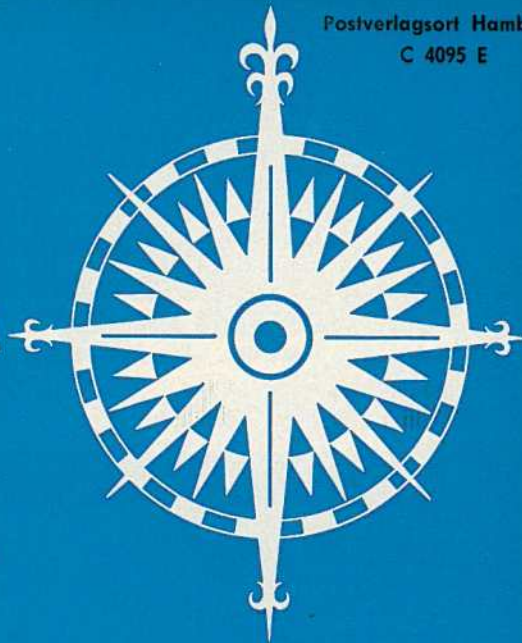


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Schiffsmodellschau  
als Nachwuchswerbung
- Von Kuba bis Brüssel
- Wie arbeitet die EWG
- Flottenumschau
- Wellington
- Das nächste Hochwasser wird ...
- Kapitän Kölschbach
- Die Nacht auf dem brennenden  
Tanker
- Klar bei Schmunzelauge
- Sozial
- Deutscher Wetterdienst dankt
- Abendlicher Hafentrhythmus  
im Februar
- Sport an Bord



Kollege „Moses“ aus Burma





# DEUTSCHE WERFT

SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · KESSELBAU

MODERNSTE TANKREINIGUNG · DOCKBETRIEB (Bis 65 000 tdw)

Gegründet 1903 (1893)

## CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

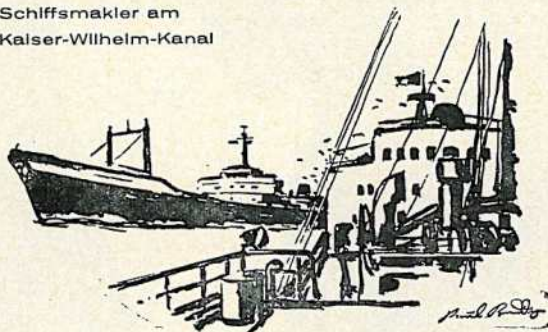
HAMBURG-ALTONA

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

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN



## BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08  
WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG  
TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG



**RAFFAY & CO.**  
**VOLKSWAGEN**

**AUSSTELLUNG UND VERKAUF**

Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 19 41  
Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65  
Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg  
Ruf 49 47 11



# Kehrwieder

7. Jahrgang

Februar 1963

Nr. 2

Nachwuchs ist ein Gebiet, das bei der heutigen Personalknappheit im gesamten deutschen Wirtschaftsleben groß geschrieben wird. Unternehmen von Rang und Namen haben ganze Abteilungen eingerichtet, die sich ausschließlich der Aufgabe widmen, Jugendliche für ihr Produktionsgebiet zu interessieren und sie entsprechend auszubilden.

Die deutsche Seeschifffahrt hat lange gebraucht, um entsprechende Konsequenzen aus ihrem Nachwuchsmangel zu ziehen. Es fehlte an einer zentralen Stelle, die sich mit dem nötigen Nachdruck mit dieser Aufgabe befassen konnte. Der Verband Deutscher Reeder konnte ohne weiteres nicht diese Stelle sein, weil seine Tätigkeit auf anderen Gebieten liegen sollte und mußte. Um aber doch irgendwie den in der Seeschifffahrt auftretenden Personalschwierigkeiten entgegenzuarbeiten und um gleichzeitig einen gezielten Angriff auf die unrealistische Meinung zu unternehmen, die im Binnenlande heute noch über unsere Seeschifffahrt verbreitet ist, haben sich schließlich die deutschen Reeder entschlossen, ihrem Verband den Auftrag zu erteilen, eine großzügige und weitgreifende Werbung zu betreiben.

Nach einer Umfrage bei seinen Mitgliedern mit der Bitte, Modellschiffe zum Zwecke einer Ausstellung im Binnenland zur Verfügung zu stellen, konnte eine Schiffsmodellschau mit rund 32 modernen Modellen der verschiedensten Typen im Maßstab 1:100 zu einer Ausstellung zusammengestellt werden, die durch Großfotos und statistische Tafeln ergänzt, Anfang 1961 auf die Reise in das Binnenland ging. Als Modell wurden gezeigt u. a. 2 Passagierschiffe, 2 Kombischiffe, 3 Tanker, 2 Erz-Oil-Frachter, 2 Schwergutschiffe, 1 Massenguttransporter, 1 Bananendampfer, 1 Nord- und Ostseefrachter, 1 Hafen- und Seeschlepper, 1 Seetortkreuzer und zahlreiche Stückgutfrachter.

Geleitet und betreut wird diese Ausstellung von einem Kapitän und einem Funkoffizier, die unmittelbar aus der Fahrt kommen. Sie betrachten es neben der allgemeinen Werbung als eine ihrer vornehmsten Aufgaben, den Jugendlichen im Binnenlande von vornherein reinen Wein einzuschenken. Denn nicht romantische Wandervögel sollen hier angesprochen werden, sondern eine Auswahl, die charakterlich und intelligenzmäßig in der Lage ist, einen Seefahrtsberuf nicht nur zu ergreifen, sondern auch mit Erfolg durchzustehen.

Da die Ausstellungszeit bei einem Aufenthalt von jeweils 14 Tagen in den einzelnen Orten zunächst nur auf 1 Jahr festgesetzt worden war, wurden in erster Linie Städte mit über 100 000 Einwohnern in allen Teilen des deutschen Bundesgebietes ausgewählt und besucht. Insgesamt zog damit im Jahre

## Am Peilkompas

### Schiffsmodellschau als Nachwuchswerbung

1961 die Ausstellung unter dem Namen „Deutsche Handelsflotte im Modell“ durch 14 Orte und konnte mit rund 430 000 Besuchern einen großartigen Erfolg verbuchen. Dieses unerwartet gute Ergebnis führte dazu, daß die Ausstellung auch im Jahre 1962 fortgesetzt wurde. Bei 15 Ausstellungen des Jahres 1962 wurden rund 576 000 Besucher gezählt, so daß nach zwei Jahren Laufzeit mehr als 1 Million Personen die Schiffsmodellausstellung des Verbandes Deutscher Reeder besichtigt hatten. In Verbindung mit der Ausstellung wurden gleichzeitig täglich Filmveranstaltungen durchgeführt. Als es für 197 Filmvorführungen dunkel wurde, erhellten die realistischen Seefahrtsfilme bei ca. 18 000 Zuschauern,

und einstimmig für eine Fortsetzung plädiert. Auf der Liste der Ausstellungsorte stehen vorläufig die folgenden Städte: Ludwigsburg, Heilbronn, Reutlingen, Esslingen, Worms, Kaiserslautern, Trier, Gießen, Hamm, Dortmund, Herne, Münster und Göttingen. Aus Anlaß der internationalen Gartenbauausstellung wurde mit dem Museum für Hamburgische Geschichte vereinbart, die Schiffsmodellausstellung hier vom 29. Juni bis zum 11. August zu zeigen. Die Besucher der Ausstellungen sind nicht nur Jugendliche, sondern auch sehr weitgehend interessierte Erwachsene. Das Verhältnis liegt hier im Durchschnitt bei 60 % Jugendlichen zu 40 % Erwachsenen. Die Besucherzahl selbst schwankt, bezogen auf die



was in ihrer Vorstellung über die Seefahrt noch dunkel war. Auf Grund der Erfahrung des Jahres 1961 wurden im Jahre 1962 in verstärktem Maße die Schulen angesprochen, so daß allein im Jahre 1962 von der Ausstellungsleitung 400 geschlossene Schulklassen durch die Schau des Verbandes Deutscher Reeder geführt wurden. Auch im Jahre 1962 waren die Ausstellungsorte gleichmäßig über das ganze Bundesgebiet verteilt, so daß auch in diesem Jahre wieder sämtliche Bundesländer besucht worden waren.

Nach Abschluß der Ausstellungsserie 1962 hat die deutsche Reederschaft erneut über die Fortsetzung der Ausstellung beraten

Einwohnerzahl der jeweiligen Stadt, zwischen 6 % als schlechtestem Ergebnis und 26 % als bestem Ergebnis. Ein besonderes Beispiel mag hervorgehoben werden: in Augsburg, einer Stadt mit 209 000 Einwohnern wurden nach nur 10tägigem Aufenthalt unserer Ausstellung 44 000 Besucher gezählt.

Abschließend kann daher gesagt werden, daß es wohl kaum jemals eine Ausstellung über ein einziges und so spezielles Wirtschaftsgebiet gegeben hat, die auch nur annähernd eine solch große Besucherzahl verbuchen konnte und soviel Interesse gefunden hat, wie die Ausstellung des Verbandes Deutscher Reeder. Der Wachoffizier



# POLITIK UNTER DER LUPE

## VON KUBA BIS BRÜSSEL

### Westliche Politik und östliche Drohung

Zwischen Kuba und Brüssel liegt nur knapp ein viertel Jahr. Beide Ereignisse werden in späterer Geschichtsschreibung markiert bleiben. In Kuba wird wohl für alle Zukunft ein Zeichen für den ersten Sieg der weltpolitischen Vernunft über den Wahnsinn eines atomaren Weltkrieges errichtet bleiben. Es ist der ganzen Welt sichtbar. Man möchte allen verantwortlichen Außenpolitikern auf unserer gefährlichen Welt wünschen, immer zu diesem Zeichen aufzublicken, wenn sie Entschlüsse zu fassen haben, denn es mahnt, daß heute jede außenpolitische Entscheidung blitzartig globale Ausmaße annehmen kann, es mahnt, daß jede Entscheidung letzten Endes den Frieden gefährdet oder festigt.

Was geschieht, wenn nur ein einziger Politiker diese große Mahnung und diese große Zuversicht außer acht läßt, weil er sie nicht versteht, das zeigt Brüssel. Gewiß, gegen Kuba erscheint Brüssel nur als internes Familiendrama. Aber es ist doch gut, sich zu vergegenwärtigen, ob es zu diesem Drama gekommen wäre, wenn Chruschtschow und Castro noch mit Atomraketen auf die USA zielen würden.

Zwischen Kuba und Brüssel verlieren alle anderen politischen Ereignisse an Bedeutung und Gewicht:

Ob für die NATO die konservativen Waffen das Schwert und die nuklearen das Schild sind oder umgekehrt,

ob England eigene Skybolt- oder Polarisraketen hat,

ob Kennedy Oberbefehlshaber der gesamten westlichen Verteidigungstreitmacht ist,

oder ob eine multilaterale Verteilung der Führung stattfindet,

daß Chruschtschow an der Berliner Mauer gesagt hat, die Trennung der Familien sei nichts weiter, als „nur“ der Bruderkrieg, den Rußland schon hinter sich habe, während er zum ersten Male seit sieben Jahren einer gewissen Kontrolle des Atomversuchstopps auf russischem Boden zugestimmt hat, daß der indisch-chinesische Krieg wie das Horneburger Schießen zu verlaufen scheint, selbst daß auf dem Parteitag in Ostberlin die chinesische Mauer zwischen Moskau und Peking noch größer geworden ist,

auch daß Tschombe in Elisabethville kongolesische Wiedervereinigung feierte, und schließlich der zwischen Adenauer und de Gaulle beschlossene zeitlich unbegrenzte Freundschaftsvertrag zwischen Deutschland und Frankreich,

— — — alles das ist für uns deutsche Europäer am Ende des ersten Monats des Jahres 1963 durchleuchtet von dem Chruschtschow-Kennedy'schen Friedenslicht auf Kuba, und alles das ist überschattet von dem harten Nein des französischen Generals gegen den Beitritt Englands in die EWG. Für uns europäische Deutsche sind jetzt alle politischen Kräfte und Strömungen in das Spannungsfeld zwischen dem großen Pluspol Kuba und dem großen Minuspol Brüssel geraten.

Ein Parlament, das über die Ratifizierung des deutsch-französischen Staatsvertrages zu entscheiden hat, täte gut daran, bei dieser Beschlußfassung Kuba und Brüssel im Zusammenhang zu sehen. Die Welt erwartet viel von uns nach Brüssel.

Der Zusammenhang zwischen Kuba und Brüssel wird besonders deutlich, wenn wir uns vorstellen, daß wir noch unter der kubanischen Drohung stehen könnten. Denn wer ist „wir“ unter dieser Drohung? „Wir“ sind in diesem Falle alle Menschen von der amerikanischen Westküste bis an die deutsch-polnische Sprachgrenze.

Es ist zwar natürlich, daß eine akute Drohung wirkungsvoller ist, als eine überwundene. In der hell erwachten europäischen Vorstellung von politischem Weitblick und staatsmännischer Kunst rangiert jedoch ein globales Denken unter allen Umständen vor natürlicher psychologisch bedingter Zwangsreaktion. Wir sollten jetzt auf keinen Fall vergessen, daß Kuba, wäre es ganz hart auf hart gegangen, schließlich militä-

risch und wirtschaftlich den ganzen Westen zu einer einheitlichen Aktion gezwungen hätte, obwohl Amerika vorerst allein gehandelt hätte.

**Brüssel sei uns Warnung dafür, daß ein scheinbares Nachlassen der sowjetischen Drohung niemals zu selbsterstörerischer Uneinigkeit im westlichen Lager führen darf.**

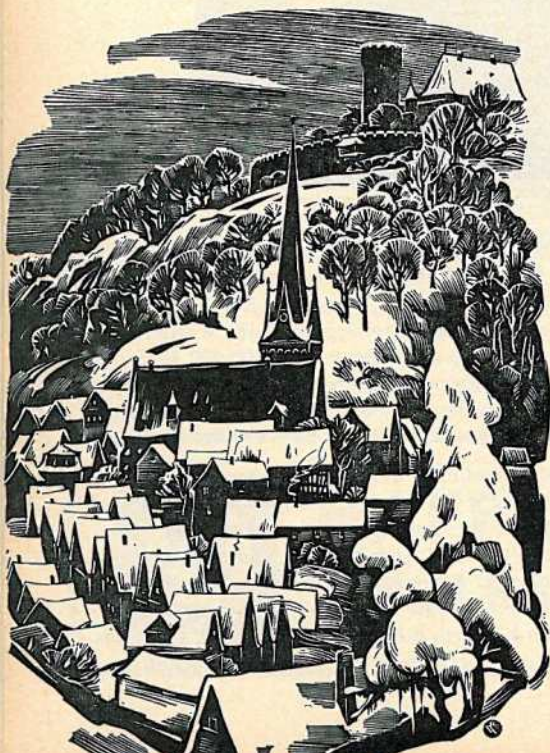
So wie es diese negative Wirkung von Kuba zu erkennen und zu überwinden gilt, genauso sollte man andererseits den Blick für die positive Wirkung, die Brüssel ausgelöst hat, schärfen. Zum ersten Mal in der Geschichte stand Europa wie ein Mann hinter diesem Europa, und zwar wollen die Europäer sich sehen als großen ostatlantischen Bruder der Nordamerikaner. Stresemann, Briand, Monnet und Schuman, diese Pioniere Europas, hätten allen Grund, nach dem Brüsseler Paukenschlag de Gaulle dankbar zu sein, denn ohne sein Veto wäre dieses europäische Gefühl sicherlich noch nicht so erstarkt.

Es ist viel von Achsen gesprochen worden in letzter Zeit. Sie verlaufen kreuz und quer durch Europa (Paris-Bonn, Paris-Madrid, London-Rom, Paris-Moskau). Entscheidend scheint jedoch die Achse zu sein, um die das europäische Lebensgefühl, das europäische Schicksal seit Brüssel kräftig rotiert. Diese Achse reicht vom Nordkap bis Sizilien. Und es scheint trotz allem ganz so, als ob diese Bewegung schließlich auch jahrhundertealte englisch-französische Feindschaft mit sich fortreißen würde. Sie wird auch länger leben, als die psychologischen Nachwirkungen der Erfahrungen, die Adenauer in Köln und die de Gaulle im Londoner Exil mit den Briten gemacht haben.

Als Entwicklungsphase innerhalb der europäischen Bewegung nur können wir unsere deutsch-französische Freundschaft sehen, als Basislinie eines Vierecks. Die andere Linie führt nach England, denn deutsch-englische Freundschaft ist auch notwendig und gut. Von London nach Washington führt die dritte Linie und schließlich von da nach Paris zurück die vierte.

Der Blick auf die entscheidenden Zusammenhänge zwischen Kuba und Brüssel, auf ihre positiven und negativen Wirkungen, die sie ausstrahlen, wird helfen, die noch bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden, die noch einer lebensfähigen, allen Drohungen gewachsenen amerikanisch-europäischen Integration im Wege stehen. Nur aus dem Viereck Paris-Bonn-London-Washington heraus läßt sich vernünftig und mit Aussicht auf Erfolg mit dem Ostblock verhandeln.

— Schp. —



*Unser schönes Deutschland zur Winterszeit*

Unser Holzschnitt von Rudolf Warnecke zeigt den Biedenkopf an der Lahn.



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel - **Wie arbeitet die EWG** Wirtschaft - Handel - Verkehr  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hat in den letzten Wochen mehrfach im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gestanden. Dieses Interesse fand seinen Ausgangspunkt Mitte Dezember des vergangenen Jahres, als die Beziehungen zwischen der EWG und 18 afrikanischen Staaten durch den Abschluß eines weiteren Assoziierungsvertrages auf eine neue Grundlage gestellt wurden. Heftige Diskussionen in der Öffentlichkeit ergaben sich ferner aus dem kürzlich von der EWG-Kommission vorgelegten Aktionsprogramm für die zweite Stufe der Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes. In den letzten Tagen konzentrierten sich die Erörterungen in erster Linie auf die Frage, ob Großbritannien der EWG beitreten wird oder nicht.

Das Abkommen über die Neuregelung der Assoziation der 18 afrikanischen Staaten mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wurde am 20. Dezember 1962 in Brüssel feierlich unterzeichnet. Es wird damit gerechnet, daß dieses Abkommen im Laufe des Frühjahrs von den Parlamenten der 24 Unterzeichnerstaaten ratifiziert wird, so daß es voraussichtlich Ende 1963 in Kraft treten kann. Neben den EWG-Ländern selbst sind an diesem Abkommen u. a. die afrikanischen Staaten Kongo (Brazzaville), Kongo (Leopoldville), Madagaskar, Mali, Mauritien, Niger, Obervolta, Rwanda, Senegal, Somalia, Togo, Tschad und die Zentralafrikanische Republik beteiligt. Alle diese Länder waren bereits früher als Hoheitsgebiete der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft mit der EWG assoziiert. Das wichtigste des nunmehr abgeschlossenen Abkommens besteht darin, daß diese Staaten auch nach der Erlangung ihrer Souveränität das Assoziierungsverhältnis als gleichberechtigte Staaten freiwillig fortsetzen wollen. Der Assoziierungsvertrag sieht im einzelnen eine sehr enge Gestaltung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der EWG und den afrikanischen Staaten vor. Dies soll insbesondere dadurch erfolgen, daß die Gemeinschaft den assoziierten Staaten Zollfreiheit für die wichtigsten tropischen Erzeugnisse gewährt, daß der Warenverkehr genauso wie im Gemeinsamen Markt von allen Beschränkungen befreit wird und daß die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft auch bei der Gestaltung ihrer Agrarpolitik die Interessen der assoziierten Staaten berücksichtigt. Eine außerordentlich große Bedeutung kommt auch der großzügigen Entwicklungshilfe zu, die die Mitgliedsstaaten der EWG den afrikanischen Ländern gewähren werden. Aus einem Gemeinschaftsfonds von insgesamt 730 Mio \$, an dem die Bundesrepublik mit ca. 250 Mio \$ beteiligt ist, sollen wichtige Maßnahmen zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der afrikanischen Staaten finanziert werden. Ein wichtiges Ziel dieses Abkommens ist es daher, den noch als Entwicklungsländer zu bezeichnenden afrikanischen Staaten gesunde wirtschaftliche Verhältnisse zu verschaffen und ihnen Gelegenheit zu geben, ihre eigene Volkswirtschaft lebensfähig zu gestalten.

Das Aktionsprogramm der EWG-Kommission für die zweite Stufe bezieht sich auf die Gestaltung der Märkte innerhalb der Gemeinschaft. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ist in den letzten Jahren unerwartet schnell zu einem freien Binnenmarkt zusammengewachsen. Der Zweck dieses Aktionsprogramms ist es, diese Entwicklung noch schneller voranzutreiben und alle Maßnahmen zu umreißen, die erforderlich sind, um bis zur Beendigung der Übergangszeit die gesteckten

Ziele zu erreichen. Das Aktionsprogramm der EWG-Kommission bezieht sich praktisch auf alle Gebiete, die für die Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes von Bedeutung sind. In ihm werden Fragen der Herstellung des freien Warenverkehrs, des Wettbewerbs ebenso angesprochen wie die Probleme, die sich aus der gemeinsamen Agrarpolitik, der Verkehrspolitik, der Sozialpolitik und der Währungs- und Wirtschaftspolitik ergeben. In deutschen Fachkreisen hat vor allem die von der EWG-Kommission geforderte Abstimmung der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Mitgliedstaaten und in diesem Zusammenhang das Problem der „Programmierung“ zu erheblichen Diskussionen Anlaß gegeben. Die EWG-Kommission ist der Auffassung, daß die Gemeinschaft im Rahmen ihrer gemeinsamen Konjunkturpolitik eine längerfristige Vorausschau über die mögliche wirtschaftliche Entwicklung besitzen muß. Die Bundesregierung hingegen befürchtet, daß aus der Aufstellung und der Innehaltung einer derartigen „Europäischen Programmierung“ dirigistische Tendenzen auf den Wirtschaftsprozess resultieren können, die mit dem von ihr propagierten Ideal der freien Marktwirtschaft nicht vereinbar sind.

Diese Erörterungen über das Aktionsprogramm der EWG-Kommission wurden kürzlich in den Hintergrund gedrängt, durch die nunmehr offenbar gescheiterten Verhandlungen um Beitritt Englands zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die vor einigen Tagen von dem französischen Staatspräsidenten zum Ausdruck gebrachten Bedenken gegen einen Beitritt Englands haben sich dahingehend ausgewirkt, daß es nicht mehr möglich war, eine Kompromißlösung zu finden. Der Abbruch der Verhandlungen droht aus verschiedenen Gründen zu außerordentlich ernstesten Konsequenzen zu führen. Auf der einen Seite ist es zu befürchten, daß die schon jetzt vorhandene Verstimmlung unter den Mitgliedstaaten über die Isolierung Frankreichs weiter wachsen wird, was sich im Hinblick auf die Verwirklichung der gemeinsamen Politik als ein schwerwiegender Nachteil auswirken wird. Auf der anderen Seite kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die wirtschaftliche und politische Einheit Europas kaum zu verwirklichen ist, wenn es nicht gelingt, das gesamte Europa wirtschaftlich vollständig zu einigen. Auch für die Schifffahrt wäre es sehr bedauerlich, wenn Großbritannien für immer der Beitritt zur EWG versperrt bliebe. Der Anteil der Handelsflotten der jetzigen EWG-Staaten an der Welttonnage beläuft sich gegenwärtig auf 16,7%. Dieser Anteil wäre nach einem Beitritt Großbritanniens, der sicherlich auch den Beitritt bzw. die Assoziation Dänemarks, Norwegens und Schwedens nach sich gezogen hätte, auf 48,5% angestie-

gen. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft hätte daher unter Einschluß Großbritanniens und der skandinavischen Staaten annähernd die Hälfte der gesamten Welttonnage besessen — eine Tatsache, die gerade angesichts der dringend gebotenen Lösung der vielen schiffahrtspolitischen Probleme von außerordentlicher Bedeutung gewesen wäre.



