

# Kehrwieder



## *Aus dem Inhalt:*

- Unsere Seeschifffahrt in der EWG
- Politik unter der Lupe
- Amerikanische Außenhandelspolitik auf neuer Grundlage
- Flottenumschau
- Keinen Platz und keine Zeit mehr zum Leben hatte ich unter dem Wrack
- Neues aus der Schifffahrtstechnik
- Das Abenteuer der „Cito“
- Hymne der Schiffsoffiziere
- Klar bei Schmunzelauge
- Was soll der Rummel um Sexualität und Liebe?
- Personal-Überhang und -Mangel
- Rationell und speziell



Am Äquator herrschen harte Sitten

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN



## BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

MAX A. LEWERENZ · Hamburg 1

Telefon 32 49 36 und 33 47 28



Feuerschutzgeräte  
Wasser- und Schaumkanonen  
Schaumgeist · Luftschäum  
Lechler Brandschutz-Düsen  
Handfeuerlöscher



## LOUIS TAXIT

gegründet 1896

Inh. R. Reidock

BERA-  
Zinkanoden

Technische Bedarfsartikel für Schiffs-, Werft- und Industriebedarf

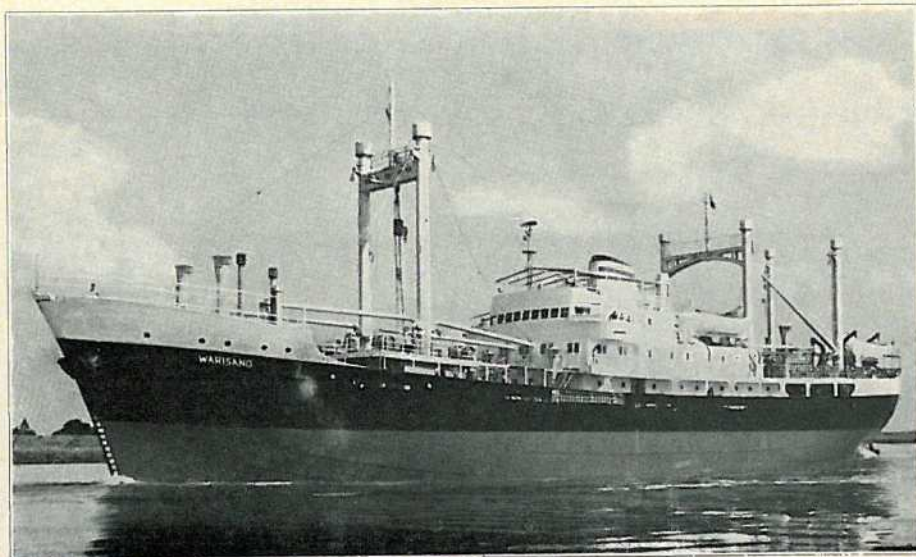
Hamburg 11, Steinhöft 11, Sa.-Nr. 36 40 45, Tel.-Adr. TAXIT

Lübeck, Tel. 26586

Cuxhaven, Tel. 2266

Vertretung in

ROTTERDAM: M. TASELAAR & Zoon NV, Maaskade 52, Tel. 129934



Motor-Fracht- und  
Passagierschiff „WARISANO“  
erbaut für das Schifffahrtsministerium  
in Djakarta (Indonesien)

## JOS. L. MEYER

Papenburg/Ems

gegr. 1795

Telefon: 741 · Telex: 027 890 · Telegr.: Meyerwerft

Schiffswerft  
Maschinenfabrik  
Kesselschmiede  
Eisengießerei  
Kompressorenbau

## Dockbetrieb



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

April 1963

Nr. 4

Am Peilkompas

## Unsere Seeschifffahrt in der EWG *Freiheit für den Wettbewerb*

Selbst ein so erweiterter Rahmen wie die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft scheint für die Seefahrt noch zu eng. Die Tätigkeit der EWG wirkt sich zwar auf die gesamte binnenländische Wirtschaftsverflechtung aus, sie beeinflusst zwar den Weg der Warenströme und den Gang der Handelspolitik, die EWG wird auf diese Weise zwar auch die Handelsschifffahrt wesentlich beeinflussen, trotzdem kann keine Seeschifffahrt auf irgendein Land, auf irgendeinen Kontinent beschränkt bleiben. Für die Seeschifffahrt bleibt nach wie vor die „Welt das Feld“.

