millimeter.

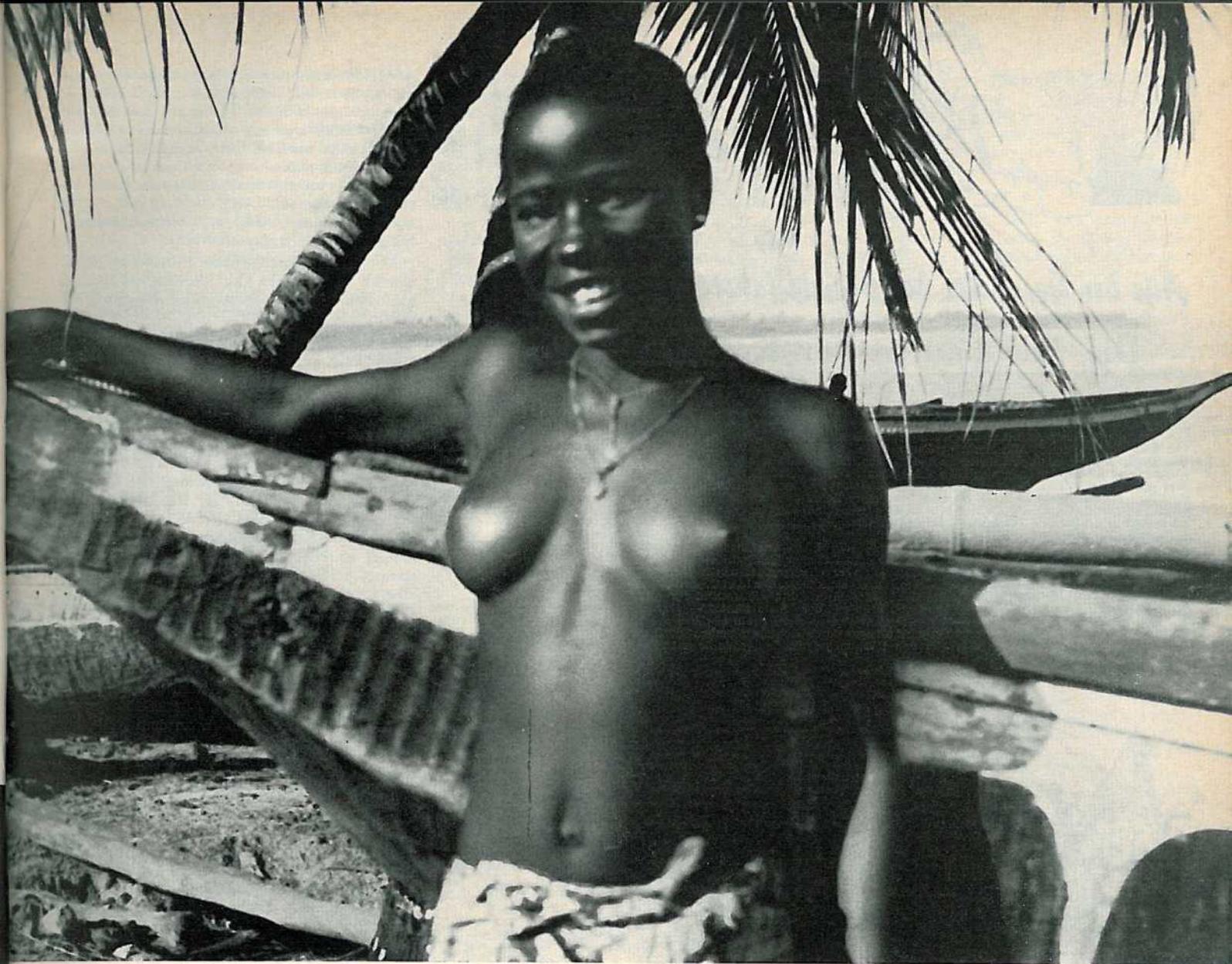
kommen schließen lassen. Schwache Intensität und kleine Schwere hingegen können zur Aufindung von Salzdomen führen. Diese Forschungen haben nicht nur wissenschaftlichen sondern auch wirtschaftlichen Hintergrund. Das leuchtet ein, wenn man weiß, daß an den Flanken solcher Salzdomen häufig abgelagertes Erdöl gefunden wird. So existieren auf Grund solcher Messungen, die sehr kompliziert sind, schon ziemlich genaue Karten von den Strukturen unter dem Meeresgrund der Nordsee.



RUND IST DIE WELT FÜR DEN FAHRENSMANN

Zur gleichen Zeit, wo der eine auf der Brücke zum Schneemann wird, oder auf hoher See neben seinem Dampfer auf der gefrorenen Bugwelle steht (s. Seite 5 „Fahrensleute schreiben für Fahrensleute“).





... fragt sich der andere, warum das offenerzige Afrika noch Entwicklungshilfe braucht, und nimmt auf See die handigste Kühlmaschine in Betrieb, die es gibt.





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

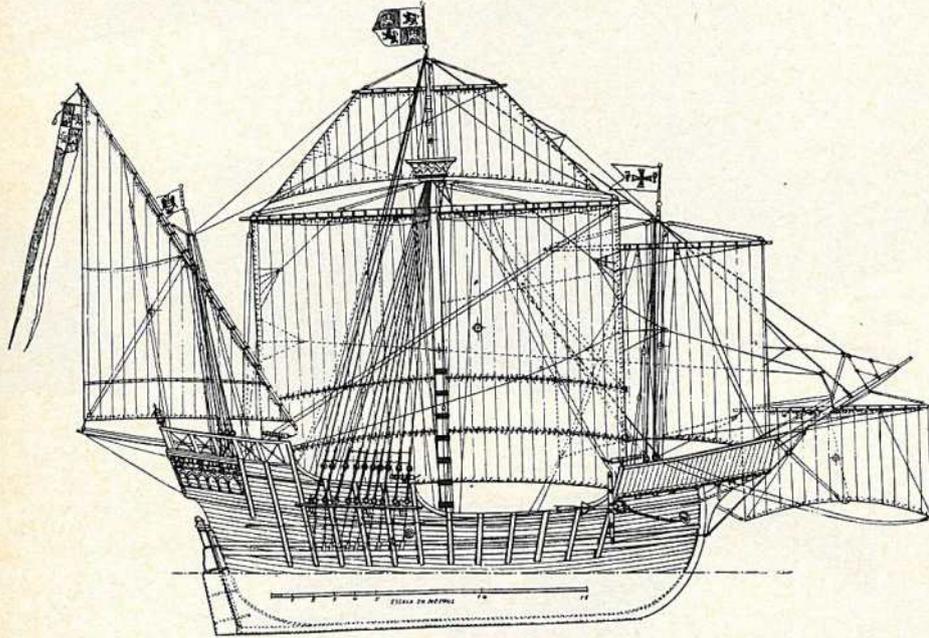
Die Nachbauten der Kolumbus-Schiffe

Von Ludwig Dinklage

Die Wiederentdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus und andere bedeutsame Reisen haben oftmals Wissenschaftler, Seefahrer und selbst Abenteurer gereizt, nach diesen historischen Vorbildern gleichartige Schiffe zu bauen und mit gleichen Verhältnissen diese Fahrten zu wiederholen. So segelte der norwegische Kapitän Magnus Andersson in einem Nachbau des 1879 in der Nähe von Oslo ausgegrabenen Wikingerschiffes, des sogenannten Gokstadbootes, 23,30 Meter über die Stevenköpfe lang, der „Leif Eriksson“, vom Oslo-Fjord aus über die Shetland-Inseln, die Faröer und Island nach Amerika und erreichte New York glücklich nach einer Reise von vierzig Tagen. Damit wiederholte er die Fahrt des Wikingers Leif Eriksson, der als erster Europäer um das Jahr 1000 amerikanischen Festlandsboden betreten hatte. Auch Andersson ging 1893 von New York durch den Erie-Barge-Kanal nach Chicago, wo er seine „Leif Eriksson“ neben den dickbauchigen Kolumbus-Karavellen vor Anker legte.

Der australische Seeschiffsteller Alan Villiers baute die „Mayflower“ nach und segelte 1957 von Plymouth aus auf dem gleichen Kurs, den auch die „Pilgerväter“ als die ersten Siedler des puritanischen Neuenglands eingeschlagen hatten, nach Nordamerika. Anlässlich der Vierhundertjahrfeier der Wiederentdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus bauten die Spanier die drei Kolumbus-Karavellen nach, von denen die „Santa Maria“, das größte, aber langsamste Schiff dieser kleinen Flotte, auf dem gleichen Kurs die Bahama-Inseln erreichte wie während der großen Entdecker.

Seither haben manche Nachbauten der Wikingerschiffe und der „Santa Maria“ — der der letzteren erst 1929 —, den Atlantik von Ost nach West überquert. In den letzten Wochen erst hat ein Nachbau der kleinen „Niña“, um den man sich viele Wochen lang große Sorgen machte und ihn sogar durch Flugzeuge suchen ließ, diese Reise wiederholt. An ihre Vorgängerinnen, die Kolumbus-Karavellen von 1892, mag der nachfolgende Bericht erinnern.



Seitenriß und Segelplan der „Santa Maria“ nach dem spanischen Entwurf. Das Schiff führte bereits Rahsegel und nur am hinteren Mast ein Lateinersegel.

Im Jahre 1892 tauchte anlässlich der Vierhundertjahrfeier der Entdeckung Amerikas der Gedanke auf, die drei Karavellen „Santa Maria“, „Pinta“ und „Niña“, mit denen Kolumbus 1492 die Neue Welt entdeckte, nachzubauen. Diese Schiffe sollten gleichzeitig zum Mittelpunkt der in Palos an der Mündung des Fließchens Odiel, dem Ausgangshafen der damaligen Kundfahrt, stattfindenden Gedenkfeier werden.

Die Karavellen sollten weiter auf eigenem Kiel genau den gleichen Kurs segeln, den seinerzeit Christoph Kolumbus eingeschlagen hatte. Dieser Weg führte vor dem spanischen Norder zu den Kanarischen Inseln und weiter durch die Roßbreiten westwärts zu den Bahamas.

Um die Zeit, als dieser Plan auftauchte, wußte man über die Kolumbusschiffe noch recht wenig. Irgendwelche Zeichnungen oder gar Modelle waren bis dahin nicht bekannt. Man gab deshalb einem kleinen, aus Technikern und Seeleuten gebildeten Ausschuß den Auftrag, das vorhandene Quellenmaterial, das man bisher noch gar nicht ausgewertet hatte, zu sichten

und auch mit Eifer alle in Frage kommenden Archive zu durchforschen. Zwei spanische Fachleute, der Marinemaler Rafael Monleon, damals Konservator am Marine-Museum zu Madrid, und der Kapitän zur See C. Fernandez Duro der spanischen Kriegsmarine, veröffentlichten ihre Ergebnisse, die sie beide unabhängig voneinander gefunden hatten, und die sich im großen und ganzen deckten. Auch die Italiener haben Nachforschungen angestellt. Im Gegensatz zu den spanischen Entwürfen, die der „Santa Maria“ ein Spiegelheck geben, wollen die Italiener herausgefunden haben, daß diese Rundgatt gebaut war mit einem eckigen Decksaufbau.

Es ist fruchtlos, sich darüber zu streiten ob die spanischen oder die italienischen Entwürfe die richtigen sind. Es soll auch nicht weiter auf das Quellenmaterial eingegangen werden, das die Forscher in alten Seekarten, Stichen, letzten Endes auch in ein paar Modellen selbst und in den Aufzeichnungen des Entdeckers fanden. Hier interessiert uns nur, wie die Nachbauten von 1892 in Wirklichkeit aussahen.

Auf Kosten Spaniens wurde in dem Arsenal von Caraca bei Cadiz am 23. April 1892 der Kiel der „Santa Maria“ gestreckt. Die Bauaufsicht übernahmen der Marinemaler Monleon, der Kapitän zur See Duro und schließlich der Schiffbauingenieur Leopoldo Puente. Der Bau schritt so rüstig vorwärts, daß das Schiff bereits am 26. Juni 1892 vom Stapel laufen konnte und am 18. Juli nach sechsundneunzig-tägigem Bau fertiggestellt war.

Die beiden kleineren Schiffe „Pinta“ und „Niña“ wurden auf Kosten der Vereinigten Staaten nach den Angaben Monleons in Barcelona erbaut.

Die Abmessungen der einzelnen Fahrzeuge wichen bei Monleon und bei Duro etwas voneinander ab. Es kam aber eine Einigung zustande, und nach diesem sogenannten spanischen Regierungsentwurf wurde dann der Bau ausgeführt.

Die Abmessungen betragen bei der „Santa Maria“: Länge zwischen den Loten 23,00 Meter, Kiellänge 19,00 Meter, größte Breite 6,70 Meter, Raumentiefe 4,50 Meter, Verdrängung 233 Tonnen. Die „Pinta“ hatte eine Länge zwischen den Loten von 20,16 Metern, Kiellänge 15,68 Meter, größte Breite 6,28 Meter und Raumentiefe 3,36 Meter. Die „Niña“ endlich als kleinstes Schiff war 17,36 Meter zwischen den Loten lang und 14,00 Meter im Kiel, bei einer größten Breite von 5,60 Metern und einer Raumentiefe von 3,03 Metern. Die Verdrängung betrug 147 Tonnen.

Am 2. August versammelten sich die drei Schiffe in Palos, um am 3. August 1892, genau zu dem gleichen Zeitpunkt, an dem Kolumbus seine folgenreiche Fahrt antrat, in See zu gehen. Während dieser jedoch einen günstigen Landwind benutzen konnte, herrschte diesmal nebligtes Wetter, so daß die drei Karavellen aus der Odiel-Mündung herausgeschleppt werden mußten.

Die „Santa Maria“ war das einzige Schiff, das hinübersegeln sollte, allerdings in Begleitung eines Kriegsschiffes, des spanischen Kreuzers „Isla de Luzon“. Dieses 1100 t große Schiff verlor im Jahre darauf Spanien bereits an die Vereinigten Staaten von Nordamerika im Kuba-Krieg. „Pinta“ und „Niña“ wurden die ganze Reise von den amerikanischen Kreuzern „Newark“ (4150 t) und „Bennington“ (1700 t) geschleppt. Nach anderer Lesart sollen sie sogar als Deckslast nach drüben gebracht worden sein.