### Nicht mehr auf dem ersten Platz

Die Bundesrepublik, wirtschaftliches Musterland der fünfziger Jahre, wird ihre Primusstellung im gegenwärtigen Jahrzehnt verlieren. Nach einer EWG-Prognose dürfte das deutsche Sozialprodukt von 1960 bis 1970 „nur“ noch um etwa 51 Prozent wachsen. Das ist knapp die Hälfte des Zuwachses von 1950 bis 1960; es ist auch weniger, als man im gegenwärtigen Jahrzehnt für Italien, Frankreich und die USA an Sozialproduktzuwachs erwartet.

### Die Bundesregierung wird aufgefordert

das ihrige zu tun, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt zu fördern. Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen, anerkennt die bisherigen Bemühungen der Bundesregierung, der Diskriminierung der deutschen Seeschifffahrt durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Da die bisherigen Bemühungen aber noch keinen ausreichenden Erfolg gehabt haben, wird die Bundesregierung ersucht, auch in Zukunft dafür Sorge zu tragen, daß nicht durch einseitige Aktionen, insbesondere von Staaten, denen die Bundesregierung Hilfen für ihren wirtschaftlichen Aufbau gewährt, die deutsche Seeschifffahrt gegenüber der Seeschifffahrt anderer Länder benachteiligt wird.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zu prüfen, ob in Verhandlungen mit anderen schifffahrtstreibenden Ländern ein gemeinsames Vorgehen erreicht werden kann.

Das wurde vom Verkehrsausschuß des Bundestages der Bundesregierung vorgelegt. Die Rufe nach mehr Aufmerksamkeit für Küstenbelange sind demnach offenbar gehört worden in Bonn, — für unsere „shipping minded“ Bundesrepublik ein Hoffnungsstrahl (vgl. unseren Leitartikel 1/63 „Shipping minded auf Deutsch“).





gehört  
gesehen  
festgehalten

#### Der Sicherheit auf See

diente eine Konferenz der IMCO (Int. Mar. Cons. Organ.) in London. Auf der Tagesordnung standen Verseuchung des Seewassers mit Öl, die Koordinierung der Sicherheitsmaßnahmen zu Wasser und in der Luft, Transporte gefährlicher Güter sowie die schon auf vergangenen Schiffssicherheitskonferenzen erfolgte Erörterung über die Unsinkbarkeit von Schiffen. Nach USA-Auffassung ist sie möglich, nach britischer nicht.

Weitere Themen waren die Vereinheitlichung der Größenbezeichnungen, die Verkehrsregelung in der Dover-Straße, die Ausbildung der Seeleute in Sicherheitsfragen, die Revision des internationalen Signalcodes und die Positionslampen.

\* \* \*

#### 574 Menschen gerettet

oder aus unmittelbarer Seenot befreit hat im vergangenen Jahr die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Unter den Geretteten befinden sich 143 Ausländer. 79 Kranke und Verletzte konnten von Schiffen abgehoben und ärztlicher Behandlung zugeführt werden. 183 Schiffen in Seenot wurde Hilfe und Assistenz geleistet.

Insgesamt wurden 528 Fahrten von diesen freiwilligen Männern in dieser Gesellschaft, die keine öffentlichen Gelder beansprucht, durchgeführt. \* \* \*

#### Etwa 2700 Hilfeleistungen

auf See, das melden für das Jahr 1962 die beiden Fischereischutzboote „Fritjof“ und „Meerkatze“. Mehr als 500 bordärztliche Beratungen wurden durchgeführt und einige hundert deutsche und ausländische Seeleute in den Bordhospitälern behandelt. \* \* \*

#### Ruhige See im Sturm

das erreicht eine leicht transportable Wellenfalle, die von der United Rubber-Company in New York entwickelt und bereits erfolgreich erprobt worden ist. Das Prinzip hat man der Natur abgelauscht. Wie Seetang hängt man nämlich perforierte Kunststoffplanken an schwimmenden Plastikrohren auf. An ihnen fängt sich die See. \* \* \*

#### „Bremen“ und „Berlin“ 1962

Die steigende Tendenz der beförderten Passagierzahl auf dem Nordatlantik zeigt im Vergleich zum Vorjahr gute Zukunftschancen für Fahrgastschiffe. Dies ist um so beachtlicher, da ja die Cuba-Krise und der verringerte Auswanderer-Verkehr nach USA und Kanada, der früher einer der Hauptstützen der Nordatlantik-Passagierfahrt gewesen ist, im abgelaufenen Jahr negative Wirkungen zeigte.

Das TS „Bremen“ (32 335 BRT) und das MS „Berlin“ (19 100 BRT) beförderten 1962 insgesamt 46 089 Passagiere (1961 = 45 383). Davon 42 940 (42 277) im Nordatlantik-Dienst und 3049 (3106) auf Kreuzfahrten.

Die „Bremen“ konnte trotz schwieriger Wettbewerbslage auf dem Nordatlantik nicht nur ihren vorjährigen Erfolg mit einer 85 %igen Kapazitätsauslastung halten, sondern diesen

mit 31 518 beförderten Fahrgästen (31 121), davon 28 989 im Nordatlantik-Dienst (28 660), auf 86 % steigern.

#### Ergänzung statt Konkurrenz

das ist die Methode von Reedereien und Luftfahrtgesellschaften, um im Atlantik-Passagierdienst beiderseits gut im Geschäft zu bleiben. Aus Bremen verlautet darüber, daß Schiff und Flugzeug immer mehr in die Sphäre der gegenseitigen Ergänzung gelangen. Der Trend, den Luft- und Seeweg bei einer USA- oder Europareise zu kombinieren, nähme immer mehr zu.

Wozu die für die Zukunft unserer Passagierschiffahrt vielversprechende Entwicklung schon geführt hat, zeigt unser Photo aus Hamburg.



SAS-Flugkapitän P. Erikson als Gast des Hanseatic-Kapitäns W. Pabst. Was sie vereint, ist nicht nur die charmante Luftstewardess, sondern eine neue touristische Idee. Beide Kapitäne befördern in demselben Touristenprogramm auf einer kombinierten See-Flug-Reise dieselben Passagiere. Per Schiff geht es nach Florida, und per Flugzeug dann in no time zurück.

## FLOTTENUMSCHAU

### Führungswechsel

Zur Jahreswende 1962/63 sind zwei Admirale der Bundesmarine, die NATO-Befehlshaber waren, wegen Überschreitung der Altersgrenze verabschiedet worden. Vizeadmiral Gerhard Wagner, Befehlshaber der alliierten Seestreitkräfte der Ostseeingänge (COMNAV-BALTRAP), hatte in seinem Stab dänische, amerikanische, englische, norwegische, französische und deutsche Marineoffiziere. Er wurde durch Vizeadmiral Wegener abgelöst. Nachfolger von Flottenadmiral von Wangenheim, bisher Befehlshaber der deutschen Seestreitkräfte der Nordsee, wurden Flottenadmiral Erdmann. In die weiterhin freierwerbenden Spitzenstellen der Marine rücken jetzt etwas jüngere Offiziere ein. Ein Vergleich mit anderen Marineen zeigt, daß in den höheren Stellen der Bundesmarine eine Überalterung vorliegt, was beim Aufbau nicht zu vermeiden war. Die beiden scheidenden Admirale wurden Mitte 1962 mit einer gemeinsamen dänisch-deutschen Flottenparade in der Kieler Bucht verabschiedet. Der Befehl über das Kommando der Marineflieger wurde von Brigadegeneral Mahlke übernommen. Der bisherige Luftwaffengeneral hat in jungen Jahren seine Dienstzeit in der Marine begonnen; er hat seinen Anzug jetzt gegen eine Admiralsuniform eingetauscht.

### Neue Dienstgradabzeichen

Eine nach außen sichtbare Änderung in der Marine ist die Neuregelung der Dienstgradabzeichen ab 1. 1. 1963. Die Ärmelstreifen der Marineoffiziere vom Oberleutnant zur See bis zum Fregattenkapitän werden wieder so eingeführt, wie es vor 1945 der Fall war: Oberleutnant zur See zwei (mittelbreite) Streifen,

Kapitänleutnant zweieinhalb, Korvettenkapitän drei und der Fregattenkapitän drei (mittelbreite) Ärmelstreifen und einen schmalen unter dem obersten Streifen (3/2). Die Borten auf den Schulterklappen der Unteroffiziere mit Portepee wurden geschlossen. Die Bootsmänner der verschiedenen Dienstgrade (Bootsmann, Oberbootsmann, Hauptbootsmann, Stabsbootsmann, Oberstaabsbootsmann) tragen auf den Schulterklappen jetzt ihre Dienstzweigabzeichen, damit an allen Uniformstücken erkennbar ist, in welchem Dienstzweig (Seemännischer Dienst, Fernmeldedienst, Schiffstechnischer Dienst usw.) diese Soldaten ausgebildet sind. Die „Wäsche hinten“ tragenden Maate und Obermaate haben jetzt unter ihren bisherigen Dienstgradwinkeln und Dienstzweigabzeichen einen nach oben offenen Winkel, so daß sich daraus ein fast geschlossenes Quadrat um das Dienstzweigabzeichen bildet. Damit können diese Unteroffiziere nicht mehr mit Mannschaftsdienstgraden verwechselt werden, wenn ihre Ärmelabzeichen nur von vorn gesehen werden.

### Neubauten

Im Januar wurden der große Hafenschlepper „Amrum“ und das Schnellbott „Nerz“ in Dienst gestellt. Das in Rendsburg gebaute, etwa 4500 ts große Schulschiff „Deutschland“ macht zur Zeit seine Werfterprobungen und soll in den nächsten Wochen in Dienst gestellt werden. Das Schiff wird für einige Zeit die größte Einheit der Bundesmarine sein.

### Junge Marineen

Die seit 1956 unabhängige Republik Sudan baut eine Küstenschutzmarine im Stützpunkt Port Sudan auf. Jugoslawien hat hierfür vier Küstenwachboote (100 ts Wasserverdrängung,

20 Mann) geliefert und stellt für die Ausbildung einen jugoslawischen Seeoffizier. Der junge afrikanische Staat Ghana hat zwei Wachboote von 500 ts Wasserverdrängung bei britischen Werften in Auftrag gegeben. Die indonesische Marine wächst weiterhin an. Ein Kreuzer der Swerdlow-Klasse soll von der UdSSR an Indonesien abgegeben worden sein. Die indonesischen Marineflieger verfügen allein über 20 Maschinen. Das Marinekorps hat etwa 10 000 Soldaten und besitzt Landungsboote und Amphibienfahrzeuge.

### Großbritannien

Die britische Marine hat den Zerstörer „Devonshire“ in Dienst gestellt. Das etwa 160 m lange Schiff mit 7000 ts Wasserverdrängung hat die Größe eines früheren Kreuzers. Es ist das erste britische Kriegsschiff, das von vornherein für Raketenbewaffnung konstruiert ist. Die lenkbaren Seaslug-Raketen dienen der Flugabwehr und haben etwa 32 km Reichweite. Das Schiff hat außerdem Artillerie. Die Schiffsleitung führt den Zerstörer aus dem unter Deck liegenden Operationsraum, in dem mehr als 40 Mann tätig sind. Auf der Brücke ist lediglich der Wachoffizier.

### USA

Die USA haben Anfang Januar das zehnte mit Polaris-Raketen ausgerüstete Atom-U-Boot, die „Thomas Jefferson“, in Dienst gestellt. Außer den 10 Polaris-U-Booten befinden sich weitere 19 kernenergiegetriebene U-Boote, die andere Waffen tragen oder als Radar-Wachboote eingesetzt sind, in Fahrt. Zur Zeit umfaßt das Bauprogramm für kernenergiegetriebene U-Boote 61 Einheiten, davon 29 mit Polaris-Raketen. — R —



Hauptstadt

an

der

Cook-Straße

## Wellington



Fast alle Routen der Dampferlinien von Kanada und den USA nach Australien führen durch die Cook-Straße, die zwischen der Nord- und Südsinsel von Neuseeland hindurchführt. Am Südkap der Nordinsel liegt die Hauptstadt von Neuseeland, Wellington.

### Der Vertrag von Waitangi

Die Engländer machten sich nach geschickten Manipulationen mit den Maoris, den Ureinwohnern Neuseelands, durch das Abkommen in Waitangi, der „Declaration of the Independence of New Zealand“, zu den Herrschern dieses gesegneten Eilandes. Die Maoris waren vor 600 Jahren mit Kanus gelandet. Von den Inseln der Südsee waren sie gekommen. 35 eingeschüchterte Maori-Häuptlinge unterzeichneten am 28. Oktober 1835 mit ihren Tatauierungszeichen — die meisten konnten nicht schreiben — die Unabhängigkeitserklärung und zugleich die Vereinigung aller Stämme zu einem Staatenbund unter der Bezeichnung: „The United Tribes of New Zealand“.

1837 erhielt die New Zealand Company von der englischen Regierung Konzession zur Kolonisierung Neuseelands. Und 1840 gründete sie Wellington an der Cookstraße. Im gleichen Jahr noch erschien Captain William Hobson als von der englischen Regierung entsandter Konsul mit der Vollmacht, mit den Eingeborenen und ihren Häuptlingen zu verhandeln. So kam es am 6. Februar 1840 zum „Vertrag von Waitangi“ (Weinendes Wasser), der insgesamt 512 Unterschriften der Häuptlinge der Nord-, Süd- und Stewart- Insel aufwies. Damit hatte Old England seinen Dank für bisher geleisteten „Schutz“ in der Tasche.

### Regierungssitz Wellington

Als Neuseelands älteste und zweitgrößte Stadt wurde Wellington im Alter von 25 Jahren Landeshauptstadt und Sitz der Regierung. Das eindrucksvolle marmorne Parlamentsgebäude, mit prächtigen Säulen, sieht aus, als hätte es immer dort gestanden. Und von Blumentepichen umgeben schaut Prime Minister John Ballance von seinem Denkmals-Sockel unentwegt auf seinen Palast.

Erhaben ist an Wellington der Blick aufs weite Becken, auf dem Schiffe aller Größen und Flaggen durch den malerisch hügelumgebenen Hafen bis ins Herz der Stadt gelangen. Westlich von den Tinakori-Hügeln hat man das aller schönste Bild. Die Häuser der Hafenstadt klettern am grünen Hang empor. Und an der anderen Seite liegt Lower Hutt. Es ist mit seinen 40 000 Einwohnern für Wellington etwa gleich-

bedeutend mit Long Island für New York City. Da stehen neben modernsten Häusern neuartige, riesige Fabrikgelände und unzählige Schuppen, in denen regierungseigene Lokomotiven, Güter- und Personenzüge gebaut und repariert werden. Dort ertönt das harte Lied der Arbeit. Ruhig und fast zeitlos dagegen wirkt ein Aufenthalt im Government House, wo Gouverneur General Lord Freyberg V.C., G.C.M.G., K.C.B., C.B., K.B.E., D.C.O., LL.D., D.C.L. (mit allen Titeln) und Lady Freyberg jahrzehntelang residierten. Der Veteran zweier Weltkriege wurde mit höchsten militärischen Ehren für Tapferkeit im 1. und für Umsicht als Kommandant und Befehlshaber Neuseelands im 2. Weltkrieg ausgezeichnet. Der zweite Gouverneur machte sich um das Gesundheitswesen verdient. Davon zeugen die vielen Plunket-Hospitäler. Sehenswert ist das Parlamentsgebäude. Der Sitzungssaal ist in Halbmondform gebaut. Er hat eine eigene Galerie für Reporter und eine fürs Publikum. Aber auch Kolonial-Museum, Botanischer Garten, Bibliothek und viele, gute Theater sind erwähnenswert für Neuseelands Hauptstadt.

### Handel, Geschäfte und ein Hobby

Schnitzkunst, einst berühmt, verkümmert, da junge Maoris nur noch ans Verdienen harter Pfunde denken. Die gibts in der Industrie! Auf der großen Schiffswerft, den Wasserwerken, Seifensiedereien, Brauereien, Korn- und Sägemüllereien. Die Industrie ist durch hohe, seitens der Regierung ausgesetzte Prämien sehr gefördert worden. Wichtigste Rolle spielen Fleischkonservenfabriken. Die Gefrierfleisch-Ausfuhr betrug schon um die Jahrhundertwende jährlich ca. 1 850 000 Schafkörper. 17 1/4 Schafe kommen auf jede Person. Neuseeland steht an dritter Stelle der Wollproduktion der Erde und an zweiter bei deren Export. Schafwolle ist gleich gesponnenem Gold! Letztes Jahr erreichte Neuseelands Wolle höchste Preise in der Geschichte: 2.80 Dollar pro Pfund! Am Tiefpunkt, vor zwanzig Jahren, wurden dafür weniger als 10 Cents geboten. Von Mineralien steht Gold an erster Stelle (jahrzehntelang brachte es jährlich ca. 50 Mill. Pfund Sterling) vor Kupfer, Silber und Zinkerzen. Außer Eisen-, Chrom-, Antimon-, Man-

ganerzen (daher große Eisengießereien) gibts noch das aus dem Tayakfluß gewonnene wertvolle Platin. Nicht zu vergessen sind Steinkohlen, Braunkohlen, Graphit und Petroleum. Handel ist bedeutend! Hauptausfuhr: Wolle, Gold, Gefrierfleisch! Auch Butter, Käse, Getreide, Mehl, Kaninchenfelle und etwas Tabak werden exportiert. Ebenso aus landwirtschaftlicher Industrie Obst, Gemüse (Spargelkonserven, Tomaten) und Zitrusfrüchte. Alle Arbeit geschieht maschinell.

Doch alles mit Fleiß Betriebsene wird zur Nebensache, wenn in Wellington die Zeit der Pferderennen ist. Da wird gewettet — und gezittert! Pferderennen ist in Neuseeland das größte sportliche Ereignis und hat weitaus die meisten Anhänger vor allen anderen Sportarten.

### Ganz Europa vereinigt

Katholiken, Juden, Buddhisten und Protestanten leben in Wellington und man findet in der Umgebung besonders auf der Südsinsel Parteien von Österreichs Alpen, Norwegens Fjorden, des Schwarzwalds grünen Bergen und den Hügeln Schottlands; auf der Nordinsel die Vulkane Siziliens und die Geysir Islands, Sehenswürdigkeiten wie sie sonst nur noch der Yellowstone-Park in den USA zu bieten hat.

Man kann Skilaufen, warm baden und blümpflücken an einem Tage, wenn auch der Himmel meist mit Wolken- und Regengardinen verhangen ist.

Das Schönste begegnet einem jedoch in der Gastfreundschaft der Bewohner Neuseelands. Es sind über zwei Millionen Weiße und ca. 130 000 Maoris, gleichberechtigte Ureinwohner, die sich aus Furcht vor Kälte meist in unmittelbarer Nähe der heißen Quellen ansiedelten. Seitdem die einstigen Kannibalen in Harmonie mit den Weißen leben, hat sich ihre Bevölkerung verdreifacht. Sie benehmen sich vorbildlich, sind ausgezeichnete Soldaten und treue Freunde.

Die Sage erzählt, daß Neuseeland von dem Gott Maui aus dem Ozean gefischt wurde. „Aotearoa“, Land der großen weißen Wolke, nannten es die Maories. Heute sind die ehemaligen Menschenfresser Christen, und ihre Kinder besuchen Universitäten, wie die der Weißen.

M. Ahlers





Präsident Dr. Zwiabier

# Das nächste Hochwasser wird . . .

Heinrich Schopper

Zur Abteilung Geophysik und Astronomie gehören noch die elektronische Rechenmaschine, die Gezeiten und der Windstau- und Sturmwarndienst. Wie es zu dem bekannten lapidaren Satz in unserer Überschrift kommt, das ist eines der fesselndsten Kapitel der Hydrographie und unseres DHI überhaupt.

D  
H  
I

## Eine Maschine bezwingt das Chaos der auf- und abwallenden Wassermassen

Steigende und fallende Wasser, Land, das zur See wird, Meeresgrund, auf dem man zu Fuß gehen kann, reiße hin- und herjagende Ströme, Barren, die sperren und versinken, Fluten, die alles niederreißen, was sich ihnen in den Weg stellt, und Ebben, die Wasserstraßen zu Schiffsfällen machen. — diese energiegeladene Bewegung an den Küsten der Welt, so ungebändigt wie die Urnatur: Ein Chaos von unermüdlich auf- und abwallenden Wassermassen, irgendwie mit dem Mond am Himmel zusammenhängend, so kommt die Kunde von den Gezeiten aus der Antike zu uns. Selbst bis in die Neuzeit hinein haben Ebbe und Flut für die meisten Menschen nichts von ihrem Mysterium eingebüßt.

Schon Cäsar wußte von der Abhängigkeit der Gezeiten von der Mondphase. Aber das war auch alles. Er verlor seine erste Engländeroberungsflotte. Eine Springflut, von der er nichts wußte, zerschlug sie.

Der große englische Forscher Isak Newton (1643—1727) fand aus seiner Allgemeinen Schwerkraft die erste wissenschaftliche Erklärung für die Gezeiten. Sie besagte, daß die Richtung der Schwere sich ändert mit der Stellung von Sonne und Mond über oder unter dem Horizont. Diese Richtungsänderung der Schwerkraft bewirkt, daß die Wassermassen der Ozeane in Schwingungen geraten.

Der französische Mathematiker und Himmelsmechaniker Laplace (1749—1827) verstand als Erster, daß es sich bei diesen Schwingungen der Ozeane auf der rotierenden Erdkugel um Bewegungen handelt, für deren Form es kein Beispiel aus der täglichen Erfahrung gibt. Er fand im Prinzip das Verfahren, nach dem man alle Gezeitenformen vorausberechnen kann. Das war zwar eine geistige Großtat, aber unsere Seefahrervorfahren konnten damit herzlich wenig beginnen. Sie halfen sich im wesentlichen mit Erfahrungswerten. Schon von altersher wußten die Bewohner unserer nordeuropäischen Küsten, daß Ebbe und Flut zweimal täglich wechseln, daß ihr Eintritt sich nach der Stellung des Mondes richtet, und daß Spring- und Nipptiden mit der Mondphase wiederkehren.