Die EWG hat die zwingende Notwendigkeit für die deutsche und europäische Seeschifffahrt, ihre Tätigkeit in weltweitem Rahmen auszuüben, berücksichtigt. In den römischen Verträgen ist daher vernünftigerweise die Seeschifffahrt von der Anwendung der Wettbewerbsregeln der EWG unbefristet ausgenommen. Die Aussetzung für die binnenländischen Wirtschaftszweige ist dagegen nur befristet.

Sind schon staatliche Maßnahmen und Lenkungsversuche, die auf den freien Wettbewerb zielen, ganz allgemein äußerst problematisch, so müssen sie es in erhöhtem Maße sein, wenn sie von EWG-Ebene ausgehen. Deshalb die vorläufigen Aussetzungen. Für einen Zweig aber, der als verlängerter Arm der deutschen und europäischen Wirtschaft auf den ohnedies so gefährdeten freien Weltmeeren tätig sein muß, wie die Seeschifffahrt, könnten irgendwelche EWG-dirigistischen Versuche verheerende Wirkung zur Folge haben.

Wettbewerbsfreiheit und Wettbewerbslenkung befinden sich zwar überall in der freien Welt nicht etwa auf dem Wege der Konsolidierung, sondern noch in dem labilen Stadium des Suchens nach der geeigneten Synthese. Dieser Zustand ist ohnehin schon äußerst anfällig und kann sich mit großer Geschwindigkeit zu einer Bedrohung des gesamten Wirtschaftsgefüges auswirken. Zu allen ohnehin schon so bedauerlichen staatsdirigistischen Maßnahmen nun auch noch die einer EWG zu verkraften, das dürfte jeder vom Welthandel lebende europäischen Seeschifffahrt den Wind aus den Segeln nehmen, und zwar in dem äußerst gefährlichen Fahrwasser der Geburtswehen des erst angestrebten Vereinten Europas.

In diesem Stadium Wettbewerbsbeschränkungen seitens der EWG hinzunehmen, hieße Wettbewerbsunfähigkeit zu riskieren, hieße vor der Seuche der grassierenden Flaggendiskriminierung die eigene Flagge völlig zu streichen.

Trotz EWG bleibt das entscheidende Problem für die Seeschifffahrt dasselbe: Wie nämlich kann eine deutsche Seeschifffahrt die binnenländischen Wettbewerbsbedingungen mit denen, die auf dem Weltmarkt herrschen, koordinieren? Durch die EWG wird dieses Problem aus einer nationalen in eine europäische Ebene erhoben. Es wird dadurch nicht kleiner, sondern größer. Es kann daher von seiten verantwortlicher deutscher Seefahrtskreise nur begrüßt werden, daß keine EWG-Vorschrift in die Wettbewerbsfreiheit auf den Weltmeeren eingreift, und zwar nach den letzten Beschlüssen unbefristet. Diese Garantie könnte geradezu als kleiner Lichtblick in der Verfin-