Die „Niña“, die kleinste der Karavellen, stand unter dem Befehl des Vicente Yanez Pinzon aus Palos und trug eine Besatzung von zweiundzwanzig Köpfen. Es versteht sich wohl von selbst, daß die Besatzungsmitglieder aller Schiffe gebürtige Spanier waren. In der Hauptsache setzten sich die Mannschaften aus Fischern zusammen, sowie ein paar Steuerleuten von Küstenfahrern. Alle hatten sich freiwillig zu dieser Fahrt gemeldet.

Die „Santa Maria“ segelte zunächst in der Drift des Lissaboner Passats südwärts bis zu den Kanarischen Inseln. Auf dieser Strecke hatte sie gutes Wetter. Der weitere Verlauf der Reise geht aus einem Schreiben hervor, daß der Kommandant der Karavelle, Fregattenkapitän Concas, von Puerto Rico aus an den spanischen Marineminister richtete:

„Ew. Exzellenz!

Wie ich bereits gemeldet habe, verließ ich mit dem mir unterstehenden Schiff den Hafen von Santa Cruz auf Teneriffa am 22. Februar 1893 bei frischem Nordostwinde, der uns auf dem Wege durch die Kanarischen Inseln begleitete. Doch kaum waren wir an Ferro vorüber, so ballte sich im Nordwesten dichtes Gewölk zusammen, und es setzte eine Dünung aus gleicher Richtung ein, so daß ich mich auf Nordwest-Sturm gefaßt machen mußte.

Tatsächlich ließ dieser auch nicht lange auf sich warten. Er brachte hohen Seegang mit

sich, der uns fast auf der ganzen Überfahrt nicht mehr verließ. Wind und Seegang setzten dem kleinen Fahrzeug in stärkster Weise zu und erteilten ihm sehr starke Schlingerbewegungen. Ich ließ bis zum 13. März Südwestkurs steuern und langte so auf dem 21. Breitengrad an, wo sich heftige Gewitterböen einstellten, die abwechselnd aus dem dritten und vierten Quadranten wehten und bis zum 17. März andauerten. Während dieser Zeit mußten die Segel wegen der sich stets ändernden Windstärke in rascher Folge je nach den Umständen gekürzt und die Reffs wieder ausgeschüttet werden, was bei der Takelungsart des Schiffes mit vielen Umständen und Mühen verknüpft war. Bei einer Gewitterbö aus Nordwesten stampfte das Schiff so heftig, daß wir die Takelung zu verlieren fürchteten. Ein solcher Unfall trat glücklicherweise nicht ein; jedoch öffnete sich eine Plankennaht, durch die, obwohl sie hochgelegen war, während zweier Tage ziemlich viel Wasser in das Schiff drang, bis mir das Wetter gestattete, die Naht so gut als möglich kalfatern zu lassen. Auf dem 13. Breitengrad wurde der Passatwind angetroffen, allein schon am 22. ging er in einen schweren Nord- und Weststurm über, der von hoher See

Am 25. morgens, als das Wetter besser wurde, konnte ich Westkurs steuern lassen. Am 29. kamen die Virginischen Inseln in Sicht, und am 30., um 10,30 Uhr morgens, ankerte ich in San Juan de Portoriko. Beim Anlaufen des Hafens kam mir Seine Exzellenz der Militätkommandant mit dem Kanonenboot „Indio“ und mit dem Aviso „Fernando el Cattolico“ in Begleitung sämtlicher im Hafen weilenden Dampfer und Boote entgegen, die alle im Flaggenschmuck prangten. Die Bevölkerung hatte sich auf den Uferkais und Hafendämmen versammelt, um uns festlich zu empfangen.

Ich bedauere, daß ich während der Überfahrt keine Gelegenheit gefunden habe, Ev. Ezzellenz Nachrichten von der „Santa Maria“ zukommen zu lassen. Unser Kurs wurde zwar wiederholt von Dampfern gekreuzt, jedoch geschah dieses stets zur Nachtzeit, so daß eine mit Signalen zu erreichende rasche Verständigung unmöglich war.

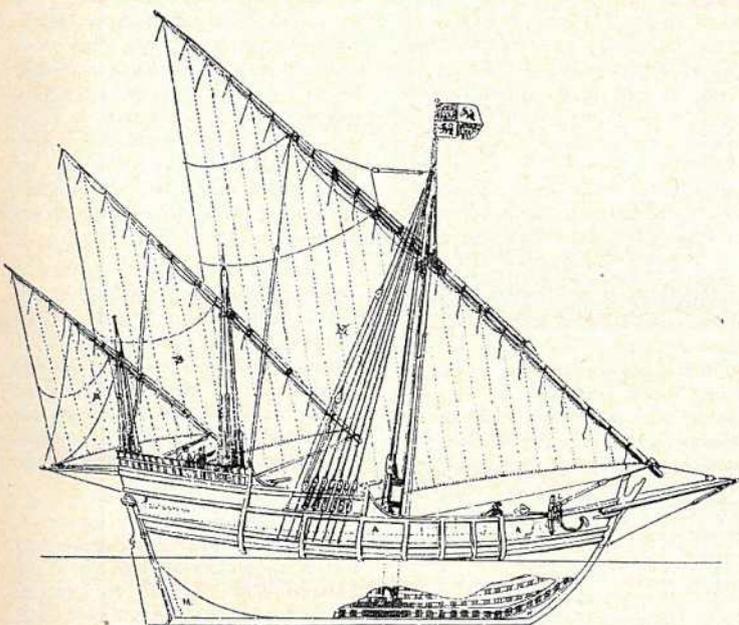
Was die mit dem Schiffe gemachten Erfahrungen anbelangt, muß ich mich auf die Bemerkung beschränken, daß es mir als viel zu stark und massiv in seinen Bauteilen und somit als überladen erscheint, ein Umstand, dem ich auch

Stab und Mannschaft befinden sich wohlauf, trotz des überstandenen Ungemachs und vieler schlaflos verbrachter Nächte. Nach Beendigung der am Schiff vorzunehmenden geringfügigen Instandsetzungsarbeiten und des Anholens der Wanten werde ich von hier nach Havana gehen . . .“

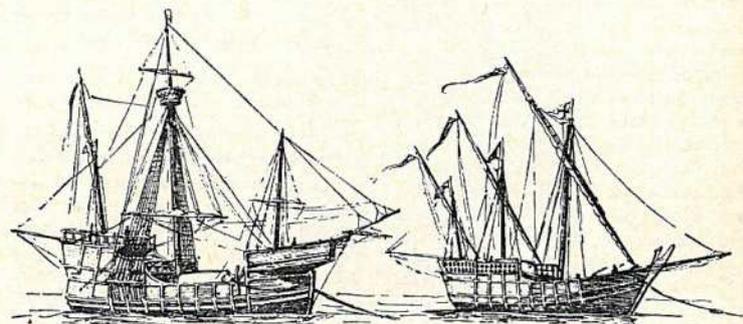
Diese Fahrt scheint also recht ungemütlich gewesen zu sein und nicht die Erwartungen, die man in die Seetüchtigkeit der Karavellen setzte, erfüllt zu haben.

Ein merkwürdiges Zusammentreffen ist es, daß die Reise dieses Nachbaues, abgesehen von dem längeren Aufenthalt auf Teneriffa, genau so lange dauerte, wie vor vierhundert Jahren die Fahrt des großen Entdeckers, nämlich siebenunddreißig Tage. Kolumbus segelte am 3. August 1492 von Palos, blieb wegen einer Havarie der „Niña“ dreiundzwanzig Tage auf Comera auf den Kanarischen Inseln und erreichte am 12. Oktober die Bahama-Inseln auf Guanahani.

Übrigens sind die Befürchtungen des Fregattenkapitäns Concas nicht in Erfüllung gegangen. Die „Santa Maria“ segelte von Portoriko nach Havana, wo sie wieder mit der „Pinta“ und „Niña“ zusammentraf. Von hier wurden alle drei Schiffe in siebentägiger Schlepffahrt nach Nordamerika gebracht. Am 21. April langten sie auf Hampton Roads an, wo sie die Schlepprossen loswarfen, Segel setzten und unter den



Nach dem spanischen Marinemaler Rafael Monteaño führte die kleinere „Pinta“ ausschließlich Lateinersegel. Die Düsenwirkung der drei sich überlappenden Segel muß den Spaniern bereits bekannt gewesen sein.



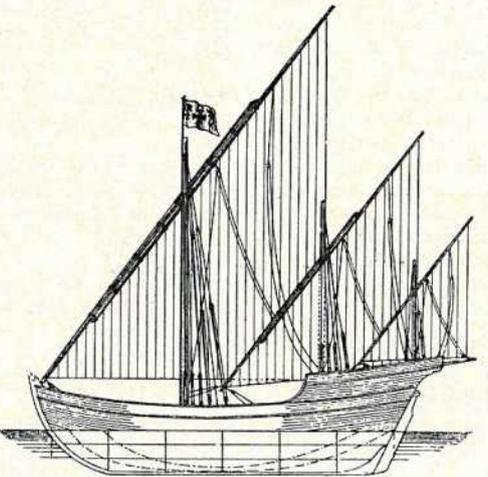
Diese Zeichnung zeigt die Nachbauten der „Pinta“ und „Niña“ von 1892. Hier führt allerdings die „Pinta“ auch Rahsegel, während die „Niña“ mit drei Lateinersegeln getakelt ist.

begleitet war und mich zum Lenzen zwang. In gleicher Lage war auch ein in unserer Nähe befindlicher Kaufahrer, der mit dicht gerefften Marssegeln und den Marsrahen auf dem Eselsaupt vor dem Winde lief.

Da die Fahrt der Karavelle, obwohl zunächst viel Zeug gesetzt war, kaum fünf Knoten erreichte, brachen sich die Seen am Spiegelheck. Das Übernehmen eines Brechers, das unter solchen Umständen von schweren Folgen begleitet gewesen wäre, konnte dabei nur durch größte Aufmerksamkeit bei der Führung des Ruders vermieden werden. Eingedenk des guten Rates, den Ev. Ezzellenz mir vor meiner Abfahrt gegeben hatten, entschloß ich mich, das Ölen der See zu versuchen: ich luvte ein wenig an und ließ an der Luvnock der Rah des Bugsprietsegels einen Ölsack ausbringen. Der Erfolg davon war ein fast wunderbarer; denn die See brach sich nun nicht mehr am Schiff und das Ruder kam in minder aufgewähltes Wasser, wodurch seine Wirksamkeit erhöht und wahrscheinlich auch Unfällen vorgebeugt wurde, die ohne die erwähnten Maßnahmen nicht zu vermeiden gewesen wären.

Nichtsdestoweniger waren der 22. und 23. März, sowie auch ein Teil des 24. für uns harte Tage, weil die Luken des Hauptdecks zumeist geschlossen gehalten werden mußten, und trotz aller Aufmerksamkeit kleine Gierschläge nicht zu vermeiden waren, wobei stets lebendige See übergenommen wurde.

die geringe Fahrgeschwindigkeit und das schlechte Verhalten des Schiffes im Seegang zuschreiben zu müssen glaube. Dies gibt mir insofern zu Bedenken Anlaß, weil der dem Schiff bevorstehende Weg am Kap Hatteras, und wenn es nach Chicago gebracht werden sollte, an der Küste von Neuschottland vorüber führt, wo Wetterlagen vorkommen, gegen die aufzukommen der Karavelle unmöglich sein könnte, selbst wenn sie geschleppt würde.



Nach Ansicht der italienischen Forscher führte die „Niña“ nur die drei sich überlappenden Lateinersegel.

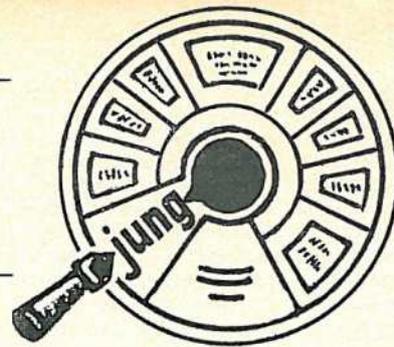
Salutschüssen der dort ankernenden Kriegsschiffe aller Staaten in Hampton an der Chesapeake-Bucht einliefen. Von hier wurden die Schiffe dann zum St. Lorenz geschleppt und weiter ging es über die Großen Seen nach Chicago, wo sie auf der „World's Columbian Exposition“ im Südhafen unter der Kolossalstatue des Kolumbus und einer getreuen Nachbildung des spanischen Klosters De la Rabida, in dem der Entdecker auf der Suche nach Unterstützung seiner Pläne Wegzehrung und Unterkunft fand, und das als die eigentliche Wiege der Entdeckung Amerikas gelten kann, zur Schau gestellt wurden. Lange Zeit haben sie dort noch wohlgepflegt und behütet gelegen, bis mangelnde Sorgfalt sie allmählich verfallen ließ.

Woher kommt der Ausdruck? AHOI!

Ein Wort der Seefahrt, mit dem wohl am meisten Schindluder getrieben wird, mit dem die Ansäger der Kleinkunstbühnen, die Schlagerdichter und die nicht über Blankenese hinausgekommenen „Seeschiffsteller“ ihre Kenntnisse von der Seefahrt dem staunenden Publikum vorführen wollen, ist der Ausdruck „Ahoi“. Sie wollen uns vorgaukeln, es sei die Begrüßung der Seeleute und der Schiffe untereinander, so wie man sich auf der Reeperbahn oder der „Smidt“ mit Guten Tag begrüßt.

Nichts von alledem. Das Wort „Ahoi“ ist kein Gruß, man will sich damit nur auf weite Entfernungen hin bemerkbar machen, will ein Schiff preien, es anrufen. Und dafür eignen sich am besten langausgezogene Vokale. So entstand ohne irgendein Vorbild aus dem Lateinischen, dem Angelsächsischen oder dem Friesischen das kleine, aber lang ausgezogene Wort „Ahoi“ als Schiffsanruf. Der Engländer sagt für das Anrufen „to hail a ship“, der Franzose „héler un navire“ und der Niederdeutsche wohl „haalen“, wie beispielsweise „Haal, Boot, haal!“ Der langausgezogene Vokal ist also immer da und er ist auf weite Entfernungen hin zu hören.