Aus diesen frühen Ansätzen entwickelten sich die Hafenzeiten, die Uhrzeiten der Hochwasser an den Tagen von Voll- und Neumond. Für die übrigen Tage rechnete man die Zeiten an Bord selbst nach einer Faustregel aus. Immerhin tauchten im 18. Jahrhundert in England für einzelne Häfen jährliche Tafeln der vorausgerechneten Hochwasserzeiten auf. Die Rechenrezepte dafür, sorgfältig gehüteter Familienbesitz, waren aus dem entstanden, was man sich im Laufe vieler Jahre aus Pegelständen und Uhrzeiten und damit verglichenen Stellungen von Mond und Sonne zusammengeerbt hatte.

1832 nahm sich der Astronom Lubbock dieser Dinge an und gab Vorausberechnungen für London Bridge heraus. Nach ihnen richtete

man sich lange Zeit in ganz Nordeuropa. Nur noch für Brest gab es ebenfalls solche Vorausberechnungen, die auf Laplace zurückgingen. Im Jahre 1833 fand auf der wissenschaftlichen Linie etwas statt, das man als den ersten geophysikalischen Monat bezeichnen könnte. Der Engländer Wheewell hatte angeregt, die Gezeiten einen Monat lang in Europa und Amerika gleichzeitig zu beobachten. Erstes Ergebnis: Karten mit Linien gleicher Hochwasserzeit. Doch eine zweite in damaliger Zeit ungläubliche Feststellung traf er: Festliegende Punkte in der Nordsee, die überhaupt keine Gezeiten haben. Über 70 Jahre lang glaubte kein Mensch an diese Punkte geschweige denn, daß irgendjemand sie erklären konnte. Erst im Jahre 1904 sollte es dem Amerikaner Harris gelingen, seinen englischen Vorgänger zu rechtfertigen. Diese sagenhaften Punkte ohne alle Gezeitenbewegung erklärte Harris schlüssig als die Schnittpunkte der Knotenlinien zweier stehender Wellen. Nach einfachem Gesetz der Schwingungslehre müssen solche Punkte hubfrei sein.

Doch so grundlegend und richtungweisend die Erkenntnisse von Newton, Laplace und Wheewell waren, bei dem Gezeitenwhooling, das sich den Seefahrern und Küstenbewohnern an der atlantischen Ostküste bot, versagte zunächst noch alle, wenn auch im Prinzip richtige, Theorie.

Erst im Jahre 1868 war es soweit, daß man die wissenschaftliche Theorie für das Verfahren der Vorausberechnung auf die Praxis übertragen konnte.

Nach diesem Verfahrensrezept muß man nämlich die beobachteten Gezeiten in eine große Zahl gleichmäßig sich wiederholender Teile zerlegen, um sie dann für die Vorausberechnung wieder zusammensetzen. Vor solcher Kompliziertheit und vor allem für die Bewältigung solcher Mammutmathematik mußte Menschenkraft bisher einfach versagen. Man brauchte Werkzeug. Das Werkzeug hieß Mechanik, Technik. Der Amerikaner Ferrel und der Engländer William Thomson, der spätere Lord Kelvin, waren es, die dieses mechanische Rechenwerkzeug liefern sollten. Sie erfanden die mechanischen Spezialrechenmaschinen, die es nun erst gestatteten, das ungeheure Zahlenmaterial nach den komplizierten Formeln zu bewältigen. Nun erst war man imstande, auch für Übersee für die unregelmäßig ganz-, halbtägig und gemischt auftretenden Gezeiten brauchbare Vorhersagen zu erarbeiten. Das schlug damals in der wissenschaftlichen Welt, aber auch bei Küstenbewohnern und Seefahrern wie eine Bombe ein.

Jetzt hatte man für Übersee den Beweis für die Richtigkeit der Theorie. Wollte man sie aber für genaue Vorausberechnungen an unseren Küsten anwenden, so blieben die Rechenexperimente hier auf einmal wieder ohne befriedigendes Ergebnis. Immer noch mußten sich die Seefahrer mit Berechnungen begnügen, die nach Lubbocks Verfahren angefertigt waren. Die völlig anders geartete Struktur der Gewässer war daran schuld. Tiefes Wasser setzt nämlich den Gezeiten weniger Widerstand entgegen. Ganz anders in seichten Gewässern: Da erfährt jede an sich regelmäßige Wiederkehr starke Verzerrungen.

Der berühmte Carl Börgen unseres alten Marineobservatoriums war dann der erste, der sich bei uns mit diesem harmonischen Verfahren befaßte. Er stellte Versuche mit 10—15 periodischen Gliedern an, ohne daß er eine Ge-

zeitenmaschine zur Verfügung hatte. Es mußte aber scheitern, denn er hätte über 200 Glieder gebraucht.

Es lag also nahe, es mit mehr und mehr Gliedern zu versuchen. Wenn je eine Maschine Bewunderung verdient hat, dann ist es die größte Gezeitenmaschine der Welt, die 1938 für das Marineobservatorium gebaut wurde, heute im DHI mit 62 solchen Gliedern überall in der Welt die Gezeiten vorausberechnet, — außer für die deutschen Häfen.

Als Analogiemaschine ist sie imstande, geistige (mathematische) Produkte mechanisch nachzubilden.

Noch ein letztes Schlaglicht auf das, was doch noch hinter Aufgaben steht, wie die Gezeiten sie stellen: Um beispielsweise die Gezeiten eines Ortes mit dieser großen Gezeitenrechenmaschine vorauszuberechnen, müssen erst neuntausend stündliche Wasserstände beobachtet und dann 125 Unbekannte so bestimmt werden, daß sie neuntausend Gleichungen möglichst genau erfüllen.

Für den Berichtersteller war es geradezu schwierig, von dem Leiter dieser Abteilung eine weitere äußerst erstaunliche Tatsache herauszubekommen. Er sagte nur lakonisch und wie nebenbei:

- „Die Gezeitenvorausberechnung für die deutschen Häfen beruhen auf *neuartigen Formeln*, die das DHI nach 1945 entwickelt hat. Man wertet sie heute elektronisch aus.“

Er erklärte dann noch, daß in der ganzen Gezeitenlehre die mathematischen Gedanken stecken, die schon mit der antiken Astronomie beginnen. Und was heute im DHI damit erarbeitet wird, das wird noch vielen zukünftigen Generationen von Seefahrern und Küstenbewohnern von unschätzbarem Nutzen sein. Seit langem schon benutzen sie wie selbstverständlich die genauen Gezeitentafeln in zwei Bänden. Die Tidenkalender haben die höchste Auflage von allen im DHI erscheinenden Druckwerken.

Genaue Beschreibungen der Ströme nebst ihren Bezugsorten gehen ebenfalls als wichtige Navigationsunterlage in die Seehandbücher.

Der große Gezeitenatlas mit einem Optimum an visueller Erfassbarkeit und einem Minimum an Rechenaufwand ist so gut, daß ausländische Seefahrtsschulen ihn im Unterricht behandeln. In diesem Jahre kommt er aufgrund von Beobachtungen auf DHI-Schiffen gründlich neu bearbeitet heraus.

## Eine Maschine sagt „Schiet“

Aus allem über das DHI bisher Erläuterten dürfte zunächst verständlich sein, daß der Anfall von theoretisch-wissenschaftlichen Aufgaben, die mathematisch zu lösen sind, im DHI außerordentlich groß ist. Wenn das Institut aus mathematisch-physikalischen Berechnungen und Theorien brauchbares Handwerkzeug für die Praktiker auf See und an den Küsten liefern soll, so kann es diese ständig wachsende Flut der Aufgaben nicht bewältigen ohne moderne Rechanlage.

Diese Anlage schafft allein, was 200 Menschen mit mechanischen Tischrechenmaschinen leisten. Pro Sekunde beispielsweise 2000 Additionen von fünfstelligen Zahlen. Oder in zwei Stunden, wozu ein geübter Mathematiker eine ganze Woche benötigen würde.

Die Maschine ist dabei im allgemeinen höflich. Sie bittet um Futter, um Stoppen oder um



Knöpfchen-Drücken. Sie schreibt auch auf: Herr Soundso bitte kommen, wenn sie sich einsam fühlt. Gibt man ihr aber Unverdauliches, das heißt, Zahlenmaterial, das nicht zu ihrem Programm paßt, so erklärt sie schlicht und ergreifend: Schiet.

Ist die Sache aber in Ordnung, so geht das Ergebnis zu den einzelnen Abteilungen zurück, und wieder ist dann ein Schritt für das Nautische Jahrbuch getan, für die Zeitbestimmung oder dafür, daß die Wasserstandsvorhersagen noch genauer zutreffen. Wieder weiß man mehr im Institut, kann dieses Wissen übersetzen und an alle, die es angeht, weitergeben. Und das sind in erster Linie wir Seefahrer.

### Windstau- und Sturmwarndienst

Mit Modernisierung der Seefahrt hat das Interesse an den Stromstärken ungefähr in demselben Maße abgenommen, wie das an der Vorhersage von Wasserständen zugenommen hat. Für die Navigation der Segelschiffe waren die Gezeitenströme auf See genauso wichtig, wie heute die Vorhersage der Wasserstände auf den Revieren. Doch diese Vorhersage hängt nicht allein von den Gezeiten ab.

Die Wasserstände hängen neben der Küstenstruktur auch vom Luftdruck und vom Wind ab. Wir haben es wiederholt erlebt, daß der Wind an unseren Küsten das Wasser so stauen kann, daß eine Ebbe und die darauf folgende Flut ganz ausfällt. Hoher Luftdruck drückt auf das Wasser, niedriger vergrößert die Tendenz zum Steigen. Man verfolgt daher mit größter Aufmerksamkeit die Beeinflussung der Pegelstände durch Wind und Luftdruck, und zwar was ist und was gewesen ist. Viele Pegel an der Küste melden laufend telegraphisch diese Daten. Sie werden laufend mit den Voraussagen verglichen, und alle auftretenden Differenzen werden sorgfältig studiert. Dann kommen die Wettervorhersagen des Seewetteramtes Hamburg. Bezüglich Wind ist die Abteilung Windstau- und Sturmwarndienst des DHI ganz entschieden der unbequemste und penibelste Kunde. Denn mit diesem vorhergesagten Wind, mit seiner Stärke und Richtung geht man in eigens erarbeitete Diagramme ein, wie sie für die jeweiligen Stationen gelten. Die Diagramme geben dann Auskunft, welcher Wind welche Erhöhung oder Erniedrigung des nächsten Hoch- oder Niedrigwassers bewirken wird. Auch der Luftdruck in mb wird in cm an diese Vorausberechnungen angebracht. Unter Berücksichtigung der regionalen Küstenstruktur ergeben schließlich all diese Komponenten die Vorhersage der Wasserstände.

Wer will diese Wasserstände wissen, wer braucht sie?

Vornehmlich die Lotsen, sie werden unmittelbar benachrichtigt und beraten.

Die Kleinschiffahrt, es handelt sich um größere Beträge, wenn sie aus einem kleinen Loch mit noch einigen Tonnen mehr Ladung aufgrund günstigen Wasserstandes herausschippern können.

Ist der Wasserstand 1,5 m und mehr niedriger als normal zu erwarten, so ergeht eine Warnung an die Schifffahrt. Muß die Flut schon 1 m höher vorausgesagt werden, so ergeht eine Warnung an die ganze Küste. Und alles, was an der Küste lebt, ist davon betroffen. Denn schon, wenn wegen Windstaus das Wasser der Flüsse bei Ebbe zu wenig fällt, wird das Land hinter den Deichen seine Sielwasser nicht los. Es tritt dann schon über die Ufer. Das Land ersäuft dann von hinten. Das ist die normale Gefahr bei Sturmflutwarnung. Schlimmer wird es, wenn die Deiche, diese Wehrlinie mit Löchern, selbst angegriffen werden. Dann besteht zusätzlich die außerordentliche Gefahr der Überflutung von außen. Die Deichverbände, die Wasserwirtschaft, die am Wasser gelegenen Betriebe, viele Hafenbetriebe, die Landwirt-

schaft und viele andere mehr, sie alle müssen Maßnahmen ergreifen, wenn das DHI Sturmflutwarnung gibt. Für viele von ihnen wird im Rahmen dieses lebenswichtigen Dienstes auch noch eine ganze Klaviatur von telegraphischen Einzelwarnungen in Gang gesetzt.

Das ist schließlich aus den furchterweckenden unheimlichen Fluten der antiken Vorstellung geworden. Übersichtliche Kolonnen von glasklaren Zahlen, genaue Beschreibungen, Scharen von Strompfeilen, und eine Vielzahl von graphischen Darstellungen, die klar und deutlich aussagen, wie und wann die Wasser an den Küsten steigen und fallen, und wie und wann sie in Zukunft steigen und fallen werden. Carl Börgen, seine Nachfolger und, wie wir gesehen haben, die heute tätigen Hydrographenmänner, sind alle hervorragend an dieser bewunderungswürdigen Leistung im Dienste unseres seefahrenden deutschen Volkes beteiligt. —

Das nächste Hochwasser wird . . .

### Präsident Dr. Zwiebler

Erhebt sich zum Schluß die Frage nach dem Chef eines Institutes, in dem der Geist eines Brückenbauers herrscht, der namhafte Wissenschaftler, tüchtige Seeleute, Techniker und Laboranten den gewaltigen Bogen von der Gelehrsamkeit bis zur alltäglichen Praxis überspannen läßt. Es erhebt sich weiterhin die Frage, ob nicht jeder von vornherein hoffnungslos überfordert wäre, der ein Institut von solcher Mannigfaltigkeit der Aufgaben und Dienste aus den verschiedensten Bereichen der Wissenschaft, der Technik und der Seefahrtpraxis leiten soll. Erscheint das hier erforderliche Volumen an Qualifikation nicht einfach zu groß?

Präsident Dr. Zwiebler sagte dazu:

„Ich bin nur der Leiter einer Dienststelle, und bitte, wenn Sie etwas über mich schreiben, bleiben Sie sachlich, auf keinen Fall eine Lobeshymne.“

Das sei an den Anfang gestellt.

Wir saßen in einem Arbeitszimmer, das der Mahnung zur Schlichtheit und Bescheidenheit selbst vollkommen gerecht wurde. Dr. Zwiebler, das Gegenteil vom Typ eines spektakulären Erfolgsmannes, erzählte mit leiser Stimme und ganz so wie einer, dem es unbehaglich ist, über sich selbst berichten zu müssen. Sein Blick schweift dabei über Hafen und Strom. Beinahe im Telegrammstil setzte Dr. Zwiebler seine Stationen.

An ihnen läßt sich deutsches Schicksal ablesen, das für die Jungen schon Geschichte geworden ist. Darüber hinaus zeichnen diese Stationen das Profil eines Mannes, der all sein so erfolgreiches wissenschaftliches Bemühen in den Dienst am Menschen, insbesondere am seefahrenden Menschen gestellt hat.

Geboren in Stettin, großgeworden in Berlin, sahen ihn alle Ferien an der Nord- und Ostsee.

Dort schon fand der Schüler, was seine Zukunft bestimmen sollte, die Liebe zur See und ihren Menschen. Nach dem Abitur mit 18 Jahren war das Studium in Berlin von drei Dingen bestimmt: Einmal war es die Absicht, es von vornherein auf breiter Basis anzulegen. Es umfaßte daher Mathematik, Physik, Chemie, Astronomie, Meereskunde und auch, was sehr bezeichnend ist, Pädagogik und Philosophie.

Des weiteren waren es die hervorragenden Lehrer: Max Blanck, Einstein, Merz, der wissenschaftliche Leiter der berühmten Meteor-Expedition, und andere mehr. Als Drittes war es Hunger mitten in den Goldenen Zwanzigern. Das Studium mußte von Privatstunden bestritten werden. Trotzdem wurde immer noch etwas erübrigt für den Besuch von Furtwängler-Konzerten. In diese Jahre fallen auch die

Promotion zum Dr.-Ing. und die erste karge Anstellung als Assistent am Physikalischen Institut der Technischen Hochschule in Berlin, die erste Veröffentlichung einer Arbeit über Glimmstrahlung und schließlich die Berufung als Lehrer an der Seefahrtsschule Wesermünde unter dem berühmten Geheimrat Fulst.

In den folgenden Jahren sah man den Präsidenten Dr. Zwiebler häufig monatelang eisern Wache schieben. Darauf ist er heute noch stolz, daß er bei vielen Reisen nach Nord- und Südamerika hundertprozentig den ersten Offizier machte, einschließlich Arbeitsverteilung an Deck. Kurioserweise waren es ganz genau genommen doch nur 99 Prozent, denn die letzte Wachverantwortung mußte ja laut Schiffsbesetzungsordnung der gemusterte I. O. behalten, denn der hatte Patent, Dr. Zwiebler jedoch „nur“, eines für die Ausbildung und Prüfung von Nautikern. Dieses Patent wurde im Jahre 1930 mit bestandener Prüfung auf „Anstellungsfähigkeit als preußischer Studienrat“ mit neuem Glanz versehen. Darauf folgten nebenbei viele Jahre lang von Wesermünde aus Kurzreisen zur Funkbeschickung und Kompensation.

Und dann, in den dreißiger Jahren kommt etwas, wovon der Präsident heute sagt, daß so etwas Schönes, Ausfüllendes und Geselliges nie wieder kommen könne, auch in Hamburg nicht. Man höre und staune: Gemeint ist die Zeit als Leiter der Seefahrtsschule Leer. Freimütig bekennt Dr. Zwiebler, daß er zwei Jahre gebraucht habe, um dort Kontakt zu bekommen. Dann aber wäre er als Lehrer mit den Lehern ein Herz und eine Seele gewesen. Und das paßt zu Dr. Zwiebler. Voller Hochachtung spricht der Präsident heute von der Tüchtigkeit, dem Fleiß und der Zuverlässigkeit dieses Menschenschlages. Auch von der hohen Kultur und echten Geselligkeit dort weiß er viel zu berichten. Diese Menschen und diese Landschaft boten gerade das Richtige für die volle individuelle Entfaltung einer Persönlichkeit, die ganz auf Tiefe angelegt ist. — Erfolg in Wissenschaft und als Pädagoge können auf die Dauer nur die haben, die ihr Metier und ihre Schüler gleichermaßen lieben. —

Seefahrtsschuldirektor in Stettin und schließlich die Berufung als Reichsbeauftragter für Seefahrtsschulwesen sind die letzten Erfolgsstationen, die schon in den zweiten Weltkrieg hineinreichen.

Der Endkampf um Berlin findet Dr. Zwiebler als vorgeschobenen Beobachtungsposten des Volkssturmes. In sowjetischer Gefangenschaft meldet sich der große auf 50 Kilo abgemagerte Mann freiwillig zum Minensuchen und zur Bombenvernichtung in Frankfurt a. d. Oder. Ein Fünftel seiner Leidensgenossen blieben Opfer dieses Nachkriegs-Himmelfahrts-Kommandos.

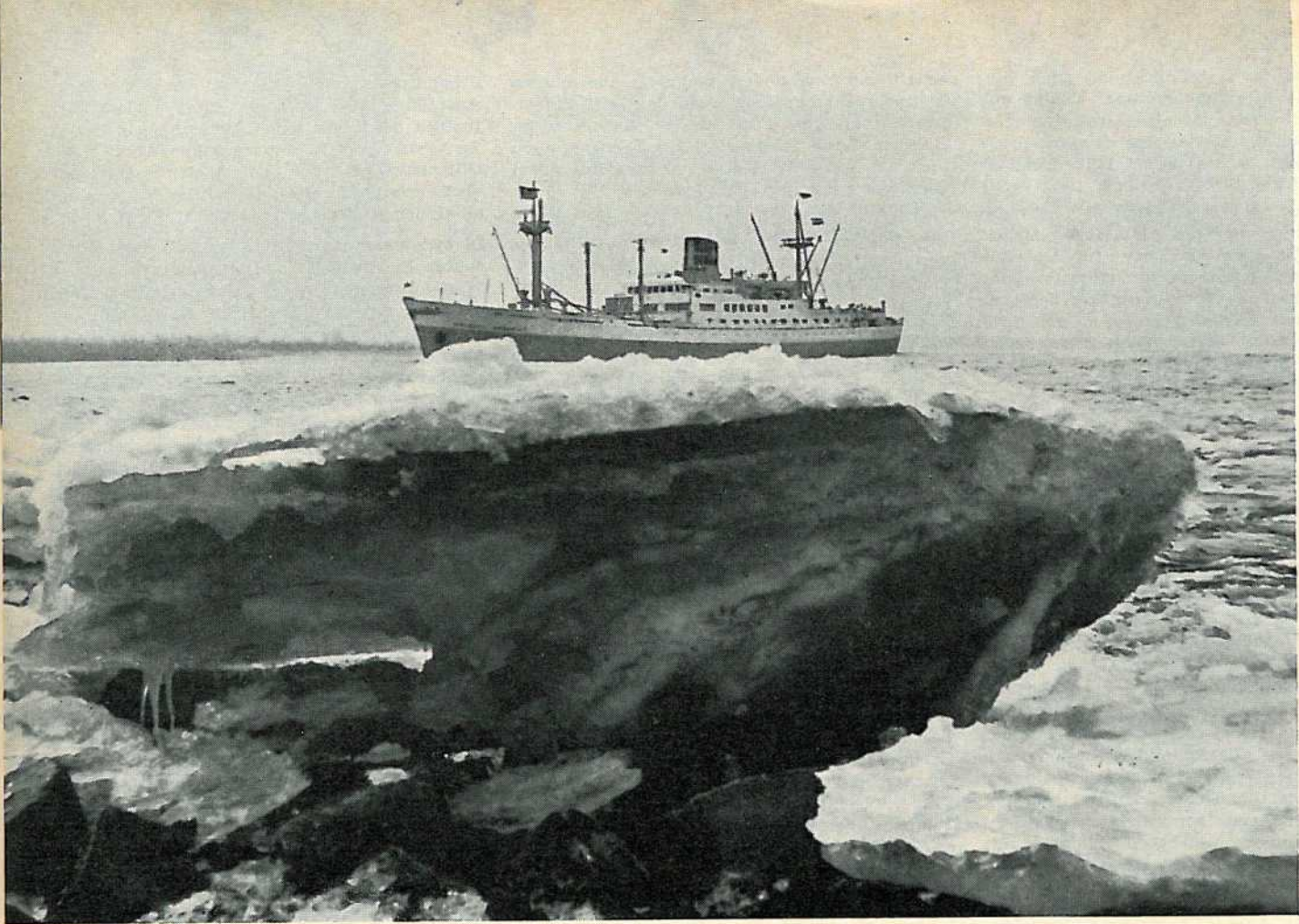
Solche Tiefpunkte (wie übrigens auch im 1. Weltkrieg) bezeichnet der Präsident heute als für seine Entwicklung besonders günstig und von hohem erzieherischen Wert, den er nicht missen möchte.

Die wiedergewonnene Freiheit wird für den Wissenschaftler zur Freiheit eines Bau- und Gartenarbeiters.

Seit 1947 führt der Weg über das zonale Seeschiffahrtsamt zum Leiter des Referates „Seemannische Ausbildung“ als Ministerialrat des Bundes und schließlich zum Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Institutes.