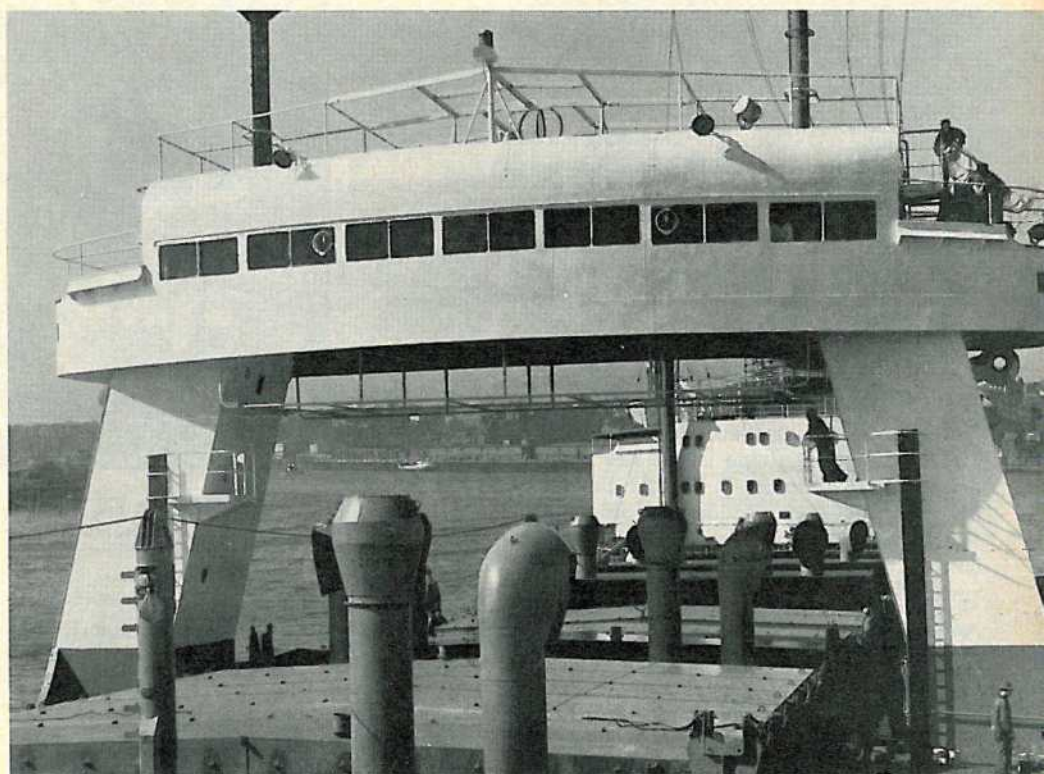
sterung vor der Freiheitssonne über den Meeren gewertet werden. Es kann daher nur angestrebt werden, daß dieser Strahl größer wird und breitere Bereiche erhellt.

Es wird hier bei allen Entwicklungsmöglichkeiten, die für die EWG noch gar nicht abzusehen sind, sehr darauf ankommen, wer den festeren Standpunkt einnimmt, und darauf, wer den längsten Atem hat, ihn zu vertreten in der Welt, die das Feld ist für die Seefahrt.

Entscheidend ist, ob es die sind, die die Freiheit auf ihre Fahnen geschrieben haben oder die anderen, die glauben, mit staatlichen Einschränkungsoptionen auf die Dauer mit Erfolg im Trüben fischen zu können. Eine EWG, die geschlossen nach außen in diesem Sinne handelt, könnte der Freiheit eine Gasse werden, die kein einzelnes flaggen-diskriminierendes und wettbewerbszerstörendes Land mehr versperren könnte.

Der Wachoffizier

Eine Brücke, die ihren Namen wieder verdient, Engländer nennen sie Flying Bridge.



# POLITIK UNTER DER LUPE

## Der Keil

Für uns Westdeutsche ergab sich in den Märzwochen eine merkwürdige Situation.