Also kurz gesagt: „Ahoi“ ist ein Anruf, aber keineswegs ein Gruß.



ES LEBE

DER POLITIKUS

Das Volkslexikon ist lückenhaft! Befragt man es unter „P“ wie Politiker, so schweigt es und dies Schweigen wird zur bedrückenden Stille, die noch aufdringlicher und bewußter wird durch das Gähnen der Lücke, welche das Fehlen dieses wichtigen Begriffes hinterläßt. Ja, das Volkslexikon ist lückenhaft! Von Politik und Politesse ist da zwar die Rede, wie gering aber ist die Bedeutung solcher Worte gemessen an der des Politikus!

Lieber Leser, sollten Sie von Land sein und gar nicht wissen, was ein Politiker überhaupt ist? Passen Sie auf, das ist so: Grundsätzlich kann man sagen, daß es sich hier um kein Gramophon handelt und dies Instrument auch keine Lieder spielt. — Schade? Nein, das tut dem Politiker, ich meine dem Ansehen des Politikus und seiner Beliebtheit keinen Abbruch. Es handelt sich nämlich um ein Ding, das nichtswissende und nichtsahnende Landratten ganz „landläufig“ eben und furchtbar unpoetisch, so mir nichts dir nichts und einfach als „Schöpfkelle“ bezeichnen. Wie kann man nur so lieblos sein? Haben denn die Leute von Land noch keinen Politikus gesehen, angefüllt mit kraft- und saftvoller Erbsensuppe? Haben sie noch nie seine enorme Bedeutung, seinen Humor, seine Philosophie und sein tiefwurzelndes Innenleben erspürt? Oder wie könnten sie ihn sonst so wegwerfend als „Schöpfkelle“ bezeichnen, so übertrieben zweckmäßig? Seeleute scheinen tiefer zu empfinden und voll Liebe und Verständnis sagen sie — Politikus.

Stammt der Ausdruck nun vom Begriff Politik ab? Mitnichten! Genau umgekehrt liegt der Fall. Alte Seebären wissen Bescheid. Man nimmt den Politikus, faßt ihn fest an und beginnt langsam, dann immer schneller und kräftiger den Eintopf durch den Bottich zu rühren, bis eine ordentliche und reißende Strömung entsteht, die dann selbst die dicksten Fleischbrocken (falls vorhanden) vom Grund abhebt. Jetzt konzentrieren, mit der anderen Hand den Teller klarhalten und dann schnelle Kehrtwendung mit dem Politikus. — Schwupp, heraus aus dem Pott mit dem Fang und hinein in den Teller

damit. — Nun, hat dies etwa nichts mit Politik zu tun, dies trickreiche Fischen im Trüben? Ich meine, doch! Seit wann aber spricht man von Politik und seit wann wird an Bord Erbsensuppe gegessen? Seit wann benutzt man zum Schöpfen der Erbsensuppe den Politikus? Schon ein oberflächlicher Blick in die Geschichte der Seefahrt und der Erbsensuppe, ein bißchen gesunder Menschenverstand dazu und ein wissendes Lächeln zum Thema Politik genügt zum logischen Schluß: Politik kommt von Politikus und nicht etwa umgekehrt! Um dies zu erkennen, braucht man weder Philologe noch Historiker zu sein. —

Sozialpolitik . . . Auch davon weiß der Politikus ein Lied zu singen.

Vielleicht weniger von Sozialpolitik, als vielmehr von sozialen Problemen und Unterschieden, die doch da gegeben sind, wo einige früher und andere später die Messe betreten. Wer zuerst kommt, der fischt zuerst und mästet sich an den festen, nahrhaften Bestandteilen des Eintopfes, der Rest verkümmert beim Rest, der dann nur noch aus getrübbem Wasser besteht. — Klassenkampf und Zweckentfremdung des Politikus zur Verteidigung der Rechte einer unterdrückten und benachteiligten Schicht sind die Folgen. Der unschuldige Politikus ist der Leidtragende bei solchen Auseinandersetzungen.

Nach des Tages Mühe und Last aber hat er Freiwoche und in der ruhigen Pantry kann er frischgewaschen ausruhen, sich erholen und sein maltretiertes Innenleben pflegen. Bestimmt, das tut er! Ich habe es selbst gesehen und gehört!

Das Schiff rollte in leichter Dünung, der Politikus schaukelte an seinem Haken und malte dabei einen großen Halbkreis ans weiße Schott. Ganz besinnlich war er und mit kratzender Stimme erzählte er allerlei schnurrige und humorige Geschichten, worüber die Tassen unter Deck in helles Gelächter ausbrachen. Im Politikus saß Mama Kakerlake, es war Emma mit dem Tupfen Seegrün am Buckel und ihr süßes, kleines Kakerlakenkind und beide ließen sich gemächlich schaukeln vom gutmütigen Politikus. Eigentlich brauchte

ihn den Politikus noch und ich war in die Pantry gekommen um ihn mir zu holen, kam aber in schreckliche Gewissenskonflikte dabei. Wegen der Kakerlaken, es sind ja putzige Tierchen, aber . . . Na, das Freiwechensidyll wollte ich auch nicht stören und unterbrechen. Es war aber wegen der Bowle . . .

Zur Bowle braucht man eben den Politikus und so nahm ich mein mitleidiges Herz in die Hand und den Politikus vom Haken. Die Bowle war übrigens gut und stark, der Abend schön und laut und der Politikus, der arme Tropf, der war anschließend arg zerbeult. Am nächsten Morgen hatte ihn der Moses wieder an seinen Haken gehängt und als ich mit meinem schlechten Gewissen nach ihm blickte, da wußte ich es ganz genau: Der Politikus ist humorvoll und kein bißchen nachtragend. Er grinste! Wirklich, er grinste sichtlich mit all seinen Beulen und Dallen . . .

Ja, es gäbe viel zu erzählen über dieses Allerweltinstrument! Man kann mit einem Politikus zwar einen Bottich leerschöpfen, das Thema Politikus aber wäre mit einem ganz dicken Buch noch kaum erschöpft. Es könnte auch ein Physikbuch sein, wegen der Strömungsversuche und so . . . Besser aber wäre ein philosophisches Buch, das wäre ergiebiger, als blasse Physik-Theorie, die doch wirklich nur in der Praxis nützlich ist.

Buch, Denkmal vielleicht . . . ? Nein, der Politikus ist bescheiden! Konversationslexikon? Ja, möglicherweise . . . Auf jeden Fall aber gehört der Politikus ins Volkslexikon! Es lebe der Politikus! Philipp v. Kodolitsch

1. Monsieur

Königin im Spitzen-Team wurde rerula Clark (der der 2. Platz vom vorigen Mal noch immer nicht genüge). Und das war gewiß ihr schönstes Weihnachtsgeschenk. Wir gratulieren.

2. Baby-Twist

Will Brandes tauchte aus dem Dunkel, gelangte im November directment ins Hit-Paraden-Licht. Und sprang vom 51. auch noch auf den 2. Platz. Hoppla — jetzt kommen wir! Kein Wunder, denn ohne Babys geht's nun einmal nicht . . . Wir waren ja alle mal klitzeklein. Lassen wir sie also schrei'n . . . Sie hören schon (wie wir nur allzu gut — und nicht nur von uns selber — wissen!) ganz von allein wieder auf. —

3. Mary-Rose (Ramblin' Rose)

Gernard Wendland auf Philips und Nat King Cole auf Electrola haben sie „groß gemacht“, die Mary-Rose, die vorgestern noch auf „ferner liefen“, nämlich auf Platz 45, rangierte, gestern bereits auf Nr. 7 vor dem „Golden Gate der Favoriten-Klasse“ lauerte und heute auf Platz 3 voll und ganz dazugehört. Großartig geschafft! Wir freuen uns mit!

4. Madison in Mexico

Wieder Erfolgs-Schema-Doubletten! Denn auch Catrins Madison-Club kam, wie Will Brandes, aus dem Nichts, erscheint einmal — im November — auf dem 19. Platz, und siegte bereits zu Weihnachten. Der Dezember hatte es in sich. Oder machte es hier das zweifellos wärmende Wort: MEXIKO?

5. Adios Amigo

Sascha Distel steht hier genau an der richtigen Stelle, um als letzter Spitzen-Star unserer Hit-Parade Adios zu sagen. Wie haben wir das mal wieder geschafft? Dafür mußte Sascha aber auch eine Hürde vom 12. bis zum 5. Platz nehmen. Und nun zur Schlager-Parade 1962: Adios, Amigos! M. A.
(Copyright by Musikmarkt)

Lotungen

Wenn die Augen nicht mitlachen und -weinen, bleibt das übrige nur Grimasse.

Wer mit seinen Blicken im Trüben fischen will, trägt Sonnenbrillen.

Es gibt undurchsichtige Brillen. Das sind Sonnenschutzbrillen für alle, die ihren Trägern in die Augen sehen wollen.

Im Gespräch kann man an den Augen ablesen, was zwischen den Worten steht.

Sieh mich an, und ich sage Dir, wer Du bist.

Die Augen sprechen überall die gleiche Sprache. Goerge Herbert

Niemand ist so blind wie die, die nicht sehen wollen. Swift

Ein guter Blick in einem häßlichen Gesicht ist sympathischer, als ein kalter in einer schönen Larve.

Am Auge ist der Mensch durchsichtig nach innen und außen.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Seufzer eines Seemannes

Ja Freunde, es muß mal gesagt werden, die Seefahrt heutzutage bringt keinen Spaß mehr. Denn was ist heute Seefahrt — Technik über Technik. Planmäßige Abfahrt von Hamburg — paar Tage später — planmäßige Ankunft in New York — ist wie bei der Bundesbahn.

Das ist doch keine „Christliche Seefahrt“ mehr, beim Klabaftermann, wie soll da ein ehrlicher Seemann noch sein Seemannsgarn spinnen?

Da war's früher doch ganz anders, da gab es noch Seeschlangen und andere Ungeheuer, Piraten und Wassernixen. Aber heute?

Man kann an Land mit dem Auto im bundesdeutschen Schilderwald doch ganz andere Sachen erleben.

Da fuhr ich letztes mit meinem Wagen in die Berge. Alle hundert Meter standen am Streifenrand Schilder. Überall wurde darauf hingewiesen, in was für eine Gefahr man sich begab. „Bei Glatteis Rutschgefahr“ oder „Vorsicht Wildwechsel“ in der Kurve stand „Vorsicht Kurven“. Was meinen Sie, wie stolz ich war, wenn ich ein Schild hinter mir hatte, wieder mal eine Todesgefahr überstanden. Wenn die Schilder nicht gestanden hätten!! — gar nicht auszudenken.

Dann kam ich an ein Schild „Vorsicht Lawinen-Gefahr“.

„Mensch“, denke ich, „das ist gefährlich bei dem Wind“. Ich halte an und steige aus. Bumms, bekam ich einen Schlag auf den Kopf, fiel um, mittlere Gehirnerschütterung.

Was meinen Sie, was mir auf den Kopf gefallen ist? — Nein, — keine Lawine, sondern ein Warnschild.

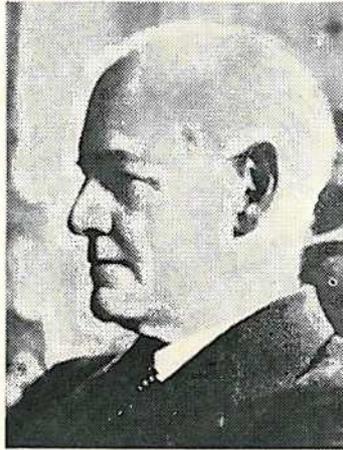
Und darauf stand: 100 Meter schildlose Strecke (!)

Ich sage ja, an Land kann man was erleben. Darum spreche ich die Bitte aus: „Denkt an die armen Seeleute und führt auch auf See Warnschilder ein.“

Z. B. „Vorsicht, bei Wind Schaukelgefahr“ oder „Beginn der Kanalfeste“ oder „Nicht sinken, tiefes Wasser“. Dann können wir endlich auch mal was erleben und unser Seemannsgarn wieder spinnen.

In diesem Sinne ... Gute Fahrt!...

Zum 30. Todestag



John Galsworthy

Geboren 14. August 1867 in Surrey, gestorben 31. Januar 1933 in London

Der englische Erzähler und Dramatiker war ein realistischer Schilderer des englischen Bürgertums um die Jahrhundertwende. Auf einer Weltreise sammelte der ehemalige Jurist Anregungen und Eindrücke für sein späteres schriftstellerisches Schaffen, dessen Krönung der dreibändige Generationsroman „Forsyte Saga“ wurde, für welchen Galsworthy im Jahre 1932 den Nobelpreis für Literatur erhielt.

Tip FÜR DIE FREIZEIT

Es gibt eine Menge pfundiger Sachen, die viel Freude bereiten, wenn man sie selbst macht. Wie wärs zum Beispiel mit einem Rundfunkempfänger, der so winzig ist, daß man ihn in jede Hosentasche stecken kann? So ein Ding kann man sich selber basteln, wenn man ein klein wenig Geschick hat und weiß, worauf es ankommt. Wer z. B. den Kosmos-Experimentierkasten „Radiomann“ besitzt, der versteht schon genug von Rundfunktechnik, um sich mühelos nach der folgenden Anleitung ein eigenes Taschenradio bauen zu können. Die wichtigsten Teile wie Diode, Transistor, Kopfhörer usw. sind in dem Kosmos-Kasten enthalten, so daß die Sache dann besonders billig wird.

