

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Wohin steuern die neuen Schiffstypen?
- Nationales Militärdenken und globale Atomstrategie
- Expansion der Weltwirtschaft
- Flottenumschau
- Mit Bill in Long Beach
- UKW, das jüngste Kind des Seefunkdienstes
- „Esso Deutschland“
- Die Silbergaleonen des 20. Jahrhunderts
- Die Arche und die schnelleren Schiffe
- Pekinger Protokoll von MS „Ossian“
- Die schlaue Kiste
- Klar bei Schmutzelaugung
- Wer kennt MS „Alleen“?
- Rationell und speziell



Schornsteinfeger auf See

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



SCHIFFSAUSRÜSTUNG
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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

v. Höveling

FARBEN

Drahtseile Tauwerk Segeltuche

Geflochtene Festmacherleinen — Square Lines

Rudolf Seldis

Hamburg 11, „Seilerhof“ - Fspr. Sa.-Nr.: 36 32 01, Telex: 021 2911

Auf
sicherem
Kurs
mit
Kreiselkompaß
Type NAVIGAT



C. PLATH HAMBURG



CARL PLÜCKER

GROSSHANDEL · SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN



ROTTERDAM

Sammel-Nr. 5 99 45 nach 18 Uhr 8 41 87, 18 71 00, 3 74 58

AMSTERDAM

Telefon 35 47 9, 010 59 947



LIEFERUNG IN
EIGENEN SPEZIAL- UND THERMOS-CONTAINERS
ÜBER LAND UND AUF DEM WASSERWEGE NACH
ALLEN HOLLÄNDISCHEN HÄFEN

BEI RECHTZEITIGER BESTELLUNG
AUCH NACH SAMTLICHEN HÄFEN IN BELGIEN
DEUTSCHLAND, FRANKREICH usw.



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

März 1963

Nr. 3

Haben früher Jahrhunderte und Jahrtausende daran gewirkt, um Berufstypen hervorzu bringen, so sind es heute nur noch wenige Jahrzehnte, in denen neue Berufe Menschen ihren Stempel aufprägen. Jahrtausendlang besaß der Typ des Seemanns oder des Bauern, um nur einige zu nennen, im wesentlichen unveränderte Überlieferungen, die über eine lange Reihe von Generationen denselben Berufstyp lebendig erhielten. Doch in atemraubendem Tempo produzierte die technische Explosion mit ihrem Beginn im letzten Jahrhundert in nicht abreißen Aufeinanderfolge neue Typen von Maschinen und ihren Berufen.

Beide, Mensch und Maschine, sind seitdem an einen Hochspannungs-Wechselstromkreis angeschlossen, innerhalb dessen es keine kontinuierliche Entwicklung mehr gibt, sondern nur noch raschen Wechsel, Umsturz, Revolution, Erschütterung. Das gilt für fast alle Lebensbereiche, wie Wissenschaften, Wirtschaft, alle Arten von Politik, ja sogar die Kunst ist davon erfaßt. Die Technik mit ihrer geradezu vulkanartigen Produktion von immer neuen Maschinentypen erfordert immer neue Typen von Menschen, die diese Maschinen bedienen, sie verbessern, sie beherrschen und die sie sich dienstbar machen.

Und immer weniger sind die Menschen an den verschiedenen Maschinentypen auswechselbar. Immer mehr spezialisiert der Mensch die Maschine und umgekehrt. Anstelle des Handwerkers trat der Ingenieur, anstelle des königlichen Kaufmanns der Manager, der Landarbeiter wurde Industriearbeiter. Amerikanische, kanadische und australische Farmer stehen heute Lebensmittel produzierenden Ingenieuren näher als der Typ des herkömmlichen Bauern.

Dieser Prozeß weist wieder einmal auf, daß die neuen Typen wie die gesamte Technik in ihrer Veränderungskraft durch Doppelpolarität gekennzeichnet sind: Fluch und Segen. Das Angebot der Seetransportdienste wird durch diese Typen einerseits umfangreicher, schneller, zuverlässiger und sicherer und dient ganz allgemein der ständigen Expansion der Weltbevölkerung und ihrem Bedarf immer vollkommener. Andererseits ist der Trend zu neuen Typen für die Unternehmer existentiell mörderisch, die sich nicht schnell genug von herkömmlicher Seefahrt auf die neuen Bedingungen und Möglichkeiten umstellen können. Existentiell mörderisch können diese neuen Typen aber auch werden, wenn sie das Berufsniveau des Seemanns überfordern. Das zukünftige Fahrpersonal wird noch weniger auswechselbar sein, als heute schon. Welcher Stückgut-Ladungsoffizier kann morgen auf einen Tanker oder gar auf einen Ammoniaktanker umsteigen, welcher Ingenieur auf einen Atomfrachter, welcher Bulkcarrier-Ladungs-

Am Peilkompaß

Wohin steuern die neuen Schiffstypen?

offizier auf ein Linienschiff? Und eine Gefahr für Leib und Leben können die neuen Typen für den Seemann werden, wenn er die Pflege gewisser seemännischer Segelschiffstugenden vernachlässigt, wenn er in der hochgezüchteten Technik seiner neuen Schiffstypen verlernen sollte, sich gegen die See zu wehren.

In diesem rasanten Prozeß zeigt sich, daß der Mensch schneller ist in der Erschaffung neuer Maschinentypen, als in der Entwick-



Neben den neuen Typen sind die alten romantischen noch nicht ganz ausgestorben. Unser Foto zeigt einen portugiesischen Weinsegler, wie sie heute noch längsseits kommen.

lung der Berufstypen, die in der Lage sind, mit den Maschinen fertig zu werden. Lange Zeit noch führen Segelschiffsmänner Dampfschiffe, Dampfmaschineningenieure Motorschiffe, und Trockenfrachterleute Tanker. Und immer noch, wo man schon vom modernen Typ des Maschinenschiffsmannes, ja sogar des Tankerfahrers sprechen kann, heißt es in der gültigen Amtssprache „Versegelung“, während der zahlenmäßig größte Schiffstyp des Bulkcarriers noch ohne seinen Typ des Bulkcarrier-Mannes ist. Ja, während es bereits Autotransporter, Chemikaliertanker und Containerschiffe gibt, während Tragflügel- und Luftkissenschiffe sich für den Überseeverkehr startklar machen, während Häfen und Hydrographie sich auf automatisierte Atomfrachter vorbereiten, während wir uns also einer noch nie dagewesenen Spezialisierung der Schiffstypen gegenübersehen, trifft noch kaum jemand ernstliche Anstalten, die entsprechenden spezialisierten seemännischen Berufsbilder zu entwerfen.

Nun, das ist vielleicht doch nicht so besorgniserweckend, wie es im ersten Augenblick aussieht. Es hat zu seiner Zeit auch mehr

überflüssige Postkutscher gegeben, als dringend benötigtes Eisenbahnpersonal, mehr Segelschiffsleute, als Schiffingenieure. Buchhalter bieten sich heute an, aber Programmierer für Elektronenmaschinen werden gebraucht. Und so wird es auch herkömmliche Allroundseeleute geben, während technische Spezialseeleute gebraucht werden.

Diese personellen Befürchtungen werden vielmehr überschattet und zum Teil allerdings auch aufgefangen durch viel größere Probleme, die diese Flotte von neuen Schiffstypen aufwirft.

Diese Probleme werden klar, wenn wir feststellen müssen, daß es zunächst hauptsächlich die Mammutkonzerne oder die Staaten (UdSSR) sind, die die nötige Kapitalkraft besitzen, um die sehr erheblichen Gelder in die neuen Typen zu investieren. Es waren ja auch nicht Handwerksbetriebe oder kleine Familienunternehmen, die Fernsehapparate oder Elektronenmaschinen bis zur Serienreife entwickelt haben, sondern die großen Konzerne.

In neue Schiffstypen investieren können oder nicht, das kann für viele herkömmliche Reedereitypen zur Hamletfrage werden. Denn diese neuen Schiffstypen steuern bereits einen Kurs, der in unerforschte Gebiete der Personal- und Wirtschaftsgeographie führt. So riskant dieser Kurs ist, so unverrückbar scheint er schon festgesetzt. Und im Neuland, wohin er führt, da werden spezialisierte und technisch hochqualifizierte Seeleute stehen, da werden in neuem Wettbewerbsklima neue Reedereistrukturen entstehen.

Es ist noch nicht abzusehen, wie einschneidend und umfassend diese neuen Schiffstypen unsere Seefahrt wandeln werden. Es ist noch nicht abzusehen, wie weit diese Typen auch auf andere Gebiete übergreifen werden, auf Handel und Wirtschaft und Sozialpolitik etwa. Feststeht nur, daß der Fluch, der auf ihnen wie auf aller Technik lastet, nur auf übernationaler Vernunftbasis und frei von nationaldirigistischen Ansprüchen in Segen verwandelt werden kann.

Und in Anbetracht der Tatsache, daß die Seefahrt über Tausende von Jahren mit Wind betrieben wurde und nicht einmal hundert Jahre brauchte, um vom Segelschiff zum automatisierten Atomfrachter zu kommen, steht es genauso fest, daß die neuen Schiffstypen in Reedereien, Schifffahrtsbehörden und an Bord ein noch nie gekanntes Anpassungstempo für die Bildung neuer Berufstypen erfordern werden und schon erfordern.

Der Wachoffizier

POLITIK UNTER DER LUPE

Das politische Panorama bot im Februar wieder ein sehr bewegtes Bild. Das Nein des französischen Staatschefs zu Englands Beitritt in die EWG und seine Ablehnung der NATO bleibt weiterhin düstere Dominante im Konzert der großen westlichen Allianz.

Es deutet leider vieles darauf hin, daß der „Europa-Sender de Gaulle“ den Draht Kennedy-Chruschtschow gestört hat. Die so verheißungsvoll begonnenen Atomversuchs-Stop-Gespräche in Genf wurden wieder hart an den Rand der Aussichtslosigkeit manövriert.

Das Wahlergebnis in Berlin mit dem überwältigenden Sieg des SPD-Bürgermeisters Willi Brand ist wieder viel mehr als nur eine Sache der Westberliner Stadtväter. Denn Bonner Politik ist vornehmlich Berliner Politik, und die wiederum ist Außenpolitik, die nicht nur in Berlin und Bonn, sondern auch in Washington und Moskau gemacht wird. Jedenfalls wird das in der Wahl zum Ausdruck gebrachte Bekenntnis zur überzeugenden Standhaftigkeit nach der eindeutigen Manier Brands die neuen Berlin-Gespräche in Washington mit Sowjet-Botschafter Dobrynin günstig beeinflussen. Denn die amerikanischen Forderungen lauten: **Unantastbarkeit der Grundrechte des Westens in Berlin, Selbstbestimmungsrecht für die Berliner, Anwesenheit westlicher Truppen, Lebensfähigkeit der Stadt und freier Zugang.**

Der Putsch in Bagdad hat offenbar der kalten kommunistischen Welteroberung eine Schlappe erteilt. Anfängliche Befürchtungen über Komplikationen betreffs Syrien, Israel und Kuweit in Verbindung mit dem kürzlich erfolgten Umsturz im Jemen durch eine möglich gewesene große panarabische Aktion sind durch öffentliche Erklärungen Nassers zunächst gegenstandslos geworden. Noch ist Panarabien nicht

reif. Der Putsch in Bagdad erweist sich als reine nationalistische Angelegenheit, wenn auch die Beziehungen zu Kairo bessere sind. Der sogenannte ideologische Riss zwischen Moskau und Peking hat nach den jüngsten Ereignissen weniger Aussicht auf Reparierbarkeit denn je.

Mao fuhr am 27. Februar die bisher schwerste Propagandaoffensive gegen Chruschtschow. Dabei hatte es kurz vorher noch im Hinblick auf einen geplanten kommunistischen Weltkongress wie Burgfrieden ausgesehen. Obwohl dieser Gegensatz auch zum Inhalt hat, ob der Weltkommunismus ein weißer (europäischer) oder ein farbiger (asiatischer) ist, sind die rassischen Gegensätze innerhalb der roten Welt nicht alleinbestimmend. Hier steht auch ein modern industrialisierter Staat einem unterentwickelten gegenüber. Und der Industriestaat hat dem unterentwickelten die Entwicklungshilfe entzogen. Das hat nichts mehr mit Ideologie zu tun. Anstatt Ingenieure besitzt China nur Soldaten. Infolgedessen will China, das sich wieder wie vor tausend Jahren als einzigen Staat der Welt betrachtet, da nur kämpfen, wo die russischen Kommunisten unterwandern, unterhöheln und verhandeln wollen. Da es in China keine verwundbaren Industriebalungen gibt, und die Pekinger Machthaber ihr Menschenarsenal für unüberwindlich halten, erhöhen sie bereits jetzt aller Atomgefahr. Und zwar jetzt schon im voraus für den Zeitpunkt, an dem China über eine eigene Atomkraft verfügen wird. Es ist dabei überzeugt, daß eine chinesische Atombombe an Zerstörungskraft zig feindliche aufwiegen würde. Mit der (noch unbestätigten) Meldung über die Zündung der ersten chinesischen A-Bombe hat sich, an den Reaktionen in Ost und West ablesbar, das alte Gespenst der gelben Gefahr über europäische Kommunisten und westliche Demokraten erhoben.

Nationales Militärdenken und globale Atomstrategie

Was sich zur Zeit zwischen de Gaulle und der übrigen westlichen freien Welt abspielt, ist im Grunde genommen die Auseinandersetzung

zwischen einem Denken innerhalb herkömmlicher national-militärischer Kategorien und einem Denken in atomar-globalen Maßstäben. De Gaulle gibt etwa folgende Begründung für sein Nein zu Englands Beitritt zur EWG und für seine Ablehnung der NATO:

Europa dürfe nicht von Amerika kolonisiert werden. Es dürfe keinen wirtschaftlichen Imperialismus durch die USA in Europa geben. In der EWG dürfe weder amerikanisches noch englisches Kapital, das für ihn fremdes Kapital ist, kontrollierende Mehrheiten oder Monopole bilden. Europäisch-kontinentale Wirtschaftsinteressen seien mit britisch-maritimen unvereinbar. Europa brauche eine echte europäische Streitmacht, so daß ein echtes Gleichgewicht zwischen Europa und den USA herrsche. — Über die Führung dieser kontinental-europäischen Wirtschafts- und Atomstreitmacht braucht dabei kein Zweifel zu bestehen.

Daß das Phänomen Atom als Waffe heute das bestimmende Politikum geworden ist, ein Faktor, der eine Unabhängigkeit unter Verbündeten ausschließt, daß die Atomwaffe für nationale Militärpolitik ungeeignet ist, das will man, wie aus diesen Begründungen hervorgeht, in Paris offenbar nicht sehen.

Anders in Washington: Hier legt man alles darauf an:

- atomar so stark zu sein, daß man den gegnerischen Giganten nicht zu fürchten braucht,
- den Gegner zu überzeugen, daß die USA niemals den ersten Schlag tun werden,
- die Abschreckung des Vergeltungsschlages genügend glaubwürdig zu machen, — durch Unverwundbarkeit unterirdischer und unter Wasser beweglicher Atombasen,
- den Gegner zu überzeugen, daß man auch an seine Vergeltungskraft glaubt,
- auf Gleichheit der unverwundbaren Atomkraft hinzuwirken, anstatt auf einseitige Überlegenheit,
- für den Konfliktfall oder das Versehen eine starke konventionelle Streitmacht als Atombremse bereitzuhalten.

Dies alles zielt auf die relativ größte Welt-sicherheit ab, die sich zwei Atomgiganten gewähren können, solange sie noch Atomgiganten sind, das heißt, solange die Abrüstungsbemühungen noch keine greifbaren Erfolge zeigen.

In dieser Konzeption hat das Phänomen Atom die Politik bereits weitgehend mit der Strategie identifiziert. Natürlich erfordert eine solche Strategie der atomaren Weltpolitik das Mitspielen eines wirtschaftlich und militärisch vereinten Europas unter Einbeziehung Englands. De Gaulles echte Partnerschaft unter der Bedingung der national unabhängigen Atomkraft hat gewiß genausoviel für sich wie der Gedanke der gleichberechtigt multilateral geführten und zusammengesetzten NATO-Streitmacht. Es mag auch (für den Friedensgebrauch) viel dafür sprechen, Rücksicht auf die nationalen Ressentiments zu nehmen. Um aber das Instrument NATO für den Ernstfall sofort parat zu haben, müßte dann so etwas wie eine „NATO-Notgesetzgebung“ geschaffen werden. In dieser Situation kann man ohne Übertreibung von einer deutschen Mission sprechen. Dazu scheinen wir durch unser nationales Schicksal berufen. Es hat uns wohl die eindrucklichste Lehre erteilt, wohin nationale Großmachtträume führen. Schp

Unser schönes Deutschland

In Heppenheim an der Bergstraße blickt der trutzige Turm der Starkenburg von Weinbergen herab auf den Marktplatz. Hier lernte der berühmte Chemiker Justus Liebig in einer Apotheke. Hier kreuzt sich die berühmte Bergstraße mit der Siegfriedstraße, hier ist die Quelle, wo nach der Nibelungensage Siegfried von Hagen getötet worden sein soll.



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

Expansion der Weltwirtschaft

Die Seeschifffahrt ist ein Wirtschaftszweig, dessen Konjunktur weitgehend von der Entwicklung des überseeischen Güteraustausches zwischen den Ländern der Welt bestimmt wird. Im Gegensatz zu allen anderen deutschen Wirtschaftszweigen besteht für die Reedereien keine Möglichkeit, mit ihren Dienstleistungen auf den Binnenmärkten aufzutreten. Sie sind vielmehr ausschließlich auf ausländische Märkte angewiesen. Daher ist es nur natürlich, daß der Entwicklung des Außenhandels und seinen Tendenzen von allen in der Seeschifffahrt Beschäftigten ein starkes Interesse gewidmet werden muß. Aus diesem Grunde verdient auch der kürzlich erschienene Jahresbericht des GATT („General Agreement on Tariffs and Trade“) — einer internationalen Organisation, die sich speziell mit der internationalen Zoll- und Handelspolitik beschäftigt — eine gebührende Aufmerksamkeit.

In dieser Hinsicht hat es sich in den letzten Jahren immer mehr abgezeichnet, daß der Handel der westeuropäischen Länder untereinander das Wachstum des Welthandels immer stärker bestimmt. So machte zum Beispiel im Jahre 1961 die Vergrößerung des Exports der EWG-Länder untereinander sowie der Handel zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und anderen westeuropäischen Staaten mehr als die Hälfte des gesamten Zuwachses des Welthandels aus. In Ostasien war es Japan, daß dank seiner wirtschaftlichen Expansion einen erheblichen Beitrag zu der Vergrößerung des Welthandels leistete, während die Ausfuhr Nordamerikas und der übrige Handel zwischen industrialisierten und nichtindustrialisierten Ländern stagnierte.

Enge wirtschaftliche Verflechtung

Von erheblichem Interesse ist ferner die Tatsache, daß sich Großbritanniens Stellung im Welthandel in den letzten Jahren stark verändert hat. Im Gegensatz zu der Vorkriegszeit haben sich Nordamerika und Westeuropa in den letzten Jahren erheblich in den Vordergrund geschoben. Schon im Jahre 1961 hatten die EWG-Länder weitaus höhere Wachstumsraten im Außenhandel und in der Produktion aufzuweisen als das übrige Europa. Auf der anderen Seite nahmen diese Staaten gleichzeitig einen größeren Teil des britischen Exports auf als vor dem Kriege, so daß sich damit auch eine engere wirtschaftliche Verflechtung zwischen Großbritannien und Westeuropa entwickelt hat. Die veränderte Situation Englands in der Weltwirtschaft war schließlich auch der Grund dafür, die inzwischen leider gescheiterten Verhandlungen über den Beitritt zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft aufzunehmen.

Entwicklungsländer

Die Entwicklungsländer leiden nunmehr bereits seit 1957 unter der Baisse der Rohstoffpreise, die gerade Ende 1961 einen besonderen Tiefstand erreicht hatten. Von dem Absinken der Preise am stärksten betroffen waren die Länder, die vor allem auf den Export von Kautschuk, Kaffee, Tee und Kakao angewiesen sind. Wegen des zu großen Angebotes hielt der Druck auf die Kaffee- und Kakaopreise trotz des steigenden Verbrauchs weiterhin an. Daher haben sich im Jahre 1961 zwischen der Produktion und dem Export dieser Waren erhebliche Differenzen ergeben. Die drastischen Preissenkungen sind auch der Grund dafür, daß sich der wertmäßige Export dieser Länder in den letzten Jahren nur noch geringfügig erhöht hat.

Mehr Nahrungsmittel und Öl

Die Aufteilung des Welthandels nach Warengruppen zeigt eine sehr unterschiedliche Entwicklung. Im Bereich der Nahrungsmittel

nimmt die Erzeugung ständig zu. Dank des erhöhten Importbedarfs Westeuropas und Asiens steigerte sich der Weizenexport allein in der Saison 1961 auf die Rekordmenge von fast 43 Mill. t. An dieser Erhöhung waren vor allem die USA, Kanada und Australien beteiligt; auch die umfangreichen chinesischen Importe trugen zu der Erhöhung des Handelsvolumens in erheblichem Umfange bei. Während sich der Reisexport etwas verminderte, ist hinsichtlich der Weltfleischproduktion eine nicht unerhebliche Vergrößerung zu verzeichnen. Dies gilt insbesondere für die Ausfuhr von Geflügel und Dosenfleisch. Eine wachsende Bedeutung erlangen auch die Lieferungen von lebendem Vieh, vor allem aus Irland und Dänemark. Auch die Weltproduktion von Erdöl befindet sich in einem ständigen Anstieg. An den Erdölimporten sind besonders die USA und Japan beteiligt, die ihre Importe in den letzten Jahren entweder zur Auffüllung der Vorräte oder zur Deckung ihres industriellen Bedarfs ganz beachtlich vergrößerten.