Wir haben einen großen Freund gewonnen, aber dieser Freund ist nicht der Freund unserer Freunde. Es ist ein alter großer Staatsmann, und was unsere Freundschaft zu ihm anbetrifft, so können wir uns nichts mehr wünschen, als daß er auch Frankreich sei. Was aber unsere freundschaftlichen Beziehungen zu den anderen Staaten, vor allem zu den EWG-Ländern und zu den USA, betrifft, so sind wir in der mißlichen Lage, uns zu wünschen, daß das französische Volk nicht de Gaulle sei. So schickt unsere Regierung einen Beschwichtigungsboten nach dem anderen in's Weiße Haus, zuletzt von Hassel und von Brentano. Seit 14 Jahren ist unsere Politik auf eine möglichst feste Allianz mit den USA ausgerichtet. Während der langen Dauer der Berlin-Krise konnte diese Bindung nicht fest genug sein. Das kann und darf kein noch so bedeutender Freund in unserer nächsten Nachbarschaft ändern. So wirkt de Gaulle wie ein Keil, — ein Keil in Bonn zwischen der tiefen Genugtuung über die endgültige Bereinigung einer Erbschaft, die beiden Völkern Millionen Blutopfer abforderte, und der Notwendigkeit, sich voll für eine starke westliche Verteidigungsallianz einzusetzen. In der EWG ist de Gaulle der Keil schlechthin. Die Engländer haben auf ihre gelassene nüchterne Art, abgesehen von ein paar Nadelstichen, bereits reagiert: *Make the best of it — and look out for Commonwealth.* Und am 28. März hat das Europäische Parlament in Straßburg einstimmig gefordert, daß die EWG ihre Verhandlungen über den Beitritt Englands unverzüglich wieder aufnehmen sollte. In Washington zeigt sich ebenfalls Zwiespalt infolge de Gaulles hartem und als unwiderruflich verkündeten Nein zu allen europäischen Zusammen-schlußanstrengungen. De Gaulle zeigt bei jeder Gelegenheit, daß er nichts vom „Amerikaner in Paris“ hält. Hat er doch erst kürzlich dem für die NATO sondierenden Stevenson schlicht sagen lassen, er habe keine Zeit. So tönen von jenseits des Atlantik zwei Stimmen. Die eine ist die der wieder-erwachten Isolationisten. Es sind die Nationalisten, die europamüde geworden sind oder es schon immer waren, und sich am liebsten auf eine Atomfestung Nordamerika zurückziehen und konzentrieren wollen.

Doch, die andere Stimme ertönt aus der Überzeugung, daß Amerikas Sicherheit steht und fällt mit der Stärke Europas und mit Berlin. Es wird alle Anstrengungen der westlichen Politiker kosten, aus diesem sprengenden Keil einen vereinenden Katalysator zu ma-

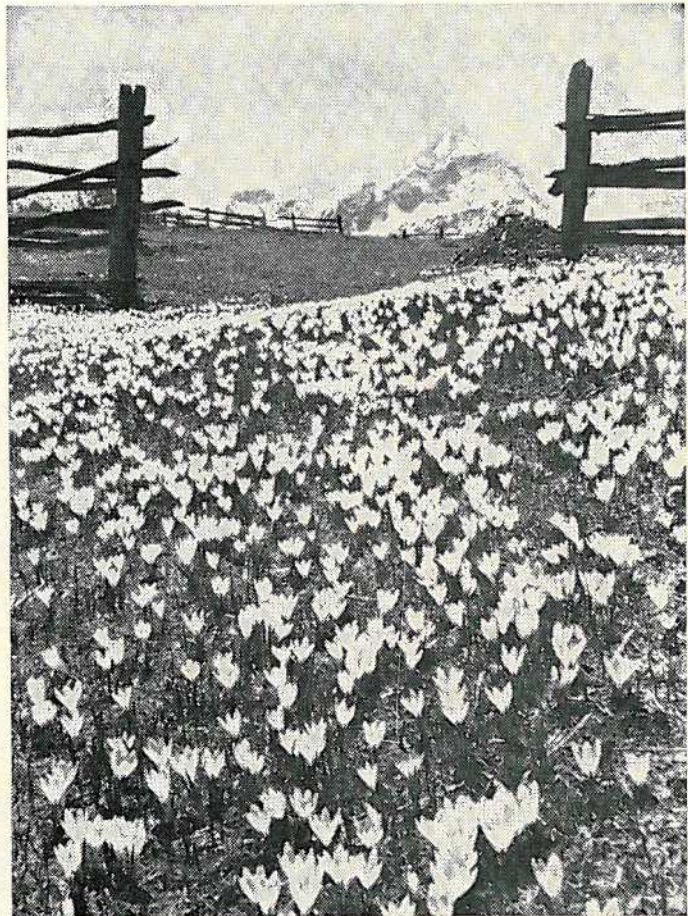
chen. De Gaulle respektiert in der Politik nichts außer unabänderlichen Tatsachen. De Gaulle hat in Algerien bewiesen, daß er die Zeichen der Zeit zu verstehen weiß, daß nämlich die Epoche der Kolonisation zu Ende ist. Damit dürfte aber auch in Europa die Epoche der nationalen Gloire um jeden Preis zu Ende sein. Ruhmreich ist nur noch, ein Europa zu schaffen.