Als Gehäuse für den Empfänger nehmen wir eine Seifenschachtel aus Kunststoff, die nur an den Ecken schwach abgerundet sein soll. Sie muß mindestens 65×95 mm groß und 35 mm tief sein. An Bauteilen besorgen wir uns beim Rundfunkhändler einen Miniatur-Drehkonden-

sator von 500 pF Kapazität, einen Drehknopf dazu, einen Kleinst-Elektrolytkondensator von 10 Mikrofarad, eine Germaniumdiode und einen Transistor. Diode und Transistor können billige Typen um 2 bis 3 Mark sein. Ferner benötigen wir einen kleinen Spulenkörper aus Isolierstoff mit eingeschraubtem Kern aus Hochfrequenzweisen, etwa 3 Meter email- oder seide-isolierten Kupferdraht von 0,2 mm Stärke, 6 Radiobuchsen — wenn möglich Miniaturbuchsen —, einen kleinen Ausschalter mit Einlochbefestigung, vier zu den Buchsen passende Bananenstecker und natürlich auch einen Kopfhörer.

Vielleicht findet sich bei Verwandten aus der ersten Zeit der Rundfunks noch ein alter Kopfhörer, dessen gealterte Magnete man von dem Bordelektriker wieder „aufmagnetisieren“ lassen kann.

Ein neuer Doppelhörer kostet 6 bis 9 Mark, ein einfacher Kleinhörer, den man ins Ohr stecken kann, etwa die Hälfte.



Auf richtigen Kurs gehen

... auch in puncto Genuß, das ist seemännische Tradition von alters her. Ein rechter Fahrersmann hat immer die richtige Nase — für steife Brisen und steife Grog.

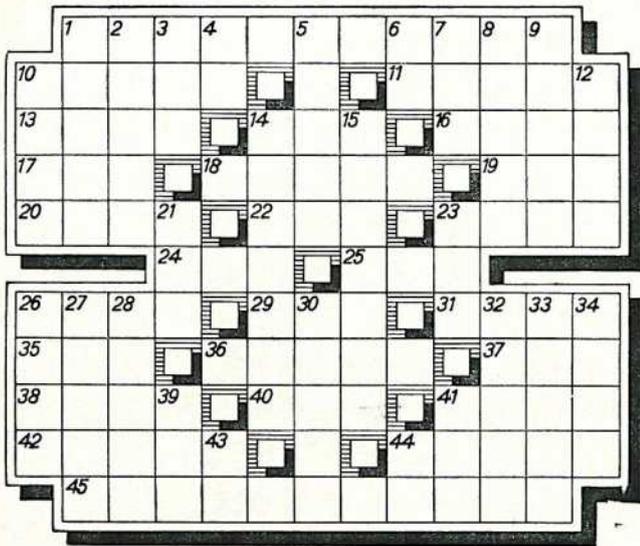
In den Küstenländern, wo Grog das Nationalgetränk ist, bevorzugt man seit langem die Hansen-Marken.

Drum gilt an Land und auch an Bord das gute alte Seemannswort:

Herrlich — so ein

Hansen-Grog

Knifflige Sachen



Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. siehe Anmerkung, 10. Kummer, 11. Mongole, 13. folglich, demnach, 14. Hirschtier, 16. Fremdwort für Wut, 17. Abschiedswort, 18. Rassen, Sorten, 19. Tonstufe, 20. Nationalheld der Schweiz, 22. Herrschertitel, 23. Ostsee-Enge, 24. Begriff bei Rennwetten, 25. Papagei, 26. Kosename für den Vater, 29. Abkürzung für Datum, 31. Brauch, Herkommen, 35. biblischer Hohepriester, 36. Reihenfolge, 37. Unterschiedsbegriff, 38. Schabbeisen der Kammacher, 40. nordischer Hirsch, 41. Geschenk, 42. die Schöpfung, 44. Gemüsepflanze, 45. siehe Anmerkung.

Senkrecht: 1. Blütenstand, 2. Koseform für Ursula, 3. lateinisch: ich, 4. Zeichen für Cerium, 5. Flußmündungsform, 6. Abkürzung für laut, 7. Trinkstube, 8. Stockwerk, 9. Teil des Fingers, 10. keimendes Getreide, 12. Überbleibsel, 14. Eisenmine im Gestein, 15. Hornstoff, 21. weiblicher Kurzname, 23. Tierschlupf, 26. Qual, Schmerz, 27. Name Gottes im Islam, 28. Marian-, Vesperbild, 30. Bodenfläche, 32. Nebenfluß der Elbe, 33. Papstname, 34. ruhig, gleichbleibend, 39. Leumund, 41. Heizstoff, 43. Skatausdruck, 44. Abkürzung für Sankt.

Anmerkung: Der Beruf der 45. sorgt dafür, daß einkommende Schiffe an der Pier an den 1. festmachen können.

Silbenrätsel

a — a — ar — au — beit — ber — biet — ca — con — cra — de — do — do — den —
dron — e — e — ein — ein — ei — ers — fras — ga — ge — gleich — gne — go — heit
— ir — kine — la — lan — len — le — li — lit — ly — maas — men — na — ne — nai
— nieu — o — o — rho — ri — ro — sa — sa — sas — se — sen — sche — speck — stein
— tan — the — to — tor — tral — ve — ver — vi — vier — za — zugs.

Die ersten und dritten Buchstaben ergeben von oben nach unten gelesen einen Ausspruch von Plutarch.

1. Bayrische Stadt
2. Mittelfranzösische Gebirgslandschaft
3. Norddeutsches Obstbaugebiet
4. Medizinisches Gerät
5. Grundsatz des Grundrechtes
6. Nordwestfranzösische Stadt
7. Alpenrosengewächs
8. Intarsia
9. Fortsetzung des Lek in Holland
10. Amerikanischer Literat und Musiker, 1951 gest.
11. Süditalienische Hafenstadt
12. Von einem Fluß entwässertes Gebiet
13. Stoffuntersuchung
14. Hauptstadt von Kalifornien
15. Vogelbeerbaum
16. Russischer Filmregisseur, 1948 gest.
17. Lorbeergewächs
18. Vermessungsgerät
19. Streichinstrument

Die schlaue Kiste

„Wo der Angosturabitter herkommt“, unter dieser Überschrift brachten wir in unserer Septemberausgabe einen politischen Kommentar. Daraufhin schreibt uns freundlicherweise ein Fachmann von Bord:

Die Angostura-Story

Die Story über das Entstehen des Angostura-Aromas ist zugleich die Geschichte von Dr. J. G. B. Siegert, der 1796 in Großwalditz bei Löwenberg (Schlesien) geboren wurde, und in Berlin Medizin studierte.

Unter Blücher nahm er an der Schlacht bei Waterloo teil und erhielt bei seiner ehrenvollen Entlassung die Kriegsmedaille von 1815. Abenteuerlustig wie Dr. Siegert war, führte ihn danach sein Weg nach Venezuela.

Dr. Siegerts Begabung und Erfahrung fanden auch hier Anerkennung und Verwendung als Chefarzt des Militärhospitals in Guayana. Das Leben in dem herrlichen Tropenland behagte ihm derart, daß er sich nach den kriegerischen Wirren in der idyllisch gelegenen Stadt Angostura am Orinoco dauernd als Arzt niederließ. Dr. Siegert hatte bald erkannt, daß die Freude an den Schönheiten der Natur durch die erschlaffenden Einflüsse des Klimas beeinträchtigt wurde, besonders als Dyspepsie, Malaria und andere Tropenkrankheiten einen unbarmherzigen Zoll vor allem von der eingewanderten Bevölkerung verlangten. Mit aller Energie legte sich Dr. Siegert auf das Studium der Tropenflora, um ein geeignetes Mittel gegen die durch das Tropenklima verursachten Krankheiten zu finden. Den Weg dazu wies ihm die Tatsache, daß viele dort heimische Kräuter von den Eingeborenen als Hausmittel gebraucht wurden.

Im Jahre 1824 gelang es ihm nach langen Versuchen, aus den verschiedensten Kräutern einen Extrakt herzustellen, der durch seine hervorragende Wirkung gegen Magen- und Darmbeschwerden aller Art, gegen Appetitlosigkeit, Blutarmut, Neurasthenie und allgemeine Schwäche und vor allem durch sein wunderbares Aroma überall Anklang und Anerkennung fand.

Damals als Dr. Siegert's Aromatic-Bitter bekannt, erfreute sich die aromatische Bitteressenz zunächst größter Beliebtheit in den Krankenhäusern und im Freundes- und Bekanntenkreis des Arztes. Seefahrer der nördlichen Länder, die Venezuela besuchten, wußten den Wert des Aromas zu schätzen und trugen den Ruf von Dr. Siegerts Rezept über die Meere in alle Welt hinaus. Im Jahre 1830 erreichte die erste Sendung Deutschland. Als die Popularität zunahm, änderte Dr. Siegert den Namen seines Rezeptes in Ango-

stura-Aromatic-Bitter, nach der Stadt, in der er wohnte und nicht, wie manche glauben, nach der Rinde eines Baumes. In Dr. Siegerts Angostura-Aroma ist die Rinde des Angosturabaumes überhaupt nicht enthalten. Der Name der Stadt ist allerdings 1846 von Angostura in Ciudad Bolivar geändert worden. Bis auf den heutigen Tag ist das Rezept Dr. Siegerts Geheimnis geblieben. Nur seine Nachkommen

8-FLUID-OZ.



ANGOSTURA
AROMATIC BITTERS

kennen die Zutaten und die Zusammensetzung der Essenz. Nach seinem Tod im Jahre 1870 war Angostura-Aroma bereits in der ganzen Welt als Magen- und Stimulansmittel sowie als wichtiger Bestandteil in unzähligen Getränken bekannt.

In der Zwischenzeit war Venezuela zu einem für jegliche Industrie schwierigen Land geworden; dauernde Revolutionen schadeten dem Geschäftsleben. Daher verlegten Dr. Siegerts Söhne 1875 das inzwischen zu großer Bedeutung gelangte Geschäft nach der Insel Trinidad, wo noch heute die Tradition des Begründers von seinen Nachkommen gepflegt wird. Siegfried Hocke

Schlagen Blitze auch in Schiffe ein?

Mit dieser Frage befaßte sich Herr Prof. Dr. Israel in der Zeitschrift KOSMOS, Septemberheft 1962. Einige seiner Feststellungen seien hier wiedergegeben:

Schiffe können (entgegen anderer Ansichten) vom Blitz getroffen werden. In englischen Quellen werden allein für den Zeitraum 1810 bis 1815 35 solche Fälle erwähnt. Einschläge in Schiffe waren früher häufiger als in der neueren Zeit. In den deutschen Zeitschriften „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie“ und „Der Seewart“ sind von 1905 bis 1961 nur 17 Blitzeinschläge in Schiffe verzeichnet. Die Akten der Seeverfugungsgenossenschaft Hamburg enthalten nur 3 Fälle seit 1895.

Auf hölzernen Schiffen verursachten Blitzeinschläge oft erhebliche Schäden und Menschenverluste, nicht selten über ausgelöste Schiffsbrände. Heute treten fast nur noch Kompaßstörungen und Beschädigungen der Antennen auf.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

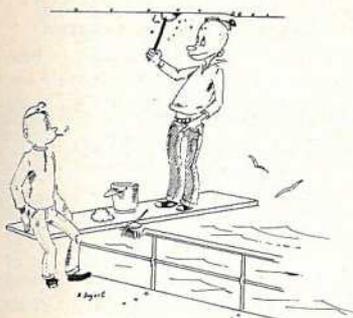


Klar bei Schmunzelaug

Nachhilfe nicht nötig

Sie saßen sich in dem dahinratenden Zug gegenüber. Direkt am Fenster. Man sah auf den ersten Blick, daß die beiden zusammengehörten, so verliebt schauten sie sich in die Augen. Dann fuhr der Zug in einen Tunnel und es wurde für einige Minuten dunkel in dem Abteil.

Als das Tageslicht wieder durch die Fenster drang, trug das Mädchen eine zarte Röte im Gesicht. Es beugte sich zu ihrem Begleiter herüber und flüsterte ihm vorwurfsvoll zu: „Du sollst mich doch nicht so stürmisch küssen, Her-



„Hol' mal eben Frischwasser und bring' die UVV, damit wir nichts verkehrt machen.“

bert. Auch nicht, wenn es dunkel ist. Ich mag das nicht.“

Der junge Mann schaute verdutzt: „Küssen? Wovon sprichst du? Willst du etwa einen Scherz machen? Ich habe dich doch gar nicht geküßt.“

Die Röte im Gesicht der jungen Dame vertiefte sich. „Du hast mich nicht geküßt?“ stammelte sie fassungslos. „Aber wer kann es dann nur gewesen sein, wenn du es nicht warst?“

Ihr Gegenüber knirschte mit den Zähnen und musterte drohend die männlichen Insassen des Abteils: „Wenn ich das wüßte, dem Kerl würde ich es aber beibringen!“

„Herbert“, meinte da das Mädchen und lächelte verträumt, „Herbert, dem könntest du gar nichts beibringen...“ — P. W. —

*

Zwei Freundinnen von Fahrensleuten unter sich.

Meint die eine: „Du, stell' dir vor, mein Mann hat mir von seiner Reise einen Chinchilla mitgebracht!“

Die andere: „Ach, mach' dir keine Sorgen! Das bekommst du mit Penicillin in acht Tagen wieder weg!“

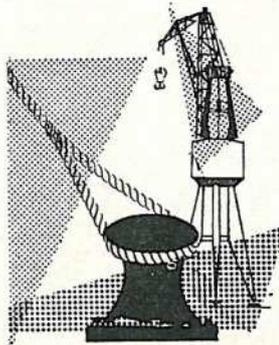


„Beachten Sie gefälligst die Ausweichregeln und stören Sie uns nicht!“

**Auf
sicherem
Kurs
mit
Kreisellkompaß
Type NAVIGAT**



C. PLATH HAMBURG



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



**wegen
Leihwagen
UNION
fragen**

Bremen, Feldstr. 116-118,
Ruf: 49 46 79 • Bremer-
haven, Hafenstr. 26, Ruf:
4 35 20 • Cuxhaven, Mey-
erstr. 3, Ruf: 4 23 32 • Flens-
burg, Niedermai 15, Ruf:
4 25 3 • Hamburg 13, Mittel-
weg 31-32, Ruf: 4 48 44
Kiel, Hamburger Chaussee
54-56, Ruf: 8 22 00 • Lü-
beck, Nebenhofstr. 7, Ruf:
2 89 16



SELBSTFAHRER UNION

auto@europe

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



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Am 6. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:
Reinhard Bein, Hans Brodersen, Theodor Carstensen, Gert Casper, Gustav Christoff, Günter Dibowski, Hans-Joachim Godglück, Harry Haut, Josef Keuter, Heinz Klinkert, Paul Krüss, Helmut Laudi, Lothar Nickelt, Robert Oelkers, Bernhard Oltrogge, Jack Paulsen, Peter Pries, Peter Ramm, Edmund Reihl, Werner Rietz, Hans Schiefelbein, Nils Schloo, Wolfgang Sellmer, Erik Stüdemann, Christoph Wunderlich.