Weltexport um 5 Milliarden Dollar gestiegen

Der jetzt vorliegende Jahresbericht des GATT enthält zum ersten Male offizielle statistische Angaben über die Entwicklung des Welthandels in den letzten Jahren, insbesondere im Jahre 1961. Die wesentlichste Feststellung des GATT besteht darin, daß die seit 1959 zu beobachtende Expansion des Welthandels auch in jüngster Zeit angehalten hat. Die Rekordergebnisse des Jahres 1960 sind schon wieder übertroffen worden. Trotz einer verringerten Wachstumsrate lag der Weltexport 1961 um mehr als 5 Mrd. \$ über der Ziffer des Vorjahres. Auch der mengenmäßige Export aller Länder der Welt sowie die Güterproduktion überhaupt zeigten in den letzten Jahren eine kontinuierlich ansteigende Tendenz. Während

sich die Warenproduktion um 3 Prozent vergrößerte, erhöhte sich der mengenmäßige Weltexport sogar um 9 Prozent. Nach einer Schätzung des GATT ist davon auszugehen, daß das gesamte Welthandelsvolumen im Jahre 1961 um rund 5 Prozent zugenommen haben dürfte. An dieser Erhöhung sind die Industrieerzeugnisse besonders stark beteiligt.

● Für den Seeverkehr und besonders für das Ladungsvolumen der Reedereien ist die regionale Entwicklung des Welthandels von besonderer Bedeutung.

Bemerkenswert ist es ferner, daß die Öllieferungen der Sowjetunion und Osteuropas eine immer größere Rolle im Welthandel spielen. Schon 1961 beliefen sich die Öllieferungen des Ostblocks auf schätzungsweise 30,5 Mill. t. Auf dem Sektor der Industrieerzeugnisse waren es vor allem die Investitionsgüter, die den größten Beitrag zu der Erhöhung des Welthandels leisteten. Die wichtigsten Produktionsländer auf diesem Gebiet sind Nordamerika, die Mitglieder der EWG, die EFTA-Länder sowie Japan. Der Welthandel mit Textilien hingegen machte in der letzten Zeit nur geringe Fortschritte. Dies liegt vor allem daran, daß Nordamerika die Einfuhr aus dem asiatischen Raum erheblich einschränkte und sich statt dessen stärker in Europa eindeckte. Auch der Baumwollexport der asiatischen Produzenten ging stark zurück, wobei im Jahre 1961 vor allem die indischen Exporteure einen schweren Rückschlag erlitten.

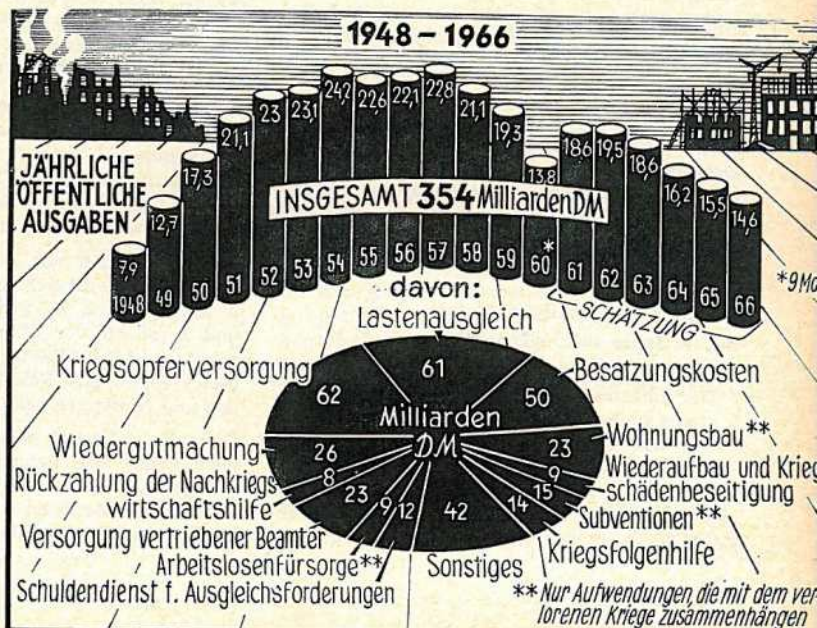
Licht und Schatten für die Seeschifffahrt

Trotz der unterschiedlichen Entwicklung bei den einzelnen Warengruppen ist für die Seeschifffahrt doch die Tatsache erfreulich, daß der Welthandel — insgesamt gesehen — in den letzten Jahren immer wieder eine positive Entwicklung aufgewiesen hat. Die Vergrößerung des Welthandels und der ständige Anstieg des Warenaustausches zwischen den Volkswirtschaften der Welt sind eine entscheidende Voraussetzung für die Beschäftigung der Schiffe. Das gilt vor allem für die gegenwärtige ungünstige Schifffahrtssituation, bei der sich jede Rezession in der Weltwirtschaft in einer weiteren Verschärfung der seit nunmehr über fünf Jahren herrschenden Depression der Frachtraten auswirken muß.

Die Last des verlorenen Krieges

Bisher 300 Milliarden Mark für Kriegstolgen bezahlt

Das dicke Ende kostet über 400 Milliarden Mark. Soviel mindestens hat die Bundesrepublik aufzubringen, um die finanzielle Hypothek des verlorenen Krieges und der NS-Herrschaft abzutragen. Nach einer Zusammenstellung des Bundesfinanzministeriums, die mit Schätzzahlen bis zum Jahre 1966 reicht, werden es bis dahin 354 Milliarden sein. Was dann noch kommt, ehe der finanzielle Schlußstrich unter den Krieg gezogen werden kann, wird die Gesamtsumme auf über 400 Milliarden treiben. Auch 1966, 21 Jahre nach dem Ende des Krieges, werden wir noch 14,6 Milliarden zu zahlen haben.





gehört
gesehen
festgehalten

Die erste Frau Steuermann

von Schweden ist Frau Berit Johansson, Mutter dreier Kinder. Ihr Patent auf kleiner Fahrt erwarb sie an der Seefahrtsschule Göteborg. Es berechtigt sie zur Führung von Schiffen unter 100 BRT.

1 150 570 Schiffsdiesel-PS

Im dritten Jahr hintereinander gelang es der dänischen Großwerft und Maschinenfabrik Burmeister & Wain A/S, Kopenhagen, die sich von einer Dorfschmiede zu einer der größten Werften und Maschinenfabriken der Welt emporgearbeitet hat, mit einem Gesamtausstoß von 1 150 570 PS Schiffsdieselmotorenantrieb in 1962 die Spitze zu halten. Dieser Ausstoß entspricht einem Satz von 28,02 Prozent der Weltproduktion bei Schiffsantrieben von Schiffen über 2000 t.d.w. Es folgen: Sulzer (1 040 230 PS, 25,33 Prozent), MAN (615 970 PS, 15 Prozent), Götaverken/Schweden (409 310 PS, 9,97 Prozent), Fiat/Italien (266 770, 6,5 Prozent), Doxford (164 680 PS, 4,01 Prozent) und Mitsubishi (123 600 PS, 3,13 Prozent). Die Produktion der Lizenznehmer ist in den Zahlen eingeschlossen. W. N.

Naturschaden kleiner als Streikschaden

Das geht aus einem Vergleich des materiellen Schadens hervor, den der Frost dieses Winters in Europa und der Hafenarbeiterstreik in den USA hervorgerufen haben. Außer in der Ostzone brachte dieser strengste Winter seit 100 Jahren in intakten Wirtschaftsgebieten praktisch nichts zum Erliegen. Die Totlegung amerikanischer Hafenbetriebe aber hat durch Absatzstörungen in Europa erhebliche Produktionseinschränkungen erzwungen.

Diamanten vom Meeresgrund

Erstmals in der Geschichte des Diamanten-Abbaues werden die kostbaren Edelsteine neuerdings vom Meeresgrund heraufgeholt, nämlich im Gebiet der Lüderitzbucht vor der Küste der Südafrikanischen Union. Geologen haben dort laut „Neptun“ eine große Lagerstätte entdeckt, die nun erschlossen wurde und verwertet werden soll.

Seeschiffe in Wien

Nach Vollendung der von der internationalen Donaukommission projektierten zweiten Donaugulierungsetappe mit mehreren Staustufen, Kraftwerken und Schleusen, werden Seeschiffe mit 2—3000 t bis Wien verkehren können.

Der Deutsche Nautische Verein

hat im Jahre 1962 mitgewirkt an:

Der Verkehrsregelung im englischen Kanal, Der internationalen Vereinfachung des Systems optischer Sturmwarnsignale, Der Änderung der Funkwachtzeiten für die Übermittlung der Wetterbeobachtungen von Schiffen (noch nicht abgeschlossen).

Der vom DNV durchgeführte Deutsche Seeschiffahrtstag 1962 in Lübeck („Kehrwieder“

berichtete darüber) hat die in ihn gesetzten Erwartungen voll erfüllt, wie aus dem Geschäftsbericht hervorgeht.

Wracks aus dem 18. Jahrhundert entdeckt

Annähernd fünfzig russische Galeeren, die unter einer drei bis vier Meter dicken Schlammsschicht verborgen waren, entdeckten finnische Sporttaucher aus Helsinki. Die Schiffe waren 1717 in der Seeschlacht von Hangö während des Nordischen Krieges versenkt worden. Die Wracks sind, wie die Zeitschrift „Neptun“ berichtet, eine wertvolle archäologische Entdeckung, da sich die Wissenschaft von dem Fund bedeutende Aufschlüsse über die Schiffsbaukunst des 18. Jahrhunderts verspricht.

Die Bürger von Los Angeles

Den im Hafen von Los Angeles vertretenen Gewerkschaften der Hafenarbeiter wurde von der Hafenbehörde von Los Angeles mitgeteilt, daß das Hafenamt ab sofort bei künftigen Streitfällen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften als „dritten und sachlich interessierten Partner“ gefragt werden wolle. Ein vom Stadtrat einstimmig gefaßte Entschließung besagt, daß der Hafen von Los Angeles auf dem Grund und Boden des kalifornischen Staates liegt, den dieser der Stadt Los Angeles zur Nutzung überlassen habe und den das Hafenamt treuhänderisch verwaltet. Durch Arbeitsausfälle aber werden die eigentlichen Besitzer des Hafens, die Bürger von Los Angeles, finanziell geschädigt, und das Ansehen, das der Hafen bei Spediteuren und Reedern aller Nationen genießt, wird leichtfertig aufs Spiel gesetzt.

FLOTTENUMSCHAU

Die Eisbrecher „Eisvogel“ und „Eisbär“ der Bundesmarine (2000 PS, 38 m Länge, 10 m Breite), die mit einer Stampfanlage versehen sind, haben die Zweckbestimmung, im Winter die Marinefahrzeuge in ihren Häfen vor dem Einfrieren zu bewahren und im Sommer Schiffschiffe zu schleppen. Sie sind nicht danach eingerichtet, für längeren See-Einsatz Personal für einen Zwei- oder Dreiwachentörn einzuschiffen. Trotzdem haben diese beiden Fahrzeuge sich in diesem extremen Eiswinter im Ostseegebiet gut bewährt. Sie haben mit wechselweise einsteigenden Besatzungen in der Kieler Bucht als See-Eisbrecher Dienst getan, obwohl dies eigentlich nicht ihre Aufgabe ist. Die kleinen Fahrzeuge konnten manche Hilfestellung geben.

Anfang Februar ereignete sich auf dem halbfertigen Zerstörer „Hamburg“ eine Explosion, die dem Neubau das Vorschiff oberhalb der Wasserlinie aufriß. Aus einer Azetylenflasche waren Gase auströmt, die sich entzündet hatten und diesen Explosionsschaden bewirkten. Die Ablieferung des Schiffes dürfte sich dadurch etwas verzögern.

Das Schnellboot „Ozelot“ wurde Anfang Februar in Bremen-Vegesack von Flottillenadmiral Schumann getauft. Das Boot gehört zur verbesserten Serie des Typs 55 (160 ts, 42,5 m Länge, 7 m Breite, 12 000 PS) mit vier Schrauben und zwei Ruderblättern.

Die Herstellung von Bunkern zur Unterbringung von Kriegsschiffen wird in Schweden weiterbetrieben. Es geht darum, Schnellboote und Zerstörer vor Überraschungsangriffen zu schützen. Solche Bauwerke können nur Länder errichten, die eine Felsenküste wie z. B. Schweden und Norwegen besitzen.

Die „Kuba-Krise“ vom Oktober 1962 wirft noch heute ihre Schatten. Im Rahmen einer „Flottenschau“ erscheint es bemerkenswert, daß ein kleines Land wie Kuba, eine mächtige Nation wie die USA beunruhigen kann. Auch

Eis blockierte etwa 70 Schiffe

Nach Berichten aus Stockholm wurden etwa 70 Schiffe im Kattegatt und Skagerrak vom Eis festgehalten, so daß die Direktion des Stockholmer Eisbrecherwesens vier schwedische Eisbrecher in dieses Gebiet beorderte, um den hier festliegenden Einheiten die Fortsetzung der Reise zu ermöglichen. Indessen wurde die Eislage an der schwedischen Westküste infolge des Westwindes immer kritischer. Wie es heißt, sammelten sich immer mehr Schiffe vor Helsingborg an, da hier die Eisbrecherunterstützung erwartet wurde. Nach den Eisberichten war im gesamten Bereich zwischen Falsterboe und der deutschen Ostküste Packeis anzutreffen. Der Hafen Simrishamn wurde von dem Eisbrecher „Poseidon“ geöffnet, wodurch es ca. 20 Trawlern gelang, zum Fang auszulaufen, nachdem sie bereits einen ganzen Monat hier festgehalten wurden.

Rettung aus dem Meer ohne Atemgerät

Ohne Atemgerät aus 60 Meter Tiefe konnten sich acht Engländer aus einem U-Boot an die Meeresoberfläche retten. Sie bedienten sich bei Versuchen der britischen Marine vor Malta einer neuen Methode. Der Test wurde nach Mitteilung der Zeitschrift „Neptun“ zum doppelten Weltrekord, da die Versuche nicht nur zum ersten Mal auf See, sondern auch in der bisher größten Tiefe stattfanden.

Nur ein einziges Hühnerbein

blieb vom gestohlenen Hahn der berühmten Bronze-Plastik der Bremer Stadtmusikanten in Bremen übrig.

in früheren Jahrzehnten spielte Kuba eine gewisse Rolle in der Seestrategie der USA. Um die Jahrhundertwende wurde die Karibische See bereits als Schlüsselposition zwischen Atlantik und Pazifik betrachtet. Im Zeitraum der mehr als 50jährigen Unabhängigkeit dieser Republik war der Eindruck entstanden, daß Kuba die amerikanischen Interessen in der Karibik unterstützte. Nunmehr ist der Inselstaat eher eine Bedrohung der USA geworden. Die UdSSR hat einen Teil ihrer Techniker und Soldaten aus Kuba abgezogen, ein anderer Teil wird möglicherweise auf der Insel verbleiben.

Die mit 16 Polaris-Raketen ausgestatteten kernenergiegetriebenen amerikanischen Uboote haben ein besonderes Gewicht im Bereich der Flotte erhalten. Es wird damit gerechnet, daß solche Unterwasser-Kreuzer auch in das Mittelmeer entsandt werden. Nach Abzug der amerikanischen Jupiter-Raketen aus der Türkei und aus Italien werden möglicherweise Basishäfen für die Polaris-Uboote in Spanien, Italien oder Griechenland geschaffen. Die verbesserte Polaris-Rakete „A 3“ hat inzwischen eine Reichweite von 3200 km erreicht, die Leistungsgrenze soll bei 4200 km liegen. Das Boot stößt die Rakete unter Wasser mit Preßluft aus, das Raketenantriebswerk wird erst über der Wasseroberfläche gezündet.

Anlässlich der Kuba-Krise wurde vielfach die Stärke und Bedeutung der Seestreitkräfte in West und Ost verglichen. Die etwa 350 bis 400 Uboote neuerer Art der UdSSR, deren Anzahl weiterhin wächst, werden als Hauptgefahr für die westliche Seite angesehen. Die Planung der sowjetischen Flotte, die zahlenmäßig die zweitstärkste Seemacht der Welt ist, erstreckt sich auf die Ozeane. Die Zahl der Stützpunkte der UdSSR an den Küsten der Kontinente und auf Inseln ist zwar nicht groß, im Laufe der politischen Entwicklung kann sich das aber im Südatlantik, Indischen Ozean und Pazifik ändern.

Fahrensleute
schreiben für
Fahrensleute

Mit Bill in Long Beach

R. N. Heidrich



In Long Beach kam Bill an Bord. In seiner Haartracht und Saloppeheit schien er sehr amerikanisch, auch wie er mit dem Geld umging. Er sprach aber ein akzentfreies Deutsch, weil er früher mal als Steuermann auf deutschen Schiffen gefahren hatte. Jetzt nannte er fünf Autos und ein halbes Dutzend Häuser sein eigen. Spielzeugeisenbahnen fahren ihm ein gut Teil seiner Dollars waggonweise und kinderleicht heran, erzählte er uns. Bill packte uns in seinen Buick und brauste mit uns ab.

Uns über mehrere Serpentinafänge hochschraubend, überqueren wir die Pacific-Railroad und dann, dem Küstenstreifen folgend, sind wir bald vor Long Beach. Wieder Bohrtürme soweit das Auge reicht, rechts und links der Straße, oft unmittelbar am Bürgersteig. Behäbig sich auf und ab wiegende Pumpengestänge mit großen, keilförmigen Spitzen gemahnen an eine Elefantenherde, die bedächtlich ihre Köpfe bewegt. Hier scheint alles nur Auto zu fahren, man sieht weder Motorrad- noch Radfahrer, geschweige denn einen Fußgänger. Erst kurz vor den beginnenden Hochhäusern wimmelt es auch auf den Bürgersteigen. Von dicken, langwedligen Palmen und Platanen eingefaßt, verlaufen die Straßen in schnurgerader Richtung, von Wolkenkratzern besäimt.

Zur Intensivierung unserer Bekanntschaft geht es dann zum nächsten Drink! Vorbei an großen Konzernen und Kaufhäusern schlängeln wir uns durch das Verkehrsgewühl und halten am Parkplatz eines großen Restaurants. Bill übergibt dem Park-Neger den Wagen zur Obhut und marschiert vorweg. Wir hinterher. Aber, was soll das, es geht nicht zum Haupteingang, sondern zur Rückseite durch eine Nebentür. „Kitchen“ kann ich gerade noch erhaschen und dann sind wir auch schon drin, mitten drin in der langen Hotelküche. Bill prüft, die Deckel hochhebend, die einzelnen Gerichte am Herd. Und das Schönste, der dicke Sambulla oder Chefkoch gibt vertraulich lächelnd Auskunft, bekommt seinen Schulterklaps nebst wenig salonfähiger Begrüßungsformel dazu und zerfließt in breitem

Grinsen. Uns gehen die Augen über. Dann sind wir bald in der Bar und unser Achtersteven verbindet sich mit drei leeren Barhockern, „Hallo!“ hier und „hallo!“ dort und der herbeieilende Chef des Appartements bekommt gleichfalls seinen Ritterschlag. Wir schütteln Hände rechts und links und schlürfen von oben nach unten. So verschwinden diverse Drinks, und die Hand braucht man nur noch zum Munde zu führen. Und dann, wahrhaftig, folgt das Mahl aller Mahle aus zig Schüsseln serviert. Nachdem wir das mehrgliedrige Diplomatens-Essen intus haben, oder waren es Lunch und Dinner zusammen, macht es Mühe zu laufen, aber das brauchen wir ja hier auch nicht, wo alles befahren ist und der Führerschein nebst Karosserie den Wickelkindern schon in die Wiege gelegt wird. Bald sind wir auch vor Bill's kleiner entzückender Villa angelangt.

Drin alles tipp-top, muß man schon sagen und der Fernseher fehlt nicht mal im Kinderzimmer. Auf meine dumme Frage, warum im Restaurant nicht bezahlt wurde, werde ich dahingehend belehrt, daß man so lapidare Sachen durch monatlichen Scheck regelt.

Der Garten hier ist von blühenden und fruchttragenden Orangen und Zitronenbäumen umsäumt, dazwischen die Wandelgänge vom Grün-gold der Trauben überdacht.

Wir sprachen Bill auf seinen wunderschönen Rasen an. Aber dieser grüne Augenbalsam ist für Bill ein wunder Punkt. Er schimpft:

„Denkt ihr, ich bekomme jemanden zum Rasenschneiden? Wie lange suche ich schon danach! Ich würde gern drei Dollar zahlen die Stunde und Essen noch dazu geben. Der Mann braucht weiter nichts, als die Cut-Maschine hinter sich herziehen und auf und ab zu laufen. Aber hier sind noch mehrere Plätze gleich mir, die wären froh wenn ihr Rasen geschnitten würde. Aber niemand ist da. Es findet sich keiner, obwohl zwanzig Dollar und mehr pro Tag zu verdienen wären! So bleibt mir nichts weiter über, als selbst den Spaten zu nehmen, alles umzugraben und den neuen Samen zu säen, wo das Gras nicht höher als 5—6 cm wird.“

Den nächsten Tag geht es zu einer Auktion. Die Versteigerung ist gut besucht und vom Mahagoni-Salon bis zum Reisewecker wechselt alles sehr schnell den Besitzer.

Unser, oder vielmehr Bill's Interesse gilt den vielen Radio- und Fernseh-Apparaten, dazu hat er den größten Wagen, einen sechssitzigen Chevro-Achterdecker, mitgebracht, um Schiff und Besatzung mit Radios zu versorgen. Wir erstehen ein gutes Dutzend Radios und Fernseher für zwei bis fünf Dollar, da die meisten Stücke ein bis zwei Jahre alt sind, also hier außer Mode. Geldgeber unseres Triumvirats natürlich Bill.

Die Apparate, auch einige hochbeinige Opas darunter, werden an Bord für Appel und Ei verlost, wobei jeder die gleichen Gewinnchancen hat. Die Radio-Spende blieb nicht allein, ganze Berge von Bekleidungsstücken schleppte Bill herbei. So wird unser Zweiter Verteilungsfourier, und die Gesichter aller strahlen natürlich, herab bis zum jüngsten Moses.

Unsere zehn Tage Liegezeit sind längst herum und wir haben inzwischen zu anderen Ladeplätzen verholt. Noch können wir einige Tage unter herrlicher kalifornischer Sonne genießen. In „Old Germany“ wären wir längst verabschiedet und in See gewesen. Aber hier arbeitet man nicht von Sonnenauf- bis -untergang, der Samstag ist schon der Sonntag und alle Stunden werden nach dem großen Zeiger der Uhr berechnet, weil das kostbare Wort Zeit hier sehr groß geschrieben und wie ein Schatten an jedem Amerikaner klebt, der verdienen möchte. So geht es zwar etwas langsamer, aber trotzdem gut voran, und Akkordarbeiter versauern den anderen ihr Brot und kommen dazu gar nicht erst in Bewegung. Zudem sprechen die Gewerkschaften hier ein Wort, das stärker als das Amen in der Kirche ist.