Das Wort des Präsidenten wird heute in in- und ausländischen Fachkreisen außerordentlich hochgeschätzt, besonders da, wo es um Seefahrt Ausbildung, um das Seefunkwesen, die Beförderung gefährlicher Güter und Schiffsvermessung geht, — und um fruchtbare Zusammenarbeit im Geiste gegenseitiger Achtung und gegenseitigen Verständnisses, so, wie er es in seinem Institut vorbildlich praktiziert.

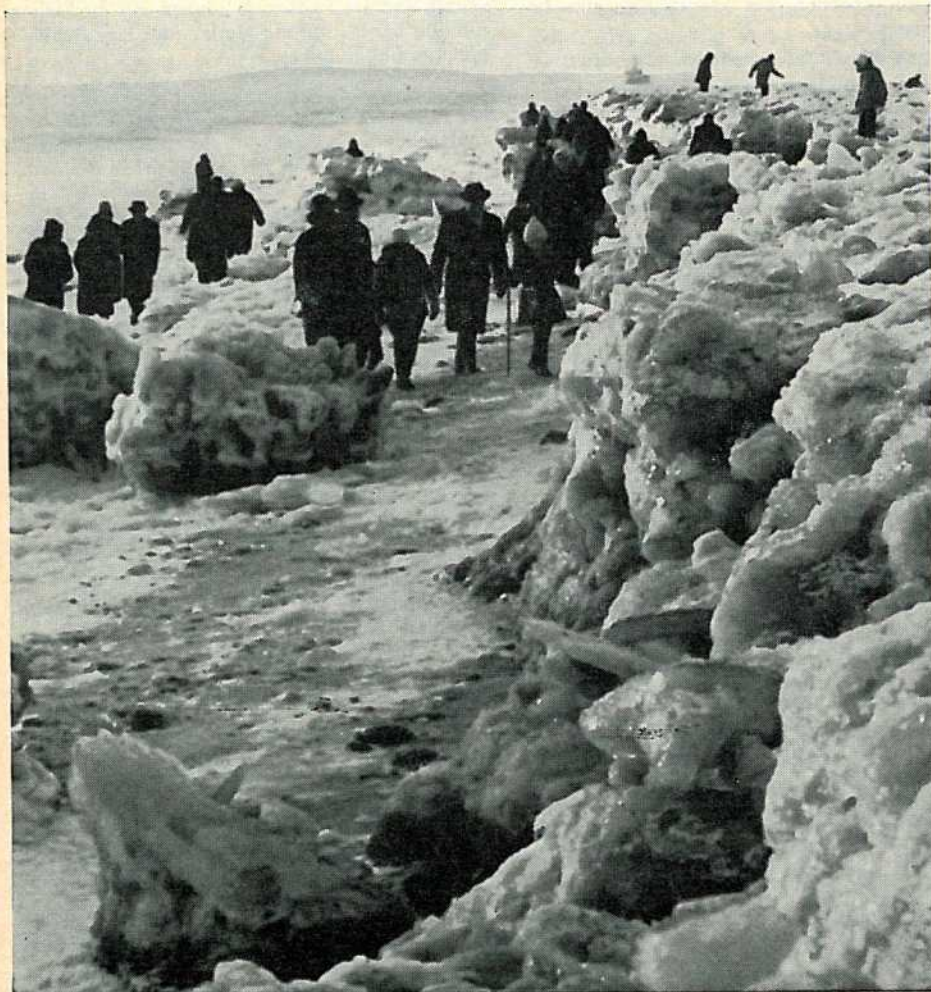




Am Elbestrand im Winter 1962/63

# NATUR

bleibt sich immer gleich



## Vom Packeis zerdrückt und gesunken

Am 14. Januar ist MS „Orion II“ (499 BRT) im Öresund von Packeis weggedrückt und gesunken. Nachdem ein Eisbrecher wegen zu wenig Wasser nicht an den Havaristen herangekommen war, konnte die sechsköpfige Besatzung kurz vor dem Kentern nur noch mit dem Hubschrauber in Sicherheit gebracht werden.

## Kapitän ertrunken

Der schwerste deutsche Schiffsunfall als Folge des strengen Winters ereignete sich am 14. Januar. Das Kümo „Lohengrin“ (1070 BRT) trieb mit Vereisungen und schwerer Schlagseite bei Nordost 7–8 in die Kieler Förde ein. Der Lotsen war schon an Bord. Schlepper, Rettungskreuzer und Lotsenverzetboot schafften es nur noch, die Besatzung zu bergen —, bis auf den Kapitän. Der war mit dem Lotsen so lange an Bord geblieben, bis das Schiff unmitttelbar vor dem Kentern stand. Er verfehlte die Lotsenleiter und ertrank.

## Von Finnen gerettet

Am Sonntag, dem 13. Januar, hatte die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Mäntyluoto einen arbeitsreichen Tag. Das deutsche Kümo „Undine“ ex „Elbe“ (297 BRT) brauchte dringend Hilfe. Die Männer von Mäntyluoto waren von Mittag bis spät nach Mitternacht auf der lang anrollenden See.

Die „Undine“ wollte in schweren Schneestürmen Mäntyluoto anlaufen, strandete aber vor der Insel Rafsö. Ein herbeieilender Eisbrecher konnte wegen seines großen Tiefgangs nicht helfen. Die Seeretter mußten kommen. Sie landeten auf der Insel und schossen von dort aus mit Raketen Rettungsleinen zum Schiff. Die deutsche Besatzung von fünf Mann brachte ihr Boot zu Wasser und ließ sich nach Rafsö hinüberziehen.

Neubauten vom Stapel zu Eis zu lassen anstatt zu Wasser, war für einen Heckfänger auf der Hamburger Stülckenwerft und für ein Motorschiff bei der Schiffbaugesellschaft Unterweser nicht möglich. Auch ein Bitumen-Tanker auf der Werft D. W. Kremer Sohn in Elmshorn mußte auf den Helgen bleiben, bis sein zukünftiges Element wieder flüssige Formen angenommen hatte.

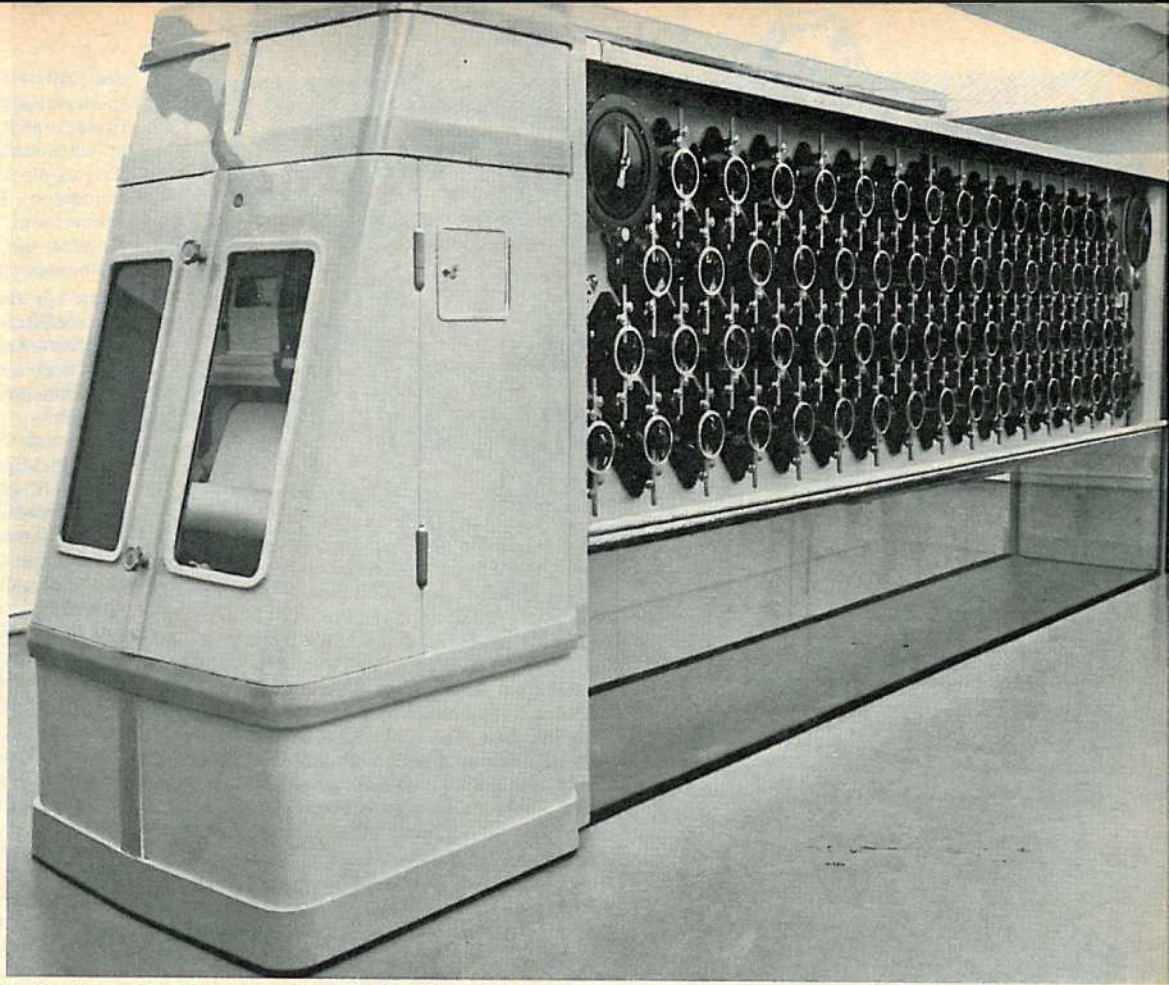


# T E C H N I K

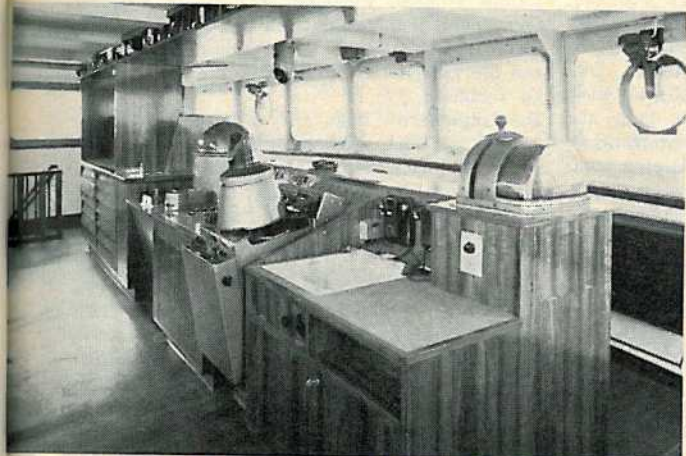
SCHREITET

R  
A  
S  
C  
H

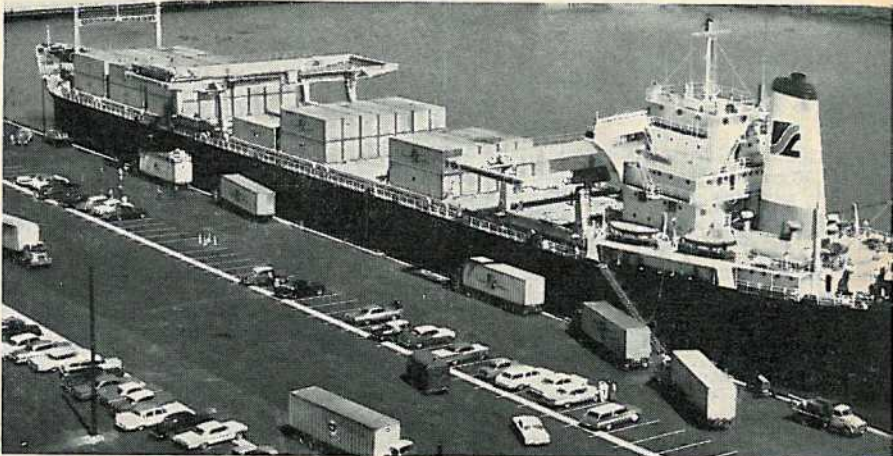
VORAN



Die Gezeitenmaschine des D.H.I., die größte der Welt. (siehe S. 6 u. 7)

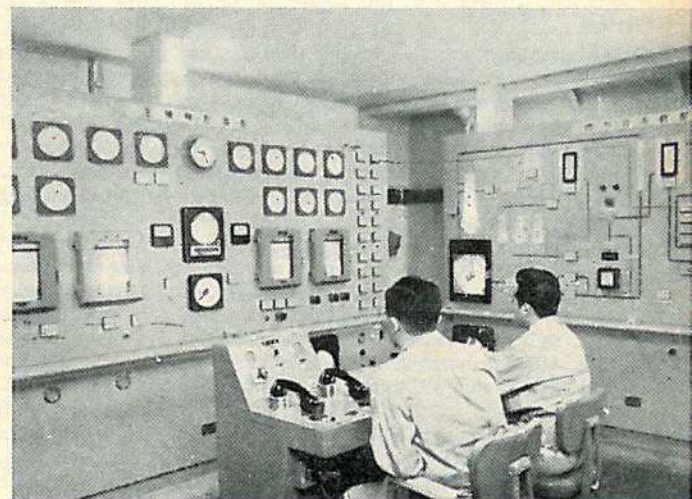
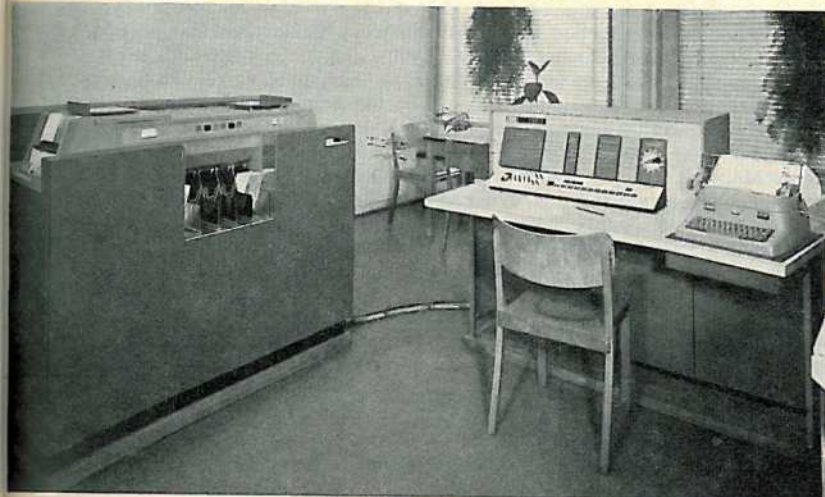


Karten- und Ruderhaus in einem Raum. Der Kartentisch links kann nachts mit einem Vorhang als Lichtblende abgeschlossen werden. Der ganze Raum ist über das Brückendeck erhöht und gestattet vollkommene Rund-sicht, — auf dem schwedischen MT „Ada Gorthon“.



Das Rationellste in der amerikanischen Küstenfahrt sind die Containerschiffe (umgebaute T2-Tanker). Das Stückgut kann von Haus zu Haus rollen. An und von Bord geht es in den versiegelten Behältern mit bordeigenen 20-to-Verladerampen. Von New York bis Long Beach reicht diese großangelegte „See-Land-Aktion“.

Die elektronische Rechenanlage des D.H.I. Sie steht vornehmlich im Dienste der Seeschifffahrt (siehe S. 6. u. 7).



Fortgeschrittene Rationalisierung durch Automation zeigt dieser klimatisierte Kontroll- und Steuerungsraum für Haupt- und Hilfsmaschinen auf MS „Yamatoshi Maru“.





# Die Freiwache

## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

### Kapitän Otto Kölschbach

Von Ludwig Dinklage



Durch das Eis der Trave wühlt sich der kleine D „Fona“ der Stern-Linie nach Lübeck. Keine 1000 BRT ist das Schiff groß, knappe 1000 PS leistet die Radaddel und über 40 Jahre alt ist das Schiff. Man sieht es ihm nicht an, dem kleinen Dampferlein. „Kohschieb konserviert“ sagt der Seemann und daran muß wohl schon etwas Wahres sein. Seit Menschengedenken holt die „Fona“ Ochsen aus Dänemark.

Das Besondere an der „Fona“ ist aber nicht das Vieh an Bord, sondern es ist der Kapitän. Kapitän Kölschbach ist bereits in die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt eingegangen, zwar nicht als der Führer eines Ochsen-dampfers, sondern als Troßschiffsfahrer im letzten Weltkrieg, eigentlich von zwei Troßschiffen, von denen er das erste mit viel List und Überlegung wieder in den sicheren Hafen zurückbrachte und das zweite unter besonders tragischen Umständen im Indischen Ozean verlor.

Otto Kölschbach, am 25. Oktober 1896 im Hessischen geboren, sollte eigentlich Pastor werden. Aber was soll man eigentlich nicht alles werden und was wird man schließlich? Er hatte es sich nun einmal in den Kopf gesetzt, Seemann zu werden. Vater gab nach und brachte ihn im März 1912 selbst nach Elsfleth und lieferte ihn auf der Bark „Prinzess Eitel-Friedrich“ des Deutschen Schulschiff-Vereins ab. Hier blieb er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als das Schiff in Kiel aufgelegt wurde. Zusammen mit seinen Kameraden meldete er sich als Freiwilliger zur Kaiserlichen Marine. Alle wurden angenommen, nur er nicht, weil er gerade eine schlimme Hand hatte. Dafür kam er dann zur Infanterie, was ihm gar nicht behagte. Er schrieb sich die Finger wund an Gesuchen, zur „Grauen Dampfer-Linie“ versetzt zu werden und hatte auch schließlich

Glück damit. So kam er im Januar 1917 auf den Kleinen Kreuzer „Breslau“, der unter dem Namen „Midilli“ zur Mittelmeer-Division gehörte. Als am 20. Januar 1918 die „Midilli“ im Ägäischen Meer nach Minentreffern mit 350 Mann in den Keller ging, wurde Kölschbach gerettet und kam nach Eckernförde auf die U-Bootsschule, mußte aber vorher noch einen Lehrgang auf der Lübecker Seefahrtsschule besuchen, den er mit dem Patent als „Schiffer auf kleiner Fahrt“ beendete. Anschließend erfolgten die Ausbildungsfahrten auf den alten „Seekühen“ „U 1“ und „U 9“. Zum Fronteinsatz aber kam es nicht mehr.

Deutschland lag zerschlagen am Boden, die Handelsschiffe bis auf ein paar alte Därgel an die Entente ausgeliefert. Hatte es überhaupt noch Zweck, weiterhin Seemann zu bleiben? Sollte man sich nicht lieber einen Job an Land suchen? Viele Seeleute waren vor diese Fragen gestellt und viele sagten auch der christlichen Seefahrt gänzlich Lebewohl. Nicht so Otto Kölschbach. Ihn hatte das blaue Wasser gepackt, ihn ließ es nicht aus den Armen. Die schlimmste Zeit nutzte er aus, in Lübeck wieder die Schulbank zu drücken, um dann als frischgebackener Seesteuermann Bewerbungsschreiben dutzendweise an die Reedereien vom Stapel zu lassen. Er hatte die Prüfung sogar mit Auszeichnung bestanden und obendrein noch eine Reichsprämie erhalten. Das unterstrich er jedesmal rot in seinen Briefen.

Der Lübecker Reeder F. H. Bertling schien von diesem Schreiben besonders beeindruckt zu sein, bestellte ihn zu sich, und Otto Kölschbach verließ das Kontor als wohlbestallter Steuermann des D „Masuren“. Staat war mit diesem Schnarcher bestimmt nicht zu machen, aber das war ja bei der ganzen deutschen Handelsflotte nicht anders.

1922 besuchte er wieder die Lübecker Seefahrtsschule und verließ sie als „Schiffer auf großer Fahrt“ mit Auszeichnung und Reichsprämie. Dann kehrte er zu Bertling zurück und fuhr als Erster Offizier auf vielen seiner Schiffe.

Eben hatte die deutsche Handelsschifffahrt wieder Luft holen können, da wurde ihr von anderer Seite ein Knüppel zwischen die Beine geworfen. Es war die Weltkrise von 1930. Ein Schiff nach dem andern band an, auch die Bertling-Schiffe. Noch einmal fand er einen Job. Es war die Überführung des Saugbaggers „Quelimane“ von der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft nach Lourenco Marques.

Und dann begann das wieder mit den Rindviechern. Die Lübecker Seetransport GmbH hatte sich einen Seeschlepper angelacht und diesen zu einem 182 BRT großen Viehtransporter umgebaut, der „Condor“. Wieder einmal bewahrheitete sich die Seemannsweisheit „Kohschieb konserviert“, denn zweieinhalb Jahrzehnte gurkte das Schifflein schon auf der Ostsee herum und es gurkte noch bis zum Jahre 1952, also genau 45 Jahre. Aber Kölschbach war stolz auf diesen schwimmenden Kuhstall, war es doch sein erstes Schiff als Kapitän. Bald wurde ihm das ununterbrochene Muhen

des Rindviehs leid, er mochte auch nicht mehr in Lübeck Straßenbahnfahren. Die Leute drehten sich schon nach ihm um und meinten, er wäre ein Stallschweizer, so roch er nach den Tieren, die den Lübeckern als Beefsteaks so gut mundeten. Er musterte ab, fuhr wieder als Steuermann auf größeren Schiffen, endlich als Kapitän auf dem Hamburger Dreimastschoner „Niedersachsen“ von 334 BRT.

Kurz vor Beginn des letzten Krieges wurde er als seemännischer Sachbearbeiter beim Troßschiffsverband der Kriegsmarine eingestellt. Er war dort zwar nur Zivilangestellter, hatte in Wilhelmshaven aber einen großen Aufgabenbereich.

Hatte das Troßschiff im Kriege 1914/18 schon eine wichtige Rolle gespielt, so stand es jetzt vor weit größeren Aufgaben. Es waren das besonders eingerichtete Frachter, Tanker oder Kohlendampfer, deren Aufgabe darin bestand, die auf den Ozeanen operierenden Kriegsschiffe mit den nötigen Vorräten zu versorgen. Ursprünglich waren sie unbewaffnet, doch im Laufe des Krieges bekamen sie Geschütze zur U-Boots- und Flugzeug-Abwehr. Sie fuhren unter der Reichsdienstflagge und ihre Besatzungen wurden zu Soldaten.

Nach einem kurzen Gastspiel als Steuermannsmaat und Kommandant eines kleinen Vorpostenbootes in Norwegen, wird er zurückgeholt vom Troßschiffsverband. Das Schlachtschiff „Bismarck“ soll zu einer Unternehmung in den Atlantik auslaufen und in Wesermünde soll ein ganzes Troßschiff-Geschwader aufgestellt und ausgerüstet werden.

Das Kommando über die „Spichern“ erhielt Kapitän Kölschbach, der inzwischen zum Leutnant zur See d. Res. und Korvettenkapitän S., also Sonderführer, ernannt worden ist.