Am 8. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:
Uwe Bech, Peter Dietz, Claus Engelbert, Manfred Fraider, Oskar Fussbach, Karl-Heinz Gaida, Klaus Gräff, Claus Groot, Otto John, Helmut Kirsten, Helmut Kossyk, Rolf Lucht, Harald Lunte, Karl Lutter, Klaus Mewe, Wolfgang Pachnicke, Hartmut Schacht, Klaus Schacht, Karl-Heinz Schött, Jürgen Stämme, Dieter Stange, Jens Strufe, Günter Suhr, Gerhard Szlegat, Hans-Ulrich Tibow, Karl-Ernst Tresselt, Benno Wilzewski, Siegfried Zäck.

Am 20. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:
Hans Jürgen Borm, Aris Bohn, Harro Bücking, Reinhold Bulze, Hans-Henning Eggert, Eike Eulen, Klaus Hauschildt, Norbert Hechler, Klaus Krogmann, Rüdiger Lahr, Jochen Langholz, Gerhard Ledner, Wilfried Libbertz, Christian Löhner, Jens Malchow, Horst Nowak, Winfried Reichelt, Dietmar Rübner, Dietrich Schünemann, Thies Strasse, Klaus Wandschneider, Lothar Wolner.

Seefahrtsschule Bremen

Am 7. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Theodor Ahrling, Reinhard Becke, Adolf Breddull, Jürgen Chardulla, Jürgen Fornacon, Klaus Gerlach, Ibe Gottschalk, Kurt Heynatz, Peter Koenig, Klaus Köpke, Dieter Korzen, Eberhard Lenner, Hajo Lohrengel, Hagen Nahrath, Franz-Dietrich Orthbandt, Walter Reiner, Hans Sander, Uwe Strunz, Valentin Trutzel, Ernst Wachenfeld, Udo Zimmermann;
die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2):
Wolfgang Kempf.

Am 13. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Kurt Aschermann, Horst-Heinz Becker, Volker Bemmanne, Gerd Braams, Hinderk Dahmeyer, Walter Fietz, Wolfram Heyns, Carl Langenbuch, Koert Maringer, Hans-Georg Martin, Jürgen Müller, Klaus Müller, Claus Rehder, Hannes Sasemann, Renner Schultze, Klaus Schwarz, Ernst-Wilhelm Stuckert, Hans-Dieter Utech, Volker Valendiek, Hans-Peter Voigt, Arthur Walser, Bernhard Willi.

Am 21. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Peter Brand, Johannes Eifey, Eggert Forck, Bodo Francke, Henning Garlin, Klaus-Ludwig Gorrissen, Karl-Heinz Gottschalk, Waldemar Kachel, Peter Kerber, Peter Löffler, Jürgen Naujok, Wolf Rieck, Helmut Ruck, Wolfgang Rüster, Reiner Scherbetz, Joachim Scherenberg, Dieter Schroer, Hans-Ulrich Schröter, Uwe Stöling, Jürgen Wedemeyer, Günther Zade, Uwe Zachau.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 8. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die nachstehenden Herren:
Claus Bruns, Peter Dreyer, Jürgen Ehlers, Dietrich Furmanek, Klaus Gebert, Wolfgang Gronert, Günter Haselbach, Rolf Haß, Horst Hoffmann, Uwe Hoffmann, Uwe Koch, Friedrich Koller, Werner Lasotzki, Ulrich de la Motte, Horst Nothaagel, Rüdiger Rehder, Helmut Schermtmann, Heino Schmickler, Jürgen Schmidt, Walter Schmidt, Siegmund Schultheiß, Volker Schwesinger, Peter Walden, Klaus Wolfrum.

Am 21. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
Hans-Theo Eselgrimm, Karl Goergens, Joachim Harbeck, Wolfgang Helm, Klaus Herrmann, Wolfram Jung, Hans-Georg Klein, Dieter Krause, Uwe Lapp, Jürgen Loch, Bodo Lucas, Hans-Heinrich Lux, Horst Mähl, Hilmar Melchert, Rainer Mull, Dieter Niemann, Norbert Offermann, Egon Olzewski, Klaus Reincke, Hans-Jürgen Seiler, Hans-Uwe Sonnichsen, Hans Soyk.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 18. Dezember 1962 bestanden nachstehende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5):
Dieter Beutler, Gerwin Bödeker, Gerhard Braun, Manfred Corell, Heinrich Dörfler, Horst Ginzler, Gregor Göbbel, Heiko Hartmann, Norman Honore, Manfred Jöstingmeier, Wilfried Kunz, Balthasar Lehnard, Uwe Bernd Löter, Adolf Lucht, Dierk Meier, Kurt Röver, Joachim Schottmann, Rainer Suietzi, Volker Trost, Kurt Tyarks, Richard Bernadelli.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 8. Dezember 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:
Hermann Ahlers, Gerhard Balsam, Wolfgang Conrads, Volker Ditzgen, Gerd Engelhardt, Volker Gerstmann, Siegfried Hau, Siegfried Heinrich, Klaus Hintze, Gert Kaufmann, Jürgen Klinger, Ulrich Klotz, Rals Kröger, Claus Peterson, Achim Pommer, Robert Pschunder, Jürgen Redepinning, Hartwig Ricklefs, Georg Ried, Olaf Rodenberg, Horst Roskamp, Klaus Sander, Jürgen Schott (Mit Auszeichnung), Ummo Schulte, Uwe Schunk, Hans Trey (Mit Auszeichnung), Harald Vollmer, Gerd-Alwin Wode, Hermann Ziganke.

Schiffingenieurschule Bremerhaven

In der Zeit vom 17. bis 20. Dezember 1962 bestanden folgende Herren Prüfungen zum Schiffingenieur II (C 5):

Volker Bischoff (gut), Ernst Bassalay, Udo Dörger-Pannenberg, Willfried Ebeling, Ingo Ehlers, Gerhard Kosbi, Horst Kranz, Martin Krause, Gerhard Lagies, Hans-Jürgen Perizonius, Fritz Piechnik, Bernhard Pohlent, Hinrich Schmidt, Peter Schmidt (mit Auszeichnung), Jens Schröder, Karl Schuöder, Hans-Friedrich Tuschardt, Dieter Schumm;

zum Seemaschinist I (C 4):

Udo Felsmann, Karl Holst, Uve Jessen, Walter Kück, Günther Lauenstein, Erwin Luckau (gut), Johann Meller, Mantred Meyers, Johann Renke (gut), Heinz Rothämel, Reinhard Rubach, Adolf Schirmer, Kurt Schmidt, Horst Springer, Hans-Jürgen Teuber;

zum Seemaschinist II (C 3):

Kurt Asphal, Heinz-Jürgen Bieder (gut), Anton Grams, Werner Heyroth, Ulrich Hinrichs, Erich Komm, Wolfgang Krieger, Klaus Kudling, Dietrich Müller (gut), Fritz Nitsche, Alfred Otto, Helmut Piergalski, Erwin Plotraschke, Herbert Pirch (gut), Helmut Rahe, Erich Renken, Gustav Schlag, Siegfried Stührberg, Horst Tippe, Wolfgang Visser (gut), Manfred Walter, Manfred Wenke, Otto Wild (gut), Ewald Wilhelm;

Franz Arent, Kurt Deutscher, Rolf Dröge, Reimer Ebeling, Hermann Eefting, Hans-Jürgen Engelbrecht, Heiko Gebers, Rolf Goebel, Hermann Fasmer, Udo Heyen (gut), Adolf Hinrichs, Hermann Jaeger, Heinz Klimaschewski, Uwe Köhler, Albert Levermann, Wilhelm Naumann (gut), Jürgen Platow, Wilfried Rönisch, Willem Rötgers, Dieter Schmuht (gut), Heinz Schneider, Ingo Schneider.
Neue Lehrgänge beginnen am 10. Januar 1963.



Das Bücherbrett

Ostsee-Handbuch, I. Teil

Das in gewohnter Art in Leinen gebundene Handbuch kostet DM 18,— und ist durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.
Das Ostsee-Handbuch, I. Teil, ist nach vollständiger Neubearbeitung erschienen und ersetzt die 7. Auflage des Ostsee-Handbuchs, nördlicher Teil, aus dem Jahre 1939. Das vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebene Handbuch beschreibt den Bottinischen Meerbusen einschließlich der Aaland-Inseln und bringt im Rahmen der Küstenbeschreibung ausführliche Angaben über die Schärenfahrwasser sowie die vielen kleinen und großen Häfen und Ladeplätze dieses Gebiets. Das Buch dient in erster Linie als Ratgeber für die Schiffsführung; es umfaßt 613 Seiten mit 190 Küstenansichten sowie 58 Pläne und andere Abbildungen. Außer der Beschreibung der Fahrwasser und Häfen in Teil C enthält das neue Buch in seinem Teil A einen Überblick über die allgemeinen Schiffsverkehrsangelegenheiten mit Berücksichtigung der Verhältnisse in den schwedischen und finnischen Gewässern, wozu auch die Schwierigkeiten des Fahrens im Eis gehören. Teil B behandelt die Naturverhältnisse des beschriebenen Gebiets und bringt Angaben über Klima und Wetter, Eisverhältnisse, Meeresboden, Mißweisung sowie Salzgehalt, Temperatur, Strömungen und Wasserstände.

Handbuch der Irischen See, Band I

Das in Leinen gebundene Buch kostet DM 9,—, es bildet zusammen mit dem II. Band ein geschlossenes Werk, so das sich stets beide Bücher an Bord befinden sollen. Sie sind durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.
Der jetzt vorliegende Band I der neuen Auflage enthält die für das gesamte Gebiet der Irischen See gültigen Angaben und die Beschreibung der irischen Ostküste sowie der Isle of Man, während die Beschreibung der englischen und schottischen Westküste in Band II folgt.
Der Band I umfaßt 277 Seiten mit 49 Küstenansichten und 40 Karten und Abbildungen. Teil A gibt einen allgemeinen Überblick über Schiffsverkehrsangelegenheiten, wobei die Verhältnisse in den britischen und irischen Gewässern besonders berücksichtigt werden. Man findet dort u. a. Angaben über Schiffsfahrvorschriften, über das Lots- und Rettungswesen und eine ausführliche Beschreibung der Betonung in den britischen und irischen Gewässern. Teil B enthält Abhandlungen über die Naturverhältnisse der Irischen See, d. h. über Klima und Wetter, über Seegang, über Salzgehalt und Temperatur, über Gezeiten und Gezeitenströme sowie über Mißweisung und Bodenbedeckung. Teil C enthält im Rahmen der Küstenbeschreibung auch ausführliche Angaben über die Häfen und Ladeplätze und die dorthin führenden Fahrwasser.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt:

am Seemannsontag, dem 24. Februar aus Wedel.

am Seemannsontag, dem 21. Februar aus Köln.

Nummer 1 in der Weltrangliste der Seehäfen ist mit dem 25 000. Schiff, das im Jahre 1962 einlief, Rotterdam vor New York geworden. Der schwedische Tanker „Torstnö“ (9577 BRT) war das Jubiläumsschiff.

Weiterhin verminderter Ausstoß der deutschen Werften

„AG Weser“ entläßt 540 Mann“, „Kurzarbeit für 160 Werftarbeiter“, „Entlassungen auch bei

Burmeister & Wain“ — das sind alarmierende Überschriften in der deutschen Wirtschafts- und Schiffahrtspresse. Mit einer Tonnage von ca. 1,086 Mill. tdw abgeliefertem Schiffsraum gegenüber ca. 1,258 Mil. tdw in 1961 (1960 = ca. 1,548 Mill. tdw) haben die deutschen Seeschiffswerften den Vorjahresausstoß wieder nicht gehalten. Das sind die Auswirkungen der Weltwirtschaftsdepression seit 1957 in Verbindung mit ausländischer Überlegenheit in der Exportfinanzierung und der DM-Aufwertung. Da der deutsche Schiffbau nach der Wiederangangssetzung sehr exportintensiv war — der Anteil sank in den letzten Jahren von ca. 75 % auf ca. 60 % — kann man ermessen, welche Auswirkungen die ungünstigen Bedingungen gegenüber den ausländischen Werften haben.

Da schon jetzt ein großer Teil der deutschen Helgenkapazität ungenutzt ist und in Anbetracht dessen, daß der Schiffbau ein sehr langfristiges Geschäft ist, muß mit einer ersten Krise in 1963 gerechnet werden, wenn nicht eine unverzügliche Hilfe von seiten des Bundes (Erhöhung der Umsatzsteuerrückvergütung, Aufstockung des Kreditvolumens für den Exportschiffbau u. a.) wirksam wird.