Dies alles bedingt der ungeheure Reichtum des Landes, wo selbst ein Ford noch auf seinem Gelände Öl findet und wo wiederum auch jedem Menschen, der sich nur etwas regt, der Schlüssel zum Goldenen Tor nicht verborgen bleibt!



UKW

das jüngste Kind des Seefunkdienstes

Rolf Westendorf

Es begann mit der Morsetelegraphie, als vor nunmehr 60 Jahren der drahtlose Nachrichtenverkehr in den Dienst der Seefahrt gestellt wurde.

Es begann mit jenen furchtflößenden Knallfunksendern, die den „Funkpuster“ zu einem Zauberer und das „Funkschapp“ zu einem Ort der Geheimnisse machten.

Seit jener Zeit aber reiten die Morsezeichen in unendlicher Folge und auf tausendfachen Bahnen auf den Funkwellen dahin und bilden eine unsichtbare Brücke zwischen den Schiffen und der Heimat.

Die allgemeine technische Entwicklung, die unser Jahrhundert auch im Hinblick auf die Elektronik besonders kennzeichnet, machte vor dem Seefunk nicht halt, und so erhielten die Morsezeichen Gesellschaft, als in den zwanziger Jahren die drahtlose Übertragung der Sprache eingeführt wurde.

Was zunächst ein technisches Wunder schien, wurde — wie so oft — alsbald zu einer selbstverständlichen Einrichtung. Waren es zunächst auch nur Überseeschiffe und Fischdampfer, die sich dieser Sprechmöglichkeit bedienten, so gewannen doch auch die übrigen Seefahrtkreise — insbesondere nach 1945 — ein immer größeres Interesse an der Möglichkeit, Funkgespräche von Schiff zu Schiff oder von Land nach See zu führen.

Viele Schiffe — überfüllte Sprechwege

Die Hauptlast des gesamten Gesprächsverkehrs im Seefunk trägt von Beginn an der „Grenzwellenbereich“, ein nur bescheidenes Stück aus dem weiten Spektrum der Funkwellen, die sich zwischen den Schallwellen auf der einen Seite und den Lichtwellen auf der anderen Seite ausbreiten.

Nun werden aber die sieben Meere bereits von mehr als 40 000 größeren seegehenden Schiffen befahren, die ihren Gesprächsverkehr teilweise oder ausschließlich auf Grenzwellen abwickeln. Hinzu kommen noch weit über 100 000 Kleinfahrzeuge, wie Sportboote, Kutter und Behördenfahrzeuge, die ebenfalls am Grenzwellenverkehr teilnehmen.

Da diese Entwicklung eines Tages zu einer völligen Verstopfung der vorhandenen Sprechwege geführt haben würde, galt es Vorsorge zu treffen und zur Entlastung der Grenzwellen nach neuen Wegen zu suchen. Dies traf insbesondere für den europäischen Bereich zu, in dem der Seefunk eine bedeutende Rolle spielt und sehr intensiv ist.

Der Weg aus der Enge

Wie erinnerlich, stand der Rundfunk nach dem letzten Krieg vor der Aufgabe, dem Durcheinander zahlloser alter und neuer Sender im Mittelwellenbereich zu begegnen, um den Hörern wieder einen besseren Empfang bieten zu können. Die Lösung dieses Problems hieß UKW.

Man begab sich damals auf ein verhältnismäßig neues Feld, dessen Eigenschaften auch der Rundfunktechnik noch nicht genau bekannt waren.

Inzwischen haben wir die Vorzüge der ultrakurzen Wellen ebenso kennengelernt wie ihre Eigenschaft, nicht der Erdkrümmung zu folgen sondern sich geradlinig wie das Licht auszubreiten. Daraus folgt, daß die Reichweiten der Ultrakurzwellen an der Erdoberfläche begrenzt sind, weil sie ungekrümmt über den Horizont hinauschießen und sich in den Weiten des Raumes verlieren. Zur Versorgung eines größeren Gebietes müssen deshalb in bestimmten Abständen mehrere Sender errichtet werden.

Die „Not der geringen Reichweiten“ ist aber zugleich die „Tugend der Mehrfachausnutzung“, denn die Frequenz eines einzelnen Senders kann auf diese Weise auch anderen, entfernteren Sendern zugeteilt werden, ohne daß sich — trotz verschiedener Programme — gegenseitige Störungen ergeben.

Warum nun, so fragten sich die verantwortlichen Fachleute, sollen Frequenzen des UKW-Bereichs nicht auch dem Seefunk nutzbar gemacht werden können?

Technik und Fernmeldeverwaltungen setzten sich zusammen, berieten, erprobten und machten dann Vorschläge für eine praktische Anwendung. Ende 1956 war es so weit: Die Vertreter von zwölf europäischen Staaten kamen in Den Haag zusammen und schlossen am 26. Januar 1957 das „Abkommen über den Internationalen Sprech-Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen“.

Damit war der Seefahrt das Tor zu einem neuen Dienst geöffnet worden, der mit seinen vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten bei Schiffen aller Arten und Größen eines Tages eine selbstverständliche Einrichtung sein wird. Das Abkommen von Den Haag betraf zunächst nur den europäischen Bereich. Es enthielt aber eine Reihe von Empfehlungen für eine weltweite Einführung dieses neuen Dienstes unter den bereits bekannten technischen und betrieblichen Erkenntnissen.

Diesen Empfehlungen wurde weitgehend Rechnung getragen, als 1959 auf einer Funkverwaltungs-konferenz in Genf die neue „Vollzugsordnung für den Funkdienst“ entstand, in die auch die Bestimmungen über den UKW-Seefunk einbezogen wurden.

Da dieses Abkommen von insgesamt 83 Nationen unterzeichnet worden ist, kann heute von einer einheitlichen weltweiten Anwendung auch des UKW-Sprechfunks gesprochen werden.

UKW... ein Zeichen des Fortschritts

So mancher Schiffseigner hat die Vorzüge dieses neuen Dienstes schon erkannt, obwohl dessen betriebliche Entwicklung noch nicht einmal in allen Phasen abgeschlossen ist.

Alein in der Bundesrepublik Deutschland sind bereits annähernd 500 Schiffe ausschließlich oder zusätzlich mit Funkanlagen für den UKW-Seefunk ausgerüstet worden, nachdem die Deutsche Bundespost am 1. Juli 1958 das Startzeichen gegeben hatte.

Worin unterscheidet sich nun dieses jüngste Kind des internationalen Seefunks, von dem eine angesehene Tageszeitung schrieb, UKW sei das Zauberwort für die Schifffahrt, von seinen Eltern?

- Es sind vor allem die vielseitige internationale
- Verwendbarkeit, die einfache Bedienung, die
- Sprechqualität und die verhältnismäßig niedrigen
- Gebühren, die diesen Dienst so attraktiv machen.

Bei Verwendung von nur 26 verschiedenen Sprechwegen ist der UKW-Seefunk für die folgenden Zwecke eingerichtet:

1. Anruf und Sicherheit,
2. Gesprächsverkehr von Schiff zu Schiff,
3. Revierfunkdienst,
4. Öffentlicher Verkehr.

In diesen vier Arbeitsbereichen verbergen sich zahlreiche Möglichkeiten, die UKW-Funkanlage auf den Revieren und auf See nutzbringend einzusetzen. Dabei dient sie ebensosehr der Schiffssicherheit und dem wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge, weiter auch den menschlichen Beziehungen zwischen Besatzung und Angehörigen in der Heimat.

Anruf und Sicherheit

Dem mit der Seefahrt verbundenen Menschen wird bekannt sein, daß Notzeichen und Notrufe im allgemeinen auf bestimmten Seenotwellen gesendet werden. Diese ist die berühmte 600-m-Welle (= 500 Kilohertz) für den Telegraphiefunk und die Frequenz 2182 Kilohertz für den Sprechfunk. Auch ihnen, die zugleich dem internationalen Anrufverkehr dienen, wird das SOS gemorst, wird das MAYDAY gerufen, wenn ein See- oder Luftfahrzeug in Not ist.

Mit Einführung des UKW-Seefunks trat nun eine dritte Frequenz ähnlicher Art hinzu; auch sie — 156,80 Megahertz — ist eine Anruf- und Sicherheitsfrequenz, wenn sie auch nicht den Charakter einer echten Seenotwelle im Sinne des internationalen Schiffssicherheitsvertrages besitzt. Dieser Umstand hängt mit der Forderung zusammen, daß auf den Seenotfrequenzen zu bestimmten Zeiten auf Schiffen bestimmter Größen und Arten Sicherheitsfunkwachen von Funkern wahrzunehmen sind. Für den UKW-Bereich ist eine solche Regelung aber nicht vorgeschrieben.

Dennoch kann auch auf 156,80 Megahertz Seenotverkehr abgewickelt werden, sofern eine andere Funkanlage fehlt und der Havarist sich im Hörbereich von Küstenfunkstellen oder Schiffen befindet, die ebenfalls am UKW-Seefunk teilnehmen. Dies ist besonders in küstennahen Gewässern gegeben, denn schon heute wird die UKW-Sicherheitsfrequenz bei zahlreichen in- und ausländischen Küstenfunkstellen painlos abgehört. Es können also auch kleine, nur mit UKW ausgerüstete Fahrzeuge sich mit Erfolg bemerkbar machen, wenn sie in Schwierigkeiten geraten.

Darüber hinaus haben diese kleineren Schiffe, die nicht der Funkausrüstungspflicht unterliegen, die Möglichkeit, ja sogar die Pflicht, den Küstenfunkstellen ihres Fahrbereichs das Ein- und Auslaufen mitzuteilen oder Passiermeldungen zu übermitteln, wenn sie den Bereich einer Küstenfunkstelle durchlaufen. Auch diese Maßnahmen sind geeignet, die Schiffssicherheit zu erhöhen, und so manchem Kümoegner wären in der Vergangenheit sorgenvolle Stunden erspart geblieben, wenn sich bei einer Schlechtwetterlage durch einfache Nachfrage hätte feststellen lassen, daß sein Schiff gerade Gedser Rev oder Hoek van Holland passiert hatte.

Daß die Frequenz 156,80 MHz zugleich die internationale Anruffrequenz für den UKW-Bereich bildet, ist nur die logische Folge der allgemeinen funkbetrieblichen Entwicklung. Auch bei älteren Frequenzbereichen unterscheidet man zwischen besonderen internationalen Anruffrequenzen und Arbeitsfrequenzen, auf denen der eigentliche Funkverkehr abgewickelt wird.

Gespräche von Schiff zu Schiff

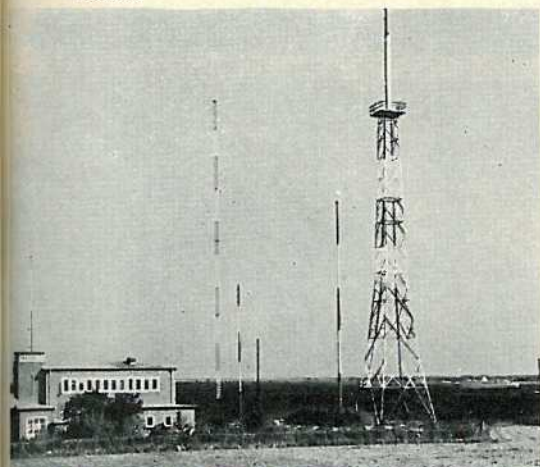
Von den 26 Sprechwegen des gesamten UKW-Seefunkbereichs sind allein 6 für den Gesprächsverkehr der Schiffe untereinander bestimmt. Nun mag sich die Frage stellen, ob

nicht durch diese Möglichkeit das Funkgerät zu einer „Klönkiste“ wird, mit deren Hilfe die ewig Redelustigen ihre privaten Probleme, im Äther verbreiten und auf diese Weise zur allgemeinen Unterhaltung und unnötigen Belastung der Sprechwege beitragen könnten. Diese Frage ist wohl für den UKW-Bereich — im Gegensatz zum Grenzwellenbereich, so muß leider gesagt werden — zu verneinen, und zwar wegen der geringen Reichweiten. Diese setzen nämlich voraus, daß die Gesprächspartner in der Regel nicht weiter als 15 bis 20 Seemeilen voneinander entfernt sein dürfen. Die geringen Reichweiten beim Verkehr von Schiff zu Schiff erklären sich daraus, daß die Antennenanlagen bei kleineren Fahrzeugen verhältnismäßig niedrig sind, während beim Funkverkehr in Richtung Schiff—Land die Küstenfunkstellen über wesentlich höhere Antennenanlagen verfügen, wodurch sich die Reichweiten entsprechend vergrößern.

Es kann also gefolgert werden, daß Schiff-Schiff-Verbindungen auf Ultrakurzwellen vor allem schiffsdienstlichen oder kommerziellen Charakter haben. So sind z. B. auf manchen europäischen Revieren die Lotsenfahrzeuge nur noch auf UKW zu erreichen, und auf den Fangplätzen der Hochseefischerei wird ein wesentlicher Anteil interner Nachrichten bereits auf Ultrakurzwellen ausgetauscht. Es läßt sich in diesem Zusammenhang ohne weiteres die Prognose stellen, daß der Gesprächsverkehr von Schiff zu Schiff immer stärker auch in den praktischen Hafenbetrieb vordringen wird,

● und daß z. B. UKW-Verbindungen zwischen Schleppern und geschleppten Fahrzeugen mit bordeigenen Anlagen eines Tages die Regel sein werden.

In diesem Ausblick auf die Zukunft offenbart sich nebenbei ein weiterer Vorteil des UKW-Seefunkdienstes: auf seinen Frequenzen darf — im Gegensatz zu allen anderen Bereichen des Seefunks — auch in den Häfen gesendet werden.



Küstenfunkstelle Kiel Radio. Rechts im Bild die UKW-Sende- und Empfangsantenne.

Revierfunk — etwas völlig Neues

Der normale Weg, in Richtung Land—See und umgekehrt Nachrichten auszutauschen, war jahrzehntelang der Weg über die öffentlichen Küstenfunkstellen.

Der Revierfunkdienst schuf hier einen Wandel, denn er gestattet, auf bestimmten Ultrakurzwellen mit neu eingerichteten Küstenfunkstellen des Revierfunks in Verbindung zu treten.

Der Zweck dieses neuen Dienstes ist, genau umgrenzte Mitteilungen während der Revierfahrt an Hafendienststellen zu übermitteln oder von diesen zu empfangen. Ferner dient er der Schiffslenkung bei schwierigen nautischen Bedingungen.

Die Aufgaben des Revierfunks sind in der Bundesrepublik Deutschland so geartet, daß

es nach einigen Jahren der Erprobung ratsam schien, auch nach außen hin zwischen zwei Tätigkeitsbereichen zu unterscheiden. Es sind dies der Nautische Revierfunk und der Sicherheitsrevierfunk. Für den ersteren ist im Verlaufe der letzten Jahre im Bereich von Elbe und Weser eine Reihe von UKW-Küstenfunkstellen errichtet worden.

Der Aufbau dieser Anlagen und die Ausübung des Nautischen Revierfunks sind privaten Gesellschaften übertragen worden, nur in einem Falle hat sich bisher ein Hafenamts selbst die Errichtung und den Betrieb einer solchen Küstenfunkstelle vorbehalten.

Nach den Bedingungen der Deutschen Bundespost darf sich der Nachrichtenverkehr in Richtung Schiff—Land nur auf den Namen, die Nationalität, die Position, die Größe, den Tiefgang und die Geschwindigkeit des Schiffes beziehen. Ferner dürfen diese Nachrichten Angaben über den Abgangshafen, den Bestimmungshafen, den Gesundheitszustand der Personen an Bord und über Lotsenanforderung enthalten.

In umgekehrter Richtung dürfen solche Mitteilungen nur die ärztliche Freigabe des Schiffes, den Lotseneinsatz, die Geschwindigkeits- und Kursregelung und den Liegeplatz des Schiffes betreffen. Auch der Kreis der Empfänger und Aufgeber solcher Nachrichten ist eng begrenzt. Er beschränkt sich auf bestimmte Ämter und Dienststellen, die mit dem Hafetrieb zu tun haben.

Sehr verschieden vom Nautischen Revierfunk ist der Sicherheitsrevierfunkdienst. Seine Einrichtungen dienen der Navigation bei schwierigen Bedingungen, z. B. durch Radarberatung bei unsichtigem Wetter.

Auch für diese Zwecke sind auf den Revieren besondere Küstenfunkstellen errichtet worden, die ausschließlich von den Wasser- und Schiffahrtsverwaltungen betrieben werden.

Mit Hilfe solcher ortsfesten Sprechfunkstellen, die im allgemeinen mit einer „Radarzentrale“ gekoppelt sind, ist es möglich, den Schiffsführungen wichtige Hinweise auf den eigenen Standort, auf ankernde Schiffe, auf Entgegenkommer, auf Schiffsansammlungen usw. zu übermitteln. Diese Hinweise können das Ergebnis von Radarbeobachtungen wie auch von optischen Feststellungen sein.

Damit nun möglichst viele Fahrzeuge während der Revierfahrten in Deutschland den Vorteil dieses Dienstes wahrnehmen können, führen manche Lotsen ein tragbares UKW-Gerät mit, denn noch längst nicht alle Schiffe sind mit einer bordeigenen UKW-Anlage ausgerüstet. Dieses tragbare Gerät bietet die Möglichkeit, mit den Küstenfunkstellen des Sicherheitsrevierfunkdienstes in Verbindung zu treten. Es ist aber nur als Übergangslösung zu betrachten, denn weitaus zweckmäßiger und für den Lotsen — im wahrsten Sinne des Wortes — weniger belastend ist natürlich eine bordeigene UKW-Anlage für den Seefunk.

Nachrichten, die nicht in den Rahmen dessen fallen, was für den Revierfunk zugelassen ist, müssen weiterhin über die öffentlichen Küstenfunkstellen der Deutschen Bundespost geleitet werden. Ebenso ist den Küstenfunkstellen des Revierfunks die Vermittlung von Seefunkgesprächen zwischen Landteilnehmern und Schiffen nicht erlaubt. Auch diese Dienstleistung fällt weiterhin in die Zuständigkeit der öffentlichen Küstenfunkstellen.

Um nun die Küstenfunkstellen der einzelnen Dienste beim Funkverkehr klar unterscheiden zu können, sind sie verschiednen gekennzeichnet worden. Dies war besonders dort sehr wichtig, wo — wie z. B. in Hamburg — an einem Ort mehrere UKW-Dienste im Seefunk betrieben werden. Während die öffentlichen Küstenfunkstellen zu ihrem Namen weiterhin den altgewohnten Zusatz ... Radio, z. B. Nord-

deich Radio, tragen, führen die Funkstellen des Nautischen Revierfunks zum Namen die zusätzliche Bezeichnung ... Port Radio. Die ortsfesten Anlagen der Radarberatung tragen den Zusatz ... Radar Radio.

Öffentlicher Verkehr

Wenn auch die bordeigene UKW-Anlage in erster Linie ein nützliches Verständigungsmittel der Schiffsführung in schiffsdienstlichen Angelegenheiten darstellt, so darf doch ihre Bedeutung für die gesamte Besatzung im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr nicht unterschätzt werden, denn auch auf den ultrakurzen Wellen des Seefunks ist es möglich, Gespräche mit Landteilnehmern zu führen oder Telegramme zu versenden.

In anderen Frequenzbereichen des Seefunks genügen auf Grund der größeren Reichweiten wenigen Küstenfunkstellen, um weite Seebiete zu versorgen. Für den UKW-Verkehr mußten hingegen zusätzliche Küstenfunkstellen geschaffen werden.

In der deutschen Bundesrepublik stehen für diesen Zweck bereits die UKW-Küstenfunkstellen Norddeich Radio, Bremen Radio, Helgoland Radio, Elbe-Weser Radio, Hamburg Radio und Kiel Radio zur Verfügung. Weitere Funkstellen dieser Art sind für die Bereiche Nordfriesische Inseln, Flensburger Förde und Lübecker Bucht in Vorbereitung.

Nach Fertigstellung des gesamten Netzes wird die Schifffahrt in der Lage sein, in allen westdeutschen Küstengewässern und Revieren jederzeit am öffentlichen Seefunkdienst auf UKW teilzunehmen.

Von den großen Schiffen naturgemäß weniger beachtet ist der öffentliche Internationale Rheinfunkdienst, der 1959 von Grenzwellen auf UKW umgestellt wurde und seither auf den gleichen Sprechwegen arbeitet wie der echte UKW-Seefunk.

Seegehende Schiffe, die auch den Rhein befahren, können also auch im Binnenlande mit ihrer UKW-Anlage am Gesprächs- und Telegrammverkehr teilnehmen.

Für diesen Zweck sind zwischen Nordseeküste und Alpen, in den Niederlanden, in Deutschland, in Frankreich und in der Schweiz ein Dutzend „Küstenfunkstellen“ empfangsbereit.

UKW-Seefunk auch im Ausland

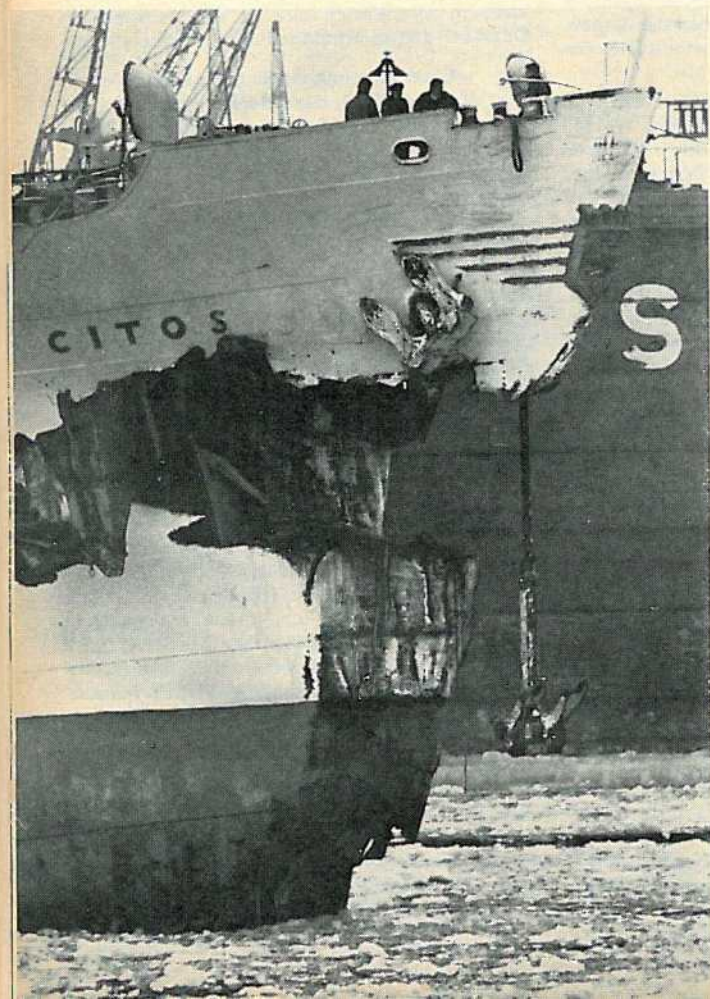
Die Entwicklung des Seefunkdienstes auf Ultrakurzwellen bewegt sich im Ausland auf gleichen oder doch ähnlichen Bahnen wie bei uns. So sind in vielen europäischen und überseeischen Ländern ebenfalls Funkstellen für den Revierfunk und für den öffentlichen Verkehr eingerichtet worden oder in Vorbereitung. In Europa ist der Ausbau schon so weit fortgeschritten, daß zwischen Alesund und Cherbourg, zwischen London und Helsinki bereits heute ein fast lückenloses Netz von UKW-Küstenfunkstellen besteht.