Lange Wochen vergehen, bis dieser Verband von sieben Schiffen endlich den Befehl erhält, aus der Loire-Mündung auszulaufen und sich auf die verschiedenen Treffpunkte im Atlantik zu verteilen.

Die „Spichern“ liegt auf ihrer Position und wartet auf die „Bismarck“. Durch Funk erfährt sie von dem gelungenen Durchbruch durch die Dänemarkstraße, hört aber auch, daß die Briten die beiden Versorger „Belchen“ und „Lothringen“ gestellt und diese sich selbst versenkt hatten. Aller Wahrscheinlichkeit nach war deren Position von einem amerikanischen U-Boot den Engländern verraten worden. Bald kam der Schwere Kreuzer „Prinz Eugen“ in Sicht, der nach der Versenkung des britischen Schlachtschiffes „Hood“ und nachdem er von der „Bismarck“ entlassen war, nur noch für fünf Stunden Brennstoff an Bord hatte. Mit einem schneidigen Manöver wird zwischen den beiden Schiffen eine Schleppverbindung hergestellt und durch zwei Schlauchleitungen, die mit der Schlepptrasse in Verbindung stehen, 3200 Tonnen Öl an die „Prinz Eugen“ abgegeben. Um noch Munition und sonstige Vorräte zu übernehmen, bleibt dem Kreuzer keine Zeit mehr.

Da die „Bismarck“ inzwischen nach heldenmütigem Kampf gegen eine gewaltige Übermacht gesunken war, mußten die Troßschiffe wieder in den Stützpunkt zurückkehren. Aus vielen aufgefangenen Funksprüchen mußte Kölschbach entnehmen, daß in seiner Nähe viele feindliche Schiffe standen, denen er nur durch eine List entgehen konnte. Er ließ deshalb Öl in die See pumpen, warf Rettungsringe, Rettungsflöße, Holzteile usw. über Bord, um eine Versenkung der „Spichern“ vorzutäuschen. Das ist ihm auch glänzend gelungen. Nach achtzehn Tagen Seefahrt auf allen möglichen und unmöglichen Kursen kommt die „Spichern“ unverseht wieder in St. Nazaire an. Das war eine unerhörte Leistung. Nur zwei Tanker konnten wieder nach Frankreich zurückkehren, alle andern hatten sich selbst versenkt, bis auf den Tanker „Gedania“, der am 4. Juni 1941 unverseht in die Hand des Geg-



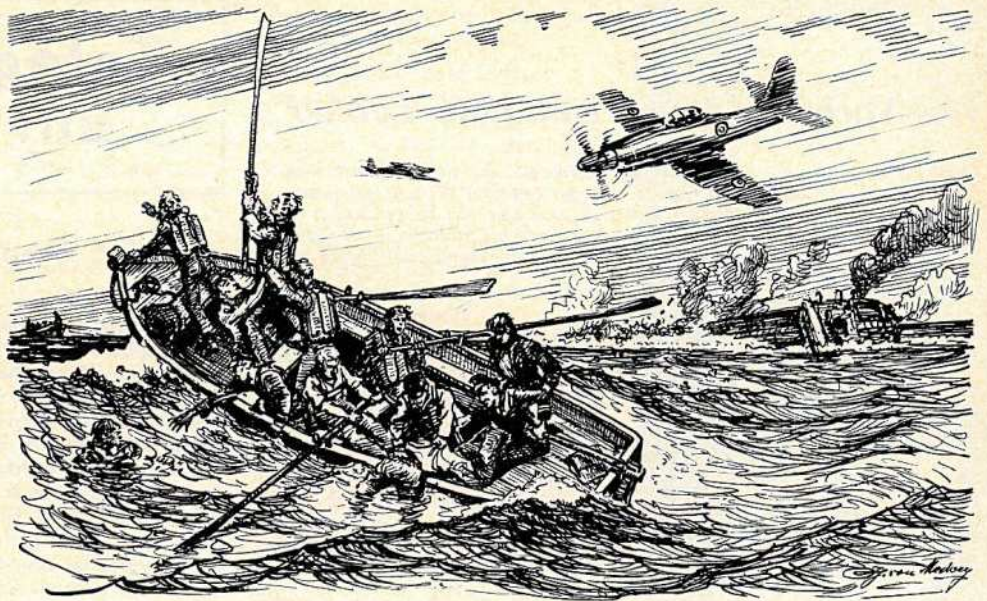
ners fiel und mit ihm alle Geheimpapiere und der Funkschlüssel. Damit war der Feind bestens unterrichtet über alle Bewegungen der Versorger, die nach den Befehlen der Seekriegsleitung in Berlin handelten. Als „Empire Garden“ wurde die „Gedania“ bald darauf in englische Dienste genommen.

Nun begann wieder der Dienst an Land mit der Abnahme der Prisen und der Indienststellung neuer Troßschiffe, darunter auch des Tankers „Passat“, der bei dem britischen Überfall auf St. Nazaire schwer beschädigt, aber wieder hergestellt wurde, dann aber nach einem weiteren Fliegerangriff am 6. September 1942 vollständig verloren ging. Kölschbach sollte eigentlich diesen Tanker nach Japan bringen. Nun mußte er umsteigen auf die „Brake“. Dieses 9925 BRT große Tankmotorschiff war 1937 vom Bremer Vulkan für die Unitas, Deutsche Walfang A.G., Hamburg, erbaut worden.

Die „Brake“ hatte die Aufgabe, zunächst nach Japan zu gehen, um dann von dort aus mehrere der von Singapur eingesetzten deutschen U-Boote, die sogenannten Monsun-Boote, mit Proviant und Treiböl zu versorgen. Sie erreichte auch glücklich und ohne gesehen zu werden, Japan, lief dann aber wieder aus zu dem vereinbarten Treffpunkt auf 32° Süd und 72° Ost, also im Indischen Ozean auf der Breite vom Kap der Guten Hoffnung und der Länge vom Südpol Vorderindiens. Nordöstlich von dieser Position war kurz vorher der Versorger „Charlotte Schliemann“ von einem britischen Zerstörer versenkt worden. Das war am 12. Februar 1944. Genau einen Monat später, am 12. März 1944, wurde die „Brake“ von einem Trägerflugzeug gesichtet, das gleich die Zerstörer heranholte, die mit ihren 10,2 cm Geschützen das Feuer auf den Tanker eröffneten, als man von der „Brake“ aus noch nicht einmal ihre Masttoppen ausmachen konnte.

Was unzählige Male zur Übung gemacht worden war, war nun bitterer Ernst. Die Sprengkommandos gingen auf Station, die Geheimsachen flogen über Bord, die Funkbude wurde zerstört und die Mannschaft ging in die Boote. In der hohen See schlugen diese gleich voll und mußten erst gelenzt werden, bis die Mannschaft einsteigen konnte.

Auf der „Brake“ krachten bereits die Explosionen und rissen gewaltige Löcher in die Bordwand. Sie legte sich auf die Seite, um bald darauf zu kentern, trieb dann noch eine Weile kieloben. Dann sank sie auf 6000 Meter Tiefe. In einem Rettungsboote stellte sich ein Mann auf die Ducht. Er wurde von zwei Mann gehalten. Er selbst hielt einen Riemen hoch, um den Schwimmern ein Ziel zu geben. Ganz niedrig flogen die Flugzeuge, als suchten sie selbst nach Schwimmern. Als letzter wurde Kapitän Kölschbach aufgefischt und ins Boot gezogen. Gegen Abend trat ein schwarzer Schatten aus der Dunkelheit. Es war „U 168“, eines der Monsun-Boote, das sie beölen sollten. Nach einigem Suchen fand es alle vier Boote. Nun mußten außer den 54 eigenen Leuten noch die 136 Mann der „Brake“ an Bord untergebracht werden; wirklich kein leichtes Unterfangen. Das Boot mußte immer ausgetrimmt bleiben, um jederzeit tauchklar zu sein. Kaum war der letzte Mann an Bord, schrillten auch schon die Alarmglocken. Eines der Flugzeuge hatte „U 168“ entdeckt und warf seine Bomben. Als es endlich abdrehte, wurde auf Tiefe gegangen.



Den ganzen nächsten Tag mußte man unter Wasser bleiben. Bei 190 Mann unter Deck wurde bald die Atemluft sehr knapp. So bedeutete es für alle eine Erlösung, als das Boot wieder auftauchen konnte.

Nun durfte jeder einmal für fünf Minuten in den Turm zum Frischluftschnappen. Die Brücke aber blieb gesperrt. Auch die Verpflegung war sehr schwierig, am schlimmsten aber der Mangel an Frischwasser. Elf Tage dauerte diese U-Bootsreise, da hatte man endlich Batavia, das heutige Djakarta, erreicht.

Kapitän Kölschbach blieb erst einmal in Japan. Zwar sollte er mit einem der Monsun-U-Boote nach Deutschland zurückkehren, konnte das

aber nicht, da er noch wegen einer Rippenfellentzündung das Bett hüten mußte.

Auch nachdem die Heimat bereits zusammengebrochen war, Japan aber bis zum 15. August 1945 noch weiterkämpfte und dann erst der Waffenstillstand geschlossen wurde, blieb Kapitän Kölschbach noch in japanischen Diensten auf einem besonderen Kommando, bis er am 13. Februar 1947 aus der amerikanischen Gefangenschaft entlassen und mit einem Schiff nach Deutschland gebracht wurde.

Und nun fährt dieser tüchtige Seemann still und bescheiden wieder einen kleinen Ochsen-dampfer, die „Fona“, zwischen Kolding und Lübeck.

Woher stammt das Wort?

## BARKASSE

Bei diesem Wort denken wir zunächst an die Hafentankbarkasse, die beispielsweise im Hamburger Hafen zu einem Begriff geworden ist. Es sind kleine, fast immer offene Motorfahrzeuge, nur mit einer Vorderkajüte und einem gedeckten Steuerstand versehen. Hier hat man den Namen von dem größten Verkehrsboot der Kriegsmarine entlehnt. Die Barkasse der Kaiserlichen Marine war ein Ruderboot von 11 bis 14 m Länge (es gab hier vier Klassen), die 80 bis 100 Mann trugen.

Damit kommen wir dem Ursprung dieses Wortes schon näher. Um es vorwegzunehmen: das Wort Barkasse hat keineswegs etwas mit dem Wort Bark zu tun, womit man einen Rahsegler bezeichnet, dessen beide vorderen Masten (Fock- und Großmast) Rahsegel, der hintere Mast, der Besanmast, jedoch nur ein Gaffelsegel tragen. Nein, mit dieser Bark hat unsere Barkasse überhaupt nichts zu tun.

Nach Gustav Goedel, der ein Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache

herausgegeben hat, hat das Wort einen ganz anderen Ursprung. Vom lateinischen „arca“, wurde ein italienisches „arcaccia“, ein spanisches „arcaza“, ein deutscher „Kasten“ und eine französische „arcasse“ gebildet und das war das Kastell auf dem Hinterteil des Schiffes.

Dieses Kastell hat sich im gewissen Sinne durch die Jahrhunderte hindurch in der Schifffahrt erhalten, wie bei der Hansekogge, der Karavelle, der Hütte und dem heutigen achteren Deckshaus. An dieser „arcasse“ war ein großer Balken, „grande barre“, angebracht, der „barre d'arcasse“ hieß und als Davit diente, nämlich zum Aufhängen, Heißen und Fieren des größten Schiffsbootes. Und von diesem Balken empfing das Boot dann den Namen „Barkasse“. Da das Wort aber französischer Herkunft ist, spricht man es richtiger „Barkaß“ aus und der Seemann alter Schule spricht immer von einer „Barkaß“ und nicht von einer „Barkasse“.



GummifürSchiff

und Hafen

**Schwingmetall®** verhindert die Übertragung von Vibrationen und Körperschall, ist einfach und sicher anzuwenden. **Gummi-Wellenlager** verwenden Wasser als Schmiermittel – sie wehren den Angriff der Sandkristalle ohne Schaden für die Welle ab.

**Gummi-Kompensatoren** gleichen Dehnungen aus und verhindern Biegespannungen. **Gummi-Fender** und -Scheuerleisten schützen Schiffe und Hafenanlagen durch ihr hohes Arbeitsvermögen und die große Abriebfestigkeit. Unsere Ingenieure beraten Sie in allen Anwendungsfragen.

**WILLBRANDT & CO 2000 Hamburg 1 Münckebergstr. 31 Tel. 33 41 90 Telex 021 5378**



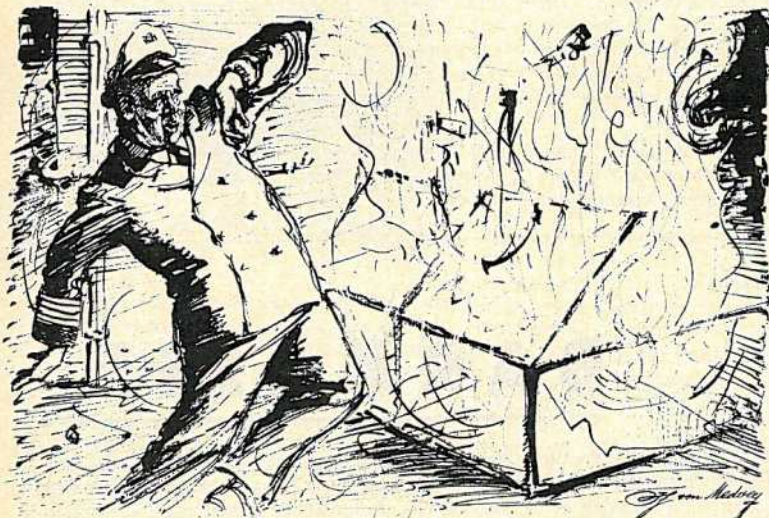
## Die Nacht auf dem brennenden Tanker

Damals schien es nur noch zwei Möglichkeiten zu geben: Entweder innerhalb kurzer Zeit in die Luft zu fliegen oder im Wasser erfrieren. Daß es noch eine dritte Möglichkeit gab, schildert ein Fahrensman in dem nachstehenden Bericht. Er fährt heute noch als Elblotse — und der 27. Oktober ist für ihn in jedem Jahr wieder ein Grund zum Feiern — sein Geburtstag.

Um 21 Uhr hatte ich die Peilung von Cap Caspe in die Karte eingetragen. Ein ruhiger Törn lag vor mir. Das Leuchtfeuer von Miscou mußte als nächstes durchkommen. Miscou — in der Bucht von Charleux.

Ich war müde. Auch der Mann am Ruder konnte kaum die Augen offen halten. Käptn Bird hatte sich in seine Pelzjacke gewickelt und machte ein Nickerchen im Kartenhaus.

Wir schrieben den 27. Oktober 1951. Den Tag werde ich nie vergessen: — den 27. an Bord der „Transpet“. Abends gegen 22 Uhr. Die „Transpet“: ein Klein-Tanker der „International Tankers Inc.“



von 3000 Tonnen, deutsche Besatzung.

Käptn Bird war Amerikaner. Über sechzig — kannte die kanadische Küste wie seine Hosentasche. Wir krochen dort in jeden kleinen Hafen rein. Heizöl — Dieselöl und Benzin. So etwa im Kleinhandel, frei Tankstelle. Aber wir verdienten gut.

Die Uhr schlug vier Glasen. Der Rudersmann wurde abgelöst.

Und dann geschah es...:

Ein Blitz, ein Donner — ein Luftwirbel und eine Riesenfaust, die dich hinwegfegt. Es ist schon vorüber, bevor es begonnen hat. Habe ich Angst gehabt? — nein,

dazu war gar keine Zeit. Das erste was man denkt ist „Heil davongekommen!“ — und dann „jetzt knallts nochmal — aber richtig. Gleich muß es kommen!“

Und mein Denkkaparat begann wieder zu arbeiten. Ich zog mich am Maschinentelegraf hoch. Legte ihn auf „Stop“. — War natürlich Quatsch. Aber man macht so etwas instinktiv.

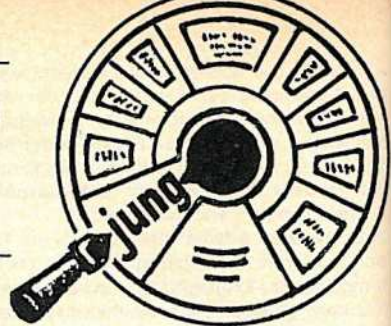
Und nun, da ich wieder zu denken begann, schlug mir das Herz im Halse.

Jetzt mußte es also nochmal knallen. Unausbleiblich. Dreitausend Tonnen Benzin, Dieselöl und Heizöl. Käptn Bird stürzte aus dem Kartenhaus. Rannte zum Maschinen-

oberlicht. Sprang wieder zurück. Hinter ihm fegte eine rote Zunge steil nach oben. Die ganze Maschine war eine Fackel. Ein dumpfes, sausendes Geheul der Flammen setzte ein.

Und die „Transpet“ flog immer noch nicht in die Luft. Sie brannte. Es war eine Explosion im Maschinenraum gewesen. Aber keine Macht der Welt würde sie hindern, weiter zu brennen. Kein Wolkenbruch, geschweige denn ein Feuerlöscher oder Wasserschlauch. Ja — ich hatte das Gefühl, daß sie weiterbrennen würde, auch wenn sie jetzt in den Fluten versänke. Weiterbrennen bis? ... Ja, das war die Frage. Wie lange — was ist

## Telegraf auf



V. Melzer

zu tun?! Diese Gedanken schossen in Sekundenschnelle durch meinen Kopf. Sie füllten die Leere des ersten Schocks. Aber dann erfaßte mich wieder die Wirklichkeit. Die Leute stürzten aus ihren Wohnräumen auf die Brücke. Sie hatten geschlafen, als die Katastrophe in ihre Träume einbrach. In dünnem Unterzeug, im Schlafanzug. Einer hatte blutende Wunden auf den Füßen. Ein eisernes Spindel, von der Explosion hochgeschleudert, hatte seine scharfen Kanten dort eingebohrt. Andere hatten ebenfalls klaffende Wunden an den Beinen, Armen, am Kopf. Zwei Mann — der Leitende Ingenieur und ein Schmierer kamen nicht. Sie waren in der Maschine gewesen. Von den Jungs hatte einer die Nerven verloren. „In die Boote, in die Boote!“ schrie er gellend, „gleich geht das ganze Schiff in die Luft!“

Aber Käptn Bird war nicht zu erschüttern. „Take it easy, my boy. Its time enough“ brummte sein Baß. Er verbreitete Ruhe.

Das Schiff war inzwischen zum Stillstand gekommen. Es legte sich quer zur See. Der Wind piff eisig, Wellen schlugen über das Deck. Die Flammen, wie von einem Blasebalg angefacht, schlugen immer höher aus dem Maschinenschacht. Sie begannen tief und prasselnd zu dröhnen.

Der erste Offizier rannte auf die Back und warf den Anker. Langsam drehte sich die „Transpet“ wieder in den Wind. Die Flammen zogen jetzt einen langen Schweif über den Achtersteven. Würden sie absterben, wenn ihnen die Nahrung ausging?! Wenn sie das Holzwerk der Wohnräume, das Öl aus den Brennstofftanks verzehrt hatten? Würde das Schott nach den Ladetanks halten?

Über das überspülte Deck kämpften wir uns nach vorne. Unter der Back fanden wir notdürftigen Schutz vor dem eisigen Wind. Unsere Verwundeten erhielten erste Hilfe. Ein Sack mit Putzlappen fand sich im Kabelgatt, mehrere Bahnen Sackleinen, Kabelgarns — das war unser Verbandsmaterial.

Mit Sackleinen und Segeltuch umwickelten wir unsere Körper, um

gegen den eisigen Wind geschützt zu sein. Aber selbst die Lumpenanzüge konnten uns nur notdürftig schützen. Sägemehl, das wir sonst zum Austrocknen der Tanks benutzten, wurde an Deck aufgeschüttet und wir verkrochen uns darin. Dann bauten wir ein Floß. Notdürftig, aus Planken, Fässern und Tauwerk. Es sah alles andere als vertrauenerweckend aus. Käptn Bird meinte, daß wir uns darauf vielleicht ein paar Stunden halten könnten. Er sagte es — aber jeder wußte, daß wir uns bei dieser Kälte nur zehn Minuten darauf halten konnten. Alleine schon der Gedanke machte mich schauern. Dagegen gab selbst das brennende Schiff mit seinen 3000 Tonnen Brennstoff noch ein Gefühl der Geborgenheit — wenigstens solange das Hauptschott standhielt.

Die Arbeit hatte uns etwas warm gemacht. Ein gespenstisches Bild wie wir da umeinander hüpfen, in Lumpen gehüllt und von einer Riesenfackel hellrot beleuchtet. Aber nun war nichts mehr zu tun. Wir lagen mit den Verwundeten in der Sägemehl eingekuschelt und starrten schweigend in die Flammen. Auf der Back hatten wir einen Ausguck postiert, der mit übermächtigen, roten Augen die Kimm absuchte. In regelmäßigen Abständen stampfte er kräftig auf, um die Blutzirkulation nicht erstarren zu lassen. Es dröhnte dann jedesmal unter der Back und wir fuhren erschreckt zusammen. Unsere Nerven waren sowieso schon zum Zerreißen gespannt. Aber keiner wagte es, ihm das Trampeln zu verbieten.

Der Erste unterhielt sich leise mit Käptn Bird.

„Weiß selbst nicht“, sagte er, „warum ich diesesmal das Benzin nach vorne in Tank 1 genommen habe. Sonst nehmen wirs immer in die Mitte.“

Und der Alte meinte auch, daß das seltsam wäre. Aber es beruhigte — sagte er — daß das Benzin sowieso wie möglich vom Brandherd weg ist.

Dann befahl er dem Ersten, sich nach achtern durchzuschlagen und versuchen, die Hochtanks zu ent-

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



leeren. Vielleicht könne das herunterfließende Wasser das Schott etwas kühlen.

„Es bringt wohl nicht viel“ — er lächelte schwach dabei, „aber man ist doch beruhigt, wenn man jede Möglichkeit ausgenutzt hat...“

Nach einer Weile kam der Erste wieder zurück. „Das hat nur ein bißchen gezischt“, sagte er resigniert.

„Das Bootsdeck ist schon ganz ausgeglüht“, berichtete er weiter. „Unsere Rettungsboote scheinen noch gut zu sein. Dem Aluminium hat die Hitze vielleicht nichts geschadet. Wir wollen versuchen, sie zu Wasser zu lassen.“

Aber nach zehn Minuten kam er mit seinen Seeleuten wieder zurück. Die Boote waren sofort versunken.

Gegen Mittag lebte das Feuer wieder auf. Ab und zu gab es kleinere Explosionen. Zuweilen flogen eiserne Brocken durch das Maschinenskylight. Wir vermuteten, daß das Schott zu den Lade-tanks undicht geworden war und nun Dieselöl in den Maschinenraum lief.

Wir sprachen nicht darüber — aber die Lage schien uns jetzt ziemlich hoffnungslos. Es war wohl nur noch eine Frage der Zeit, wie lange das Schott halten würde. Und dann... Im Nu wäre das ganze Schiff dann eine brennende Fackel. Der Leitende meinte, daß er zunächst noch

nicht glaube, es werde zu einer Explosion kommen. Aber wie ist das mit Tank eins“ — warf einer ein. Der Leitende zuckte nur mit den Schultern.