Stand 29. Dezember 1962	1961	1962
	Ablieferung in tdw	
Kieler Howaldtswerke AG, Kiel	ca. 335 500	ca. 279 560
Deutsche Werft AG, Hamburg	172 540	171 615
AG „Weser“, Bremen	128 250	158 800
Howaldtswerke Hamburg AG, Hamburg	118 055	152 016
Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack	169 500	87 940
Fleeder-Werke AG, Lübeck	47 600	73 400
Sebeck-Werft, Bremerhaven	67 230	70 300
Rhein Stahl-Nordseewerke GmbH, Emden	95 300	57 530
Blohm & Voss AG, Hamburg	30 800	28 675
Flebsch. Schiffbau-Ges., Flensburg	68 610	27 150
L.M.G., Lübeck	18 000	17 500
Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg	6 870	14 950
Gesamt	1 258 255	1 139 486

Aufliegerzahlen nahmen um 20 % zu

Die Tonnageauflegungen haben im Monat November recht erheblich zugenommen. Sie erhöhten sich vom 31. Oktober bis zum 30. November um 787 547 BRT und damit innerhalb eines Monats um 20 v. H. Die aufgelegte Tonnage hat damit nach Mitteilung des Instituts für Schiffahrtforschung Bremen den Stand vom 1. 10. 1960 erreicht. Die Auflegungen an Tonnage für Trockenladung nahmen im Berichtszeitraum um 22,9 v. H., die an Tankertonnage um 13,7 v. H. und damit auf 4 767 105 BRT zu.

Die Auflegungen von Tonnage unter griechischer Flagge erhöhten sich im Monat November um 30 v. H., die unter italienischer sogar um 40,6 v. H., während sich die unter der Flagge Großbritanniens der Millionen-BRT-Marke nähern und im November um 18,6 v. H. anwuchsen. Die Auflegungen insgesamt haben nun 3,6 v. H. der vergleichbaren Welthandlertonnage erreicht.

Aufgelegte Schiffe am 1. Dezember 1962

GRT	Trockenfrachter		Tanker		Gesamt	
	Anzahl	BRT	Anzahl	BRT	Anzahl	BRT
unter 1 000	12	9 418	1	796	13	10 214
1 000—1 999	35	52 883	—	—	35	52 883
2 000—3 999	46	135 110	2	5 519	48	140 629
4 000—5 999	64	333 254	4	21 470	68	354 724
6 000—7 999	297	2 128 139	18	123 757	315	2 251 896
8 000—9 999	24	209 117	24	213 816	48	422 933
10 000—14 999	18	199 074	98	1 066 743	116	1 265 817
15 000—19 999	1	18 655	2	32 187	3	50 842
20 000—24 999	1	20 527	—	—	1	20 527
Gesamt	498	3 106 177	149	1 464 288	647	4 570 465

Schiffsunfälle

Auf dem im Hamburger Hafen liegenden deutschen MS „Levante“ (2758 BRT) brach am 2. 12. in den Mannschaftsräumen ein Feuer aus, durch das mehrere Besatzungsmitglieder und Besucher verletzt wurden. Der Brand konnte in den Nachmittagsstunden gelöscht werden. Das Fahrzeug hat inzwischen vom Schuppen 57 zur Werft Blohm & Voss verholt.

Das ausgehende englische D „Loch Gowan“ (9718 BRT) hat am 16. Dezember 1962 auf der Unterleibe bei Tonne 23 das deutsche MS „Ceres“ (298 BRT) gerammt. Die „Ceres“ ist gesunken. Alle Besatzungsmitglieder sind vom dänischen MS „Patricia-S“ aufgenommen worden. Die „Loch Gowan“ fährt nach Brunsbüttel zurück. Die „Patricia-S“ landet die Leute in Brunsbüttel.

DKW Junior de Luxe ... jeder
Kilometer ein sicheres Vergnügen



AUTO UNION  **DKW**

Gepflegte DKW-Gebrauchtwagen

Ständige Schau in geheizter Wagenhalle!
 Treffen Sie Ihre Wahl
 bei der Auto Union Neuwagen-Vertretung

J.A.Schlüter Söhne

Hbg.13, Rentzelstr. 36-48 • 452251 • Ballindamm 2-3

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**

Hamburg, Dammthorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr

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

Für den **FAHRENSMANN** direkter Schiffsanruf 31 04 04
 oder Funkzentrale 44 11 81 ca. 1600 **TAXEN**

AUTORUF G.m.b.H. • HAMBURG 13

Kapitän Karl Kluge

60 Jahre alt

Am 26. Dezember 1962

Herr Kapitän Karl Kluge stammt aus einer alten Vegesacker Seefahrerfamilie. Der Vater hat noch den seltenen Beruf eines professionellen Jachtkapitäns ausgeübt. Seine ersten Fahrten machte Kapitän Kluge mit seinem Vater zusammen auf den Luxusjachten, die in Vegesack gebaut wurden. Er nahm an sehr vielen Schonerregatten teil; u. a. überführte er die Jacht des Königs Fuad mit nach Ägypten. Nach Absolvierung seiner Fahrten vor dem Mast besuchte er 1924 die Steuermannschule und 1927 erhielt er das Kapitänspatent. Kapitän Karl Kluge ist einer der wenigen, die noch mit Segelschiffen das Cap Horn umsegelten.

Die Reedereien Laisz, Stinnes Poseidon, Zedler und Hugo Stinnes wußten den tüchtigen Nautiker sehr zu schätzen.

Seit 1950 steht er im Dienste der Firma Hugo Stinnes, Brennstoff-, Eisen- und Schiffahrtsgesellschaft, Zweigniederlassung Hamburg, als Kapitän. 1954 wurde er in die Inspektion berufen als Leiter der nautischen Abteilung.

Seine reichen Erfahrungen als Lotse und Kapitän fanden einen Niederschlag in dem Buch „Manövrieren im Hafen, auf See und bei Eis“, welches im Jahre 1952 im Verlag von Eckardt & Messtorff erschienen ist.

In diesem Buch wurden über 3000 Schiffe auf ihr Verhalten beim Manövrieren untersucht.

Die Erfahrungen des Kapitäns Karl Kluge haben manchen jungen Nautiker Anregungen gegeben und ihm die Scheu vor dem Maschinen-telegraphen genommen und gleichzeitig den Blick für Wind und Strom geschärft.

SCHIFFSVERKÄUFE

MS „Hermann Langreder“ (500 BRT) von der Kommanditgesellschaft Lenox, Gesellschaft für Schifffahrt und Außenhandel mbH. & Co., Hamburg, an Nordsjö Transport, Bergen.

MS „Kurt Arlt“ (1813 BRT) auf dem Wege der Zwangsversteigerung von der Reederei Ivers & Arlt, Bremen, an Schulle & Bruns, Emden. Neuer Name: „Günther Schulte“.
 MS „Sankt Marien“ (1743 BRT) von der Reederei F. G. Reinhold, Hamburg, an die Gesellschaft Bürgerlichen Rechts M.S. „Falkenberg“. Neuer Name: „Falkenberg“.

MS „Margaret C. Ertel“ (1319 BRT) von der Ertel-Reederei-GmbH., Hamburg, an die Frisch-Beton-Werk GmbH & Co., Hamburg.

MS „Dakota“ (5142 BRT) von der schwedischen Reederei A/B Transatlantik in Gothenburg an die Reederei Wallenius-Bremen GmbH. Neuer Name: „Salome“.

MS „Lealotti“ (3125 BRT) von Leo Adams Import/Export, Hamburg (Bereederung Ahrenkiel und Bene, Hamburg) über die DIA (Deutscher Innen- und Außenhandel) an die VEB Deutsche Seereederei in Rostock. In der letzten Zeit wurden bereits die westdeutschen Schiffe „Marama“, „Estie“ und „Algenib“ an die Zone verkauft.

MS „Hohenbuchen“ (499 BRT) von Partenreederei Hohenbuchen (Korrespondenzreeder Poseidon-Schiffahrts-GmbH., Hamburg) an Kapitän O. Wehr, Hamburg-Rissen, Korrespondenzmakler Peter Döhle.

MS „Hohenlinden“ von Partenreederei Hohenlinden (Korrespondenzmakler Poseidon-Schiffahrts-GmbH.) an Frau H. Schlöb, Gattin des Inhabers der Werft Hugo Peters, Wevelsfleth.

PROBEFAHRTEN

Massengutfrachter „Eckenheim“ (11 400 tdw) am 18. Dezember 1962 von der Seebeck-Werft, Bremerhaven, für Unterweser Reederei GmbH., Bremen, Verwendungszweck: Erzs-transport, Maschine: MAN-Zweitakt-Kreuzkopfmotor mit einer Dauerleistung von 4050 PSe, Besonderheit: Füllige Formgebung zugunsten der Ladekapazität unter Verzicht auf hohe Geschwindigkeit.

Hochseeschlepper „Pazific“ von F. Schichau GmbH., Bremerhaven für Bugsierreederei und Bergungs-AG., Hamburg-Bremerhaven, Verwendungszweck: Hochseeberegung mit Stationierung in Las Palmas, Maschine: Klöckner-Humboldt-Deutz-Doppelmotoranlage mit einer Leistung von 8250 PSe, Geschwindigkeit: 18–19 kn, maximale Zugleistung 165 t, Besonderheiten: Stärkster Schlepper der Welt, 17 Plätze zur Unterbringung von Schiffsbrüchen, Schlepplwinde, deren beide Bedienungsstände einen Aufenthalt von Besatzung auf dem Achterdeck unnötig machen, Bootsaussetzvorrichtung nach reedereieigenem Patent, Klimaanlage für sämtliche Räume.

Deutsche Boots-Ausstellung

International

Hamburg



Planten un Blumen

17.-21. 1. 1963

Umfang des Angebots verdoppelt
 Aussteller aus 15 Nationen zeigen über 300 Boote

Boote: Motorboote und -yachten • Segelboote und -yachten • Kajaks • Kanus • Autoboote • Schlauchboote • Ruderboote • Arbeitsboote • Angelboote

Boots- und Schiffsmotoren • Motorenzubehör • Bootsbaumaterial • Boots- und Yachtausrüstung • Navigationsinstrumente • Rettungsgeräte • Fachliteratur • Zubehör • Farben und Lacke

Sonderschau: „Mehr Sicherheit auf dem Wasser“
 Mitwirkende: Bundesverkehrs-Ministerium • Seewetteramt Hamburg • DHI • DSV • DHH

18. Januar: Tag des Wassersports

Gesundheitsdienst an Bord

13. Tetanus (Wundstarrkrampf)

Tetanusbazillen sind überall im Erdboden, besonders aber im gedüngten Acker und Gartenland vorhanden. Diese Befunde sind leicht erklärlich durch die Tatsache, daß sich Tetanusbazillen regelmäßig im Kot gesunder Rinder und Pferde finden. Auch im menschlichen Kot können sie vorkommen.

Die Eintrittspforten für Tetanusbazillen sind Haut- und Schleimhautwunden. Häufigere Ursachen sind Verletzungen aller Art, Verletzungen durch Dornen, Holzsplitter, Nägel. Seltene Ursachen sind: Unterschenkelgeschwüre, Zahnextraktionen, Insektenstiche, Typhusgeschwüre usw. In ausgeheilten Wunden können Tetanusbazillen in „ruhender Infektion“ lange reaktionslos liegen und durch Mobilisierung von außen her aktiv werden.

Ein wichtiger Punkt ist die Erkenntnis der Wanderung des Giftes in den Nervenbahnen. Das Gift wird am Ort der Infektion von den Nerven aufgenommen und gelangt auf diesem Wege zu den Nervenknäueln des Rückenmarks. Hier verbreitet es sich auf die ganze Umgebung. Ein anderer Teil des Giftes gelangt durch die Blut- und Lymphwege in den allgemeinen Kreislauf.

Die Inkubationszeit des Tetanus wird auf 6–14 Tage angegeben. In sogenannten Frühfällen beträgt die Inkubationszeit nur 1–5 Tage, bei einzelnen Fällen sind sogar nur wenige Stunden beobachtet worden. Bei sogenannten Spät-tetanus rechnet man mit einer Inkubation von 3–4 Wochen.

Die Tetanuserkrankung kann eingeleitet werden durch Kopfschmerzen, Mattigkeit, Frösteln, Schlaflosigkeit, Schwitzen und Schreckhaftig-

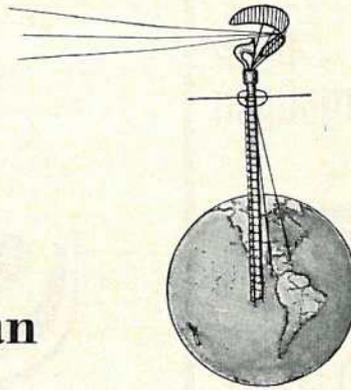
Fortsetzung Seite 19



Ritter

Kavalier

Gentleman



Mit diesen Bezeichnungen verbindet sich auch heute noch die Vorstellung von einem männlichen Ideal. Daß die eine aus dem deutschen Mittelalter stammt, die andere aus Frankreich und die dritte aus England, spielt für die Aussage dieser Bezeichnungen keine Rolle. Sie mögen auch verschiedene Akzente haben: Zurückhaltung des Gentleman, Galanterie des Kavaliers, Mut und Wehrhaftigkeit des Ritters. Auch das sind, gemessen an dem, was allen gleich ist, nur geringfügige Nuancen. Auch die verschiedenen Epochen, denen sie entstammen, sind für die Beurteilung dieser Idealbilder nicht wesentlich. Vielleicht ist es auch nur so, daß der Gentleman sich bis in die jüngste Zeit am lebendigsten erhalten hat. Unsere Betrachtung soll sich nur darauf konzentrieren, daß sich dieses männliche Ideal vom Mittelalter bis in die heutige Zeit erhalten hat.

Die Vorstellung jedenfalls ist geblieben. Aber der Typ selbst, gibt es ihn noch? Ist nicht in einer Zeit, die sich dem Materialismus verschrieben hat, dem sichtbaren, ausweisbaren Erfolg, ist nicht in einer industrialisierten anonymen Massengesellschaft ein Ritter, ein Kavalier, ein Gentleman heute zum Tode verurteilt? Ist man nicht vielmehr geneigt, den um jeden Preis zielstrebigem Erfolgsmann mehr Achtung entgegenzubringen, als einem Manne jenes veralteten Typs? Gehört dieser nicht ins Museum? Und wenn tatsächlich noch übriggebliebene Exemplare davon herumlaufen, sind sie nicht nur noch Karikaturen?

Und wenn schon die Männer auch heute noch irgendetwas Verehrungswürdiges brauchen, um nicht völlig an ihrem besseren Ich zu verzweifeln, haben sie dafür heute nicht den Cowboy à la Hollywood oder das Fußballidol? Und was soll im Zeichen der Gleichberechtigung die Verehrung für die Frau, wie sie zum Wesen des Ritters, des Kavaliers, des Gentleman gehört?