In einigen Staaten kommt diesem Dienst wegen besonderer, zum Teil geographischer Gegebenheiten eine so große Bedeutung zu, daß er dort für die internationale Schifffahrt zwingend vorgeschrieben ist.

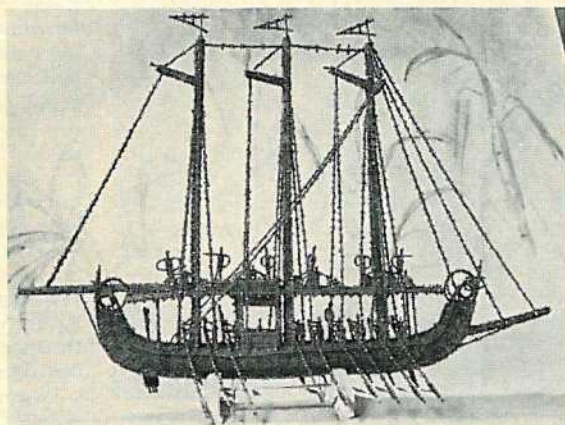
Es sei dabei an die Suezkanal-Passage und an die Große Seen-Fahrt erinnert. In Ägypten z. B. fordert die Suezkanalbehörde das Vorhandensein einer UKW-Anlage für den Lotsen-Funkverkehr auf Seefunkfrequenzen, und die „St. Lawrence Seaway Authority“ hat 1961 eine Ausrüstungsvorschrift erlassen, wonach alle Schiffe, die ab 1962 den Wellandkanal befahren, zusätzlich zum Grenzwellen-Sprechfunkgerät eine UKW-Anlage mitführen müssen.

Es ist zu erwarten, daß ähnliche Vorschriften auch noch für andere wichtige internationale Wasserstraßen erlassen werden, so daß eines Tages alle seegehenden Schiffe nicht mehr ohne UKW-Seefunk auskommen werden.

Fast zu gleicher Zeit, als bei Howaldt mit dem Stapellauf des Mammuttankers „Esso Deutschland“ der Anbruch einer neuen Schiffbau- und Schiffstypenepoche gleichsam besiegelt wurde, ging in Hamburg ein altes Wahrzeichen des Hafens in Trümmer. Am 26. Februar 1963 legte sich der Zeitball- und Kugelturm zur Seite und verwandelte sich in einen Trümmerhaufen. Alles ging planmäßig.

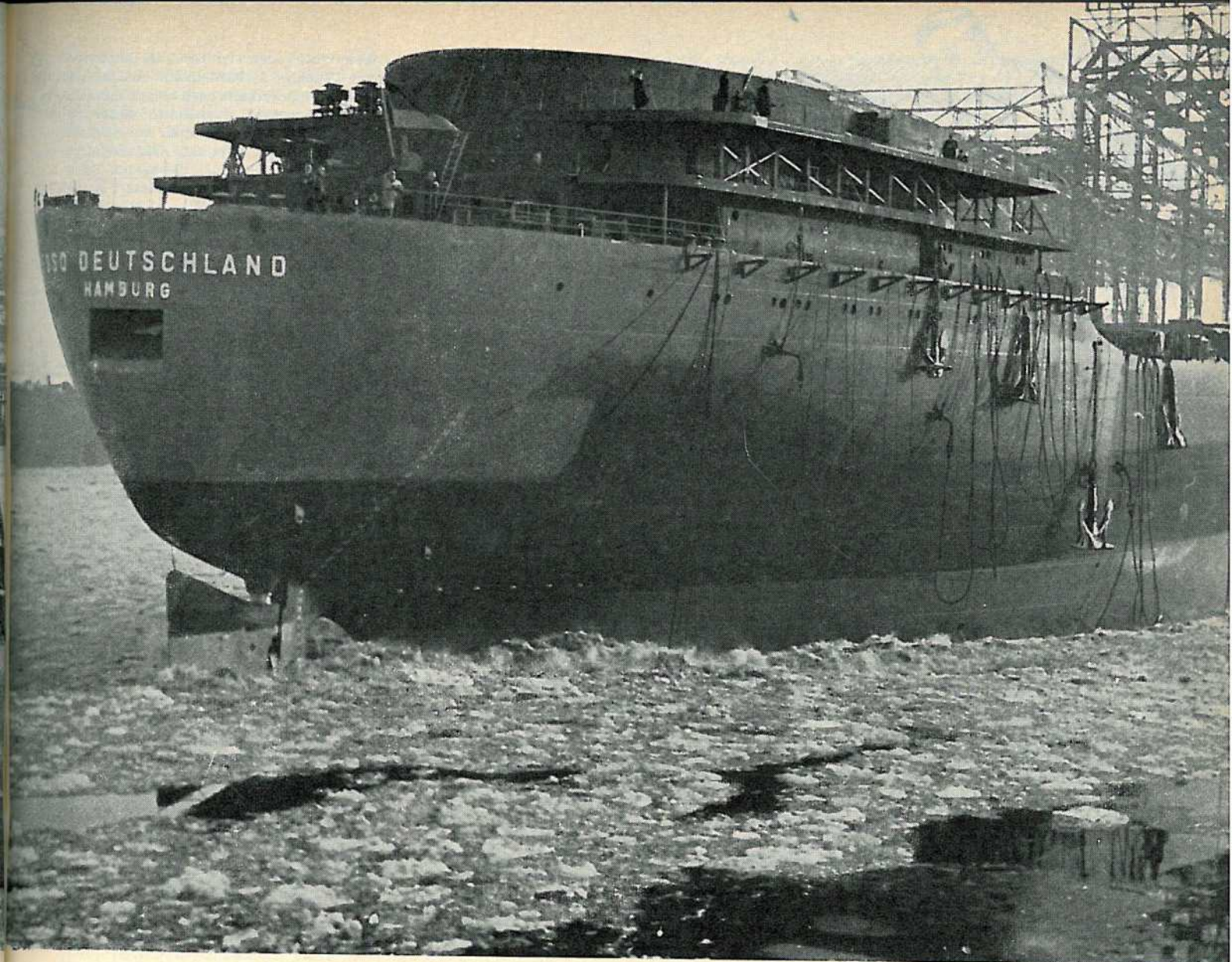


Nicht so gut ging es bei der Kollision am 25. Februar 1963 bei Brunsbüttelkoog. Hier rammte im dichten Nebel das schwedische MS „Citos“ (unser Foto, 3877 BRT) den Holländer „Aagte-dyk“ (7646 BRT).



Sehr gut und freundschaftlich wiederum ging es zu bei der Überreichung dieses Modells einer antiken ambonesischen Kriks-Prau. Das Modell ist ein Geschenk des indonesischen Ministers für Seeverbindungen an Herrn Dr. Ing. Dr. Ing. E. h. Ludwig Rascher der Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau A.G. (LMG). Diese Werft lieferte nach dem Krieg 17 Baggergeräte nach Indonesien. Die Frau ist Ausdruck der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Werft und Kunden. Dieses Modell betäubt allerdings jeden allzu interessierten Betrachter. Das Schiffbaumaterial besteht nämlich aus 12 850 Gewürznelken.

Ob allerdings das gut geht, ist sehr die Frage.



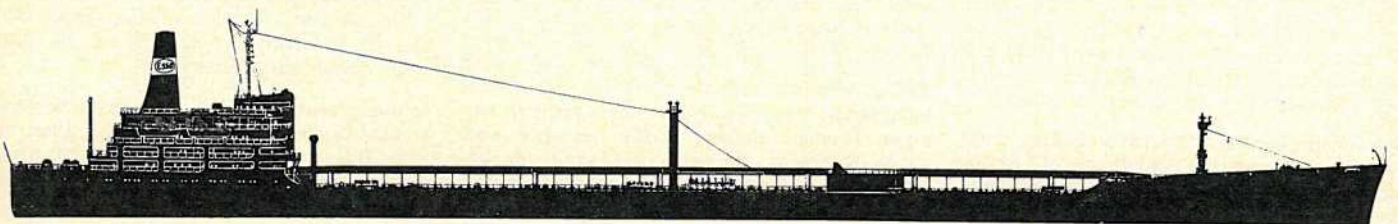
Deutschlands größter Tanker lief in Anwesenheit des Bundespräsidenten Dr. h. c. Lübcke am 23. Februar 1963 bei den Howaldtswerken Hamburg vom Stapel. Frau Wilhelmine Lübcke taufte das Schiff auf den Namen „Esso Deutschland“. Gleich nach dem Stapellauf, noch in Anwesenheit der Gäste, wurde der Kiel für das Schwester-schiff gestreckt.

Länge über Alles	260,86 m
Breite auf Spanten	38,10 m
Seitenhöhe	19,05 m
Tiefgang	14,56 m
Tragfähigkeit	91 000 tdw
Vermessung	ca. 54 000 BRT
Ladetank-Inhalt	ca. 110 000 cbm
Turbinen	26 500 PS
Geschwindigkeit	17,5 Kn
Besatzung	57 Mann

An gleicher Stelle vor fast zehn 10 Jahren wurde das damals größte Schiff der Welt, der Tanker „Tina Onassis“, mit 48 000 Idw getauft.

Inzwischen fahren mehr als 90 Tanker mit einer Tragfähigkeit von mehr als über 60 000 Tonnen.

Vor fünfzig Jahren schon wurde fast an gleicher Stelle unter Beisein des Kaisers Wilhelm II. ein Schiff getauft, das nur 2 000 BRT kleiner war, als die „Esso Deutschland“. Es war die „Imperator“, Königin der Meere 1913.





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Die Silbergaleonen des XX. Jahrhunderts

Von Ludwig Dinklage

Tranküsel und Unschlittkerze, mit denen wir recht und schlecht unsere Stuben beleuchteten, waren überflüssig geworden. In Amerika hatte man ein neues Öl gefunden. Es kam aus der Erde. Steinöl nannte man es deshalb oder — weil es auf Lateinisch besser klingt — Petroleum. Als im August 1859 der amerikanische Colonel Edwin Laurentine Drake im Auftrag der „Pennsylvania Rock Oil Comp. of New York“ die erste Bohrung nach Steinöl erfolgreich durchgeführt hatte, brach ein neues Zeitalter an.

Ein neues Öl? Nein, durchaus nicht. Schon im Altertum war das Erdöl bekannt. Man nannte es „kuupri“. Selbst ein Noah, der ein hervorragender Schiffbauer gewesen sein muß, kannte es und benutzte es als Dichtungs- und Klebemittel für seine Arche. Kuupri trat in Mesopotamien an verschiedenen Stellen offen zu Tage. Es war das, was wir heute Bitumen nennen.

Sehr bald wurde man gewahr, daß man mit diesem kuupri viele schöne Sachen aufstellen konnte. Erwärmte man es, wurde es flüssig und brannte sogar. So konnte man es als Brennstoff für Lampen benutzen, die vielfach von den alten Ägyptern verwendet wurden. Die Assyrer im Tigris-Gebiet konnten mit dem Bitumen Straßen pflastern, gebrauchten es beim Häuserbau oder für die Uferbefestigungen. In den Seekriegen des Altertums war das „griechische Feuer“ gewissermaßen eine Wunderwaffe. Mit brennendem Erdöl gefüllte Tongefäße schleuderte man auf das feindliche Schiff. Beim Aufprall auf Deck zerbrach das Gefäß und die Flammen züngelten todbringend über das ganze Schiff. Mit Wasser ließen sich die Flammen nicht löschen.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts fand man in Nordamerika auch Ölpfützen. Ein Chemiker, Professor Benjamin Silleman, untersuchte das Öl im Laboratorium und stellte das fest, was die alten Ägypter schon vor ein paar tausend Jahren gewußt hatten, daß es sich gut für Beleuchtungszwecke eignete. 1855 gab er darüber ein Gutachten ab und mit diesem Gutachten begann der Siegeszug des Erdöls. Ob aber Silleman und die „Pennsylvanien Rock Oil Comp. of New York“ als erste Ölgesellschaft der Welt schon ahnten, welche Zukunft in dieser schwarzbraunen Masse steckte, ist unwahrscheinlich. Noch waren sie sehr vorsichtig und dachten zunächst nur an ein Destillat des Rohöls, das Petroleum. Sie beauftragten daher auch nur Techniker, eine Lampe zu konstruieren, in der das Petroleum ohne zu blaken oder zu explodieren mit heller klarer Flamme brannte, während die Chemiker ihre Laboratoriumsversuche fortzusetzen hatten, aus dem dickflüssigen Blubber eine bläulich schillernde wässrige Flüssigkeit herauszuziehen.

Das war ein gewaltiger Schritt vorwärts, wohl ein genau so gewaltiger Schritt wie die Erfindung der Buchdruckerkunst oder die Entdeckung Amerikas.

Weitdenkende Kaufleute witterten ein Geschäft. Die ganze Welt müßte mit Petroleum erhellt werden. „Petroleum für die Lampen Chinas“ wurde zu einem Schlagwort.

Ein Pionier der Petroleumlampe war der junge Hamburger Kaufmann Edmund J. A. Siemers. Im Jahre 1811 war das Bankgeschäft G. J. H. Siemers & Co. gegründet worden. In den ersten 50 Jahren seines Bestehens dachten dessen Inhaber aber noch nicht im entferntesten daran, sich mit Reedereigeschäften zu befassen. Das geschah erst unter dem Enkel Edmund Siemers, dessen Name in Hamburg einen besonders guten Klang hatte durch die Stiftung des Universitätsgebäudes in der nach ihm benannten Edmund-Siemers-Allee und der Lungenheilstätte Edmundsthal bei Geesthacht.

Edmund war ein recht eigenwilliger Kopf, dessen Ideen man im väterlichen Geschäft nicht folgen wollte. Deshalb gründete er, eben mündig geworden, 1861, eine eigene Firma, in der er, unbeeinflusst von väterlichen Ratschlägen und Mahnungen, seine Pläne verwirklichen konnte. Er kaufte in Nordamerika sechzehn Faß dieses nordamerikanischen Erdöls. Es war das erste Erdöl, das nach Deutschland kam. Keiner kannte es und keiner wollte es haben. Man lachte ihn sogar aus, als er an der Börse den Kaufleuten das schillernde und überriechende Petroleum anstellte. War der alte Tranküsel nicht hell genug? Gaben Wachskerzen nicht ein schönes warmes Licht? Anspruchsvollere Leute konnten sich ja Gasbeleuchtung einrichten lassen, die gerade eben erst die Engländer erfunden hatten.

Aber Siemers, der seine Pappenheimer kannte, hatte sich gleichzeitig eine Anzahl amerikanischer Petroleumlampen mitkommen lassen. Als er diese vorführte, sah die Sache schon ganz anders aus. Der Tranküsel verschwand in der Rumpelkammer und das Leuchtpetroleum trat seinen Siegeszug auch durch Deutschland an. Drei Jahre später, 1864, schien Vater Siemers davon überzeugt zu sein, daß die Pläne seines Jungen doch nicht so überspannt waren, als es zunächst den Anschein hatte. So trat Edmund wieder in die alte Firma G. J. H. Siemers & Co. ein, die sich dann auch mit der Einfuhr von Petroleum befaßte, ohne allerdings eine reine Erdöl-Handelsgesellschaft zu werden, wie es die Bremerhavener Firma Wilhelm A. Riedemann und Schütte wurde. 1887 hatte sich die Einfuhr so gut entwickelt, daß Siemers auf Charterschiffe verzichtete und seinen eigenen Petroleum-Dampfer erbauen ließ, den er nach seinen Söhnen „Hans & Kurt“ benannte. Zwei weitere Neubauten folgten in den nächsten Jahren.

Ein so umwälzendes Geschäft wie der Petroleumhandel konnte auf die Dauer nicht in wenigen Händen bleiben. Dafür brauchte man große Konzerne. So taten sich unter Rockefeller in den Vereinigten Staaten verschiedene Ölfirmen zur „Standard Oil Company“ zusam-

men. Weiter schlossen sich G. J. H. Siemers & Co. sowie Wilhelm A. Riedemann und Schütte zur „Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft“ zusammen. Zur Flotte dieser gehörten nicht nur die drei Dampfer von Siemers, von denen allerdings zwei ins Ausland abgestoßen wurden, sondern auch die beiden Tankdampfer „Glückauf“ und „Vorwärts“ Riedemanns. Siemers selbst widmete sich jetzt der Salpeterfahrt mit einer Reihe von Viermastbarken und Vollschniffen und ging nach dem Ersten Weltkrieg endgültig zur Dampfschiffahrt über, die er bis 1945 betrieb, als sein letztes Schiff, die „Olga Siemers“, mit Gasmunition im Skagerrak versenkt wurde.

Die „Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft“, in der Riedemann der führende Teil war, wurde 1891 ins Leben gerufen und besaß drei Jahre später bereits zehn Petroleumfahrer, darunter die reinen Tankdampfer „Glückauf“, „Vorwärts“, „Deutschland“ und „Excelsior“. Sie waren die modernsten Schiffe dieser Art.

Wilhelm Anton Riedemann kann auch den Ruhm für sich beanspruchen, den ersten Tankdampfer der Welt erbaut zu haben. Ursprünglich verschiffte man das Petroleum in Fässern, was in erster Linie Segelschiffe besorgten. Zu diesen Petroleumseglern gehörte u. a. auch das Vollschniff „Andromeda“, 1864 von den Nordstaaten Amerikas als Kaper erbaut, der aber nicht mehr als solcher in Dienst gestellt werden konnte. 1879 kaufte Riedemann das Schiff, machte damit ein paar Reisen in der herkömmlichen Art und kam dann auf den Gedanken, in das Schiff große Tanks einzubauen zur Aufnahme des Öls. Durch Wegfall der teuren und ewig undichten Fässer, durch Vereinfachung des Ladens und Löschens wurde der Transport wesentlich billiger.

Dieser Versuch fiel bei der „Andromeda“, deren Tragfähigkeit etwa 2700 tdw betrug, außerordentlich günstig aus. So entschloß sich Riedemann dann, bei der englischen Werft Armstrong, Mitchell & Co. einen etwa 3000 tdw großen Dampfer mit festeingebauten Öltanks in Auftrag zu geben, die „Glückauf“. Das war das erste reine Tankschiff der Welt. Riedemann hatte großes Vertrauen zum Schiff, die übrige Welt jedoch weniger. Von einer „Flieg-auf“ sprach man in Seefahrtskreisen und manche Häfen blieben dem Schiff versperrt, weil die Hafenbehörden befürchteten, das Schiff könnte auffliegen und die ganze Stadt in Brand setzen. Doch Riedemann behielt Recht. Es passierte nichts und er ließ auch den zweiten Tanker gleich auf Stapel legen, die „Vorwärts“. Beide Schiffe führten den richtigen Namen für diesen Pionier der Tankschiffahrt.

Bei beiden Schiffen lagen Kessel- und Maschinenraum achtern und nicht, wie bei allen anderen Dampfern, mittschiffs. Diese Anordnung ist bis heute beibehalten worden und hat sich vorzüglich bewährt.

Nur die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schien einige Bedenken gehabt zu haben, als sie die beiden Tankdampfer „Niagara“ und „Buffalo“ erbaute. Hier war Riedemann gleich auf fast die doppelte Größe seiner Tanker gegangen. Die 1793 in Stettin erbauten „Deutschland“ und „Excelsior“ waren nur 5350 tdw groß und nun sollte, 16 Jahre später, die Flensburger Werft zwei 10 000-t-Schiffe bauen. Aus Festigkeitsgründen glaubten sie eine im Achterschiff liegende Maschinenanlage nicht verantworten zu können und schoben sie deshalb wieder nach mittschiffs.

In den Jahren 1912/13 erschienen bereits die ersten Tankmotorschiffe auf dem Plan, nämlich „Hagen“ und „Loki“ von je 8220 tdw, die die Kieler Germania-Werft lieferte. Doppelt so groß war der im Jahr darauf von den Ho-

waldtswerken in Kiel erbaute Tankdampfer „Jupiter“, nämlich 17 250 tdw. Es war damals das größte Tankschiff der Welt. Lange sollte sich die D.A.P.G. dieses Tankers nicht erfreuen, denn bei Kriegsbeginn wurde er von der Standard Oil Company (N.J.) übernommen, die ihn nach Italien verkaufte und schließlich fuhr er unter dem Namen „Standard“ unter Panama-Flagge, bis er 1954 außer Dienst gestellt wurde. Volle vierzig Jahre lang war dieser Tanker also in Fahrt gehalten worden.

Lange hat es gedauert, bis unsere Werften sich wieder mit dem Tankerbau beschäftigen konnten. Die ersten in der Nachkriegszeit in Dienst gestellten Tankdampfer waren die „Baltic“, „Gedania“, „Phoebus“, „Prometheus“ und „Vistula“, die eine Tragfähigkeit von „nur“ 13 580 tdw hatten.

Die „Gedania“ sollte eine recht unrühmliche Rolle spielen. Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges befand sich das Schiff unter Kapitän H. Paradies in Teneriffa mit einer vollen Ölladung und diente hier als schwimmende Bunkerstation für heimkehrende deutsche Handelschiffe. Im November durchbrach sie dann selbst die Blockade und ging nach St. Nazaire. Im Mai 1941 wartete sie dort auf den Auslaufbefehl, um das Panzerschiff „Bismarck“, das im Atlantik Handelskrieg führen sollte, mit Brennstoff zu versorgen. Sie lief dann auch aus, mußte aber nach dem Ende der „Bis-

marck“ befehlsgemäß wieder nach St. Nazaire zurückkehren. Auf dem Wege nach dort lief sie den Engländern in die Arme und anstatt sich selbst zu versenken, wie der Befehl für einen solchen Fall lautete, ließ sie ein Prisonkommando an Bord kommen das sie in einen englischen Hafen berichte.