## Die Gottlosen beim Papst

Adschubej, Schwiegersohn Chruschtschows, Chefredakteur eines der wichtigsten Regierungsorgane der Sowjets und einer der höchsten politischen Funktionäre, ist vom Papst Johannes empfangen worden. Kirche und Welt begegneten sich. Sinnbilder für politische und weltanschauliche Abstoßungs-

Grunde sollte ein Löwe, und wenn auch nur ein Schwiegerlöwenkind, vor einem Hirten zittern? Chruschtschow weiß offenbar im Gegensatz zu Stalin, daß eine Macht auch ohne waffenklirrende Divisionen mächtig sein kann. Diese Erkenntnis sollte bei allen Analysierungsversuchen Chruschtschows als Kalkül einbezogen werden. Man darf annehmen, daß hier beide Seiten wußten, was sie taten. Dem Papst wird es um die Millionen orthodoxer Seelen im Sowjetrußland gegangen sein und Chruschtschow um die Millionen katholischer Seelen in der westlichen Hemisphäre, vor allem in Lateinamerika. Beide verschafften sich Legitimation im feindlichen Lager. Der Gedanke an zwei trojanische Pferde liegt nahe. Und beide vertrauten offenbar darauf, daß das

## Unser schönes Deutschland



Osterbericht aus den Alpen: Winter im Rückzug auf die Berge. Krokusse im Vormarsch auf die Alm.

kraft neigten sich zueinander. Dies ist ein Ereignis, geradezu sprühend von politischer und religiöser Dynamik. Hat sich hier der Löwe in die Höhle des Hirten gewagt? Es hieß, Adschubej solle seine Aufregung nicht haben verbergen können. Aus welchem

Risiko, im eigenen Lager an Gesicht zu verlieren, geringer ist, als die Aussicht, im feindlichen Lager Zutrauen zu gewinnen. Wenn es beiden auch um den Frieden, auf den alles ankommt, gegangen wäre, das wäre schön.  
Heinrich Schopper

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel - **Amerikanische Außenhandels-** Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi **politik auf neuer Grundlage** aft - Handel - Verkehr  
 Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Ende des vergangenen Jahres hat Präsident Kennedy den sogenannten „Trade Expansion Act 1962“ unterzeichnet. Die Vereinigten Staaten haben damit ein neues Außenhandelsgesetz erhalten, das der amerikanischen Regierung nach schwierigen und langwierigen Auseinandersetzungen im Kongreß nahezu alle Vollmachten erteilt, die sie gefordert hat. Die Ziele dieses neuen Gesetzes bestehen vor allem in der Förderung der eigenen Wirtschaft, in der Erhaltung und in der Erweiterung ausländischer Märkte und in der Verhinderung der wirtschaftlichen Durchdringung des Westens durch den Ostblock. Ein entscheidendes Ziel des Gesetzes ist nicht zuletzt der Stärkung der wirtschaftlichen Beziehungen zu anderen westlichen Ländern gewidmet. Gerade wegen dieser letzten Zielsetzung kommt dem „Trade Expansion Act“ eine Bedeutung zu, die sich in ihrer Gesamtheit wahrscheinlich noch gar nicht ganz überblicken läßt.

### Volmachten für den Präsidenten wie noch nie

Der wesentliche Inhalt des neuen außenpolitischen Programms der U.S.A. besteht darin, daß dem amerikanischen Präsidenten und der amerikanischen Regierung auf dem Gebiet der Außenhandelspolitik Vollmachten eingeräumt werden in einem Ausmaß, das bis dahin in den U.S.A. unvorstellbar war. Nach dem neuen Gesetz ist der amerikanische Präsident bis zum Jahre 1967 autorisiert, in allen Fällen, in denen der amerikanische Außenhandel durch Zölle oder Importrestriktionen über Gebühr belastet wird, aus eigenem Entschluß Handelsvertragsverhandlungen aufzunehmen und entsprechende Verträge abzuschließen. Es ist ihm ferner die Vollmacht erteilt, Zollsenkungen und Zollerhöhungen vorzunehmen, wenn derartige Maßnahmen zur Durchführung von Handelsabkommen erforderlich sind. Diese Zollsenkungen dürfen im allgemeinen bis zu 50 % der Zollsätze betragen, die am 1. Juni 1962 angewandt wurden. Ähnliches gilt für Zollerhöhungen.