Viele meinten, man sollte jetzt auf das Floß gehen. Käpt'n Bird brummte nur. „Too early“, sagte er. Noch zu früh.

Zu früh — zu spät! — Wann war der richtige Zeitpunkt!!

Es dunkelte wieder. Über achtzehn Stunden saßen wir nun schon auf der schwimmenden Fackel. Und noch keine Rettung in Aussicht. Ab morgen würde man uns erst vermissen. Wir glaubten nicht, daß wir die Nacht noch überstehen würden. Gegen zehn Uhr abends war es. Der erste Offizier kam von der Back und setzte sich wortlos.

„Was wollen Sie bloß da oben in ihrem dünnen Zeug. Sie werden sich noch den Tod holen“, sagte der Alte. Der Erste antwortete nicht und schüttelte nur den Kopf. Nach ein paar Minuten sprang er wieder auf und rannte auf die Back. Wir hörten, wie er sich oben mit dem Ausgucksmann unterhielt, das Trampeln über uns hatte aufgehört.

Dann schrie der Erste herunter. „Ein Dampfer — kommt direkt auf uns zu!“ Alles sprang auf. Wir drängten nach oben, wollten die Lichter sehen. Selten hat mich etwas so begeistert wie diese vier Lichter. Zwei weiße übereinander. Fortsetzung S. 17

### Rangliste der deutschen Schlagler im Januar 1963

#### 1. Junge, komm bald wieder!

Das neue Hit-Paraden-Jahr begann mit besonderer Sympathie für die Seefahrt! Freddy! Herzlichen Glückwunsch! Sofort an die Tête aus dem Nichts. Einfach toll! Und wem singst du dabei wohl mehr „ins Herz hinein“, als allen Seemanns-Lieben. Darum: Bleib' noch ein Weilchen on top und „Junge, komm' bald wieder!“

#### 2. Baby-Twist

Noch schrei'n sie also! Will Brandes hält sich vorläufig mit allen kleinen kräftigen „Baby-Fingern“ noch eisern an demselben Platz fest. Ja, ja, die Babys, sie lassen einen manchmal nicht mehr los...

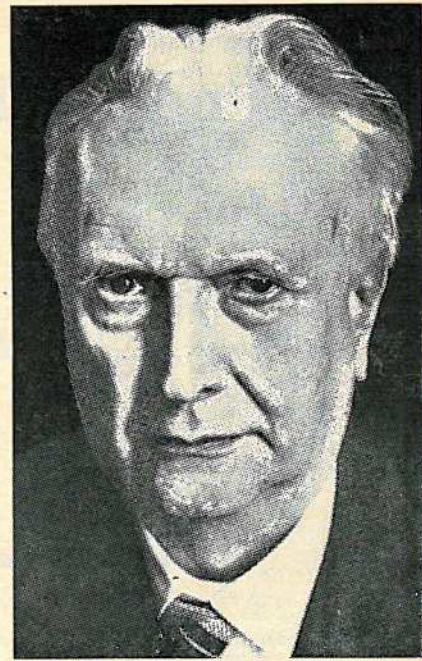
#### 3. Monsieur

Petula Clark stieg vom königlichen Thron zwei Stufen abwärts und glänzt an dritter Stelle. Wenn man sich so überfreut (wie sie es bei der Weihnachts-Premiere sicherlich tat), muß man sich später auch etwas zurückziehen dürfen, nicht wahr? Doch was tut's: Spitzenteam bleibt Spitzenteam!

#### 4. a) Für Gaby tu' ich alles

#### 4. b) Du schaust mich an (She's not you)

Seit September, wo wir ihn mit „Ein Dutzend and're Männer“ in unserer Parade hatten, machte unser Gerd Böttcher nicht mehr von sich reden. Dafür sprang er jetzt mit seiner Doublette aber auch vom 16. auf den 4. Platz.



### Zum 80. Geburtstag

#### Karl Jaspers

Geboren 23. Februar 1883 in Oldenburg, lebt in Basel

Der Philosoph Karl Jaspers, der auch oft zu aktuellen politischen, künstlerischen und religiösen Fragen Stellung nimmt, lehrte seit 1928 an der Universität Heidelberg und seit 1948 an der Universität in Basel. Seine klugen, aggressiven Veröffentlichungen haben in letzter Zeit häufig Diskussionen ausgelöst.

D17 b1



DM 8,90

## Zauber der Antillen

Wem verdanken wir edlen Rum?

Den Menschen, die unter glühender Sonne das Zuckerrohr ernten. Und - je brennender die Hitze, je feuchter die Wärme, um so besser das Zuckerrohr, um so edler der Rum. Die Erzeugnisse des Hauses Balle schenken uns mit ihrer Duftfülle und ihrem herzhaften Geschmack dieses unvergleichliche Feuer, das Rum-Kenner an ihnen so lieben. Darum: Wer Balle im Haus hat, hat Edles für viele Gelegenheiten. Wer Balle pur trinkt, genießt seine ganze Fülle.

# Balle

ein Tropfen voller Herz und Feuer





# Die schlaue Kiste

## Gibt es Fliegende Untertassen?

Tag für Tag, Stunde um Stunde beobachten amerikanische Militärs und Wissenschaftler den Himmel. Nichts entgeht ihnen. Haben sie bereits Fliegende Untertassen entdeckt?

Es ist kein Geheimnis, daß die amerikanische Luftabwehr ("North American Air Defence Command", abgekürzt NORAD) in ihrem Hauptquartier eine Zentrale zur Überwachung aller in der Luft befindlichen Flugobjekte unterhält. Normalerweise melden die Fluggesellschaften ihre Flüge selbst an. Trotzdem werden häufig "unbekannte Objekte" festgestellt, oben die UFO's (Unidentified Flying Objects). Diese UFO's werden im NORAD-Hauptquartier in eine riesige Plexiglasplatte von 6,5x10 Meter Fläche eingetragen. Es kann vorkommen, daß manchmal gleichzeitig ein Dutzend und mehr solcher UFO's gesichtet werden. Das ist kein Wunder, weil im Luftraum der USA täglich rund 40 000 Flugzeuge sind.

Aber diese UFO's werden nicht von Planetariern oder anderen Raumwesen gesteuert. Es können harmlose Sport- oder Flugzeuge von Farmern sein, verspätete Verkehrsmaschinen oder andere, die die Luftabwehr einfach auf die Probe stellen sollen. Die Objekte müssen so schnell wie möglich identifiziert werden, damit aus einem "unidentified flying object" ein "identified object" wird.

Auf keinen Fall verstehen die amerikanischen Militärs unter der Bezeichnung "UFO" das gleiche wie die Untertassen-Fanatiker.

Vom Juni 1947 bis Anfang 1962 hat die amerikanische Luftwaffe, nach Angaben des Kosmos-Buches "Das falsche Weltbild", insgesamt 7369 Berichte über seltsame Himmelserscheinungen und "fliegende Untertassen" geprüft und in keinem Fall einen Beweis für deren außerirdische Herkunft gefunden. Fast alle Objekte waren natürlich zu erklären. Ein kleiner Teil entpuppte sich als Schwindel, und ein letzter unerklärbarer Rest geht nicht auf das Konto der Planetarier, sondern beruht einfach darauf, daß die vorliegenden Berichte viel zu unvollkommen waren.

Es muß ganz klar festgestellt werden, daß noch kein einziger Astronom oder Meteorologe, keine einzige Sternwarte oder Wetterstation auf der ganzen Erde jemals auch nur entfernt etwas beobachtete, was als Fliegende Untertasse gedeutet werden könnte.

## Wie werden Blinde sehend gemacht?

Die häufigste Ursache der Blindheit ist der graue Star. Hierbei tritt eine milchige Trübung der Augenlinse auf, die das Einfallen der Lichtstrahlen in das Auge mehr und mehr verhindert. Man kennt nur eine wirksame Behandlungsweise.

Die Augenlinse muß auf operativem Wege entfernt werden. Dabei treten Schwierigkeiten auf durch die große Festigkeit und Elastizität der Bänder, die die Linsen festhalten. Heute benutzt man hierzu eine Flüssigkeit, das Alpha-Chymo-

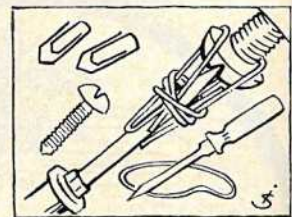


trypsin, das die Bänder abtrennt und das Herauslösen der Linse erleichtert. Natürlich kann der Patient ohne Linse nicht sehen. Er kann lediglich verschiedene Helligkeitsstufen erkennen, ohne jedoch ein Bild wahrzunehmen. Aus diesem Grunde muß die fehlende Linse später durch eine geeignete Brille oder durch Haftschalen ersetzt werden.

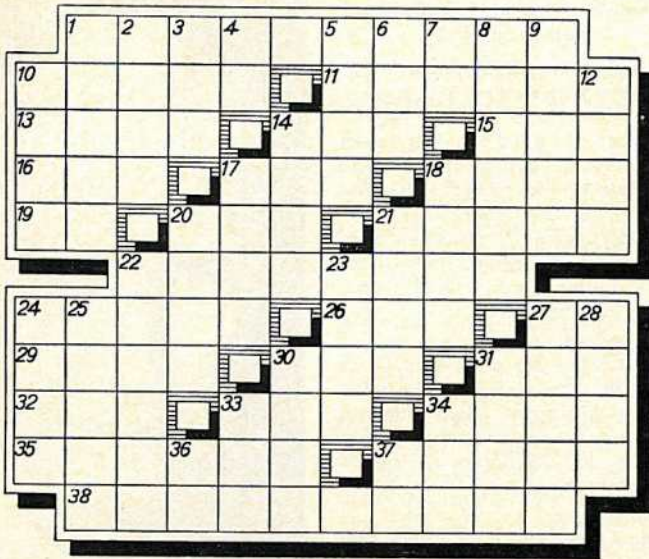
## Unser Tip

Eine kurze Schraube an schwer erreichbarer Stelle einzuschrauben,

will manchmal unserer kurzen Finger wegen nicht gelingen. Nehmen Sie den passenden Schraubenzieher und befestigen Sie an seinem Ende mit einem Gummiring zwei starke Büroklammern. Die Bügel der beiden Klammern dienen als Halte-



vorrichtung für die Schraube, die sich mit dem auf solche Weise verlängerten Schraubenzieher auch an schwer zugängliche Stellen bequem einschrauben läßt.

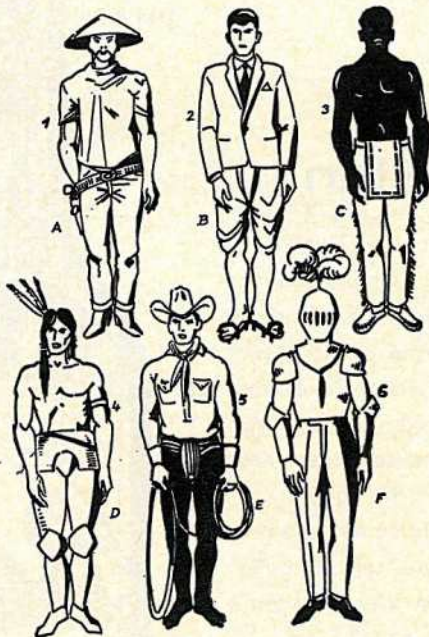


## „Ein Ziel des Fremdenverkehrs“

Waagrecht: 1. siehe Anmerkung, 10. Rundfunk, 11. stellvertretender Herrscher, 13. Einfall, 14. chemischer Grundstoff (Metall), 15. unweit, 16. Wappenvogel, 17. abessinischer Fürst, 18. Leuchtturm, 19. Abkürzung für Seemeile, 20. nordischer Hirsch, 21. Wundabsonderung, 22. Geschirrstück, 24. siehe Anmerkung, 26. Nibelungenfigur, 27. Abkürzung für „sine loco“, 29. spanischer Mädchenname, 30. Getränk, 31. griechischer Buchstabe, 32. deutscher Arzt (Elektrotherapie), 33. Gaststätte, 34. Geistesranke, 35. deutsche Ostseeinsel, 37. klassischer Name von Troja, 38. siehe Anmerkung.

Senkrecht: 1. Anrede für eine Dame, 2. deutscher Strom, 3. Ablehnung, 4. Abkürzung für ein Handelsgewicht, 5. griechischer Kriegsgott, 6. Abkürzung bei akademischen Titeln, 7. Abkürzung für Tangens, 8. Mädchenname, 9. größter See Laplands, 10. Berliner Sender, 12. germanischer Gott, 14. Streit, 17. Stadt im nördlichen Rheinland, 18. musikalisches Schlußzeichen, 20. Getreide, 21. Schwimmvogel, 22. Rückstand beim Keltern, 23. Erfinder des Gasglühlichts, 24. Landungsbrücke, 25. Telefongespräch, 27. ausgedroschenes Getreide, 28. schwedische Bezeichnung für Provinz, 30. Großbehälter für Flüssigkeiten, 31. nordischer Männername, 33. Bestandteil arabischer Namen (Sohn), 34. Strom in Sibirien, 36. Zeichen für Gallium, 37. Abkürzung für id est.

Anmerkung: 38. ist ein europäischer Staat, 24. eine Stadt darin, 1. ist ein weltberühmtes Stadtviertel hiervon, das zum Ziel des Fremdenverkehrs geworden ist.



## Rätselhafte Maskerade

Hier sehen Sie auf den ersten Blick, daß einiges nicht stimmt: Aus Versehen (oder mit Absicht?) hat unser Zeichner die Ober- und Unterhälften der sechs Figuren vertauscht. — Finden Sie heraus, welche Oberteile und welche Unterteile zusammengehören?



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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





## Klar bei Schmunzelauge



## Auf richtigen Kurs gehen

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

### Spring an Land!

Bei strahlendem Sonnenschein liefen wir an einem Sonntag in Hamburg ein. Auf der Back stehen der Erste Offizier und fünf Seeleute, die darauf warten, die Leinen an Land geben zu können. Die Wurfleine an der Spring hält ein Moses, der seine erste Reise hinter sich hat und natürlich dementsprechend nervös ist. Als das Schiff nahe genug am Pier ist, ruft der Erste Offizier: „Hein, Spring an Land!“ Hein wird blaß und stammelt: „Mut dat sin? Ick hev hüt min bestes Päckchen an und ick glöv nich, dat ick dat schaffen do.“



Hast du schon wieder mit der Manila gespielt? \*

Sturm im Nordatlantik. Auf der Brücke steht der Zweite Offizier und man merkt ihm an, daß ihm die Seen, die über Deck rollen, nicht gerade Freude bereiten.

Mit einer besonders schweren See geht eine Windhutze auf der Back über Bord. Aufgeregt rennt er zum Telefon und weckt den Kapitän. Als er ihm von dem Schaden berichtet, brummt jener noch im Halbschlaf und an solche Dinge gewöhnt:

„Wecken Sie mich, wenn das Ankerspill über Bord geht.“ \*

Drei Männer saßen auf einer Bank im Park. Der eine war siebzig, der andere achzig, der dritte neunzig. Da kam ein süßes Mädchen vorbei. Alle drei blickten ihr verzehrend nach. „Ach“, sagte der von siebzig, „die würde ich auch mal gern fest an mich drücken...“ — „Ich auch“, nickte der von achtzig, „und auch einen Kuß würde ich ihr gern geben...“ Der von neunzig bewegte seinen zahnlosen Mund und murmelte: „Drücken — Kuß geben... Ich entsinne mich dunkel, früher mal muß es noch etwas drittes gegeben haben...“

Das kleine Töchterchen des Reeder fuhr mit. Sie stellte sich immer, nach ihrem Namen gefragt, als Reeder Müllers Tochter vor. Ihre Mutter fand das zu protzig. „Von nun an sagst du einfach deinen Namen, Else Müller“, ordnete sie an. Ein paar Tage danach beugte sich der Kapitän zu der Kleinen herunter und fragte: „Bist du nicht Reeder Müllers Tochter?“ — „Das habe ich immer gedacht“, erwiderte Else, „aber Mutti sagt nein.“ \*

Ein Schiffsarzt von altem Schrot und Korn zu einem Heizer, der, Taubheit vortäuschend zum xten Mal bei ihm aufkreuzte: „Du altes A . . . . . ch!“

Der so betitelt Heizer beschwerte sich daraufhin beim Chief. Der wackere Medizinsmann klärte den Chief auf dessen Anfrage auf: „Der Ausdruck ist tatsächlich gefallen. Bei dem Heizer und Fioleschieber S. handelte es sich jedoch lediglich um eine Gehörprüfung.“ \*

Rudi hat ein neues Schiff. Vom letzten sei er in den Sack gehauen, erklärte er, weil der Erste und der Bootsmann immerzu stritten. Das sei auf die Dauer doch unerträglich.

„Das kann ich verstehen“, sagte einer in der Messe.

„Ja, Mann“, erwiderte Rudi, „entweder war Streit zwischen dem Ersten und mir oder zwischen mir und dem Bootsmann.“

„Hm“, brummte ein anderer in der Messe, „und warum bist du auf dem vorvorigen Dampfer in den Sack gehauen?“

„Das geschah“, erklärte Rudi, „aus rein hygienischen Gründen.“

„Aus was, aus hygienischen Gründen?“

„Jawohl, der Erste konnte mich nicht riechen.“



Rationalisierung im Harem

In einem Ort bei Göteborg scheint es nur ehrliche Leute zu geben. Lediglich der Gefängnisverwalter mochte. Obwohl in seinem Arrestlokal nur ein einziger Insasse untergebracht war, führte er seit langer Zeit in seinen Rapporten zwölf und mehr auf. Jetzt sitzen dort zwei Häftlinge.



## Deutsche Tonnage 1962

Am 1. Januar 1963 zählte die deutsche Seeschiffstonnage (Fahrzeuge ab 500 BRT) ohne Küsten-, Fischeri- und Spezialfahrzeuge sowie ohne Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge, Seeleichter und Fahrzeuge des Insel- und Förderverkehrs nach Mitteilung des Verbandes Deutscher Reeder einen Bestand von

1146 Schiffseinheiten mit 4 823 742 BRT.

Dieser Bestand gliederte sich auf in:

1050 Trockenfracht- und Fahrgastschiffe mit  
4 039 695 BRT

96 Tank- und Tank/Erzschiffe mit  
784 047 BRT

### Passagierschiffe

Die deutsche Handelsflotte verfügt gegenwärtig über 5 Passagierschiffe mit 97 070 BRT. Die Fahrgastkapazität der deutschen Handelsflotte beläuft sich auf 9184 Passageplätze.

### Veränderungen

Im Jahre 1962 verminderte sich die Zahl der deutschen Seeschiffe von 1156 auf 1146, also um 10 Einheiten, während die Tonnage um 156 140 BRT zunahm.

Die Tonnagezugänge betragen im Laufe des Jahres 1962 insgesamt

61 Schiffseinheiten mit 330 693 BRT.

Sie verteilen sich auf:

Neubauten 51 Einheiten mit 294 418 BRT

Einfuhren 10 Einheiten mit 36 275 BRT

Die Tonnageabgänge beziffern sich auf insgesamt

71 Schiffseinheiten mit 174 553 BRT.

Diese verteilen sich auf:

Verkäufe ins Ausland

38 Einheiten mit 88 580 BRT

Abwrackungen

16 Einheiten mit 56 859 BRT

sonstige Abgänge

17 Einheiten mit 29 114 BRT

Das Durchschnittsalter der deutschen Seeschiffstonnage betrug am 1. Januar 1963 unverändert 9 Jahre. 36,1% der Tonnage sind weniger als 5 Jahre, 39,9% sind zwischen 5 bis 10 Jahre alt. Insgesamt 24% der Tonnage besitzen ein Alter von über 10 Jahren.

### Größen

Am 1. Januar 1963 waren 209 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 2 452 848 BRT (50,8% der Gesamttonnage) größer als 700 BRT und 92 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 1 414 777 BRT (29,3%) größer als 10 000 BRT.

### Antriebsarten

Eine Aufgliederung der deutschen Seeschiffstonnage nach Antriebsarten ergibt, daß der Anteil der Schiffe mit Kohlefeuerung Ende des Jahres 1962 nur noch 0,2% betragen hat.

### Die Beschäftigungsbereiche im Jahre 1962

| Einsatzbereich                                 | Zahl der Schiffe | -BRT      | Prozentualer Anteil an der Gesamttonnage |
|--|------------------|-----------|--|
| Linienfahrt                                    | 499              | 2 121 649 | 43,9                                     |
| (einschl. zeitgecharterter Tramp-tonnage 4,3%) |                  |           |  |
| Trampfahrt                                     | 488              | 1 765 392 | 36,6                                     |
| Tankfahrt                                      | 96               | 784 047   | 16,3                                     |
| Kühlschiffahrt                                 | 63               | 152 154   | 3,2                                      |
| Gesamttonnage                                  | 1 146            | 4 823 742 | 100,0                                    |

57,6% der deutschen Seeschiffstonnage waren am 1. Januar 1963 in Hamburg beheimatet. Danach folgen Bremen/Bremerhaven mit 27,6%, Schleswig-Holstein mit 8,5%, Niedersachsen mit 5,9% und das übrige Bundesgebiet mit 0,4%.

## AG „Weser“ pachtet Adlerwerft

Die Argo Reederei Richard Adler & Söhne, die Muttergesellschaft der Adlerwerft, hatte sich Ende des vorigen Jahres entschlossen, ihre Wertinteressen aufzugeben, weil das Wiederaufbauprogramm der Argo-Flotte nahezu abgeschlossen ist und andererseits bei dem scharfen internationalen Wettbewerb keine lohnenden Neubaufträge mehr hereingenommen werden können. Die AG „Weser“, Bremen, beabsichtigt jedoch, die Werftanlagen der Adlerwerft pachtweise zu übernehmen.

### Neuer finnischer Hafen

Am 18. Dezember 1962 wurde der neue finnische Hafen Inkoo dem Verkehr übergeben. Die Anlagen befinden sich etwa 65 km westlich Helsinki. Sie sind in der Hauptsache für den Kohlen- und Holzumschlag vorgesehen. Die Wassertiefe im Hafen beträgt 8,7 m während an Kaianlagen die 175 m lange Kohlenpier und die 140 m lange Holzpier vorhanden sind.

### Selbstlöschendes Erzschiß

In Amsterdam traf der Neubau „Ore Convey“ mit einer Ladung von 28 400 t Eisenerz, das für Deutschland bestimmt ist, ein. Dieser Erztransporter, der unter Liberia-Flagge fährt, kam auf seiner Jungferreise aus Peru nach Amsterdam, da hier die für dieses Schiff erforderlichen Speziallöschanlagen vorhanden sind. Unter den trichterförmigen Räumen dieses Schiffes sind in der Längsrichtung doppelte Transportbänder eingebaut, die die Ladung in das Vorschiff befördern, während ein anderes Transportband von hier aus das Eisenerz auf den von Land aus herangebrachten Elevator bringt. Es ist also keine Greiferarbeit zu erledigen wie auch durch die Form der Laderäume ein Trimmen der Ladung entfällt. Schiffe mit dem oben beschriebenen Transportbändersystem sind sehr selten und es existieren nur drei oder vier Fahrzeuge dieses Typs.