Dem ebenfalls der Waried gehörenden Tankmotorschiff „Wilhelm A. Riedemann“, ex „Zoppot“, 10 326 BRT, erbaut 1920, gelang im September 1939 der Durchbruch mit einer vollen Ölladung von Aruba nach Murmansk, wo es am 12. September eintraf. Auch die „Wilhelm A. Riedemann“ wurde von der Kriegsmarine als Versorgungsschiff eingesetzt. Nach der Invasion versenkte die eigene Besatzung das Schiff am 2. August 1941 im Hafen von Nantes.

Der immer größer werdende Bedarf an Brennstoff, zwar nicht mehr für die Lampen, sondern als Kraftstoff für Motoren, Ölf Feuerungsanlagen usw. forderte immer mehr Tankschiffe. Und vor allen Dingen größere, denn damit sparte man nicht nur Kosten, sondern auch Mannschaften. Die kleine „Glückauf“ brauchte 30 Mann Besatzung, die 30mal so große „Esso Deutschland“ nicht einmal die doppelte Anzahl. In den USA entstand während des Krieges der sogenannte T2-Tanker als Versorgungsschiff für die Flotte. Dieser ist inzwischen auch unwirtschaftlich geworden und man baute viele von ihnen um zu Massengutfrachtern.

Um 1950 herum galten Tanker mit 25 000 tdw Tragfähigkeit noch als Supertanker. Welch Aufsehen erregte es damals, als auf den Howaldtswerken in Hamburg 1953 die „Tina Onassis“ mit 27 853 BRT und im Jahr darauf die „Al-Malik Saud Al-Awal“ sogar mit 29 440 BRT vom Stapel liefen!

Für Deutschland folgten außer den Tankern für Russ, Essberger, Oetker, Entz, der Deutschen Shell, Fritzen, Mobil-Oil, Emdener Tankerschiffahrt usw., für die Esso Tankschiff Reederei G.m.b.H. 1954 die Tanker der „Esso Düsseldorf“-Klasse (26 722 tdw, 17 514 BRT), 1958 die „Esso Berlin“-Klasse (36 232 tdw, 24 108 BRT), 1959 die „Esso Stuttgart“-Klasse (47 495 tdw, 31 710 BRT), und jetzt lief bei den Howaldtswerken Hamburg die „Esso Deutschland“ (91 000 tdw, rd. 54 000 BRT) vom Stapel. Das ist der größte bisher in Deutschland erbaute Tanker.

Aber selbst die „Esso Deutschland“ wird noch übertrumpft von der amerikanischen „Manhattan“ (106 000 tdw, 65 740 BRT), den Librarianern „Universe Apollo“ (114 000 tdw, 72 133 BRT) und „Universe Daphne“ (115 000 tdw, 72 266 BRT) und schließlich dem augenblicklich größten Tanker der Welt, der „Nissho Maru“ aus Japan (130 217 tdw, 74 869 BRT). Aber wann wird dieser wieder übertrumpft sein?

So kann man die Tanker mit Recht als die Silbergaleonen des 20. Jahrhunderts bezeichnen.

Wer ist wer?

NICOLAUS SCHULD T

In Blankenese, jenem malerischen Elbvorort kurz vor Hamburg, werden die Kinder wohl an Land geboren aber aufwachsen tun sie auf dem Wasser. Eine aus Brettern von Vater zusammenge nagelte Klabatsche, mit viel Pech und Teer und etwas Segeltuch wasserdicht gemacht, das ist ihr Kinderwagen. Rudern, nee, kommt nicht in Frage. Nur Wriggen, das haben die Blankeneser Butjes raus. Und Segeln, vor allen Dingen Segeln.

So ist das schon immer gewesen. Auch 1879, als Nicolas Schuldt am letzten Ende des Strandwegs — „Blankenese zu Ende“ hieß der Platz damals und auch heute noch — das Licht dieser nicht immer sehr schönen Welt erblickte. Ein „Schusterkahn“, das war schon eine Nummer besser als die Klabatje, war sein wrigg- und segelbarer Untersatz. Er konnte sich das leisten, denn seine Eltern besaßen eine Bootswerft, eine der ältesten an den Ufern der Elbe. Sie besteht noch heute.

Seine älteren Brüder Hinrich und Jürgen Schuldt übernahmen die Werft, Nico als der jüngere mußte zur See. Das ist nun einmal Blankeneser Sitte. Familien, in denen nicht mindestens ein Junge zur See fährt, rechnet man dort nicht für voll.

Segelschiffszeit, Steuermannsschule in Altona, dann weg von den Windjammern. Dampfer bleibt Dampfer! Das war 1902. Nico war gerade 23 Jahre alt geworden. Der Hamburger Reeder H. M. Gehrckens hatte sich in Helsingör zwei schicke Dampfer bauen lassen, die „Luleå“ und die „Piteå“. Und für diese suchte er tüchtige Leute. Hier musterte Nico Schuldt als

Steuermann an, und, nachdem er seinen „Schiffer auf großer Fahrt“ in der Tasche hatte, bekam er die „Piteå“ als Kapitän.

Rund 43 Jahre lang fuhr Nico als Kapitän bei



„Her mit Geld“, wie Janmaat das „H M G“ in der Kontorflagge deutete, bis er im August 1945 seinen D „Pickhuben“ den Engländern ausliefern mußte.

Nun ganz an Land sitzen, das paßte dem Mann, der die See über alles liebte, nicht. Noch als 74-jähriger machte er Vertretungsfahrten auf Nord- und Ostsee, bis das wegen der Augen auch nicht mehr so recht ging. Da blieb ihm nur sein Garten am Strandweg, und der war eine Pracht.

Am 2. Oktober 1962 kam dann der große Reeder da oben und winkte dem jetzt 83-jährigen Seefahrer, und Nico Schuldt kam. Mit ihm ist wieder einer der alten Blankeneser Seefahrer dahingegangen. wa.

Woher kommt der Ausdruck DAVIT?

Aus dem Englischen natürlich, werden die meisten antworten. Denkste! Davit, das wir ruhig so aussprechen sollten, wie es geschrieben wird, und nicht etwa Dewitt, ist ein gutes deutsches Wort. Die Engländer haben es von uns übernommen.

Dieser schwenkbare Kran zum Heißen und Aufhängen der Rettungsboote hieß im Niederdeutschen — und das war die Sprache unserer Seeleute — „dove Jitte“. Dov ist nun das niederdeutsche Wort für taub, aber auch für dummerhaftig. „Oller Dover“ sagt man heute noch in Berlin. Und eine „Jitte“ ist ein Frauenzimmer, ist die Koseform von Judith. Der Seemannspastor Gustav Goedel erklärt die „Dove Jitte“ nun so, daß der Balken, die ursprüngliche Form des Davits, so in eine Spur eingesetzt wurde, daß ein Mann sie mit beiden Armen umfaßte, so wie er auch seine Jitte umarmte. Da sie aber taub war, war es eine „dove Jitte“. Aus diesem Scherzausdruck wurde dann über Dovjit und Dowit der heutige Davit. wa.

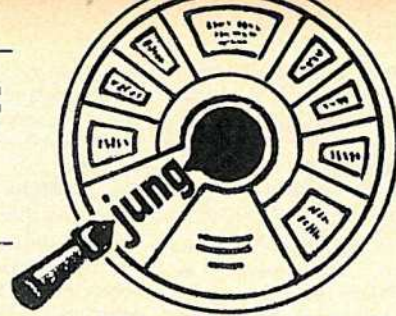
VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20—30 · TELEFON: 361 061

35 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Telegraf auf



Die Arche und die schnelleren Schiffe - wesentliche Unterschiede

Das erste Schiff wurde zwar noch nicht im Schiffsregister eingetragen, aber der Name ist uns allen geläufig: Es war die Arche und Noah war der Großreeder.

Wollte man heute mit der Schiffs-konstruktion zur SBG gehen und einen Fahrerlaubnisschein beantragen, dann würde einem auch der Hinweis oder die Entschuldigung mit „do it yourself“ kaum vor dem Psychiater retten.

Damals war es einfach, Schiffe zu bauen, heute ist es eine anerkannte Kunst, nicht nur von der technischen sondern mehr noch von der finanziellen Seite her, aber der Unterschied liegt ganz woanders: Noah wollte nur fort, aber eigentlich nirgendwo hin, heute müssen die Schiffe alle irgendwohin, und von Fortwollen kann oft keine Rede sein. Reeder sind gewohnt, zu kalkulieren, so braucht man über Noahs Umsicht, von jeder Art zwei Exemplare mitzunehmen, nicht sonderlich erstaunt zu sein.

Auf einem richtigen Schiff leben nur Männer und solche, die es werden wollen. Ich muß schon „richtiges Schiff“ schreiben; denn es gibt tatsächlich Leute, angesehene Bürger sonst, die bezeichnen einen Kahn, der mit dem Strom von Bingen nach Bonn treibt als Schiff.

Das ist kein Schiff, das ist ein Kahn und damit basta! Auf diesen Kähnen fahren *Schiffsleute*, der Führer nennt sich *Schiffsmann*, und der zu befehlen hat, ist die *Schiffsfrau*! Das ist der Unterschied.

Auf einem Schiff dagegen befiehlt der Kapitän und zu Hause seine Frau. Aber da er die meiste Zeit nur brieflich mit Zuhause in Verbindung steht, vergißt er das gewöhnlich, und diese Regelung hat sich bisher als sehr zufriedenstellend erwiesen. **Der Kapitän kann ruhig jung sein, trotzdem heißt er der „Alte“, und der „Alte“ hat immer recht. Das hat unsere Regierung von der Seefahrt.** Von uns verlangt man ein sonniges Gemüt und viel Humor. Brachte doch das Fernsehen vor längerer Zeit ein Stück unter dem Romantitel: „Schiffer im Strom“.

Was passierte?
Die ganze Binnenschiffferei fühlte sich tödlich beleidigt und kletterte auf die Bordwände.

Wenn wir artigen Seeleute jedesmal in die Masten steigen wollten,

wenn ein oberbayrischer Textdichter im Anblick schneebedeckter Hügel und blaugefrorener Holzfäller einen musischen Anfall bekommt und einen neuen Seemannsschlagler schreibt, dann würden wir gar nicht mehr zum Fahren kommen.

Da hat doch der böse Hein aus Hamburg — andere Namen gibt es in Norddeutschland ja nicht — obwohl er verheiratet ist, in jedem Hafen ein kleines Mädchen. Teufel noch mal!

Marschiert nun vielleicht der „Verband deutscher Matrosen“ vor das Hamburger Rathaus?

Nee, Hein sagt nur: „Soviel Häfen gibt es ja nicht —“ Seht Ihr, das ist echte Demokratie.

Wir können doch nicht immer über die fehlende Meinungsbildung schimpfen, und bildet sich mal einer eine, dann ist es unserer Meinung nach die falsche.

In den Schulzen werden nur Matrosen und Kapitäne besungen, abgesehen von dem bekannten Lied: „Und der Koch in der Kombüse...“ Finden wir uns damit ab, daß es keine Leichtmatrosen, Jungmänner und Jungens gibt, keine Stewards und die ganze Schwarze Gang nicht.

Seeleute lassen sich nicht mit Normalbürgern vergleichen. Ist ein Seemann ernstlich krank, dann heißt es prompt: Der Kerl ist ja besoffen. Ist ein Bürostaubfänger total besoffen, dann ruft man den Hausarzt und schickt ihm bunte Genesungskarten.

Früher wurden die Schiffe aus Holz gebaut, gefahren wurden sie von eisernen Matrosen. Damals gab es ja noch kein Strafregister!

Dann tauchten die ersten eisernen Schiffe auf den sieben Weltmeeren auf, obwohl die Mehrzahl nicht glauben wollte, daß die eisernen Särge überhaupt schwimmen könnten.

Heute im modernen Zeitalter erscheint ein neuer Berufszweig an Bord unserer Schiffe. Das platznehmende Ölzeug wurde durch die leichtere Niveacreme ersetzt. Der lederne Koffer, die blaue Reisetasche einer Fluggesellschaft lösten endlich das leidige Seesackproblem. Kamera und Fotoapparat um den Hals, Tonbandgerät im Koffer und ein vollgeschriebenes Musterbuch in der Anzugjacke, das ist der Über-

wassertransportbegleiter von heute. Es liegt nicht an den Schiffen, es liegt auch nicht an den jungen Seeleuten, es ist einfach die Zeit. Wir sind zu ungeduldig.

Noah ließ sich treiben, die großen Tiefwassersegler lagen oft wochenlang in einer Flaute, die Küstensegler im Hafen. Liegen wir mal eine halbe Stunde vor dem Nordostseekanal, dann wünscht man dem Lotsen und dem Schleusenmeister die Pest an den Hals oder lange Hälse für seine Kinder, ganz nach Charakterveranlagung.

Es gibt Superschiffe, große Schiffe, kleine Schiffe. Sie schleppen eifrig Ladung um Ladung von einem Ort zum anderen, und es geht ihnen so wie den Bienen, den Honig naschen andere.

Dann haben wir noch Kriegsschiffe, früher dicke Kreuzer. Die findet man heute nur noch auf den Straßen, aber den Schaden, den sie anrichten, ist nicht kleiner.

Aber eines haben alle Schiffe gemeinsam: die weibliche Anrede. Das liegt nicht daran, daß Grammatik Privatsache ist, sondern weil der erfahrene Seemann zur Überzeugung kam, daß Schiffe genauso viel Farbe benötigen, der Unterhalt nicht billiger wird, die Kurven an Bug und Heck so ins Auge stechen, sie soviel Nerven kosten, sie leicht in Fahrt zu bringen und schwer zu stoppen sind.

Sie haben alle recht, der Anschaffungspreis ist einfach zu hoch. Will man sie (!) später wegen Unrentabilität oder Altersschwäche loswerden, dann will sie keiner mehr haben.

Schiffe kosten Geld, viel Geld sogar. Geld ist Zeit, also baut man schnelle Schiffe, schnelle Häfen. Nur den schnellen Seemann kann man nicht herstellen, er dauert wie eh und je gute zwanzig Jahre — wie schön! Bei ihm setzt man einfach voraus, daß er lieber an einer schaukelnden Back sein Essen einnimmt, als daß er auf einem gepolsterten Barhocker selbst schaukelt. Wenn auch unsere Lolita göffvoll singt: Deine Liebe ist das Schiff, Deine Sehnsucht ist die Ferne, so kenne ich doch gute Seeleute genug, deren Gefühlsleben ganz normal veranlagt ist.

Leute, die ihre Weltliteratur für wenige Groschen an der Ecke im Kiosk erstehen, glauben immer noch der Kapitän ist ein Despot mit allen Rechten.

Dabei hat er fast nur noch das Recht, alles anständig zu erfüllen, was ihm das Handelsgesetzbuch, das Seemannsgesetz und der Tarifvertrag vorschreiben.

Mancher hütet lieber einen Sack Flöhe, als diese Hunderte von Paragraphen, — oder wenigstens von „jeglicher Art“ nur zwei, wie der alte Noah.

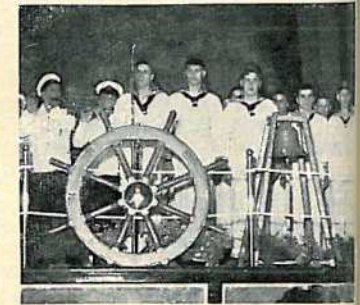
von Kapt. Kurt Gerdau

Großes MJ-Bordfest

Im Januar dieses Jahres feierten die Marinejugend Wilhelmshaven und der Marine-Traditions-Spielmannszug ihr 10jähriges Bestehen. Aus diesem Grunde starteten wir ein großes Bordfest. Unter den zahlreichen Ehrengästen befanden sich im zünftig geschmückten Saal zahlreiche Offiziere der Handels- und Bundesmarine.

Um 20.30 Uhr marschierten wir unter den Klängen des Spielmannszuges in den Saal. Nach der feierlichen Flaggenparade trug einer unserer jüngsten „Fahrensleute“ (er ist 10 Jahre alt) ein Seemannsgedicht vor. Als erster Festredner sprach der 1. Vorsitzende des Landesverbandes „Nordsee“, Hans-Georg Siehl, zu den Gästen. Er schaute noch mal zurück in die Zeit der ersten Anfänge der M.J., Herr Siehl sagte wörtlich:

„Die M.J. ist nicht irgendein Halbstarckenverein. Unserem Verein gehören Jungen an, die, unter Abkürzung der vormilitärischen Ausbildung, für den Seegedanken eintreten. Gerade die Gruppe Wilhelmshaven wie auch der Traditionsspielmannszug sind durch ihre Erfolge bis weit in den Süden Deutschlands bekannt geworden.“ Besonders unterstrich Kamerad Siehl die Gründung des Kuratoriums „Deutsche Marine-Jugend e.V.“



Als zweiter Sprecher trat der Vizepräsident des Deutschen Marinebundes, Kamerad Frank, ans Mikrofon. Auch er würdigte diesen Werdegang beider Geburtstagskinder.

Den Abschluß des offiziellen Teils bildete die Darbietung des M.J. und S.Z.-Shanty-Chors. Besondere Beifall spendeten die Gäste, die hingerissen dem Gesang lauschten. „Rolling home“, „Hamburger Veermaster“ und „Einmal noch nach Bombay“. Nach Beendigung des offiziellen Teils wurde bis in den Morgen getanzt.

Die Marinejugend Wilhelmshaven grüßt alle Fahrensleute und wünscht ihnen „gute Fahrt“.

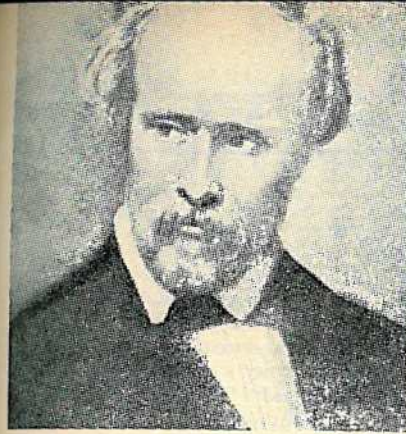
Jungmann Schlender
M.J. Wilhelmshaven

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Zum 150. Geburtstag Friedrich Hebbel

Geboren 18. März 1813 in Wesselburen, gestorben 13. Dezember 1863 in Wien. Der große Dramatiker gestaltet in grüblerischen Tragödien das Aufbegehren des Menschen gegen die geltende sittliche Ordnung. In seinen Tagebüchern schildert Hebbel mit erschütternder Aufrichtigkeit seinen entbehrungsreichen Werdegang. Zu seinen Hauptwerken gehören die Dramen „Maria Magdalena“, „Agnes Bernauer“, „Judith“ und „Die Nibelungen“.

Rangliste der Deutschen Schlager im Februar 1963

1. Junge, komm' bald wieder!

Hiermit bringt Freddy es jetzt schon auf 100 000 Platten pro Woche! Junge, Junge, wir gratulieren! Solchen Erfolg haben wohl wenige Hits aufzuweisen. Und wem allein verdankt er es? Der Christlichen und „unchristlichen“ Seefahrt! Denn Seemanns Freud und Leid hat noch stets auf den „windigen Variété-Brettern“ das Publikum angezogen und begeistert. Eine dankbare Rolle also!

2. Wenn du gehst...

Auch Connie Francis paßt sich dem momentanen Trend an. In drei Sprüngen kam sie auf Platz zwei! Kein Wunder mit dem Song! Aber sie war nicht die erste und wird bestimmt auch nicht die letzte bleiben, über deren Lippen die Worte rieseln: „Wenn du gehst, wird es traurig sein — so, wie dich, hab' ich keinen geliebt!“ Ja, ja, c'est la vie! Aber wem sage ich das...

3. Gaucho Mexicano (Jalisco)

Wieder eine „Melodie der Welt“, die Renate und Werner Leismann sowie John Buck mit den Warner Brothers populär gemacht haben. Von Nr. 26 über Nr. 7 kamen sie damit auf den dritten Platz. Das ist beachtenswert. Aber waren nicht mexikanische Gauchos schon immer in diesem Geschäft eine gute „Lockspeise“?

4. Für Gaby tu' ich alles Du schaust mich an (She's not you!)

Gerd Böttcher behauptet seinen Vierten! Warum sollte er sich auch so schnell wieder vertreiben lassen von den „Emporkömmlingen“.

(Copyright by Musikmarkt)

Bereits ab Pfingsten

werden **Jugendsonderzüge**, deren Benutzung jedem Jugendlichen bis zu einem Alter von 25 Jahren eine hohe Fahrpreisermäßigung gewährleistet, eingesetzt werden, und dann im ständigen Wechsel zwischen den europäischen Hauptstädten verkehren. Das teilt die Deutsche Gesellschaft für internationalen Jugendaustausch e. V. mit. „Fahr mit“ ist ihr Motto. Genaue Auskunft über diese Jugendsonderzüge erteilt die Deutsche Gesellschaft für internationalen Jugendaustausch e. V., Bonn, Hochstadtengring 43, Tel. 5 47 41.

Pekinger Protokoll von MS „Ossian“

Auf Grund verschiedener Zeugnisaussagen konnte über Peking folgendes zu Protokoll genommen werden:

Morgens 5 Uhr: Blitzartiges Besetzen dreier Privatwagen um günstige Plätze — nach schweren Kämpfen endlich Ruhe, Fahrt kann beginnen.

2 Stunden später: 15 Germanen stieren bei kurzer Pause in Tientsin auf chinesisches body-building; die schwitzen, als wenn sie etwas tun — artistische Körperverrenkungen et cetera — von Weitem: Eindeutiger Fall für Bürger-Prinz.

Nach weiteren Stunden: Nunmehr sitzen die Teutonen im grandiossten aller Grand Hotels von Peking bei einem Super-Kaffee. Der Kaffee ist auch so super, daß einige blaß werden. Andere werden rot, weil am Nebentisch nach vielen Tagen zum ersten Mal wieder Weiblichkeiten zu sehen sind. Noch andere werden grün in der Hoffnung auf evtl. Bekanntschaft.

10.00 Uhr: Unter Aufsicht darf in der Sommerresidenz des Kaisers fotografiert werden. Man springt wie eine Hammelherde über Gräben, keucht Treppen hinauf und hinunter, schlendert in Privatgemäcker, stöhnt über die Hitze, knurrt und flucht über die Führer, die ihr ewig fettes Grinsen aufgesetzt haben.