Die Vollmachten des amerikanischen Präsidenten erfahren eine zusätzliche Ausdehnung durch die sogenannte EWG-Klausel. Nach dieser Klausel ist es dem Präsidenten praktisch gestattet, die Zölle für alle industriellen Produkte, bei denen die U.S.A. und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft zusammen mit mindestens 80 % am freien Welthandel beteiligt sind, aufzuheben. Auch bei landwirtschaftlichen Produkten gewährt das Gesetz dem Präsidenten besondere Vollmachten für Verhandlungen mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Bei diesen Gütern kann die sonst vorhandene Beschränkung im Hinblick auf Zollsenkungen überschritten werden, sofern der Absatz der amerikanischen Agrarprodukte an die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft sichergestellt ist. Hinsichtlich tropischer Agrarprodukte können die Zölle sogar auf null gesenkt werden, wenn eine amerikanische Produktion dieser Art nicht besteht, und wenn sich die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft dieser Zollpolitik anschließt. Schließlich muß noch jene Generalvollmacht erwähnt werden, die dem Präsidenten ebenfalls eine Aufhebung der Zölle erlaubt, wenn der betreffende Zollsatz nicht mehr als 5 % des Wertes der Produkte beträgt.

### Waffe im Zollkrieg

Neben diesen Vollmachten, die in diesem Ausmaß bisher kein anderer amerikanischer Präsident besaß, hat der amerikanische Kongreß dieses Gesetz auch als eine Waffe im Zollkrieg erheblich verstärkt. In diesem Zusammenhang fordert das Gesetz von dem amerikanischen Präsidenten und seiner Regierung, gegen un-

gerechtfertigte Importrestriktionen anderer Länder vorzugehen. Der Präsident ist verpflichtet, ohne Rücksicht auf Handelsabkommen oder andere Vereinbarungen seitens der U.S.A. Zölle und andere Beschränkungen des Imports zu verhängen, wenn ein ausländischer Staat die Exporte der amerikanischen Landwirtschaft ungerechtfertigt behindert. Eine ähnliche Verpflichtung gilt für den Fall, daß sich ein ausländischer Staat gegen amerikanische Exporte mit Importrestriktionen oder Einfuhrabgaben zur Wehr setzt bzw., daß der amerikanische Außenhandel durch diskriminierende Maßnahmen anderer Staaten beeinträchtigt wird.

### Schutz durch Beihilfen

Von besonderer Bedeutung ist schließlich noch die im „Trade Expansion Act“ vorgesehene Abschaffung der sogenannten Meistbegünstigungsklausel für Ostblockstaaten und Kuba. Die Abschaffung der Meistbegünstigung, der unter verschiedenen Gesichtspunkten für den gesamten Handel mit dem Ostblock eine erhebliche Bedeutung zukommt, soll allerdings erst erfolgen, wenn es sich als zweckmäßig erweist. Eine besondere Aufmerksamkeit erfordert schließlich noch die Tatsache, daß der amerikanische Präsident auch nach diesem Gesetz bevollmächtigt ist, Industriezweigen oder Unternehmungen, die durch wachsende Importe als Folgen von Handelsabkommen Schaden erleiden, Beihilfen zu gewähren.