## SCHIFFSVERKAUFE

MS „Stephanitor“ (11 644 BRT) von der Schlüssel-Reederei o.H.G. Bremen in La Spezia nach Italien zum Abbruch.

D „Ruhr“ (ex „Else Hugo Stinnes 15“, 3 148 BRT), von der Hugo Stinnes A.G., Abt. Seeschiffahrt (Poseidon), Hamburg, nach Italien.

D „Ditmar Koel“ (7 202 BRT), von der Hanseatischen Reederei Emil Offen & Co., Hamburg, nach Spanien zum Abbruch.

D „Fairwood“ (1 930 BRT) von der Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Bordard GmbH, Hamburg, an norwegische Interessenten.

MS „Ostpreußen“ (5 050 BRT), von der Hugo Stinnes Transocean Schiffahrt GmbH, Mülheim/Ruhr, an die Firma Eckhardt & Co., Hamburg, zum Abbruch.

Seebüderschiff „Kehrwieder“ (1172 BRT, ex „Glückauf“ ex „Bubendey“) von der Schiffahrts-Ges. „Jade“ m.b.H., Wilhelmshaven, nach Italien. Neuer Name „Isola de Sole“.

MS „Flora“ (1272 BRT) von der „Visurgis“-Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H., Bremen (D.G. „Neptun“) nach Griechenland.

## PROBEFAHRT

MS „Annemarie Krüger“ (3404 BRT, 5260 t.d.w.) am 3. Januar 1963 abgeliefert von der Werft Jos. L. Meyer, Papenburg, an die Reederei Hans Krüger GmbH, Hamburg. Verwendungszweck: Große Seen-Fahrt, Maschine: 6-Zylinder Borsig-Fiat-Diesel mit Schweröleinrichtung und einer Leistung von 3 600 PS bei 170 U.p.M., Geschwindigkeit: 16,5 kn, Klasse GL + 100 A 4 mit Eisverstärkung.

## Gesundheitsdienst an Bord

### 14. Papataciefieber

Das Papadaciefieber (Dreitagesfieber, Hundsfieber, Sandfliegenfieber) ist eine durch eine Mückenart übertragbare akute Infektionskrankheit. Sie ist geographisch auf Tropen und Subtropen beschränkt und in den Ländern des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres weit verbreitet. Der Erreger ist ein Virus. Die Krankheit tritt besonders in den Monaten Juni bis September auf, in denen diese Mückenart vorzugsweise in der Dämmerung und in der Nacht sticht. Der Stich der blutsaugenden Weibchen verursacht stark juckende Quaddeln. Das Überstehen der Krankheit verleiht eine bedingte Immunität.

Nach einer Inkubationszeit von 3—10 Tagen beginnt die Krankheit unter Frösteln oder Schüttelfrost, hohem Temperaturanstieg, unter Kopfschmerzen, Muskelschmerzen, besonders im Rücken, Schmerzhaftigkeit der Augäpfel, Reizung der Bindehaut, Unruhe und Schlaflosigkeit. Nasenbluten kann auftreten. Häufig entstehen Magen-Darmstörungen. Ein typisches Exanthem besteht nicht. Das gerötete und gedunsene Gesicht, die ebenfalls stark gerötete Bindehaut, oft Schwindel beim Aufsetzen und Pulsverlangsamung charakterisieren das Bild. Das Absinken des Fiebers pflegt nach 2½—3 Tagen zu erfolgen. Der beste Schutz gegen den Stich der Mücken ist ein engmaschiges (nicht gewöhnliches) Moskitonetz. E. Jünemann



### Seefahrtschule Bremen

Am 18. Januar 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Meinhard Bosse, Eberholzen; Siegfried Buch, Bremen; Horst Demmig, Bremen; Hans-Hubert Ehlers, Bremen; Helmut Fritzsche, Bremen; Hermann Grönzin, Narihausen; Lothar Hussels, Bassum; Helmut Janßen, Bremen; Heinz Jonas, Bookholzberg; Hermann Kelber, Bremen; Christof Marcus, Bremen (mit Auszeichnung); Hans von der Mosel, Nienburg; Karl-Heinz Müller, Bremen; Edgar Neumeyer, Bremen; Dieter Penkalla, Grissen; Eberhard Rieck, Bremen; Reinhard Schmidt, Hannover; Jochen Schwarz, Kiel; Johann Stülten, Bremen Georg Traeger, Bremen; Roderich Warmbold, Bremen; Dieter Wiggenhagen, Bremen; Klaus Wittke, Bremen; Peter Woelke, Bremen.

Die Erteilung der Befähigungszeugnisse zum Kapitän auf großer Fahrt erfolgte durch den Herrn Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, Dr. G. Borttscheller.

### Seefahrtschule Lübeck

Am 26. Januar 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Dieter Baars, Jens Beeth, Helge Brandt, Jan Coitzau, Horst Domke, Ingo Jaich, Uwe Krüger, Dieter Kruse, Friedrich Nöling, Reinhard Ott, Günther Peters, Ulf Petzel, Martin Schädel, Gerd Scharrel, Wilm Schröder, Uwe Schütt, Gerd Sparfeld, Dieter Steffens, Sven Heusinger von Waldegg, Rudolf Westphal, Peter Witt.

### Seefahrtschule Bremerhaven

Am 22. Januar 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Siegfried Beutler, Gerd Broens, Gerhard Brümmer, Wilfried Buck, Lothar Dankowski, Wilfried Detmering, Wilhelm Gerull, Harald Göken, Hans-Joachim Hoffmann, Rüdiger Hoffmann, Klaus Jaedicke, Hasso Krause, Wolfgang Kusche, Reiner Neptun, Heinrich-Martin Oldewurtel, Peter Peukert, Peter Piskol, Bernd Querfeldt, Klaus Rediske, Norbert Riedel, Rolf Schmidt, Uwe Tormählen, Martin Winkler, Willi Eijlers, Uwe Geisler, Klaus Dieter Haake, Wilhelm Hinrichs, Ulrich Hopf, Heinz Kührke, Timm Martens, Karl Heinz Meier, Rudolf Schmidt, Wolfgang Schwandt.

Am 19. 12. 1962 bestand Herr Rolf Schulz aus Cuxhaven die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6).

Die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) bestanden die Herren:

Siegfried Eichhorn, Ulf-Christian Harste, Ursula Kyaw, Ludwig Riedinger, Hartmut Reichell, Hinrich Vollers.

## T-T Oil Boom Ölsperren, transportabel

### Milch-Homogenisatoren

### Notsignal-Pistolen mit Fallschirmmunition

### Tauwerk - Anker - Schiffsbedarf

## HEINR. WOHLSTADT

Inh. Friedrich G. Kobbe

HAMBURG 11, Johannisbollwerk 20

Telefon 31 07 01 / 31 06 03



## Die Nacht auf dem brennenden Tanker

Links davon das grüne Licht, rechts das rote. Kollisionskurs. Phantastisch. Wir schrien, wir umarmten uns, wir hüpfen, sprangen.

Der Erste hatte die Lichter schon vorher gesehen. Aber er glaubte einfach nicht daran. Er hatte Angst vor der Enttäuschung hinterher — falls ihm seine Fantasie einen Streich gespielt haben sollte.

Wir gaben SOS mit der Taschenlampe. Der Dampfer drehte etwa eine halbe Meile vor uns auf und morste „in die Boote gehen“. Als wir ihm klargemacht hatten, daß wir keine Boote mehr hatten, antwortete er „Wir schicken Boot“.

Aber es dauerte, dauerte unendlich. Fast eine Stunde verging, bevor das Boot dann endlich längsseit kam. Ein Ruderboot. Unser Retter war der englische Dampfer „Ottinge“. Als die Leute im Boot erfuhren, daß dies brennende Schiff ein Tanker war mit noch 800 Tonnen Benzin an Bord — da legten die sich vielleicht in die Riemen. Und wir auch. Drüben mußten wir noch helfen, das Boot aufzuholen.

Das Schiff hatte Decksladung Holz und die Winden waren völlig dicht gestaut.

Der Rest ist schnell erzählt. Die „Ottinge“ war auf dem Wege nach

England. Der Kapitän setzte sofort Kurs ab auf den nächsten kanadischen Hafen. Wir hatten drei Schwerverletzte mit starken Verbrennungen.

Die Jungs von der „Ottinge“ überboten sich, um uns zu helfen. Am 1. November um 4 Uhr morgens kamen wir in Sidney (Canada) an.

Wie wir später erfuhren, hatte der Reeder auf das Telegramm von Käptn Bird einen Schlepper zur „Transpet“ geschickt, der Auftrag hatte, das Feuer zu löschen. Dieser fand am nächsten morgen das ganze Schiff in hellen Flammen stehend. Wir hätten die Nacht nicht mehr überstanden. Nachmittags meldete ein Suchflugzeug, daß die „Transpet“ von der Wasseroberfläche verschwunden sei.

Die Verletzten kamen in Sidney sofort in Behandlung und sind alle durchgekommen. Wir reisten als eine Besatzung ohne Schiff nach Deutschland zurück. An der Grenze wollten sie uns erst nicht reinlassen. Weil wir keine Pässe hatten. Nur eine beglaubigte Mannschaftsliste. Der Paßbeamte schüttelte verständnislos den Kopf, als wir ihm erklärten, auf welche Art unsere Papiere verloren gegangen waren.

Originalabschrift eines Bewerbungsbriefes an den  
Verband Deutscher Reeder

### Liebe Herren Reeder!

Ich bin 14 und mein Bruder Lutz ist 12. Er verbringt seine Zeit mit dem Basteln von Segelschiffen. Die SANTA MARIA ist sein Meisterstück. Der Jüngste (dazwischen sind nur Mädchen) Knut Hannemann von Dänemark (mein Großvater stammt aus Aarhus) ist leider erst 5 Jahre alt.

Wir hätten nun beide gerne von Ihnen gehört, was Sie uns versprechen können, wenn wir den Beruf eines Seefahrers ergreifen.

Wir legen keinen Wert auf süßes Leben in Hafenstädten und auf Tahitische Romantik, was uns lockt, ist die blauschwarze Tiefe des Nordmeeres, die sturmprallen Segel der Klipper und die azurblauen Küsten der Antarktis.

Unser Vater hat uns „Das Totenschiff“ von B. Traven, den „Nigger von Narcissus und Taifun“ von Josef Conrad und die Taschenbücher der Kriegsflotten, Jahrgänge 1917/18, 1922 und 1939 zum Lesen gegeben.

Wir kennen auch die Bücher von Gorch Fock, der am 31. 5. 1916 auf der WIESBADEN geblieben ist, und unser Vater hat uns das Lied der 33 000 toten U-Bootfahrer des letzten Krieges gesungen.

Wenn wir zur See gehen, so wissen wir, daß uns ein hartes Leben erwartet, welches wir aber gerne tragen, weil es uns das erfüllen könnte, was wir an Sehnsucht in unserem Herzen tragen und was uns die grauschwarzen Städte des Ruhrgebietes nimmermehr zu bieten vermögen.

Schreiben Sie uns doch bitte, und Sie haben in zwölf Jahren zwei Kapiätne, die in der ganzen Welt der deutschen Seefahrt Ehre einlegen werden.

Wir hoffen, daß Sie uns verstanden haben und erwarten Ihre Antwort oder noch besser den Besuch eines Ihrer Herren, damit wir den Vertrag gleich klarmachen können.

*Knut Hannemann*



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:  
435 20 • Cuxhaven, Mey-  
erstr. 3, Ruf: 42 32 • Flens-  
burg, Niedermai 15, Ruf:  
42 53 • Hamburg 13, Mittel-  
weg 31-32, Ruf: 44 88 44  
Kiell, 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

Es ist soweit —

**SENATS-BOCK Zeit!**

Prost-  
**SENATS  
BOCK\***

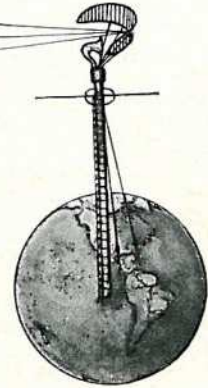


\* Der Hamburger Doppelbock





# Sozial



## Gibt es auch eine soziale Einstellung gegenüber Unternehmern?

Da werden heute unter jungen Seeleuten, die sich auf dem Wege zum Patent befinden, Stimmen laut, die nach Unterrichtung in Wirtschaftslehre speziell im Reedereigeschäft rufen. Zugrunde liegt der Wunsch, das nötige Rüstzeug dafür zu erlangen, den zukünftigen Beruf im Schiffsbetrieb mit mehr Wissen, Denken und Verantwortung für ihr Reedereiunternehmen ausüben zu können. Dieser Drang nach mehr eigeninitiativer Entfaltung sollte als positives Zeichen für unseren Nachwuchs gewertet werden. Mag diese Jugend auch noch so pessimistisch kritisiert werden, ein solches Bestreben stellt einen ihrer typischen Schritte dar, der sie vom sturen Befehlsempfänger weg und zum denkenden Mitarbeiter hinführen soll.

Solch ein Trend ist u. a. auch angetrieben von einer durchaus gesunden und zeitgerechten Auffassung vom Wesen des Sozialen. Wenn die in Zukunft an Bord Verantwortlichen mehr unternehmerische Mitverantwortung anstreben, um ihren Leistungsbereich für ihre Reederei zu erweitern, so führen sie damit den Begriff „Sozial“ aus einer heillosen Verwirrung auf seine Urbedeutung zurück. Dieser ist bereits im Altertum von Seneca formuliert worden: „Der Mensch ein Gemeinschaftswesen“. Sie stellen diesen Begriff wieder dahin, wohin er in der Weltordnung gehört. Denn seit Marx über Bismarck bis zu den „Sozialistischen Volksrepubliken“ östlicherseits und den Sozialpaketen westlicherseits hat sich der Irrtum festgenistet, als sei Sozial nur das für den Arbeitnehmer, „wo er 'was kriegt“, und für den Arbeitgeber (oder Staat) das, „was nur kostet“.

Wenn unser aufwärtsstrebender Nachwuchs in seinem Fach mehr zu lernen begehrt mit dem Ziel, sich in seinem Reedereiunternehmen besser bewähren zu können, so zeigt sich hier eine Einstellung, die im krassen Gegensatz zu diesem weitverbreiteten Irrtum über das Wesen des Sozialen steht.

- Sie demonstrieren damit nämlich auch eine soziale Einstellung von unten nach oben.

Sie verlangen ja nicht, daß Reeder oder Staat ihnen ein möglichst üppiges Sozialpaket beschere, sondern sie bieten umgekehrt dem Reeder ihre größere Leistung an. Sie sind überzeugt und bringen das auch zum Ausdruck, daß diese größere Leistung aufgrund besserer Einsicht in das Seegeschäft auf der Aktivseite der Bilanz zu Buch schlagen wird. Nicht ihr persönlicher Mehrverdienst ist ihr Motiv, sondern der Wunsch nach einem persönlichen Beitrag für die wirtschaftliche Gesundheit ihres Unternehmens. Erst wenn sich auf diesem Wege effektiv auszuweisende Einsparungen ergeben, wird es die Einsicht der Reederei selbst sein, die diese Leistung zu ihrem eigenen Nutzen honoriert.

- Das so revolutionär anmutende einer solchen Haltung Jugendlicher ist, daß sie sozial mit dem Reeder denken.

Und damit bekennen sie sich eindeutig eben dazu, daß der Mensch ein Gemeinschaftswesen ist. Sie geben darüber hinaus ihrer Erkenntnis Ausdruck, daß diesem Gemeinschaftswesen nicht in wirklichkeitsfremder Gleichmacherei zu Leben bestimmt ist, sondern in der möglichst vollkommenen Entwicklung der Einzelpersönlichkeit zum Wohle der Gemeinschaft.

Was heute junge Leute tun, die mehr zu lernen wünschen, um mit mehr Verständnis für ihr Unternehmen tätig sein zu können, ist daher nicht hoch genug zu bewerten. Sie überwinden damit zwei Gegensätze: Einmal den zwischen Einzelwesen und Gemeinschaftswesen. Denn sie suchen ja ihre Verpflichtung als Gemeinschaftswesen dadurch zu erfüllen, daß sie für das Gemeinwohl mit „ihrem Pfunde zu wuchern“ trachten. Das andere Gegensatzpaar, dessen Spannungsfeld sie in gegenseitig sich bedingende Ergänzung verwandeln, ist das zwischen Selbständigen und Abhängigen. Und auf die Überwindung genau dieser Gegensätze auf diese freiheitliche Art richten sich heute alle modernen sozialen Be-

mühungen in der westlichen Welt. Unsere jungen Seeleute wählen ja den vernünftigen Weg der Selbstbefreiung durch Mitverantwortung. Damit stellen sie gleichzeitig ihre hohe Auffassung von der Freiheit unter Beweis. Denn deren Maß ist ja von dem Maß der Verantwortung abhängig, das der einzelne zu tragen bereit und fähig ist.

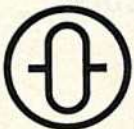
Diese jungen Leute ergreifen also von sich aus die Initiative zu einer Bestrebung, die genau auf der Linie aller einschlägigen sozialen Praktiker und Wissenschaftler ist. Sie beruht auf der fundamentalen Erkenntnis, daß die wirtschaftliche und gesellschaftliche Zukunft unseres Staates und der gesamten freien Welt davon abhängt, wie Persönlichkeit, Bewährung und Verantwortung jedes einzelnen im Staat und im großen Wirtschaftsprozess entwickelt werden können.

- Als Entwicklungshilfe nach innen oder Entwicklungshilfe zur Selbsthilfe für Abhängige könnte man diesen Trend bezeichnen.

Nicht in einsamer Größe an die in Abhängigkeit bedingungslos Gehorsamen Befehle erteilen zu können, sondern die mühevolle Anstrengung um die Erziehung von möglichst vielen Einzelpersönlichkeiten, die sich selbst die richtigen Befehle erteilen können, dahin zieht dieser Trend.

Wenn nun ältere Kollegen kommen und zu den hier betrachteten jungen Kollegen sagen: „Haben wir früher schon gehabt, da hieß das bloß einfach Reedereiinteresse oder Idealismus“, so sei ihnen gesagt, daß dieses Reedereiinteresse im alten Von-oben-nach-unten-System zu häufig in Radfahrer- oder Strebertum ausgeartet ist, um auch von Kollegen und Mitarbeitern als echt gewertet zu werden. Es mögen auch von patriarchalischer Seite Skepsis und Vorbehalte bestehen, die diese Art von erstrebten Mitverantwortung im hergebrachten Denkschema der sozialen Auseinandersetzung mißverstehen. Um sie vom Gegenteil zu überzeugen, bedarf es nichts, als engeren Kontakt mit solchen jungen Seeleuten, von denen hier die Rede war.

— Schp. —



ANSCHÜTZ

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUEER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



ANSCHÜTZ





# DEUTSCHER WETTERDIENST DANKT



Wetterbeobachtungen von den Ozeanen sind eine notwendige Voraussetzung für Wetterberaturungsdienst und Wetterforschung. Ohne diese Angaben bliebe jede Betrachtung und Untersuchung weiträumiger atmosphärischer Vorgänge Stückwerk.

Wirksame Hilfe kann die Meteorologie auf diesem Gebiet nur von den Seeleuten und Hochseefischern erwarten. Wie die Seeleute anderer Nationen haben sich auch die deutschen — getreu ihrer Tradition — nach Kräften beteiligt, den Naturvorgängen auf dem Meer auf die Spur zu kommen. Als Gegengabe vermag sodann die Meteorologie der Seeschifffahrt und Hochseefischerei Wetterberichte, Sturmwarnungen, Seehandbücher und Klimaatlantanten zu bieten, die sich im wesentlichen auf die Beobachtungen der Seeleute gründen.

Der Kreis dieses gegenseitigen Gebens und Nehmens besteht nun fast 100 Jahre. Generationen von Seeleuten haben hierbei selbstlos mitgewirkt. Zur Zeit haben sich rund 1300 Nautiker und Funker auf Handelsschiffen und Hochseefischereifahrzeugen für diese Zusammenarbeit zur Verfügung gestellt.

• Ihnen kann für diese — sicherlich zum Teil während der Freiwache erledigte — Beobachtungstätigkeit keinerlei Vergütung gezahlt werden. In einer Zeit, in der die Sucht nach materiellem Gewinn die menschlichen Gemüter immer mehr zu beherrschen scheint, ist es ganz besonders anzuerkennen, daß sich Seeleute selbstlos für eine Sache einsetzen, die ihnen nicht mehr einbringt als das Gefühl, ein treuer Diener am Ganzen zu sein.

Allen diesen freiwilligen Wetterbeobachtern auf See für ihren Eifer und ihre gewissenhafte Mitarbeit zu danken, ist eine Pflicht, der sich der Deutsche Wetterdienst gern unterzieht.

Als besondere Ehrung für langjährige freiwillige Wetterbeobachter, deren Betätigung bei einigen Beobachtern auf See bis in die Zwanziger Jahre zurückgeht, hat der Herr Bundesminister für Verkehr im Jahre 1955 die Wetterdienstplakette gestiftet, deren Vorder- und Rückseite hier abgebildet ist.

### Im Jahre 1962 sind folgende Kapitäne und Schiffsoffiziere mit der Wetterdienstplakette ausgezeichnet worden:

#### Auf Handelsschiffen

- Karl Becker, Kapt., „Weiheim“
- Ernst Biet-Stollberg, Kapt., „Burgenstein“
- Wilhelm Bunjes, Kapt., „Kaaupland“
- Fritz Dübhelde, Kapt., „Bremerhaven“
- Heinrich Frömke, Kapt., „Iserlohn“
- Peter Janssen, Kapt., „Rudgert Vinnen“
- Walter Lissmann, Kapt., „Weißenburg“
- Henry Mahlow, Kapt., „Natal“
- Henry Meyer, Kapt., „Nürnberg“
- Kurt Przytulla, Kapt., „Duisburg“
- Günther Rössing, Kapt., „Bremen“
- Walter Schöning, Kapt., „Tübingen“
- Hans Seumenicht, Kapt., „Fella Hugo Stinnes“
- Kurt Vogt, Kapt., „Flensburg“
- Heinz Vollmers, Kapt., „Berlin“
- Willi Wendt, Kapt., „Virgilia“

#### Auf Hochseefischereifahrzeugen

- Gerhard Blömer, Funker, „Gustav Dahrendorf“
- Friedrich Grefe, Funker, „Hermann Krause“

- Gerhard Sielken, Funker, „Haltenbank“
- Fritz Wessels, Funker, „Bremerhaven“

#### Auf Feuerschiffen

- Willy Hille, Funker, „P 8“
- Diedrich Janssen, Funker, „J/E 3“
- Johannes Nordbrock, Funker, „J/E 3“
- Gerold Rantzen, Funker, „J/E 3“
- Otto Wegner, Funker, „P 8“
- Julius Wiebalck, Kapt., „Weser“

• Damit ist seit 1955 insgesamt 108 Nautikern und Funkern die Wetterdienstplakette verliehen worden.