Ca. 13.00 Uhr: Unkniggehaftes Geschmatze der Volksvertreter Chinas im großen Hotel-Speisesaal beim Mittagessen. Einige Kapitalisten versuchen mitzuhalteln, es bleiben aber nur klägliche Ansätze. Ständen bloß Koffer zur Verfügung, dann könnten die Reste des feudalen Menus mit an Bord geschleppt werden.

Nachmittags 15.00 Uhr: Nunmehr rennt alles im vorschriftsmäßigen Tempo durch den Regierungspalast, bestaunt Arbeitsräume der Minister und wird mit technischen Daten bombardiert. Als man unhöflicherweise nach dem Baupreis für die bescheidenen Gemäuer fragt, erhält man eine ebenso bescheidene Antwort: Nämlich gar keine.

Gegen Abend: Momentan findet das Finale im Dauerlauf durch Peking statt. Der Kaiserpalast wird im Spurt genommen, bergauf, bergab, und noch ein Gebäude, vorne rein, hinten raus. Der alte Kaiser hat sich ahnungsvoll ob solcher Eile vorher abgesetzt. Das zeigt die leere Sänfte, bloß die Schätze hat er versehentlich unter den Glasvitrinen vergessen.

Als selbst die rote Betreuung die ersten Zerfallerscheinungen zeigt, schleicht ein müder Haufen zu den Wagen.

Um Mitternacht: Leicht angeschlagen, sektbewaffnete Gestalten erklimmen die Gangway im Hafen von Ksintang.

Die Leidenden sinken erschöpft in die Kojen:

Vorerst genug Paläste, genug gevöllert, genug Peking.

Fazit: Aber schön wars doch.

Dietrich Saborowsky



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.

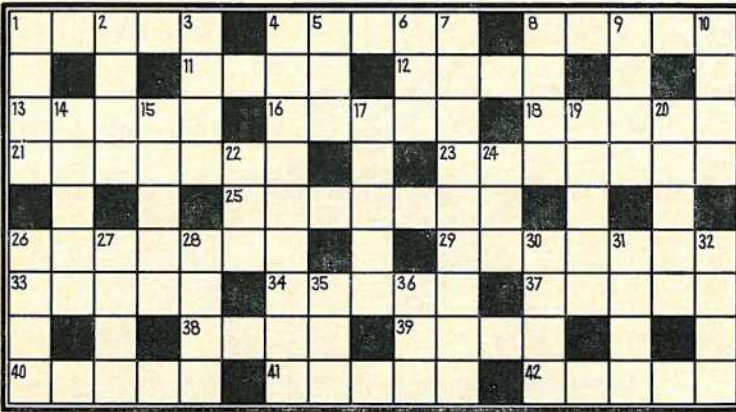
In den Küstenländern, wo Grog das Nationalgetränk ist, bevorzugt man seit langem die Hansen-Marken.

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

Herrlich — so ein

Hansen-Grog

Knifflige Sachen



KREUZ WORT RÄTSEL

*Über den grünen
Achtünderdreißig loben*

Waagrecht: 1. Agyptischer Staatsmann, 4. Edelsteingewicht, 8. Ergebnis einer Zusammenzählung (lat.), 11. arabischer Fürstentitel, 12. Gewicht der Verpackung, 13. regelmäßiger Bezug aus einer Versicherung, 16. Vorratsraum, 18. Fangvorrichtung für Tiere, 21. Reis auf italienische Art, 23. chemisches Element mit Ordnungszahl 11, 25. Erdteil, 26. Rostschutzmittel, 29. Oper von Gluck, 33. Opernlieder, 34. Landstreicher, 37. Himmelsrichtung, 38. Futterpflanze, 39. schneefrei, 40. Stadt und Provinz in Italien, 41. Spielleitung, 42. Planbild, Flächendarstellung.

Senkrecht: 1. Komische Gestalt, Possenreißer, 2. großer Schwimmvogel, 3. durch Zwischenfurchen begrenzter Ackerteil, 4. Längenmaß, 5. Papageienart, 6. Göttin der Verblendung, 7. unsichtbar machender Mantel mit Kapuze in der deutschen Sage, 8. Körperflüssigkeit, besonders bei Pflanzen, 9. mundartlich: Maultier, 10. Hauch, 14. Gipfel in den Berner Alpen, 15. größeres Faß, 17. Frauenname, 19. Stadt in Südostfrankreich, 20. Zündschnur, 22. Zeitraum von 24 Stunden, 24. schlangenförmiger Fisch, 26. Fluß, an dem Lüttich liegt, 27. Siegesgöttin, 28. Herrscher Geschlecht im alten Peru, 30. Stadt und Grafenschaft in Irland, 31. Holzmaß, 32. Zeitungslüge, 35. Segelkommando, 36. Wonnemonat.

Was gehört zusammen?



Vier Reiter suchen ihre Tiere

Wenn man einen weiten und beschwerlichen Weg zurückzulegen hat, verschmäht man gewiß nicht, einen schnellen, ausdauernden oder starken Vierbeiner mit auf die Reise zu nehmen. Hier sind die Männer und Reittiere in ein buntes Durcheinander geraten. Finden Sie wohl heraus, welcher der vier Männer sich welches der vier Tiere einfangen und auf ihm davonreiten wird?

Die schlaue Kiste

Entsteht ein Kiemenmensch?

Unterwassersiedlungen, in denen 24 Menschen zunächst in einer Wassertiefe von zehn Metern und später auch in größeren Tiefen wochenlang leben sollen, sind zur Zeit im Bau und werden etwa bis März/April fertiggestellt sein. Bei einem erfolgreichen Versuch der Französischen Marine haben sich bereits zwei Taucher eine Woche lang in einer Wassertiefe von zehn Metern aufgehalten.

Der berühmte französische Taucher und Unterwasser-Forscher Jaques Cousteau sieht laut „Neptun“ die Entstehung eines neuen Menschentyps, des unter Wasser lebenden „homo aquaticus“ in nicht mehr allzu weiter Ferne. Man arbeitet bereits an der Entwicklung eines Gerätes, das wie ein Gürtel um die

Hüften getragen und in der Achselhöhle mit dem Blutkreislauf verbunden wird und das Atmen unter Wasser ermöglicht. Cousteau ist der Ansicht, daß der Mensch sich mit diesem Gerät 2000 bis 3000 Meter tief unter Wasser bewegen kann. Für das Jahr 2000 prophezeite er das Unterwasser-Krankenhaus, in dem der neue Menschentyp als echtes Unterwasser-Wesen geboren und dann mit den „künstlichen Kiemen“ seiner Umgebung zunächst noch operativ angepaßt werden müsse.

In Fachkreisen sind jetzt heftige Diskussionen über die utopisch anmutenden Thesen Cousteaus entbrannt, von dem, das ist nicht zu leugnen, schon manche Vorhersage Wirklichkeit geworden ist.

Fische mit Scheinwerfern

In der Tiefsee gibt es eine ganze Reihe von Fischen, die eine Leuchteinrichtung besitzen. Man kann diese wegen ihrer Leuchtkraft geradezu als Scheinwerfer bezeichnen. Manche Scheinwerfer können durch Betätigung von Muskeln auf- und abgeblendet werden, andere wie-



derum sind dreh- und schwenkbar. Einige Fische besitzen eine Lampe nicht nur am Kopf, sondern auch eine Hecklampe am Schwanz. Es wird angenommen, daß die Beleuchtung zur Erkennung von Artgenossen und Feinden dient.

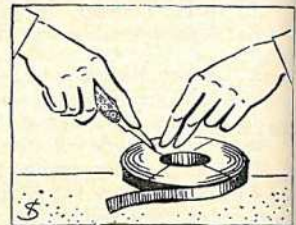
Wo kommt der Ausdruck her?

Zeit ist Geld

Geläufiger als diese deutsche Formulierung ist das sprichwörtlich gewordene „time is money“ der Engländer. Schon die Schule des griechischen Denkers und Philosophen Aristoteles setzte die Zeit als hohen Wertbegriff ein: „Zeit ist eine kost-

bare Gabe.“ In Benjamin Franklin „Anweisungen für einen jungen Kaufmann“, die er im Jahre 1747 schrieb, heißt es: Bedenke, daß Zeit Geld ist. Diese Weltgeltung hat der Begriff Zeit auch behalten.

Unser Tip



Wenn man ein Isolierband von der Rolle abwickelt, so bleiben manchmal an der Kante einige Fäden hängen, die sich störend über das Isolierband legen. Um das zu verhindern, ist es empfehlenswert, die ganze Isolierband-Rolle auf beiden Seiten mit vier nicht tiefgehenden Messerschnitten einzukerben. Auf solche Weise werden Kantenfäden in kurze Stücke getrennt und können beim Abwickeln des Isolierbandes nicht mehr stören.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Klar bei Schmunzelaugen

Der Vertrauensarzt hatte dem I. O., Herrn Müller, für einige Zeit das Rauchen und dem Chief, Herrn Meier, für einige Zeit die Liebe verboten. Nach 14 Tagen im Urlaub trafen sich die beiden Herren in Begleitung ihrer Ehefrauen auf der Straße. Schon von weitem machte Frau Meier ihren Gatten aufmerksam: „Du! Sieh' mal, Herr Müller raucht wieder!“

Walter Winchell, bekannter amerikanischer Kolumnist, erzählt diese wahre Anekdote über Filmstar Lana Turner, die er zweimal auf einem Besuch begleitete, den sie einem Zerstörer abstattete. „Wenn ich heimkomme“, sagte ein Matrose zu Lana, „werde ich allen meinen Freunden erzählen, daß Sie mir die Hand gereicht haben. Ich fürchte nur, daß sie mich alle einen Lügner nennen werden.“ — „Wenn man Sie schon der Lüge bezichtigt“, sagte Lana, „soll es eine große Lüge sein.“ Und sie küßte den hübschen jungen Matrosen auf den Mund.

„Wenn du ein hübsches Mädchen siehst, vergißt du ganz, daß du verheiratet bist!“
„Im Gegenteil, meine Liebe, gerade dann muß ich daran denken!“

Und sie saßen hinter der Rosenhecke im Stadtpark und es war so schön. Und Klein-Erna schmiegt sich an Klein-Heinis Hühnerbrust. Und ist glücklich. Fragt Klein-Heini: „Was seufst du denn?“ — Sagt Klein-Erna: „Och, am liebsten großes Bier mit Korn.“



„Hier herum tut's mir noch weh, Herr Doktor!“

Lady Churchill wurde gefragt, worauf sie die Jugendlichkeit Sir Winstons zurückführe. „Man soll immer einen vielbeschäftigten Mann heiraten“, sagte sie. „Die haben keine Zeit zum Altern.“

„Was ist der Unterschied zwischen einem Angeklagten und einem Mädchen?“ wurde neulich Gregory Peck, der Filmstar, der es wissen muß, gefragt. Seine Antwort: „Ein Angeklagter, der erklärt unschuldig zu sein, will nicht weiter befragt werden. Ein Mädchen, das erklärt, unschuldig zu sein, möchte weiter verhört werden.“

Es gibt zweierlei Mädchen, die einen, die Pullover stricken, und die anderen, die sie ausfüllen.

Der Superkapitän

Eines Morgens findet der Kapitän auf der Fußmatte vor seiner Tür ein Streichholz. Ein ungeheures Vergehen in den Augen des pedantischen Schiffsführers. Wütend stürmt er auf die Brücke und läßt den Wachhabenden nach dem Flötentörn pfeifen. Als jener auf der Brücke erscheint, faucht ihn der Kapitän an: „Der Bootsmann soll sich bei mir melden.“ Der Bootsmann meldet sich.

„Bootsmann“, wird dieser nicht gerade freundlich empfangen, „sorgen Sie dafür, daß der Balken von meiner Fußmatte entfernt wird und daß in Zukunft solche Hindernisse nicht mehr vor meiner Tür aufgebaut werden.“

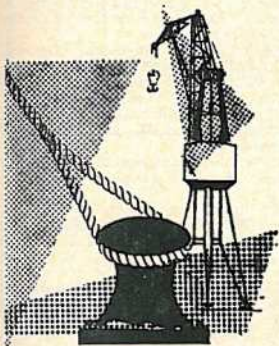
Es war ein Superkapitän, für den es einfach keine Hindernisse zu geben hatte. Das wußte sogar die Deckwaschleitung. (Siehe rechts oben)



Englischer Witz über uns

Ein Engländer übernachtet in einem Hamburger Gasthof. Am andern Morgen befragt, wie er geschlafen habe, entgegnet er enttäuscht, kein Auge zugemacht zu haben, weil man die ganze Nacht — vielstimmig — vor seinem Fenster „bitteschön, dankeschön“ gesagt habe.

Der Hotelier ging nachts drauf der Sache nach und stellte fest: auf dem Hinterhofe wurden zum Bau einer Garage Mauersteine von einem LKW abgeladen, und die zahlreichen Leute, die in einer langen Kette standen, sagten, während sie die Steine weiterreichten, unablässig: bitteschön, dankeschön...



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

wegen
Leihwagen
UNION
fragen



Bremen, Feldstr. 116—118, Ruf: 49 46 79 • Bremerhaven, Hafenstr. 26, Ruf: 4 35 20 • Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 • Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 • Hamburg 13, Mittelweg 31—32, Ruf: 44 88 44 • Kiel, Hamburger Chaussee 54—56, Ruf: 82 20 0 • Lübeck, 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

Gut essen
an Bord!

Fleisch- und Wurstproviand von
JOH. MÜGGE KG
Hamburg - Freihafen

eigene Fleischwarenfabrik
eigene Importe
Direktweg Fabrik — Schiff
modernste Kühl- und Lagerbedingungen
erste Qualitäten
vielfältige Fleisch- und Wurstauswahl

Verlangen Sie MÜGGE-Erzeugnisse!
▶ fabrikfrisch auf Seemann's Tisch ◀



Tel. 78 14 86 - 89
FS 02 14009
Draht Meatimport



Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden am 15. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Lothar Benllin, Heinrich Böhle, Gunther Bolmohr, Peter Fengler, Herbert Fischer, Walter Franz, Dieter Gollub, Andreas Guttschow, Peter Hecker, Klaus-D. Heinze, Axel Helbing, Gerhard Holz, Werner Kahle, Hermann v. Kesinger, Gerhard Kreuter, Uwe Lehmann, Hans Leonhardt, Peter Lindemann, Helmut Marwede, Armin Ohlfest, Hermann Plehn, Jörg Rausche, Günter Rörösch, Heinz Rohwerder, Fritz Runge, Hermann Siemers, Reiner Wioncke, Adolf Adrian, Hans-Jürgen Borgfeld, Uwe Dietrich, Karl-Heinz Follert, Peter-Martin Gluschke, Boy Götsche, Harry Hannemann, Rolf Peter, Hans-Joachim Klatt, Frank-Rüdiger Knaths, Horst Köhler, Hubert Kuschel, Bernd Meyer, Peter Oltermann, Walter Philipp, Dietrich Remppis, Karsten Rolfs, Wolf Sasse, Hans-Georg Schröder, Joachim Schwarzer, Jürgen Sons, Horst Wolf, Gerhard Zessin.

Schiffingenieurschule Hamburg

Die C 6-Patente zum Schiffingenieur I hat Leitender Regiergungsdirektor Dr. Rogge am Donnerstag, 31. Januar, folgenden Ingenieuren ausgeteilt:
 Horst Baack, Harald Hachmann, Max Hauschild, Hans-Joachim Kellner, Gebhard Müller, Jürgen Müller, Klaus Oldehaver, Otto Schmidt, Martin Pinnau, Theodor Schütt. Max Hauschild, der die Prüfung „mit Auszeichnung“ bestanden hat, erhielt vom Verein Hamburger Rheder ein wertvolles Fernglas.

Die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) bestanden am 28. 1. 1963 folgende Herren:
 Hans Allmendinger, Helmut Backhaus, Manfred Bellon, Winfried Bleckert, Erich Borchardt, Klaus Bunsieister, Gunther Dehnelt, Kurt Ehlers, Eberhard Faber, Wolfgang Fiebing, Franz Friedrich, Walter Gorges, Frithjof Grösche, Harald Grotzke, Manfred Harder, Klaus Henning, Jürgen Hess, Claus Hunderthaus, Karpeter Jankowiak, Heinz Kaminsky, Jürgen Krasky, Peter Muggenbug, Lothar Niendorf, Horst Preuß, Wolfgang Ritter, Dietrich Sander, Uwe Seifried, Gerd Thielebeue, Erich Wiechem.

Alfred Bluhm, Klaus Busch, Ehrenfried Duca, Jürgen Grosse, Wieland Hanke, Jürgen von Hase, Dieter Hofmann, Rudolf Imer, Volkmar Kehrein, Uwe Krafft, Henry Lühr, Rudolf Lung, Jürgen Mertz, Peter Petersen, Günter Pfennig, Manfred Sassner, Jürgen Sonne.

Günter Arldt, Reinhard Becker, Georg Brauer, Uwe Dehde, Jörn zum Felde, Walter Franke, Fritz Hübner, Klaus Jarr, Hubert Krause, Wolfgang Lambrecht, Manfred Lucht, Günther Lunau, Klaus Möller, Edmund Neumann, Klaus-Peter Nilsson, Hans-Friedrich Pankner, Bernhard Pepper, Johann Schebesta, Rolf Scheibach, Egon Schmidt, Hartmut Schmood, Günther Steinigk, Georg Stemke, Jens-Chr. Stridde, Helmut Waschek, Michael Weibach, Uwe Wendenmuth, Gerd Wieggers, Manfred Wippel.

Lorenz Bott, Dietrich Brauer, Georg Buck, Uwe Bührmann, Joachim Czarnetzki, Ernst Droese, Hermann Früchtenicht, Ingo Gaethe, Joachim Golz, Hans Grimm, Hans Herzog, Jürgen Jahnke, Hubert Knoke, Bernd Kohnert, Erhard Kops, Heinz Luchmann, Dietrich Müller, Siegfried Oertel, Max Oesau, Guntram v. Steuben.

Die Prüfung zum Seemaschinisten II (C3) bestanden am 31. 1. 1963 folgende Herren:
 Herbert von Bargen, Hans Bedmann, Dieter Block, Rolf Brammer, Alfred Draht, Wolfgang Drechsler, Peter Drewsen, Horst Gehrke, Herbert Gruschka, Horst Guttau, Dieter Hartmann, Werner Hertle, Dieter Janzen, Bodo Kamenz, Kurt Kehl, Eberhard Keller, Karl-Heinz Kerst, Heinrich Kindler, Herbert Kiona, Peter Kummerfeld, Rüdiger Milbrandt, Georges Mizerak, Gerhard Moldenhauer, Peter Müller, Horst Sacherer, Heinrich Siemens, Günther Schönbeck, Franz-Eduard Taube, Peter Vöbber, Peter Wagner, Georg Weit, Jürgen Wentorf.

Die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) bestanden am 31. 1. 1963 die folgenden Herren:
 Klaus Beckmann, Erich Beese, Heinz Berger, Fred Biefeldt, Wilhelm Breitenfelder, Helmut Carltscheck, Manfred Drews, Jan Fraszczak, Andreas Ganzel, Dietrich Guoyke, Hans-H. Grage, Willi Hammann, Walter Harder, Heinz Hilbig, Horst Hufnagel, Erbert Ussock, Günther Jolk, Horst Jungnickel, Claus Kaufmann, Bernhard Kettwig, Rolf Knappe, Lothar Kranz, Heinz Litteimann, Fritz-Karl Paetzold, Ferdinand Reich, Karl-Heinz Ringeltaube, Wilhelm Rodewald, Günter Schumann, Jürgen Tauschwitz, Harry Theill, Hans-Günter Tretau.

Seefahrtsschule Bremen

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 1. Klasse bestanden am 1. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Jürgen Bärhold, Klaus Hempel, Lothar Hopp, Ingeborg Jünemann, Jürgen Kaiser, Wolfgang Mahlstädt, Raymond Otto, Joachim Reichel, Karl-Heinz Rien, Bernhard Soeken, Peter-Arthur Thiem, Gustav-Adolf Thomsen, Rainer Voel.

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden folgende Herren:
 Harald Breter, Franz-Jürgen Graw, Hans-Jürgen Hagen, Klaus Hansing, Christian Humen, Hartmut Köber, Manfred Kohlase, Werner Kremme, Günter Krogmann, Peter Meyer, Hans-Jürgen Normann, Detlef Pegel, Peter Reichel, Horst Schürmeyer.

Seefahrtsschule Lübeck

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden am 6. 2. 1963 folgende Herren:
 Hans-Jochen Bose, Rudi Drafz, Werner Feddersen, Joachim Feldmann, Werner Gruhl, Herbert Hoenatsch, Bernd Holz, Lorenz Janelt, Helmut Jürß, Siegfried Kanschat, Werner Leuschner, Jochen Litschen, Armin Naunzig, Jens-Peter Rower, Rudolf Schmoldt, Willi Siebert, Herbert Vetter, Ernst Weber, Peter Weiß, August Wepner.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden am 1. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Franz Apholz, Karl-Georg Flint, Manfred Liebig, Johann Martens, Wilhelm Saemann, Günter Schwier, Edgar Sennefelder.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) bestanden die folgenden Herren:
 Wilfried Böster, Dieter Dubbels, Horst Kannenberg, Werner Lüdike, Horst Mahn, Hans-Egon Martens, Helmut Prigge, Horst Schulz, Georg Seeg, Hubertus Ulrich.

Die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) bestanden die folgenden Herren:
 Joachim Henschel, Eckard Brabender.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) bestanden am 6. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Helmut Ahlering, Jan Becker, Walter Brüdersdorf, Werner Busack, Cornelius Diers, Paul Dietze, Rainer Drevin, Siegfried Dvorak, Onno Hanken, Herbert v. Holt, Uwe Juls, Siegfried Keller, Wolfgang Klaschik, Herbert Korscin, Heinz Kronberg, Wolfgang Kruse, Klaus Marunde, Günter Mandalka, Harro Masch, Willi Meyer, Siegfried Miethe, Heinz Nagel, Dietrich Raddatz, Wolfgang Stäck, Robert Summa, Heino Valentin, Hans-Jürgen Zastrow.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden am 19. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Günter Bahr, Max Behrens, Klaus Blanck, Bruno Block, Manfred Bornmann, Hans-Peter Braband, Wilhelm Buirmann, Johann Eberhardt, Claus-Jürgen Falke, Fritz Fester, Manfred Fuhrmann, Hans-Joachim Gehrt, Albert Gorkens, Manfred Gorny, Horst Grziwa, Uwe Hansen, Ralf Hunchausen, Rüdiger Jahn, Frank Jerike, Kurt Jeske, Gerd Kühl, Helmut Lienau, Robert Loch, Uwe Löding, Kai Lohmeyer, Alfred Luwigens, Dietrich Maranca, Wolfgang Meis, Hermann Meyer, Hans-Peter Möller, Jürgen Neckel, Klaus Nesenmann, Harald Pannbacker, Peter Poehlemann, Josef Sibum, Paul Voss, Eugen Weikie.