Ihr Wort für das Notwendige

Es hat fast den Anschein, als müßte man vor allen diesen Fragen resignieren, als gäbe es nur noch ein wehmütiges Lächeln für diese drei Gestalten, und als gelte es, nach neuen zeitgerechten Idealen Ausschau zu halten.

Vielleicht hängt dieser verhängnisvolle Schwund an männlichen Idealen auch damit zusammen, daß diese drei Gestalten aus feudalistischen Epochen stammen, und daß sie innerhalb dieser Epochen zur herrschenden Schicht gehörten. Von Schichten spricht man heute nicht. Es waren doch ursprünglich die Unabhängigen, die Freien, die, von denen Kraft ihres Landbesitzes und ihrer Wehrhaftigkeit andere abhängig waren. Wie anders konnte sich ihre Vornehmheit, ihr Höhergestelltsein, ihre größere Macht manifestieren, wie konnten diese Bevorzugten ihre Daseinsberechtigung sinnvoller rechtfertigen, als daß sie auch Schutz und Verantwortung für die ihnen Anvertrauten übernahmen. Obwohl es diesen Vornehmen so sichtbar und kraß besser ging, als den von ihnen Abhängigen, wurden sie doch nicht beneidet. Sofern sie echte Ritter, Kavalier und

Gentlemen waren, mißgönnte man ihnen ihr Bessergestelltsein nicht. Man achtete, verehrte und liebte sie, weil man sich auf sie verlassen konnte, wenn es darauf ankam. Sie waren ja nicht nur die Herren, sondern auch die Schirm- und Schutzherren. Sie ließen die anderen ihre Niedrigkeit nicht empfinden, weil sie jederzeit bereit waren, der Abhängigen Not zu wenden, ihnen zu helfen, sie zu schützen und sich für sie einzusetzen, ja, ihr Leben für sie zu wagen. Die echten Ritter, Kavalier und Gentlemen waren nicht nur über den anderen, sondern sie stellten sich immer als Stütze und Hilfe unter sie, wenn irgend eine Not es erforderte, sei es nun wirtschaftliche, schicksalsbedingte oder Feindesnot. Sie erniedrigten sich selbst und die Niedriggestellten waren es, die sie erhöhten. Das war es, was diese Männer auszeichnete: Sie taten immer entschlossen und ohne nach eigenem Vorteil zu fragen, was die Not der Schwachen wendet, eben das Notwendige. Dafür hatten sie ihr Wort verpfändet, und ihr Wort galt ihnen mehr, als ihr Leben.

Und nun wollen wir wieder fragen: Kann es irgendeine Menschengemeinschaft geben, die auf solche Männer verzichten kann?

Nur noch Kavalierstaschentuch?

Gewiß, Caritas, Sozialversicherung und Wohlfahrtsamt sind gute Einrichtungen. Aber sie bleiben mechanisierte Organisationen. Was aber vermag alle anonyme Organisation gegen die Einsamkeit eines hilflosen alten Menschen? Was vermag sie bei einem Verkehrsunfall, wenn es um Sekunden geht? Ist sie nicht geradezu Ursache dafür, daß es dann oft nur Gleichgültige und Gaffer gibt und manchmal keinen mehr, der sofort mutig und entschlossen eingreift? Hier wird deutlich, daß der hilfsbereite mutige Mann um so unentbehrlicher wird, je mehr der organisierte Hilfsmechanismus die Herzen träge macht und den Mut verkümmern läßt.

Auch ein Jugendschutzgesetz vermag einem neu an Bord gekommenen nur wenig von seiner inneren Hilflosigkeit zu nehmen. Viele von ihnen werden ihr Durchstehen nur einem Mann der Besatzung zu verdanken haben, der sich

schützend vor sie stellt und neben sie, häufig ohne daß der Neuling überhaupt etwas davon merkt.

Oder wenn irgendwo gegen einen Kollegen, einen Kameraden ein Kesselreiben einsetzt wegen irgendeines Irrtums oder eines Vorurteils, wenn ihm Knüppel zwischen die Beine geworfen werden und wenn er ohne Schuld zum Sündenbock wird? Dann ist es jener ritterliche Mann, jener Gentleman, der sich für ihn einsetzt, sich vor ihm stellt, ihn herauspaukt und riskiert, dabei selbst Nackenschläge einzustecken. Mit sicherem Instinkt wählt ihn die Masse zu ihrem Sprecher, wenn es gilt, Kastanien aus dem Feuer zu holen, eine gerechte Sache auszufechten, wenn es gilt, daß einer den Mut aufbringt, sich für alle gewissen Gefahren auszusetzen. Und es kümmert den einen dann nicht, daß bei Fehlschlägen der Sache ihn die anderen im Stich lassen.

In Wahrheit ist es also mehr als nur das Kavalierstaschentuch, was von unserem Ideal erhalten ist. In Wahrheit braucht gerade unsere Zeit mit ihrer Neigung zum egoistisch zweckbedingten Handeln und Denken den Gentleman wie keine andere. Gewiß, der Zeitgeist des Erfolges, der organisierten Wohlfahrt und der konstruierten Sicherheiten ist nicht dazu angetan, gerade diesem Ideal Kränze zu flechten.

Es sind eigentlich nur noch die Frauen mit ihrem sicheren Instinkt, die auch heute noch als Zeichen ihrer höchsten Bewunderung von einem Manne sagen: Ein ritterlicher Mann, ein Kavalier alter Schule, ein wahrer Gentleman.

Immer noch

Wenn dieser männliche Idealtyp, wie wir gesehen haben, auch anderen Epochen entstammt, so gibt es trotzdem keine Epoche, die nicht Starke und Schwache, Mächtige und weniger Mächtige, Verwalter und Verwaltete, Überlegene und Unterlegene hätte. Und in jedem Beruf gibt es Anfänger, Fortgeschrittene und solche, die das Ziel ihrer Laufbahn erreicht haben. Keine Epoche, auch und gerade die unsere nicht, kann auf Männer verzichten, die als Stärkere fähig sind, tapfer und selbstlos die Schwachen zu schützen. Und keine Epoche kann auf Männer verzichten, die ihr Wort halten, es sei denn sie gäbe sich selbst auf.

Bildung ist ein durchaus relativer Begriff. Gebildet ist jeder, der das hat, was er für seinen Lebenskreis braucht.
Hebbel

Jeder von uns wird immer aufgerufen, sich als Ritter, Kavalier oder Gentleman zu bewähren, ganz besonders auf See.

Und vergessen wir nicht: Die Rollen der Starken und Schwachen sind jederzeit blitzartig vertauschbar. Jeder von uns kann in eine Situation geraten, in der er auf einen Mann angewiesen ist, der für ihn das Notwendige tun kann und auch tut.

Ritter, Kavalier und Gentleman: Immer noch ein Freier, weil er Mut hat, immer noch ein Starker, weil er schützende Kraft geben kann, immer noch ein Untadeliger, weil er sein Wort hält und sich niemals vor dem Notwendigen drückt. Dabei ist er kein Engel, kein Tugendbold, kein Musterknabe. Er weiß um seine eigenen Schwächen und bleibt deshalb, was neben dem Mut nicht geheuchelt werden kann: bescheiden.
— Schp —

Shipping minded AUF DEUTSCH

(FORTSETZUNG)

beitsplatz sich zufällig auf einem Schiff befindet. Und das Schiff würde nicht länger mit anderen Arbeitsplätzen über einen Kamm geschoren werden.

Und schließlich wäre in einer shipping-minded Bundesrepublik die soziale Einstufung des Seemanns eine bessere. Die öffentliche Meinung wäre dann nicht bestimmt von gewissen Künstlern und Reklamemachern, sondern von der Tatsache, daß Seeleute Männer sind, die auf einem schwimmenden Arbeitsplatz oft ohne Rücksicht auf Feierabend und Feiertage unter ständigen Gefahren und Entbehrungen ihren Beruf so ausüben, daß sie auf Grund von immer spezialisierterem Wissen und Können nicht nur dem Wohlstand, sondern auch dem Ansehen aller Bürger der Bundesrepublik in aller Welt in ganz außerordentlichem Maße dienen. Eine öffentliche Meinung, die shipping minded ist, wäre auch in der Lage, unser Nachwuchsproblem günstig zu beeinflussen. Wo Bewährung unter harten Bedingungen, Wissen, Können und Mut nicht nur verlangt werden, sondern auch im nationalen Bewußtsein lebendig und geachtet sind, dahin würde sich eine Elite drängen, um deren Quantität man sich keine Sorge zu machen brauchte.

Schon diese oberflächliche Übersicht und die sehr kurzen Überlegungen sollten genügen, um ein „Trotzdem“ zu rechtfertigen. Wir existieren mit unserer Seefahrt im Bewußtsein unserer kontinental denkenden Nation zwar nur am Rande, eigentlich nur auf dem „weiten blauen Meer“ (ahoi).

● **Trotzdem:** Überlegt man logisch, was für diese Nation und für uns alles auf dem Spiele steht, in guten und noch mehr in schlechten Zeiten, am meisten in der Gefahr, so lohnt sich jede Anstrengung, die dahin zielt, unsere Nation shipping minded zu machen.

Bei allen Gesprächen, bei denen es ernstlich um Ergehen und Schicksal unserer Seefahrt geht, steuert man immer wieder auf geradem Kurs auf den Punkt zu, wo es heißt: Ja, wenn man bei uns shipping minded wäre!

Das erscheint geradezu wie ein Sesam öffne dich, wie der starke Hebel, ja, wie die einzige Plattform, auf der zum Wohle unserer Seefahrt überhaupt operiert werden kann. Deshalb meint der Wachoffizier: Nicht beidrehen, sondern besonnen und zielstrebig auf lange Sicht alles ausschöpfen und in Angriff nehmen, was die daheim bis an die österreichische Grenze shipping-minded machen kann.

In diesem Zusammenhang sei nur auf unsere Modellflotte hingewiesen, die in unseren Städten bereits eine Million Besucher zu verzeichnen hat.

der Wachoffizier

100 Jahre

Deutsche Seemannsschule Hamburg

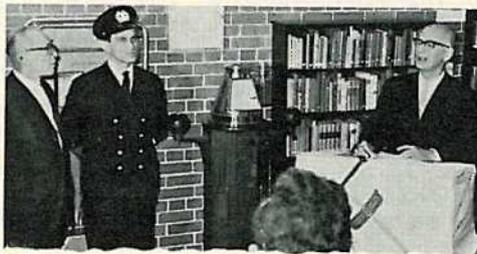
Im Gründer-Comité der ersten Hamburger Seemannsschule vor 100 Jahren, dem ersten Vorgänger des heutigen Curatoriums der Deutschen Seemannsschule, finden sich Namen wie: Adolph Godeffroy, F. Laeisz, Robert M. Slo-man jr.

100 Jahre später sieht das Curatorium so aus: Konsul Lothar Bohlen, Vorsitzender seit 1940; Konsul Arthur Binder, Reeder Christian F. Ahrenkiel, Reeder Herbert Amsinck, Reeder Robert Bornhofen, Reeder Max Edye, Reeder H. M. Gehrckens sen., Oberseefahrtsschuldirektor Dr. Johannes Lütjen, Reeder Peter Rickmers, Geschäftsführer des Vereins Hamburger Reher August Schmiedel, Oberseefahrtsschuldirektor i. R. Professor Otto Steppes (Ehrenmitglied).

Über das älteste Mitglied des Curatoriums steht in dem Register (Verzeichnis der Schüler), das seit Eröffnung vorgfältig geführt und vollständig erhalten ist:

„No. 1167 Robert L. Bornhofen aus Coblenz, geb. daselbst 15. 10. 1880, eingetreten 6. 9. 1895. Am 24. 8. 1896 an Bord der Elsflether Bark „Katinka“. Nach Seefahrtzeit als Schiffsoffizier Reeder in Hamburg, heute (1962) Chef der beiden Reedereien, die seinen Namen tragen, ältestes Mitglied des Curatoriums.“

Im Jahre 1890 gab es übrigens für die „Zöglinge“ Noten in: Mathematik und Navigation, Deutscher Styl, Geographie, Englisch, Französisch, Praktischer Seefahrtkunde, Turnen und Fechten, Schiffbauwesen, Schwimmen, jedes einzelne Fach gestaffelt nach Kenntnissen, Leistungen, Fleiß und Fortschritten.



Bürgermeister Nevermann bei der Festansprache in Hamburg-Falkenstein

Auch charakterliche Beurteilungen wurden sehr sorgfältig eingetragen: *Gewandt, aufgeschlossen, energiegeladen, braucht jedoch Aufsicht, unordentlich im Zeug, und andere Kennzeichnungen sind da verewigt.*

Was Wunder, daß diese Bücher bei der Hundertjahrfeier umlagert waren von Kapitänen, Hafenkapitänen, Reedern und Direktoren. Es hob ein großes Schmunzeln an unter den Honoratioren. „Wat, dat bin ick? Dienstefrig nur, wenn er sich beobachtet fühlt?“ „Jo, dat bist Du, noch ganz der Alte“, bemerkt ein würdiger Senior zum anderen. „Bist immer noch energiegeladen und immer noch unordentlich im Zeug, wat hast Du bloß wieder für 'nen zerknitterten Schlips um.“

100 Jahre ist hier gut und sicher navigiert worden. Die Geschichte dieser Seemannsschule seit 1862 ist zugleich deutsche Seefahrtsgeschichte. Das geht eindrucksvoll und lebendig aus der Festschrift von Professor Steppes hervor. Auf welchem schwierigen Kurs sich unsere Seemannsschulen heute befinden, lesen Sie bitte auf Seite 4.



Die am 12. Dezember in Hamburg an der Kai gekenterte „Sondih“. Das übergegangene Fischmehl verhinderte zum Glück das völlige Wegsacken.



So schnell war die Besatzung noch nie aus den Kojen gekommen, und auch noch nie in einem solchen Landgangspäckchen an Land.