**Die Unke!**  
oder: **Wir kriegen einen mit!**

Schon gestern konnte man das sehn,  
wenn die Möven so zu luvart stehn!  
Der Mond, der ist auch morgen voll —  
Wenn das nicht einen geben soll!  
Barometer? Da guck ich garnicht hin,  
das hab ich im klein'n Finger drin.  
Das gibt noch einen, mein lieber Mann,  
da denkst der von Seewetter nicht an!  
Überhaupt von Radio, was der ist,  
der ist grad wie der Hahn auf'n Mist.  
Mal ist uns einer in die Messe gekommen,  
da hat gleich alles kopfüber geschwommen  
und einer ging so über Deck,  
der nahm dir glatt die Windhutzen weg.  
Das war noch damals bei der „Süd“.  
Wir kriegen ganz sicher einen mit!  
Und wenns auch morgen noch nicht is —  
in vierzehn Tagen ganz gewiß!

Franz Frerichs

## Abendlicher Hafentrhythmus im Februar

Schmutzig-grau und verschwommen lastet der Himmel auf der Stadt und dem Fluß. Die patinierten Spitzen der alten, ehrwürdigen Kirchtürme verflüchtigen sich in dem nach Öl und Brackwasser schmeckenden Dunst, aus dem lautlos der Nieselregen rinnt. Fünf dumpfe Schläge von einem dieser Türme vermögen kaum diesen Brodem zu durchdringen. Im Westen, dort wo die unsichtbare Sonne nach des Tages Hast zur Ruhe geht, heben sich Kräne und Helgen gegen das aufgehellte eintönige Grau des Himmels ab. Im Osten dagegen verschmilzt der Himmel mit der Erde ohne sichtbaren Übergang. Dort lassen sich Speicher und Duckdalben nur als Schemen erkennen. Aus diesem Nichts kommand wälzt sich der Fluß müde und schwerfällig an der regenverhangenen Stadt vorbei dem nicht fernen Mere zu, um dort den ewigen Kreislauf des Wassers zu schließen.

Auf den regennassen Straßen am Hafen berühren sich in dieser frühen Abendstunde ebenfalls zwei Kreisbahnen. Ein mächtiger Strom müder, abgearbeiteter Werkstätiger stößt dort, auf seinem Wege heimwärts, auf einen Gegenstrom ausgeruhter Menschen, die den Arbeitsplätzen im Hafen zustreben. Der Zusammenprall beider Ströme gleicht einer kabbeligen See, in der feste Hindernisse von der Menge wie Brückenpfeiler umspült werden. Der stadteinwärts setzende Strom versickert nach geraumer Zeit in unendlich viele Rinnsale, von denen jeder einen müden Menschen in die



warme Stube trägt. Der Hauptarm des Gegenstroms ergießt sich in weitgeöffnete Werftore, hinter denen das Dröhnen der Preßluftniethämmer sowie die bläulich-grellen Blitze der Schweißbrenner auch während der Nachtstunden nicht ruhen.

Die Dämmerung breitet sich schnell aus; auch flußabwärts lösen sich jetzt die Konturen der Hafenanlagen in dunkelgrauem Wesensloses auf. Straßenlampen — hofumrandeten Monden gleichend — bemühen sich, die Diesigkeit zu durchdringen. Hie und da springt farbige Reklamebeleuchtung aus dem nebligen Zwielicht, und Katzenaugen gleich schillern die drei grünen Lichter des Zollkreuzers über den Fluß. Auf den Helgen am jenseitigen Ufer versuchen hochkerzige Leuchten mit ihren hin- und her-tänzelnden Lichtkegeln das unter ihnen liegende Werftgelände in ein trübes, milchigweißes Helldunkel zu tauchen. Andere Lichtquellen werfen gleichmäßig atmende Goldschlangen, die bei Annäherung von Hafenfahrzeugen zu fliehen versuchen, auf den im Dunst liegenden Fluß.

Nun überönt das tiefe Tuten eines Überseeschiffes alles andere. In langsamer Fahrt gleitet es in dem inzwischen dunkel gewordenen Abend an der Stadt vorbei; sein grünes Licht geistert in Giebelhöhe. Die Farbe der Hoffnung verspricht gute Heimkehr. Monate später, bei Rückkehr des Schiffes, wird roter Schein den am Ufer Wartenden Liebe verheißen. Wind und Wellen tragen zwei Doppelschläge der Schiffsglocke der Stadt entgegen: vier Glas = 18 Uhr. Die halbe Wachzeit ist vorüber. Ganz leise entfernt sich das Schiff, es fällt immer schwerer, das weiße Hecklicht zwischen den vielen anderen auf dem Fluß im Auge zu behalten. Auf den Fährbrücken am Ufer blicken einige Frauen diesem letzten Schein wehmütig nach; Tränen und Regentropfen sind auf ihren Gesichtern nicht auseinanderzuhalten. Die Dunkelheit hat das Fahrzeug aufgesogen; müde wenden sich diese Frauen ab und gehen mit schwerem Schritt ihren einsamen Wohnungen entgegen. Auch hier wieder Rhythmus: Warte — Heimkehr der Liebsten — Abschied — und wieder Warten! Ho.





# Sport an Bord

## „Cap San Lorenzo“ ein Jahr am Ball

Mit Freude und Genugtuung darf man auf diese Mannschaft sehen. Hier bewahrheitet sich das schöne in Fußballkreisen bekannte Sprichwort: „Elf Freunde müßt ihr sein, um Siege zu erringen“. Von unserer sportbegeisterten Reederei bekam ich, — einige Hindernisse mußten genommen werden, — eine flotte Sporttracht geliefert. Auf Schuhe und Ball verzichtete ich, denn von Seiten der Mannschaft mußte ja auch etwas getan werden. Mit Hilfe des Herrn Kapitän Schweitzer und unseren I. Offizier Herrn Rabe führte ich eine Sammlung durch, die genützte, um einen brasilianischen Ball und Schuhe zu erwerben. Der Reigen konnte beginnen.

Die ersten Spiele wurden klar gewonnen. Man horchte auf und schon kamen bessere Mannschaften, um sich mit uns zu messen. Unter anderem „Chr. Russ“ in Buenos Aires, eine auf jeden Posten bestens besetzte Mannschaft. Unter den Augen des Sportreporters, Herrn Zimmermann, der mit „Lorenzo“ zur Weltmeisterschaft gefahren war, begann das Spiel. Es wurde hart gekämpft, aber nicht unerlaubt. Nach wechselseitiger Führung trennten wir und 4:4. Wir danken „Chr. Russ“ für die gute Kritik. Ein spannungsreiches Spiel war das gegen „Charles Tellier“, Lorenzo. Die ersten 20 Minuten sah es aus, als ob der Fuchs im Hühnerhof war. Halbzeit: 4:2 für Charles. Es wurde umgestellt, und geschickt gespielt unter unseren sehr guten Mittelstürmer Braband, III. Ing. Am Ende durften wir als Sieger mit 7:5 an Bord fahren. Unsere Freunde reagierten sauer. Dann wurden wir zur Revanche eingeladen, alles war gespannt. Unsere Mannschaft hatte sich gebessert, vor allem unser Torwart Strohsahl, II. Ing., war Klasse. Es war ein gutes Spiel mit viel Farbe, Tempo und Spannung. Die vielen Zuschauer kamen auf ihre Kosten und geizten nicht mit Beifall. Mit 4:1 mußte auch dieses mal unser „Charles“ mit hängenden Kopf sein Schiff aufsuchen. Unsere Mannschaft wurde zur Party eingeladen, leider ging unseren Freunden das Bier aus und so wurde rechtzeitig Ruhe geblasen. Der nächste Gegner, „Cap San Marco“ wurde mit 2:0 geschlagen, ein äußerst hartes Spiel, bei strömendem Regen in Santos. Als letztes Treffen der Reise luden wir das Zonenschiff „Erfurt“ ein. Wir spielten auf dem Platz Quilmes in Buenos Aires vom Deutschen Turnverein. Bei sommerlicher Hitze von 38 Grad gewann „Lorenzo“ mit 2:1. Die „Erfurt“ spielte einen gepflegten, gekonnten und fairen Ball. Sehr gute Mannschaft. Anschließend an gemüthlicher Tafel, bei genügend Bier wurde erzählt, gelacht und geschertzt.

Im Namen der Mannschaft danken wir Herrn Kapitän Nico Meyer für sein Verständnis und Entgegenkommen, wenn es heißt, „der Ball soll rollen“.

### Guter Verlierer MS „Klaus Schoke“

Das erste Spiel kam durch Vermittlung des Seemannspastors in New Westminster zustande und brachte uns eine starke Mann-

schaft des holländischen Schiffes MS „Dinteldyk“. Leider war der Platz durch den Regen der letzten Tage sehr aufgeweicht, so daß beide Mannschaften sehr schwer zu ihrem Spiel fanden. Die erste Halbzeit verlief ausgeglichen, wie auch das Ergebnis 1:1 bei Wechsel zeigt. In der zweiten Halbzeit machte sich das mangelnde Training unserer Mannschaft bemerkbar. Das Spiel endete mit einem 3:2-Sieg der Holländer. Das Ergebnis war dem Spielverlauf gerecht.

Es wurde daraufhin ein Revanchespiel ausgemacht, welches am folgenden Sonnabend ausgetragen werden sollte. Leider aber fiel dieses Treffen buchstäblich ins Wasser, denn der Platz wurde wegen des langen Regens gesperrt und für unbespielbar erklärt. Das zweite Spiel kam zufällig dadurch zustande, daß wir einen Spieler des Fußballvereins in Port Alberni kennenlernten. Diese Mannschaft, die ursprünglich an diesem Tage ein Ligaspiel austragen sollte, das aber wegen des schlechten Wetters und der verschneiten Straßen abgesagt wurde, betrachtete dieses Spiel nur als leichtes Training. Sie waren daher überrascht, als unsere Mannschaft schon nach 20 Minuten mit 2:0 in Führung lag. Es gelang dem Gegner jedoch, durch Auswechseln verschiedener Spieler, bis zur Halbzeit auf 3:2 zu kommen. Da vor dem Spiel ausgemacht worden war, Spieler nach Belieben auszuwechseln zu können, wurden auf der Gegenseite im Laufe des Kampfes nicht weniger als 8 Fußballer ausgetauscht. Mit diesen verhältnismäßig frischen Leute konnte unsere Mannschaft zuletzt nicht mehr mithalten. Dadurch endete auch dieses Spiel mit einer Niederlage. Das Ergebnis von 6:2 wird aber nur dem Geschehen der letzten 15 Minuten gerecht. Trotzdem ist unsere Mannschaft guten Mutes und sieht neuen Spielen mit Zuversicht entgegen, denn auch aus Niederlagen lernt man.

Bischoff

### F. H. Fisser contra Halbprofis

Während unserer Liegezeit in Capetown konnten wir über unseren Schiffshändler zwei Spiele gegen Landmannschaften bestreiten. Im ersten Treffen traten wir gegen unsere sogenannten Eidgenossen eine Schweizer Elf an. In den ersten fünfzehn Minuten des Spiels trugen wir uns noch mit dem Gedanken, diesen Gegner eventuell zu schlagen, doch dann wurden wir eines besseren belehrt. Mit einem 0:4-Rückstand ging es in die Halbzeit. Die zweite Hälfte mußten wir gegen den Wind spielen und hatten somit einen unsichtbaren Gegner mehr. Beim Stande von 0:6 gelang es uns, unseren Ehrentreffer zu erzielen. Postwendend bekam unser Keeper noch drei muntere Sachen ins Netz, so daß wir uns mit 1:9 geschlagen geben mußten.

Im 2. Treffen erging es uns nicht viel besser. Gegen eine deutsche Auswahl mußten wir uns mit einer allerdings nicht ganz so hohen Niederlage von 1:5 zufrieden geben.

Zu unseren Niederlagen muß aber noch erwähnt werden, daß die deutsche Elf in der südafrikanischen Nationalliga den 4. Platz

und die Schweizer den 6. Platz bei Saisonende belegen konnten. Wir dagegen werden unsere Bundesliga-Ambitionen fürs erste begraben und in Zukunft etwas mehr trainieren, wobei uns die Reederei mit einem neuen Ball sowie mit Fußballschuhen sehr behilflich zur Seite stand.

Bernhard Wischenkämper

### So spielten sie in Rotterdam

**Oktober (2. Hälfte):**  
Weimar/Cap Palmas 2:2, Hamburg/Neuharlingersiel 1:1, Hamburg/Dryburgh (engl.) 7:1, Weserstein/Trautenfels 1:2, Angelburg/Cap Frio 7:2, Trautenfels/Usaramo 5:1, Trautenfels/Göttingen 2:4, Welheim/Freienfels 1:3, Congo/Sanar 0:2, Tinnum/James Smith (holl.) 4:3, Kaastrand/Spreewald 3:0, Tinnum/Rohrbach 1:1, Hannover/Steckelhorn 2:3.

**November:**  
Tazacorte/Christiane Pikuritz 0:4, Wartenfels/Frankfurt 8:1, Algol/Argo 3:7, Cap San Morco/Frankfurt 3:0, Hannover/Ludwigshafen 1:2.

### Auf Privatkurs:

#### Wir zahlen keine Miete mehr

Der Textdichter dieses erfolgreichen Schlagers wußte sicher nicht, daß er zum Propheten wurde. Unsere Versicherungsexperten machen aus diesem Text Wirklichkeit von heute.

„Wir zahlen keine Miete mehr“, heißt die Devise für eine neue „Mietefrei-Wohnen-Rente“ einer unserer großen Versicherungsgesellschaften.

Man kann sich da gegen kleine Beträge von einem bestimmten Zeitpunkt an eine solche Rente auf Lebensdauer sichern. Beim Tode des Mannes erhält die Witwe diese Rente als lebenslänglichen Mietzuschuß. Diese Rente wird nicht auf andere Renten aus der Sozialversicherung angerechnet. Die Beiträge sind als Sonderausgaben steuerbegünstigt. Obendrein ist die Mietfrei-Wohn-Rente an den Gewinnen der Gesellschaft beteiligt und kann auch vor Rentenbeginn als Kapitalabfindung ausgezahlt werden.

Auch viele Seeleute sind keine Hauseigentümer und beabsichtigen nicht, es zu werden. Man hat eine schöne Wohnung und will in ihr ungestört und frei von finanziellen Sorgen den wohlverdienten Lebensabend verbringen. Hier setzen nun die Vorteile der Mietfrei-Wohn-Rente ein. Sie sorgt für die Mietzahlung. Eine Sache zum Überlegen, sollte man meinen.

### Auflösung von Seite 14

#### „Rätselhafte Maskerade“:

Oberteil 1 gehört zum Unterteil B, 2 zu F, 3 zu E, 4 zu C, 5 zu A, 6 zu D.

#### „Ein Ziel des Fremdenverkehrs“

Waagrecht: 1. Montmartre, 10. Radio, 11. Regent, 13. Idee, 14. Zer, 15. nah, 16. Aar, 17. Ras, 18. Faro, 19. sm, 20. Ren, 21. Eiter, 22. Teekanne, 24. Paris, 26. Ute, 27. s.l., 29. Ines, 30. Tee, 31. Eta, 32. Erb, 33. Bar, 34. Irre, 35. Ruegen, 37. Ilion, 38. Frankreich.  
Senkrecht: 1. Madam, 2. Oder, 3. nie, 4. to, 5. Ares, 6. rer., 7. tg, 8. Renale, 9. Enare, 10. Rias, 12. Thor, 14. Zank, 17. Rees, 18. Fine, 20. Reis, 21. Ent, 22. Treber, 23. Auer, 24. Pier, 25. Anruf, 27. Stroth, 28. Laen, 30. Tank, 31. Eric, 33. Ben, 34. Ili, 36. Ga, 37. i.e.

Zeichnungen und Fotos: Conti-Press S. 4 u. 8; Deike Matern S. 13, 14, 15; Archiv des D.H.I. S. 9; Globus Mater S. 3; R. Hoffmann S. 6; H. v. Medvey S. 12; Fr. K. Rausch Titelfoto; Archiv Seefahrt-Verlag GmbH S. 5 u. 9; D. Smith S. 15; Archiv Verband Deutscher Reeder S. 1; Hajo Weber S. 19.

## † Kropp

Beerdigungs-Büro • St. Anskar •  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

## 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



Fortsetzung: Auf Privatkurs

## Gibt es im Lastenausgleich eine DM-Entschädigung für die in Verlust geratene Seemannshabe?

Zahlreiche Seeleute, die im Kriege ihre Seemannseffekten verloren haben, warten noch heute — 18 Jahre nach dem Kriege und mehr als 10 Jahre nach dem Inkrafttreten des Lastenausgleichsgesetzes und des Feststellungsgesetzes — auf eine Entschädigung. Liegt der Grund dafür nur bei der Vielzahl von Feststellungsanträgen oder sollte er in der Problematik bei der Durchführung der Schadensfeststellung liegen?

Nach dem Gesetzeswortlaut gibt es im Feststellungsverfahren keine Feststellung von Schäden an der „Seemannshabe“.

● Feststellbar ist lediglich der durch die unmittelbare Kriegseinwirkung eingetretene Verlust von „Gegenständen, die zur Ausübung des Berufes erforderlich waren“.

Der Nachweis oder die Glaubhaftmachung des Schadensfalles scheint dem Grunde nach im allgemeinen nicht schwierig zu sein, aber die Beurteilung in der Frage nach der Erforderlichkeit der Gegenstände, die der Berufsausübung dienen, ist anscheinend nicht immer zur Zufriedenheit der Geschädigten geklärt worden. Dies besagen verschiedene Urteile der Verwaltungsgerichte und die Neufassung des Feststellungs-Sammelrundschreibens des Bundesausgleichsamtes vom 21. März 1962, nach der nun auch außer typischer Schutzbekleidung unter bestimmten Voraussetzungen Uniformen der Handelsmarine zu den erforderlichen Berufsgegenständen gezählt werden können.

Geschädigte, denen vor Bekanntgabe der Neufassung des FG-Sammelrundschreibens des

Bundesausgleichsamtes ein Feststellungsantrag ohne Berücksichtigung von Uniformen der Handelsmarine und notwendiger Dienstbekleidung abgelehnt wurde, würden mit einem Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beim Ausgleichsamt Erfolg haben, wenn nach der gegenwärtigen Auslegung der Vorschriften ein Gesamtschadensbetrag von mindestens 500,— RM erreicht wird.

Nach den gesetzlichen Vorschriften wird zur Ausübung einer Reihe von Berufen an Bord eines Schiffes nur ein der Art und der Zahl nach begrenzter Umfang an Gegenständen als erforderlich anzusehen sein. Da das Ergebnis eines Feststellungsantrages von der Beurteilung des Einzelfalles abhängt, sollte jeder kriegssachgeschädigte Seemann die von ihm eingereichte Schadensliste in seinem Interesse hinsichtlich der Erforderlichkeit der in Verlust geratenen Gegenstände kommentieren. Dabei ist klarzustellen, ob reedereieigene Gegenstände zur Ausübung des Berufes zur Verfügung gestanden haben oder ob die eigenen Gegenstände gestellt werden mußten.

Wird vom Ausgleichsamt in einem Bescheid ein RM-Schadensbetrag festgestellt, besteht die Aussicht, im Verfahren über die Zuerkennung von Hauptentschädigungen den zu erwartenden DM-Entschädigungsbetrag zu erfahren, jedoch ist ein Gesamtschaden unter 500,— RM (Bagatellgrenze) von der Schadensfeststellung ausgenommen und hat somit eine Zuerkennung von Hauptentschädigung nicht zur Folge. LG.

## Die Freiheitsstatue weint

Die von Vertretern 17 maßgebender Schiffahrtsnationen und der amerikanischen Bundesbehörde für die Handelsschifffahrt, der Federal Maritime Commission, in Washington abgehaltene Konferenz ist nach zweitägiger Dauer ohne Ergebnis beendet worden. Die ausländischen Nationen — die Bundesrepublik war durch Direktor *Bertram* vom Norddeutschen Lloyd vertreten — hatten auf der Konferenz ihre Bedenken gegenüber der US Shipping Act und den jüngsten Ergänzungen hierzu vorgebracht und gefordert, die amerikanische Schiffahrtsgesetzgebung zu ändern, da man sich in seinen Rechten eines freien maritimen Gütertransportes von und nach den USA eingeschränkt und benachteiligt fühle. Die Federal Maritime Commission machte jedoch keine Zusagen, sondern schlug lediglich vor, sich in etwa einem Jahre erneut zu einem Gedankenaustausch über diese Probleme zu treffen.

## Sinn wird zu Unsinn ...

Ein Fabrikant will an alle Mitarbeiter, die im zurückliegenden Jahr nicht gefehlt haben, eine Prämie von 100 DM zahlen. Kommt ein Mitglied seiner Stammebelegschaft und erklärt: „Vielen Dank für die beabsichtigte Zahlung. Zahlen Sie mir diese 100 DM aber bitte nicht aus. Ich will Sie nämlich nicht enttäuschen. Sie wissen, ich habe drei Kinder und ich muß jetzt einfach zum Ende dieses Jahres 14 Tage krankfeiern. Ich habe mir nämlich ausgerechnet, daß ich, wenn ich die letzten 14 Tage arbeite, dann die 7200-DM-Grenze beim Kindergeldgesetz überschreite. Ich muß also zwei Wochen krankfeiern, denn nur so bekomme ich von der Kindergeldkasse 300 DM“.



**Elektrische Hoch- u. Niederspannungs-Anlagen**  
für Schifffahrt, Hofen und Industrie  
**Schiffsscheinwerfer und Apparatebau**

**WILLY OSTERMANN**  
Hamburg 11  
Rödingsmarkt 33 · Fernruf 36 27 11 · Telex: 02-12 978 iwo hamburg

**Gebrauchtwagen, ständig große Auswahl in**  
**Ford 12 M · Opel Record · VW u. a.**  
Vertrauensvolle Beratung in Finanzierung

**Auto-Betriebe BERKENKAMP G. m. b. H.**   
Hamburg 26, Anckelmannstr. 13, (Beim Berliner Tor)

**Drahtseile Tauwerk Segeltuche**  
**Geflochtene Festmacherleinen — Square Lines**

**Rudolf Seldis**  
Hamburg 11, „Seilerhof“ - Fsp. Sa.-Nr.: 36 32 01, Telex: 021 2911

**MAX A. LEWERENZ · Hamburg 1**  
Telefon 32 49 36 und 33 47 28

 **Feuerschutzgeräte**  
Wasser- und Schaumkanonen  
Schaumgeist · Luftschaum  
Lechler Brandschutz-Düsen  
Handfeuerlöscher



Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**  
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr  
Einmalig, Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

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

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

**Auslands-  
Umzüge**  
**Heinrich  
Klingenberg**



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



Lindolin-Farben



Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)  
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),  
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr  
Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

GEGR.  
1881

GEORG P.



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 · TEL. Sa.-Nr. 363031 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!

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

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwickellei

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

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

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



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