Die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) bestanden am 12. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Fritz Adam, Karl Böhme, Peter Bohlen, Erich Branahl, Georg Busemann, Manfred Frenser, Lothar Gerkens, Hans-Werner Grebe, Ernst Grimm, Karl-Ernst Gutschmann, Reiner Hans, Hans-Jürgen Henkelmann, Hans-Hermann Jürgens, Otto Karlson, Hubert Kavermann, Hans-Günter Keuser, Heinz Mauritze, Dieter Möller, Delf Neugebauer, Peter Priebe, Bernhard Riekers, Elmut Rödel, Robert Tonn, Hans-Jürgen Wieggers.

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden am 8. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Rolf Brinkuth, Bernhard Gooß, Egon Grote, Lutz Haldenwang, Heinrich Herber, Heinz Jittler, Heinrich Klement, Ernst Künmann, Adolf Lüder, Klaus Märker, Tönjes Seebörger, Fritz Stark.

Die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) bestanden am 1. 2. 1963 die folgenden Herren:
 Josef Banna, Alfred Borowski, Manfred Dunkelberg, Wilhelm Fresemann, Günter Herbst, Werner Hey, Siegfried Holländer, Georg Klein, Jürgen Kröger, Jürgen Meves, Dietrich Meyer, Harry Meyer, Manfred Morgenroth, Walter Rau, Uwe Schmidt, Ewald Schult, Horst Seide, Paul Walter.

Schiffingenieurschule Flensburg

Absolventen des Wintersemesters 1962/63

Seemaschinisten II (C 3)
 Manfred Bartel, Heinz Braack, Klaus-Karl Braack, Horst Brügg, Rolf Claubner, Jürgen Dieckmann, Jan Eggert, Hermann Förste, Peter Folgmann, Reimer Franke, Hartmut Franken, Werner Gallus, Heinz Geschonke, Manfred Granditzki, Heinrich Hardorp, Rolf Hardorp, Johannes Hartung, Adolf Hausrat, Dieter Hensen, Jan Hoofmann, Uwe Jensen, Manfred Kading, Herbert Kindlinger, Jürgen Krause, Siegfried Paul, Horst Prüssing, Horst Richter, Hartwig Saggau, Gerhard Sander, Wilhelm Schmidt, Volker Schnütgen, Klaus Schütt, Gerd Stegmann, Heinz Thura, Ernst Tolkmitt, Herbert Voss, Dieter Wurm, Werner Zander.

FAHRLERHER - AUSBILDUNG

4-, 8- od. 12-Wochen-Lehrgänge
 oder Fernstudium durch
Fahrlehrer-Fachschule SEELA
 33 Braunschweig, größte Ausbildungsstätte im Bundesgebiet.
 Verl. Sie kostenfrei, Prospekt Nr. K 31

Seemaschinisten I (C 4)

Helmuth Behrens, Dieter Clauben, Hans-Werner Clausen, Rudolf Ehlers, Wolf-Dieter Ehling, Reinhardt Gerdsen, Joachim Gerloff, Fritz Glasbrenner, Hartmut Grün, Rucoif van Jindelt, Gerhard Kühl, Horst Neumann, Dieter Paustien, Dieter Petersen, Klaus Schneider, Bruno Schultz, Hubertus Schwebel, Gerhard Skambraks, Wilfried Walkowiak.

Schiffingenieur II (C 5)

Werner Banse, Horst Bastian, Hans-Dieter Behn, Wolfgang Born, Lothar Eckert, Hans-Jürgen Froese, Josef Heger, Klaus Dieter Heick, Friedrich-Wilhelm Jorgens, Bernhard Kiriczki, Heinrich Koll, Heiner Kramer, Siegfried Meyer, Roland Neumann, Günter Nittmann, Falko Nunner, Helmut Peschel, Dieter Plüg, Manfred Ricker, Dieter Schoppmeyer, Georg Schröder, Karl-Heinz Steffen, Erich Weituschat, Helmut Wulff, Gerhard Baeder, Dieter Boes, Klaus Börgel, Wolfgang Cichocki, Rolf Clausen, Jürgen David, Walter Eggers, Peter Erztzinger, Uwe Hagelmann, Peter Janoisky, Kurt Kock, Klaus-Jürgen Koske, Hermann Matthiesen, Harro Mierzwiak, Klaus Millat, Hans-Georg Nissen, Gerhard Persoldt, Hans-Heinrich Reckweg, Klaus Schierholz, Dieter Schütt, Peter Sierks, Peter Straubel, Karl Thiesen, Wolfgang Uhlmann, Jürgen Wilkens, Eberhard Zernott.

Schiffingenieur I (C 6)

Erich Andresen, Georg Andresen, Harald Burkmann, Hans-Rüdiger Dahms, Udo Deutschmann, Hans Eickmann, Peter-Jost Epstein, Hermann Fredmann, Gernot Jonas, Peter Kling, Lorenz Knüsen, Dietrich Kuhn, Horst Matthies, Carl-Hans Matthiesen, Wolfgang Maurer, Ralf Müller, Günther Nachtigall, Günter Paul, Erhard Reichmann, Jens Schönagel, Herbert Schulz, Manfred Wecker.

Funker (II. Klasse)

Klaus Bienert, Heiko Buchmann, Wolfgang Ehrnsperger, Klaus Erdmann, Manfred Gebel, Norbert Hensel, Herwig Hunger, Peter Jasmski, Peter Martensen, Heinz-Peter Moosbrugger, Horst Schulz, Hans-Joachim Steinbach, Peter Trunschel, Gerhard Warta.

Außerdem erwarben:

80 Studierende (C 5) den Schein zum Rettungsbootsmann
 48 Herren das Seefunksonderzeugnis
 6 Herren das Seefunkprecheugnis
 80 Studierende des 2. Semesters C 5 erhielten eine Bescheinigung über die Teilnahme am Lehrgang für „Erste Hilfe und Gesundheitslehre“.

Insgesamt haben bestanden:

(C 3, C 4, C 5, C 6) 130 Prüflinge, Seefunkzeugnis II. Kl. 14 Prüflinge.



Schiffsverkäufe

MS „Karoo“ (8487 BRT) von DAL, Deutscher Afrika-Linien GmbH & Co., Hamburg, an eine neugegründete südafrikanische Gesellschaft.
 MS „Friedenau“ (8435 BRT) von der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., Hamburg, an panamesische Käufer.
 D „Tranostario“ (1429 BRT) von der Poseidon-Schiffahrt-GmbH, Hamburg, an Mittelmeerkäufer.
 MS „Eschersheim“ (3117 BRT) von der Unterweser Reederei GmbH Bremen, an Eisen- und Metall-A.G. zum Abbruch.
 D „Ilse“ (3353 BRT) von der Rederei Johannes Ick, Hamburg, an Eisen- und Metall-A.G. zum Abbruch.
 D „Rheinland“ (2512 BRT) von der „Brenntag“, Mineralöl-, Chemikalien- und Schiffahrtsgesellschaft mbH, Mülheim/Ruhr, an holländische Abbrecher.
 D „Schönfels“ (6305 BRT) von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, an Käufer in Hongkong.
 MS „Tetuan“ (1599 BRT) von einer Parteneerederei (KR. Komrowsky Befrachtungskontor KG) an deutsche Käufer.
 TMS „Nicola“ (908 BRT) von der Nicolai-Tank-Reederei Morgenstern & Co., Bremerhaven, (KR Graue & Co.) an skandinavische Käufer.
 MS „Lissy Schulte“ (830 BRT) von der Rederei Bernhard Schulte, Hamburg, an die Comp. Miniere et Metallurgique in Casablanca.
 D „Jobst Oldendorff“ (ex „Linge“, 2136 BRT) von der Rederei Egon Oldendorff, Lübeck, zum Abbruch nach Dänemark.
 D „Duburg“ (1705 BRT) von der Flensburger Dampfer-Compagnie Harald Schuldt & Co., Hamburg, an eine panamesische Gesellschaft.
 D „Hinrich Peters“ (1234 BRT) von der Rederei H. Peters, Hamburg, an die Eisen- und Metall-A.G., Hamburg, zum Abbruch.
 MS „Marivia“ (2533 BRT) von der Rederei Hermann Daulenberg, Bremen, an die VEB Deutsche Seereederei in Rostock.
 MS „Annemarie“ (937 BRT) von der Nordischen Reederei GmbH, Kiel, an die Rederei Ernst Jacob, Flensburg, Neuer Name „Irmgard Jacob“.
 MS „Ferdinandstor“ (1365 BRT) von der „Porta“ Hamburger Reederei GmbH (KR. Fisser & van Doornum, Hamburg) nach Israel. Neuer Name „Atid“.
 MS „Kekheim“ (5038 BRT) von der Unterweser-Reederei GmbH, Bremen, an Abbrecher in Hongkong.
 D „Christophor Oldendorff“ (4784 BRT) von der Rederei Egon Oldendorff, Lübeck, nach Spanien zum Abbruch.
 MS „Rigoletto“ (1899 BRT) von der Rederei A/B Soya, Stockholm, an die Wallenius Bremen G.m.b.H.



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

... wenn es einmal um die letzte Chance geht ...

DUNLOP

S E A F A R E R

Automatische Rettungs-Inseln

Vertrauen auf die weltweiten

Dunlop-Erfahrungen ... eine Beruhigung

für die Verantwortlichen

IMPORTEUR ALBERT F. H. WILDHAGEN · HAMBURG-ALTONA · GR. ELBSTRASSE 130 · FERNRUF 42 27 62/42 43 49

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHÜDER WEG, 6-10 RUF: 330555
BOHM. BORNHELMER STRASSE, 131 RUF: 30303

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



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

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

Elektrische Schiffsanlagen Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Marine-Uniformen Tropenbekleidung **STEINMETZ & HEHL**
HAMBURG 11 · Rüdingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Pumpen für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 68, FS. 021 3218 Postf. 1240

See-Ausrüstung **CARL BOLLWITT Hamburg 11,**
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schifffahrt besonders Vorteile. Da sie säure- und laugenfest sind (TOM auch ölfest), lassen sie sich auch mit scharfen Reinigungsmitteln auswaschen. Sie sind schnell trocken und hygienisch.

Modell BERND
Gr. 26-45
DM 7.75 bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM
ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 bis 16.75



Keine Fußpilzbildung möglich!
Auch auf nassen und öligen Planken rutschfest. Unfallverhütend! Das plastische Sohlenbett verhindert Ermüdungen. Besonders elastisch! Im In- und Ausland millionenfach bewährt!

Modell THEO
Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50
Modell THEO ölfest
Gr. 40-46
DM 13.50



Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:
285 BREMERHAVEN-LEHE: Schuhhaus W. Beisheim, Hafenstr. 113 NR., 28 BREMEN: Heinrich v. d. Aa, Osterforststeinweg 40 N, 219 CUXHAVEN: Walter Glüsing, Neue Reihe 71 NR, 2000 HAMBURG: Schuhhaus Schleicher, Dittmar Koelstr. 12 NR., 2000 HAMBURG: Artur Busch, Johannisbollwerk 14'15 N, 23 KIEL-SEEGARTEN: Hinrich Gotthard, Wall 65 N
R = Rep.-Möglichk. N = Nachn.-Vers.

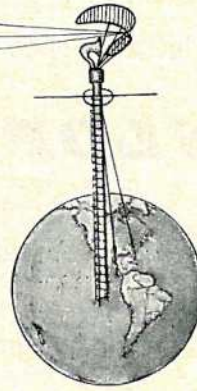
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:
FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
694 WEINHEIM, Bergstraße Nr. 231



Vertrauen

*Vertrauen besitzen ehrt,
es schenken ist Größe,
es entziehen unmenschlich,
es mißbrauchen verwerflich.*

Gott hilft dem Seemann aber steuern muß er selber



Das Vertrauen fängt zu Hause in der Familie an. Die Eltern vertrauen ihrem Sohn, der zur See geht, daß er auch ohne ihre Obhut anständig bleibt und sich Mühe gibt, es zu etwas zu bringen. Der Mann vertraut seiner Frau, daß sie ihm treu bleibt, während er zur See fährt und umgekehrt. Die Seemannsfrau vertraut ihrem Mann, daß er tüchtig und ehrlich ist im Beruf, so daß sie und die Familie Sicherheit und Geborgenheit bei ihm finden, eine Sicherheit, die keine soziale oder private Versicherung ersetzen kann. Und der Seemann vertraut seiner Frau allein die Erziehung der Kinder an und die verantwortungsbewußte Verwaltung der Heuer obendrein. Er vertraut sogar seinen heranwachsenden Kindern, daß sie in seiner Abwesenheit ihrer Mutter eine Stütze sind.

Der Neuling an Bord vertraut der Kameradschaft und daß er etwas lernt. Er vertraut darauf, daß er nicht auf einem Never-come-back-Liner angemustert hat, an dem Schiffsführung und Reeder ihre Pflicht versäumen. Und jeder an Bord verläßt sich auf den anderen, daß jeder seine Arbeit tut, keiner sich auf Kosten des anderen drückt und daß jeder seinen Mann steht, wenn Not am Mann ist. Die Besatzung vertraut auf gerechte und pünktliche Bezahlung für ihre Leistung. Sie vertraut auch darauf, daß der Reeder seine Geschäfte so führt, daß er überhaupt bezahlen kann. Der Reeder seinerseits vertraut seiner Besatzung sein Schiff an. Er setzt sein Vertrauen in faire Leistung für faire Entlohnung. Die Passagiere vertrauen erst recht ihr Leben und ihr Gut der Besatzung und Reederei an.

Das sind nur einige der Vertrauensbeziehungen, in denen der Seemann lebt.

Jeder weiß aus Erfahrung oder kann sich zumindest leicht vorstellen, was passiert, wenn dieses sehr empfindliche Netz von Vertrauen, in dem er eingesponnen ist, verletzt wird, wenn es irgendwo Schaden erleidet und wenn anstelle des Vertrauens Mißtrauen tritt.

Beide, Vertrauen und Mißtrauen, haben eines gemeinsam: Sie erregen Kettenreaktionen.

● Vertrauen erweckt wieder Vertrauen. Es wächst und in seinem Bereich gedeihen Kameradschaft, Verstehen, Mitgefühl, Zuneigung und letzten Endes reine Nächstenliebe. Mißtrauen hingegen erweckt wieder Mißtrauen, und in seiner Finsternis grassieren Unsicherheit, Angst, Verlassenheit, Argwohn, Bespitzelung, Verlust der Selbstachtung, Lug und Betrug und schließlich Verbrechen.

Das dramatischste und aktuellste Beispiel für die verheerende Wirkung des Mißtrauens liefert die große Politik. Sie ist eine Politik des Mißtrauens, der Angst und der Todesdrohung, und sie hält alle Menschen in ihren Klauen. Vor ein paar Monaten erst, von Kuba aus, ließen Folgen dieses Mißtrauens die Welt erzittern.

Angesichts solcher Folgen, aber auch angesichts des Wildwests, das an Bord herrschen

würde ohne Vertrauen, angesichts des Dschungels, in dem Familie, Staat und überstaatliche Beziehungen versinken würden, wenn es kein Vertrauen gäbe, ist es notwendig, das Übel des Mißtrauens an der Wurzel zu packen.

Die liegt nämlich da, wo ein Mensch seinen Mitmenschen das Vertrauen vorenthält und entzieht. Das zu tun ist unmenschlich, ja grausam. Denn man raubt damit seinem Mitmenschen die Selbstachtung, das, was seine Menschenwürde in Freiheit überhaupt erst zum Leben erweckt.

Vertrauensentzug und Freiheitsentzug sind die Todsünden des menschlichen Zusammenlebens. Es ist verbrecherische, seelische Grausamkeit in höchster Potenz. Und Unvernunft und Dummheit dazu. Kein Mensch hat das Recht, seinem Mitmenschen durch Vertrauensentzug die Selbstachtung zu zerstören.

- Aus Vertrauen und Freiheit besteht das
- Luftgemisch, das jede Menschenseele zum Atmen braucht.

Allen, denen Menschen anvertraut sind, und ganz besonders an Bord, kann dieser Tatbestand nicht drastisch genug vor Augen geführt werden. Es gibt ja keinen Paragraphen und keine Vorschrift in keinem Gesetzbuch, die Vertrauensbruch ahnden. Es gibt aber Beispiele dafür, daß Menschen aus Mangel an gewährtrem Vertrauen auch körperlich krank geworden sind, ja, daß sie an diesem Mangel zugrundegegangen sind.

Und leider gibt es keine Statistik darüber, wieviele Seeleute aus Vertrauensmangel und nur deshalb ihren Beruf an den Nagel gehängt haben. Gäbe es eine, so wäre sie sicherlich erschreckend. Andererseits gibt es viele Fälle, in denen frühzeitig gewährtes Vertrauen, frühzeitig übertragene Verantwortung es waren, die den Seemann seinen Beruf lieben gelernt haben.

Erst die moderne Psychologie, speziell die Betriebspsychologie, wirft ein grelles Licht auf diese so zarten und doch so aufbau- und zerstörungsgewaltigen Zusammenhänge unserer menschlichen Beziehungen. Wer an Bord Nevermindsgäste, Drückeberger und Halbstarke erziehen will, der braucht nur Vertrauen zu entziehen.

Will man aber gegen diesen Ungeist des Mißtrauens vorgehen, so muß man genau seine Ursachen kennen.

„Selbst“ ist hier, wie so oft, das eine Schlüsselwort. Nur, wer Selbstvertrauen hat, kann Vertrauen geben. Wer sich andererseits selbst mißtraut, mißtraut auch anderen. Selbstvertrauen wieder hängt ab von der charakterlichen Lauterkeit und davon, daß Leistungsfähigkeit, Können, Wissen und Tüchtigkeit mit den gestellten Anforderungen harmonieren. Vertrauen schenken zu können, oder dazu zu neigen, Vertrauen zu entziehen, ist also vorletztlich eine Sache der Arbeit an sich selbst und der wachen Selbstkritik.

Mit Vorbedacht war eben „vorletztlich“ gesagt. „Gott hilft dem Seemann, aber steuern muß er selber“, hieß unser Motto. Selber steuern, ja, das muß man. Das kann man aber nur, wenn man sich selbst vertrauen kann.

Und von den anderen Fällen, in denen alles Vertrauen nichts zu nutzen scheint, in denen jeder Mensch dem menschlichen Versagen und dem, was er Schicksal nennt, machtlos preisgegeben zu sein scheint, ist in unserem Motto auch das Entscheidende gesagt. Die vorchristlichen Stoiker, allen voran der weise römische Kaiser Marc Aurel, empfahlen einfach, sich nicht um das zu kümmern, was außerhalb der eigenen Einflußsphäre liegt, es mit stoischem Gleichmut zu ertragen. Und Schiller sprach von des „Geschickes Mächten, mit denen kein ewiger Bund zu flechten“.

Aber unser Wort spricht von Gott, der allen denen hilft, die nicht nur sich, sondern ihm gläubig vertrauen. Und zwar trotzdem. Obwohl es manchmal so miserabel und scheinbar ungerecht zugeht auf dieser Welt, sagt dieses Wort, daß Gott es ist, der dem Seemann hilft. Das ist ein Vertrauen auf eine menschlich nicht mehr zu begreifende Ordnung. Und wer dieses Vertrauen aus diesem Glauben hat, der bringt auch den Mut auf, seinen Mitmenschen Vertrauen als Vorleistung zu schenken. Der besitzt den besten Mut, den es überhaupt gibt, — Demut. Schp.

Tristan da Cunha

von Kapt. Kurt Gerdau

Im Dezember 1961 ging folgende Meldung durch die gesamte Weltpresse: Vulkanausbruch auf Tristan da Cunha! Eingeborene verlassen die Insel in Booten! Tristan da Cunha unbewohnbar!

1506 ist ein Portugiese unterwegs. Inmitten des Atlantischen Ozeans, 1400 sm von der afrikanischen Küste und über 1700 sm von der amerikanischen Kontinent entfernt, ragen felsige Ufer aus der ewig bewegten See. Die fast immer in Nebel verborgene Spitze der einsamen Insel, die ein erloschener Vulkan krönt, liegt runde 2500 Meter über dem Meeresspiegel.

Einer der wenig bekannt gewordenen portugiesischen Entdecker, Tristan da Cunha, sah das verlassene Eiland als erster und taufte es auf seinen Namen.

1511 treffen wir ihn in Malakka wieder. Dort kämpft er Seite an Seite mit Magellan. Während jedoch Magellan die letzte geringe Gunst seines Königs verliert und nach Spanien auswandert, wird Tristan da Cunha nach dem heiligen allmächtigen Rom beordert, wo er strahlend empfangen wird. Seine mitgebrachten Panther sind das große Tagesgespräch der römischen Bürger, die matten Perlen und funkelnden Edelsteine das des päpstlichen Gefolges. Die ersten Menschen, die sich auf der Insel niederließen, waren fünf von der schlechten Welt enttäuschte Matrosen mit ihrem Kapitän. Doch das Leben war ohne Frauen reichlich eintönig. Sie baten einen jährlich vorbeikommenden Walfahrer um Hilfe, und er brachte ihnen fünf Mädchen aus einem pleitegegangenen Haus der Freude mit.

Die Freude blieb auf der Insel nicht aus, und so vermehrten sie sich langsam aber regelmäßig. Als die Insel geräumt wurde, kletterten 264 Nachkommen in die Boote.

Ein Jahr nach der Katastrophe ließen sich die ersten der alten Insulaner wieder zurückbringen. Die meisten wollen wieder zurück auf ihre winzige, gottverlassene Insel. London war für sie ein Moloch und England keine Insel.

AN DER „KLIMAAANLAGE“:

WER KENNT MS „ALLEN“?

So einen Untersatz, wie MS „Alleen“, kann ich nur jedem empfehlen. Um auf ihren Planken eine Reise zu überstehen braucht man nichts, als Würmer, sprich: ein reiches Innenleben, ein Hobby und viel Zeit.