FORTSETZUNG

Gesundheitsdienst

keit. Die ersten örtlichen Zeichen sind Ziehen und Steifheit in der um die Wunde gelegenen Muskulatur. Bei der typischen krampfhaften Starre handelt es sich um eine unwillkürliche Muskelzusammenziehung von großer Stärke und langer Dauer. Sie beginnt meist in der Kiefermuskulatur und verbreitet sich ziemlich systematisch abwärts. Die Starre der Kiefermuskulatur kann sich bis zur Unmöglichkeit der Nahrungsaufnahme steigern. Das Ergriffensein der Gesichtsmuskulatur zeigt sich in der Form eines grinsenden Lächelns. Der Rücken kann durch den Krampf der Muskulatur nach hinten gebogen, gerade gestreckt oder auch nach vorn gebogen werden. Die Beine gelangen in Streckstellung. Neben der gleichmäßigen Starre kommt es oft zu stoßweisen Krampfanfällen, welche durch geringe äußere Reize ausgelöst werden. Auch die Schlingmuskulatur kann beteiligt sein, so daß man an das Verhalten bei Tollwut erinnert wird. Durch Krämpfe der Atemmuskulatur und der Stimmritze kann Erstickung drohen. Die Temperatur ist meist nur gering erhöht. Als die schlimmsten Krankheitsstadien gelten die ersten 4 Tage bzw. die 1. Woche. Fälle, welche tödlich enden, pflegen kaum länger als 1 bis 1½ Wochen zu dauern.

Eine besondere Art des Starrkrampfes ist das Vorkommen des lokalen Tetanus im Bereich des verletzten Körperteiles. Hierzu gehört der Kopftetanus nach Kopfwunden. Man findet hier auch Augenmuskellähmungen, Schlundkrampf unter Kehlkopfbeteiligung und Atemnot. Der Verlauf des Kopftetanus ist in der Mehrzahl der Fälle günstig. Als Komplikationen des Tetanus sind Lungenentzündungen, Blutergüsse und Zerreißen der Muskulatur zu erwähnen.

E. Jünemann

Alkoholfreie Getränke in **EINWEGFLASCHEN**

von **STEINIKE & WEINLIG**

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

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



Sport an Bord

MS „Domsheide“ in Ostasien

Am 11. 3. 1962 traten wir erstmals mit unserer neu aufgestellten Fußballmannschaft gegen das englische Kühlschiff „Durango“ an und gewannen unerwartet hoch mit 13:0. Die nächste Gelegenheit bot sich erst wieder in Sydney, wo die Mannschaft des schwedischen Frachters „Delos“ am 21. 5. 62 eine 0:6 Niederlage hinnehmen mußte. Auf einen harten Gegner trafen wir am 26. 5. 62 wiederum in Sydney, wo wir gegen die Engländer des Passagierschiffes „Oransay“ nicht über ein 0:0 hinauskamen. Zwei Monate später, am 26. 7. 62, ließ sich eine 3:6 Niederlage gegen die konditionsstarken Engländer des Kombischiffes „Hector“ nicht vermeiden; aber schon einen Tag später schlugen wir die Mannschaft des norwegischen Frachters „Tönsberg“ mit 4:2 Toren. In Shanghai absolvierten wir innerhalb von 13 Tagen vier Spiele, und zwar gegen: „Capto“ (Norweger) 7:2, „Theodores“ (Norweger) 10:0, „Etha Rickmers“ 4:2, „Tento“ (Norweger) 10:0.

W. Johns

FC „Hasselburg“

Nach längerer Pause und mit einer völlig neuen Elf begannen wir wieder mit unserem Ausgleichssport, dem Fußball.

In Antwerpen traten wir gegen das ostdeutsche Motorschiff „Gera“ an. Wir legten sofort ein forsches Tempo vor, so daß wir bis zur Pause mit 3:0 in Führung lagen. Nach dem Wechsel zeigten sich kleine Konditionsschwächen. Trotzdem siegten wir mit 6:1 Toren. Mit 9:1 Ecken für die Hasselburger wurde die Überlegenheit unserer Elf unterstrichen.

Herrn Kapitän Kittler, welcher immer bemüht ist, den Sport an Bord zu fördern, gelang es, ein Spiel in St. Petersburg abzuschließen. Bis auf einige Sicherheitswachen war alles auf dem St. Petersburger Sportplatz. Die Petersburger begannen mit einem schnellen Spiel, welches aber von unserer Hintermannschaft abgefangen wurde. Viele Bälle wurden in den Angriff gespielt, die Schüsse der fleißig schießenden Hasselburger Stürmer lagen aber meistens zu hoch, so daß statt möglicher Tore manch torreife Gelegenheit ungenutzt blieb. Mit 1:1 ging es in die Kabinen. Während der Pause wurde durch Herrn Kapitän Kittler eine Mannschaftsumstellung vorgenommen. Diese Umstellung erwies sich als das richtige Rezept. Am Spielende hieß es 6:2 für uns.

G. Kolodziej

„Erika Schulte“: Jung und siegreich

Unser erstes Fußballspiel absolvierten wir in Hamilton, Ont. Unser Gegner war ein Reedereischiff, die „Hermann Schulte“. Bei diesem Spiel erzielten wir gleich ein dolles Torergebnis, nämlich 8:0. Durch diesen erstaunlichen Sieg wurden wir natürlich angespornt. Es wurden neue Fußballstiefel und ein Mannschaftsdress gekauft. In London forderten wir dann die Mannschaft der „Dora Oldendorff“ heraus. Da diese Mannschaft dem Erzählen nach unschlagbar sein sollte, rechneten wir uns keine

große Chance aus. Es wurde jedoch eine freudige Überraschung für uns, denn wir trennten uns nach einem sehr fairen Spiel mit einem 2:1 Sieg. Kurz danach vermittelte uns unser Agent in Liverpool ein Spiel mit einer Landmannschaft. Es war eine Auswahl des „Liverpool United“. In der ersten Halbzeit sah es allerdings schlecht für uns aus, sie endete mit einem 0:5. In der zweiten Halbzeit aber holte unsere Mannschaft derartig auf, daß wir uns zum Schluß mit einem 5:5 unentschieden trennten. Auf unserer nächsten Reise forderten wir dann in Toronto die Mannschaft des Kombischiffes „Prinses Margriet“ der Fjell-Oranje Linie heraus. Jedoch mußten wir bei diesem Spiel schon bald erkennen, daß wir nicht erfolgreich sein würden. Somit wurde dieses Spiel unsere erste Niederlage, es endete mit 2:4 für uns. Wir ließen uns aber nicht entmutigen und spielten dann in Hamilton gegen die „Cordoba“ der Bolten-Fabre-Linie. Diesmal spielte auch unser Kapitän mit; wir gewannen mit 6:0. Kurz darauf traten wir dann gegen die Mannschaft des Hapag-Schiffes „Naumburg“ in Toronto an. Ein 7:1 Sieg war auch hier wieder das Ergebnis. Nach einer etwas längeren Pause machten wir jetzt in Liverpool unser 7. Spiel. Der Gegner war die „Bilbao“ von der O.P.D.R. Nach einem harten aber fairen Spiel trennten wir uns mit einem 1:1 unentschieden.

— K. W. Roth —

Das Spiel ihres Lebens

zeigte die tapfere Elf des MS „Carl Meentzen“ auf dem heißen Rasen von Conakry (Guinea). Unter den Zuschauern befanden sich Kabinettsmitglieder und Diplomaten. Gegner dieses von der Deutschen Botschaft angebotenen Freundschaftsspieles war zum namenlosen Erstaunen der Bremer die guinesische National-B-Mannschaft. Sie war verstärkt durch 4 Spieler der National-A-Mannschaft. Doch unverzagt traten unsere Seeleute an. Und ob sie nun wollten oder nicht: Sie mußten hinauf auf National-Spiel-Niveau. Nicht umsonst wird diese guinesische Mannschaft von einem ungarischen und einem tschechischen Trainer betreut. Bei 30 Grad im Schatten standen die Fahrensleute beide Halbzeiten durch, — standen sie so durch, daß der herzliche Beifall der Zuschauermenge auch ihnen galt. Man wußte natürlich auf den Tribünen, daß hier keine deutsche Nationalmannschaft kämpfte, sondern nur eine namenlose Elf sportbegeisterter deutscher Seeleute. Von der 0:9-Niederlage ist daher nur zu sagen, daß sie sehr ehrenvoll war, und daß sie im umgekehrten Verhältnis zum Geist unseres Sports an Bord stand. Eine noble Geste der Bremer erwarb ihnen vollends die Sympathie ihrer Gastgeber. Sie spendeten ihren Einnahmeanteil dem Kulturfonds des Landes. Und diese Sympathie galt ja nicht nur der Mannschaft, nicht nur Schiff und Reederei, sie wurde auch erworben für unser Heimatland. So können deutsche Seeleute im Ausland für Deutschfreundlichkeit wirken. Wer wirkt bei uns daheim für Seemannsfreundlichkeit?



10 Fußballspiele der „Rothosen“ von MS „Bilbao“

Gegen: MV „Hellas“ (Grieche, Detroit 5. 8.) 7:1, Chicagoer Kickers (USA, Chicago 10. 8.) 2:11, MV „Beaverhelm“ (Engl., Toronto 19. 9.) 9:0, MS „Vares“ (Jugoslawe, Detroit 23. 9.) 4:1, MS „Roland Russ“ (Deutsch, Chicago 26. 9.) 2:1, MS „Leada“ (Deutsch, Chicago 28. 9.) 2:3, MS „Volkhovges“ (Russe, Garston 21. 10.) 5:1, MS „Erika Schulte“ (Deutsch, Liverpool 25. 10.) 1:1, MV „Manchester Shipper“ (Engl., Toronto 11. 11.) 6:3, MV „Manchester Shipper“ (Engl., Chicago 20. 11.) 7:1.

— Scho —

Nun doch Sport

und zwar nicht nur an Bord, sondern nun endlich auch im Hamburger Hafen. „Kehrwieder“ berichtete in ihrer Januar-Ausgabe 1962 über die Lanze, die der Seemannspastor Rössing bei Bürgermeister Engelhard für alle Sportfreunde gebrochen hat. Umso erfreuter dürfen wir nun melden, daß es nicht umsonst war. Nun hat es nämlich die Deutsche Seemannsmission mit ihrem Henzen für uns dank des Verständnisses des Regierungsdirektors Dr. Rogge (Schiffahrt und Hafen) erreicht, daß auch Hamburg einen Sportplatz für Seeleute bekommt. Der Wilhelmshurger Fußballverein von 1909 ist bereit, seinen Platz für uns zur Verfügung zu stellen. Das ist guter Sportgeist, denn gerade dieser Verein hatte selbst hart zu kämpfen gegen die Schäden der Sturmflutkatastrophe. Damit ist deutschen Seemannsbeinen auch in Hamburg die Chance gegeben, ihre Freude und ihr Können am Leder zu zeigen.

Auflösung von Seite 14

Silbenrätsel

1. Naila, 2. Auvergne, 3. Vierlande, 4. Irrigator, 5. Gleichheit, 6. Alencon, 7. Rhododendron, 8. Einlegearbeit, 9. Nieuwe Maas, 10. Erskine, 11. Catanzaro, 12. Einzugsgebiet, 13. Spektralanalyse, 14. Sacramento, 15. Eberesche, 16. Eisenstein, 17. Sassafras, 18. Vermessungsgerät, 19. Streichinstrument. Navigare necesse est, vivere non est necesse.

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 4. Dueckdalben, 10. Sorge, 11. Tatar, 13. also, 14. Elk, 16. Rage, 17. Ade, 18. Arten, 19. Ges, 20. Tell, 22. Zar, 23. Belt, 24. Ita, 25. Aara, 26. Papa, 29. Dat., 31. Usus, 35. Eih, 36. Serie, 37. Art, 38. Iler, 40. Ren, 41. Gabe, 42. Natur, 44. Salat, 45. Hafenlotsen.

Senkrecht: 1. Dolde, 2. Ursel, 3. ego, 4. Ce, 5. Delta, 6. lt., 7. Bar, 8. Etage, 9. Nagel, 10. Saat, 12. Rest, 14. Erzoder, 15. Keratin, 21. Lia, 23. Bau, 26. Pein, 27. Allah, 28. Pieta, 30. Areal, 32. Saale, 33. Urban, 34. stet, 39. Ruf, 41. Gas, 43. Re, 44. St.

Zeichnungen und Fotos: K. Bitterling, S. 8; Contipress, S. 19; Deike Mater, S. 13; Archiv Dtsch. Hydr. Inst., S. 7; Archiv L. Dinklage, S. 10/11; U. Dogert, S. 15; K. H. Griebel, S. 8 u. Titelfoto; Globus Mater, S. 3; E. de Jong, S. 2; F. K. Rausch, S. 1, 9; „Rothosen“ MS „Bilbao“, S. 20; D. Smith, S. 15.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

BEISSER GEBRÜDER



SEIT 50 JAHREN

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

WIR LIEFERN:

PEROLIN - Treibstoffadditive, Marine-Cleaner

NIREX - Frischwassererzeuger: von 1 bis 50t/24h u. mehr

HILCO - Schmierölfeinfilter für Haupt- und
Hilfsmaschinen

BIRD-ARCHER - Kesselchemikalien, Verdampfer-
zusatzmittel (u. a. T. T. S. »ESSO SPAIN«)

NEGRETTI & ZAMBRA - Abgas-Thermometer
2 Jahre Garantie

HANS FICK & CO.

Hamburg 1 · Spaldingstraße 64 · Telefon 24 79 54

Auslands- Umzüge

Hamburg
Winterhuder Weg 8-10

Bonn
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



GEORG P.

GEGR.
1881

Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Alles
für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 24 94 47/49

Elektrische
Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwicklei

HEINRICH G. HOMEYER

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

Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL

HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 68, FS. 021 3218

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebücke) · Tel. 34 35 28

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

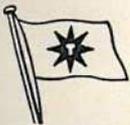
Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

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

Heinrich

von der Aa



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

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



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

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



CAMEL America's largest-selling regular length cigarette!

WINSTON America's largest-selling filter cigarette!

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

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