Denn alle Reisen auf MS „Alleen“ dauern durchschnittlich dreimal so lange, wie auf normalen Schiffen. Es gibt keine Arbeit, aber für Schachspielen, Skatspielen, Köm und Beer, Sport an Bord, Privatstudien und Pflege von Hobbies dreifache Heuer. Denn die arbeitslosen Reisen dauern ja, wie gesagt, dreimal so lange, wie Normalreisen.

Während der Reise allerdings kommt man niemals an Land. Dafür wiederum gibt es jede Menge Überstunden. Man braucht auch nach einer Reise auf MS „Alleen“ nie wieder zur See zu fahren. Ich zum Beispiel komme nicht mehr gegen an, gegen mein Konto. Ich kann jetzt ausgeben, soviel ich will, das Konto wächst. Von den Tantiemen und Lizenzanteilen der Erfindungen, an denen ich während meiner Reise auf MS „Alleen“ mitgearbeitet habe, wächst mein Konto immerzu. Ich war ein mittelständiger Seetransportbegleiter. Nein, ich selbst habe nichts erfunden, wo mir und meinem Stand doch nachgewiesen ist, daß ich nichts anderes im Kopfe habe, als in no time Kapitän zu werden. Gar keine Zeit zum Erfinden.

Aber ich konnte gut mit dem Storekeeper. Den ließ ich bei unserer durchschnittlich drei Schachpartien per Achtstundentagelohn meistens gewinnen. Dafür war er mir so dankbar, daß er mir die Modelle baute, die der Erste, der Zweite und der Dritte brauchten. Es waren Luftkissenschiffsmodelle, die unmittelbar von See auf die Landepisten der Flughäfen fahren konnten. Dort klappten sie ihre Bordwände seitlich weg, und die Frachtflugzeuge fuhren auf ihrem hohen Fahrgestell einfach darüber hin und nahmen die Container tearweise mit gabelstapelartigen Vorrichtungen hoch und flogen ab. Das rationalisiert den Stückgutweltverkehr um 70 Prozent. Überall in der Welt werden jetzt die Schiffe, Flugzeuge und Seeflughäfen gebaut. Und ich war es, der unserem Erfinderteam auf MS „Alleen“ durch Schachpartien die entscheidenden patentfähigen Modelle lieferte.

Die in der Maschine haben auf dieser Reise die benötigten Hochseeluftkissenturbinen erfunden. Die Abteilung Wirtschaft entwickelte ein Service-Verfahren, das Mannschaften und Fahrgästen rund um die Uhr je nach Tages- oder Nachtzeit die entsprechenden Speisen und Getränke in ununterbrochener Folge am laufenden Band an ihren Bestecken vorbeifahren ließ. Hilton hat es schon aufgekauft.

Wie gesagt, wir machten nirgends fest und hingen uns immer nur an den Schlichhaken. Denn wir konnten ja nie festmachen, weil ja beim Einlaufen der Alte auf der Brücke und der Chief in der Maschine unabkömmlich waren.

Ohne die beiden konnten wir nichts.

Und wenn der Alte und der Chief auf See

einmal schlafen mußten, dann setzte der Chief die Maschine ab und der Alte setzte die roten Lampen, und dann trieben wir.

Die vielen Überstunden machten wir, um das zu erledigen, was von „alles“ zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes noch übriggeblieben war: Kartoffelschalen, Backschaft, mitunter auch Zollisten und Scheckhefte, vor allem aber Überstundenbilanzen. Denn der Alte, der Chief, der Chiefsteward und der Chefkoch, sie alle standen auf dem Standpunkt, daß wir anderen alle zusammen nichts taugten, daß sie sich auf uns nicht verlassen könnten und daß sie infolgedessen „alles alleen“ machen müßten.

Und wir waren uns alle vernünftigerweise darüber einig, daß wir sie dabei nicht stören dürfen, ohne Bordklima und Disziplin zu gefährden. Wie gesagt: Köm und Beer, Schach und Skat, Hobbies und — Erfindungen. Denn irgendetwas mußten wir ja mit unseren ganz normal entwickelten Schädelnfüllungen anfangen, wenn es uns schon unmöglich gemacht war, irgendetwas zu arbeiten, was hinhalten mußte, und wofür wir geradezustehen hatten, wo die Reise doch so unendlich lang war, weil die da oben „all alleen“ machten.

Jetzt fahre ich ab und zu nochmal auf einem Schiff mit Teamwork. Die Reisen sind natürlich viel kürzer, auch lange nicht soviel Überstunden, auch zum Erfinden keine Zeit, Köm und Beer, Schach und Skat, Hobbies: Alles nur in Grenzen. Ich hab' das Fahren ja auch gar nicht nötig mit meinem Konto. Nur so zur Erholung mustere ich auf einem Teamworkschiff an.

Die MS „Alleen“? Die liegt immer noch zur Reparatur im Dock. Die Reederei ist pleite, der Alte und der Chief haben auch das Letzte noch alleen fertiggebracht, was ihnen wirklich keiner abnehmen konnte und wollte: Sie haben auf ihrer nächsten MS „Alleen“ beide kurz hintereinander Herzinfarkt. Ihr Schiff ist gestrandet, weil die gesamte Besatzung völlig berufsfremd geworden war unter diesen Allein mokern. H. P.

Welthandelsflotte nahm um 5,2 Mill. BRT zu

Die Welthandelsflotte der ausschließlich Handelszwecken dienenden Schiffe von 300 BRT und darüber zählte am 1. Januar 1963 24 196 Einheiten mit 134 600 029 BRT. Sie hat damit gegenüber demselben Zeitpunkt des Vorjahres um 601 Schiffe mit 5,266 Mill. BRT zugenommen. Die Flotte der Schiffe für Trockenladung bestand am Stichtag 1963 aus 19 826 Schiffen von 300 BRT und darüber mit 88,457 Mill. BRT, die der Tanker am Stichtag 1963 aus 4370 Einheiten mit 46,143 Mill. BRT und 77,511 Mill. tdw.

Die Rangfolge der strukturell und leistungsmäßig unterschiedlichen Flotten in BRT hat sich nach dem Bericht des Instituts für Schifffahrtforschung Bremen im vergangenen Jahr

in der Spitze nicht wesentlich geändert. Die USA führen nach wie vor selbst mit der Tonnage unter eigener Flagge vor Großbritannien, Norwegen, Liberia, Japan, Griechenland, Italien und den Niederlanden.

Die Flotte der Bundesrepublik Deutschland ist von der zehnten auf die neunte Stelle gerückt und hat Frankreich tonnamäßig überholt, das allerdings wegen seiner hohen Fahrgastkapazität eine im ganzen leistungsfähigere Handelsflotte behielt.

An der Spitze der Tankerflotte steht nach wie vor Großbritannien vor Liberia, unter dessen Flagge ein starker Anteil an Tankertonnage amerikanischen Eigentums fährt, Norwegen, den Vereinigten Staaten mit Tankertonnage unter eigener Flagge, Panama, Frankreich, Italien und Japan. Hier steht Griechenland an neunter Stelle. Die Bundesrepublik an vierzehnter.

Die Flotten der kommunistischen Länder haben 1962 stark zugenommen, und zwar von 6,843 Mill. BRT auf 7,823 Mill. BRT, also um 11,5 v.H. Die Handelsflotte der SBZ, die am 1. Januar 1962 69 Handelsschiffe von 300 BRT und darüber mit 242 035 BRT zählte, bestand am 1. Januar 1963 aus 95 solcher Einheiten mit 341 295 BRT und wurde tonnamäßig um 41 v.H. verstärkt.

Als Dank und Anerkennung

für wertvolle Mitarbeit zur Ergänzung und Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen überreichte laut „Seewart“ das DHI Buchprämien für 1961 an:

Kapt. H. Bomberg	2. Off. H. Jüngerhans
Kapt. K. Bothmann	Kapt. J. Koch
Kapt. O. Böttcher	1. Off. W. Musch
Kapt. H. Bruhn	Kapt. H. Rappold
Kapt. U. Brummer	Kapt. K. Sachse
Kapt. G. Clausen	Kapt. P. Spitz
2. Offz. C. Groot	2. Off. W. Schilling
Kapt. J. Haak	Kapt. G. Stolzenberg
Kapt. H. Hennings	Kapt. W. Teichmann
Kapt. A. Herz	Funkoffz. J. Weiland
Kapt. R. Heyenga	Kapt. W. v. Zatorski
Kapt. G. Höft	1. Offz. W. Musch
Kapt. H. John	

August Schmiedel 65 Jahre alt

Am 19. Februar 1963 wurde August Schmiedel, Geschäftsführer des „Verein Hamburger Rheder“, 65 Jahre alt. Der Jubilar trat im Jahre 1919 als kaufmännischer Angestellter in den Dienst des Vereins Hamburger Rheder. Im Jahre 1949 ernannte der Verein ihn zu seinem Geschäftsführer. Mit seinem reichen Wissen und seiner großen Erfahrung, insbesondere auf den Gebieten des Tarifwesens und der Sozialpolitik, ist August Schmiedel den Hamburger Reedern seit nunmehr 44 Jahren ein geschätzter Ratgeber.

Neben seiner Tätigkeit für den Verein Hamburger Rheder ist August Smiedel in mehreren Kommissionen des Verbandes Deutscher Rheder tätig. Er ist außerdem Beisitzer im Tarifschiedsgericht für die deutsche Seeschifffahrt, Geschäftsführer des Verwaltungsausschusses der seemännischen Heuerstellen und Mitglied des Curatoriums der Deutschen Seemannsschule.

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung
Ihre Eheanbahnung **Fran KOGEL-TISCHLER**
Hamburg, Dammstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - Honorar nur bei Erfolg - Prospekt gratis u. diskret

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

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)

Feuertaufe für Schiffs-Atomreaktor

Der erste deutsche Schiffs-Atomreaktor muß jetzt in Geesthacht bei Hamburg seine Feuertaufe bestehen. Er wird erst seiner Aufgabe übergeben, wenn absolut erwiesen ist, daß selbst bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Schiff keine Gefahr einer radioaktiven Verseuchung besteht. Auf einem Schlingerstand wird der Reaktor daher mit allen Belastungen konfrontiert, die er auf See jemals zu bestehen haben wird: ungewöhnlich hoher Seegang, Sturm und Kollision. Alle Bestandteile werden auf ihre Zuverlässigkeit getestet, wie „Neptun“ berichtet. Der Reaktor ist so konstruiert, daß er auch beim Sinken des Schiffes nicht auseinanderfallen würde. Bei Betriebsstörungen schaltet das Aggregat von selbst ab.

Mit Gabelstapler und Tragflächenboot an Bord und einem 180 Tonnen Stücken-Schwertgutgeschirr ausgerüstet, leistet das neue MS „Benetary“ der Ben-Linie einen weiteren Schritt zur Mechanisierung und Rationalisierung in der Seefahrt.

Gesundheitsdienst an Bord

15. Denguefieber

Das Denguefieber ist eine durch einen Virus erzeugte epidemisch auftretende Infektionskrankheit, welche dem Papataciefieber ähnlich ist und durch eine Stechmücke übertragen wird. Von dieser Mückenart stechen die jungen Mücken vor ihrer ersten Eiablage, im Gegensatz zu den anderen Mückenarten auch am Tage. Das Denguefieber ist an die wärmeren Länder gebunden und kommt besonders um das Mittelmeer herum vor. Die Epidemien können großen Umfang annehmen. Das Denguefieber bevorzugt im Gegensatz zum Papataciefieber, das besonders im Frühjahr und Sommer auftritt, die Monate August bis Dezember, ist also eine Herbstkrankheit. Das Überstehen der Krankheit hinterläßt teilweise Immunität.

Die Inkubationszeit beträgt 3—8 Tage. Die Krankheit beginnt plötzlich, zuweilen unter Schüttelfrost mit Temperaturanstieg. Der anfangs beschleunigte Puls pflegt sich im weiteren Verlauf relativ zu verlangsamen. Neben einer Fiebertötung des Gesichtes kann es schon am ersten Krankheitstage zu einem exanthemähnlichen Ausschlag kommen, so daß die Haut allgemein gleichmäßig gerötet erscheint. Im Zusammenhang mit dem Fieber treten Kopf-, Muskel-, Knochen- und Gelenkschmerzen auf, besonders in den Kniegelenken, ferner Übelkeit, Erbrechen, Nasenbluten. Diese Gelenkschmerzen führen einen eigenartig gezielten Gang des Kranken herbei. In typischen Fällen entwickelt sich eine sattelförmige Temperaturkurve, die nach 24—36 Stunden für die Dauer von 1—2½ Tagen erheblich abfällt, um dann erneut anzusteigen, und erst am 6—7 Tag abzusinken. Das eigentliche Denguefieberexanthem tritt beim 2. Fieberanstieg, also etwa am 5. Krankheitstage, auf. Es befällt Gesicht, Hals, Brust, Rücken, Hände, Füße und Unterschenkel und ist von scharlach- oder malarieähnlichem Charakter. Es ist meistens schon nach 24—48 Stunden wieder verschwunden und geht in eine kleinförmige Abschuppung über. Das Exanthem kann mit Juckreiz verbunden sein. Während des Fieberanfalls treten Schweißausbrüche

65 000-t-Tanker mit 19 Mann Besatzung

Das japanische Transportministerium hat für die Entwicklung im Schiffbau im Haushaltsjahr 1963 14,550 Mill. Yen bereitgestellt. Dieser Plan sieht u. a. die Entwicklung eines Tankers von 65 000 tdw vor, der für die Fahrt zwischen Japan und dem Mittleren und Nahen Osten bestimmt ist, eine Turbinenanlage erhält und 16 kn läuft. Das Interessanteste hieran ist jedoch, daß dieses Schiff soweit automatisiert wird, daß es mit einer Besatzung von nur 19 Mann auskommt. Diese Automatisierung erfolgt sowohl bei der Ladungsübernahme bzw. -abgabe als auch bei der Handhabung der gesamten Maschinenanlage.

Die ersten Ammoniaktanker,

deren Spezialkonstruktion es gestattet, dieses Chemikal in flüssiger Form zu fahren, werden in Kürze auf einer Rotterdamer Werft für eine New Yorker Gesellschaft auf Stapel gelegt. 9000 t Ammoniak flüssig bei 46 Grad Celsius und unter atmosphärischem Druck werden diese neuesten Spezialtypen laden können.

auf, welche einen eigenartig süßlichen und fauligen Geruch haben. Neben den Kopfschmerzen können bei schweren Erkrankungen Unruhe, Benommenheit, Schwindel und andere Störungen auftreten. Die Lungen pflegen nicht beteiligt zu sein.

Blutungen können beobachtet werden aus Nase, Zahnfleisch, Darm- und Harnwegen, ferner Netzhaut, Nieren und Lungen. An Komplikationen sind blutig-schleimige Durchfälle zu erwähnen. Zu bemerken ist, daß das Denguefieber dem Papataciefieber ähnlich ist, wobei aber bei letzterem das Exanthem fehlt, welches beim Denguefieber in etwa 50 % der Fälle auftritt. Von der Grippe ist das Denguefieber durch das Fehlen der katarrhalischen Erscheinungen der oberen Luftwege zu unterscheiden. Weniger schwierig ist die Abgrenzung gegenüber Malaria oder Typhus. Gegen Masern spricht das Fehlen der katarrhalischen Erscheinungen. E. Jünemann

SCHIFFSUNFÄLLE

Der holländische Passagierdampfer „Maasdam“ (15 025 BRT) kollidierte am 15. 2. gegen 8.30 Uhr 3 sm westlich des Weserfeuerschiffes im dichten Nebel mit einem Wrack. Das Fahrzeug hatte, nachdem es mit eigener Kraft freigekommen war, eine Schlagseite von etwa 10 Grad. Die „Maasdam“ wurde beim Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven zur Besichtigung eingedockt. Kurz nach der Kollision wurden die an Bord befindlichen Ehrengäste von dem Lotsendampfer übernommen und in Bremerhaven an Land gesetzt.

In der Nacht vom 2. zum 3. Dezember 1962 gegen Mitternacht ist das Motorschiff „Uta“ in der Ostsee, westlich Osel, gesunken. Die siebenköpfige Besatzung hat dabei ein Tod gefunden.

Der Unfall ist auf höhere Gewalt zurückzuführen, nach den letzten Funksprüchen sind die Luken des Schiffes in schwerem Wetter angeschlagen worden und dabei verloren gegangen.

Mängel in der Bauart, Ausrüstung oder Beladung des Schiffes sind nicht festzustellen.

Es hat sich wieder einmal herausgestellt, daß die Gewalt der See stärker ist als das, was von Menschenseite entgegen gestellt werden kann. Das Seemot sprach dem Kapitän der „Frank“ Anerkennung aus für den unermüdeten Einsatz, doch noch durch den Funkverkehr Hilfe herbeizuschaffen.

Am 11. 2. kollidierten im Armeikanal das deutsche MS „Flachsee“ (1335 BRT) und der englische D „Canuk Trader“ (7151 BRT) im dichten Nebel. Der deutsche Frachter ist kurz nach der Kollision gesunken. Die Besatzung konnte vollzählig von der „Canuk Trader“, die nur leicht beschädigt wurde, gerettet werden. Sie wurde später vom Schlepper „Seefalke“ übernommen und in Dover an Land gesetzt.

Im Kattegatt kollidierte am 5. 2. das deutsche MS „Bari II“ mit dem dänischen MS „Else Skou“. Die „Bari II“, auf der Reise von Frankreich nach Danzig, mußte den Hafen von Helsingborg zwecks Reparatur anlaufen. Das Schiff konnte am 8. 2. seine Reise nach Danzig fortsetzen.

Über Bord gefallen und ertrunken

Am 24. November 1962 gegen 05.10 Uhr ist der Heizer Fluzel von D „Tilly Russ“ im Hafen von Bremen über Bord gefallen und ertrunken. Der Unfall ist von niemandem verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß. Augenzeugen sind für diesen Unfall nicht vorhanden gewesen, jedoch soll nach Aussage der Schiffsführung der Alkohol eine wesentliche Rolle gespielt haben.

Tödlicher Unfall auf MS „Frankfurt“

Am 24. 12. 1962 gegen 07.00 Uhr ist der Jungzimmernann Piltz an Bord des MS „Frankfurt“ im Hafen von Yokohama in den Lukenschacht der Luke 4 gestürzt und so schwer verletzt worden, daß er kurz danach im Schiffshospital verstorben ist. Der Unfall ist von niemandem verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die zur Versorgung des Verletzten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

In der Untersuchung konnte einwandfrei festgestellt werden, daß der Unfall auf übergroßen Pflichteifer des Verunglückten, der nicht zu den Arbeiten an der Luke 4 eingeteilt war, zurückzuführen ist.

Betrunken ertrunken

Am 17. Dezember 1962 um 01.15 Uhr ist der Heizer Müller vom Dampfer „Hinrich Peters“ im Hafen von Bremen bei der Rückkehr vom Landgang zwischen Bordwand und Pier gefallen und ertrunken. Der Unfall ist von niemandem verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Die Untersuchung hat ergeben, daß Müller unter Alkohol gestanden hat und in dem Augenblick das Gleichgewicht verlor, als er gerade die Gangway betreten hatte. Der zweite Offizier und der Koch, die sein Kommen beobachteten, haben durch Zurufen versucht, ihn vom Betreten der Gangway abzuhalten, um ihn hinüberzuleiten. Aber kurz darauf war der Unfall schon passiert. Das kalte Wasser hat einen sofortigen Herzschlag erzwungen.

Die Ausbildungsinspektion für die Handelschiffahrt gibt bekannt:

Ab 12. Juli 1963 dürfen nur noch diejenigen Leichtmatrosen zur Matrosenprüfung zugelassen werden, die von der nach der „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrtschiffen“ vorgeschriebenen Gesamtlauf von 36 Monaten mindestens 6 Monate auf Schiffen unter 2000 BRT gefahren haben.

Von dieser Bestimmung dürfen nur dann Ausnahmen gemacht werden, wenn eine Ausbildungsvereinbarung mit einem Reeder oder einer Reedergruppe gemäß § 8 (1) abgeschlossen wurde. Diese Vereinbarung muß anerkannt sein.

Nicht mehr 2 Untersuchungen

auf zwei verschiedenen Stellen hat das Verpflegungspersonal nötig. In Zukunft wird in einem Gang der SBG-Arzt, der die Seetauglichkeitsprüfung vornimmt, auch die Bescheinigung für den Nachweis ausstellen, daß die Seeleute frei von Infektionskrankheiten sind.

Auflösung von Seite 14

„Über den grünen Klee loben“:

Waagrecht: 1. Nagib, 4. Karat, 8. Summa, 11. Emir, 12. Tara, 13. Rente, 16. Lager, 18. Falle, 21. Risotto, 23. Natrium, 25. Amerika, 26. Mennige, 29. Alceste, 33. Arien, 34. Tramp, 37. Osten, 38. Klee, 39. aper, 40. Siena, 41. Regie, 42. Karte.
Senkrecht: 1. Narr, 2. Gans, 3. Beet, 4. Kilometer, 5. Ara, 6. Ate, 7. Tarnkappe, 8. Saft, 9. Mulli, 10. Atem, 14. Eiger, 15. Tonne, 17. Gerda, 19. Arles, 20. Lunte, 22. Tag, 24. Aal, 26. Maas, 27. Nike, 28. Inka, 30. Cork, 31. Stier, 32. Ente, 35. Ree, 36. Mai.

Auflösung „Vier Reiter suchen ihre Tiere“:

So ist's richtig: 1 und 8 gehören zusammen, 2 und 7, 3 und 6, 4 und 5.

Zeichnungen und Fotos

Contipress S. 8 u. 9; Deike Matern S. 14, 15; D.P.A. S. 9; Donath S. 8 u. 15; Globus Mater S. 3; H. Jung S. 1; H. v. Medvey S. 11; Oberpostdir. Kiel (Bezirksbildstelle) S. 7; Orenstein, Koppel & Lübeck Maschinenbau A.G. S. 8; Schiffsmeldedienst GmbH. S. 6; G. Schowalter Titelfoto; Archiv „The Bridge“ S. 2.

† 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



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!

Die
weltbekanntesten*



„LILY“-BRAND SCHIFFSFARBEN

Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

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

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

BEISSER GEBRÜDER



SEIT 50 JAHREN

FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

D 17 b 1

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
Duffülle 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



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



CAMEL America's largest-selling regular length cigarette!

WINSTON America's largest-selling filter cigarette!

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

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

„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hofen-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.