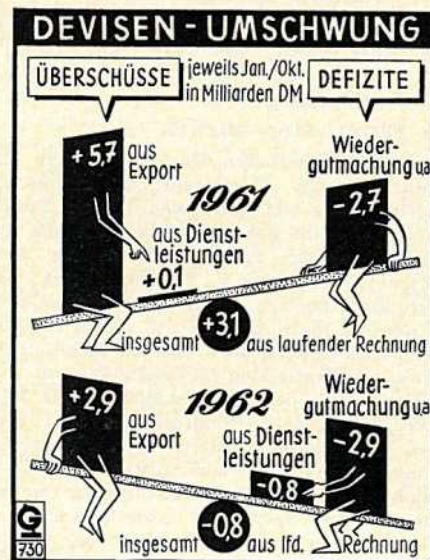
### Richtungweisend für die ganze Welt

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der Anlaß für die Verabschiedung dieses neuen Außenhandelsgesetzes in den U.S.A. in erster Linie in der raschen Entwicklung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und in den großen Erfolgen, die in den letzten Jahren in der Herstellung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes in Europa erzielt sind, bestanden hat. Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft stellt daher mit Recht fest, daß die Entwicklung der Gemeinschaft und dieses neue handelspolitische Programm der U.S.A. den Beziehungen zwischen beiden Wirtschaftsräumen eine immer größere Bedeutung für die freie Welt geben wird.

Unter diesem Gesichtspunkt und im Hinblick auf die in diesem außenhandelspolitischen Programm zum Ausdruck gelangende Feststellung der Vereinigten Staaten, daß für sie in Europa in der Gestalt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nunmehr ein Partner vergleichbarer Größe besteht, wird den Ende dieses oder Anfang des kommenden Jahres stattfindenden Verhandlungen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und

den U.S.A. über die Ausführung des „Trade Expansion Act“ eine eminente Bedeutung zukommen. Wie die EWG-Kommission vor kurzem mit Nachdruck festgestellt hat, stehen bei diesen Verhandlungen nicht allein die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Gemeinsamen Markt und den U.S.A. zur Debatte. Es handelt sich vielmehr um das seit langer Zeit größte Vorhaben einer Liberalisierung des Welthandels auf dem Gebiet der Zölle. Das Ergebnis und der Erfolg dieser Verhandlungen wird richtungweisend sein für die Gestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen in der gesamten Welt. Das gilt vor allem auch für die Entwicklungsländer, deren Situation bei einer Realisierung einer gemeinsamen Zollpolitik zwischen beiden Wirtschaftsräumen erheblich erleichtert werden kann. Insofern ist durch die Verabschiedung des „Trade Expansion Act“ eine Entwicklung ausgelöst, die für die künftige Gestaltung der Weltwirtschaft von fundamentaler Bedeutung ist.

Von Kobes Leuchtturm wird in Kürze nicht nur die Einfahrt zum Hafen beleuchtet, sondern er wird auch das so bitter nötige Licht der guten Beziehungen der Völker untereinander angezündet haben. Beinahe heißt das Eulen nach Athen tragen. Denn Seeleute, denen das aus Schulau bekannte Willkommen und die Nationalhymne in Landessprache entgegenzönten soll, sind es doch von jeher schon gewesen, die von Verständigung mehr verstehen, als von der Notwendigkeit der Kriege. Kobe wurde noch nie ungerne angelaufen, jetzt aber mit einem Willkommen, das der Idee nach aus Deutschland stammt, vielleicht noch lieber.



### 1962: Defizit statt Überschub

Das ging schneller als gedacht. Noch 1961 mußte die Bundesregierung schweres Geschütz auffahren, um der anschwellenden Devisenüberschüsse Herr zu werden; sie wertete die D-Mark auf. Und schon heute hat sich alles geändert. Statt eines Überschusses von 3,1 Milliarden DM an Devisen in den ersten zehn Monaten 1961 wird es im gleichen Zeitraum 1962 ein Defizit von 800 Millionen DM geben. (Beide Male bleiben jene Devisen außer Rechnung, die auf Grund von Kapitalbewegungen zu- oder abfließen.)



gehört  
gesehen  
festgehalten

### „Kehrwieder“ an der Kette vollgestaut mit Schmuggelzigaretten

Nun fährt dieser Veteran (ex „Glückauf“, ex „Bubendei“) über ein halbes Jahrhundert in unseren Gewässern, zuletzt noch als Seebäderschiff zwischen Wilhelmshaven/Bremerhaven und Helgoland und kaum, daß er zum vierten Male seinen Namen wechselt („Isola del Sole“), macht er solche Sachen! Vollgestopft mit Schmuggelzigaretten trat er mit italienischer Besatzung (darunter zwei Deutsche) die Überführungsreise nach Italien an und wurde kurz vor dem Reiseziel beim Einlaufen in den Golf von Neapel von italienischen Zollwachbooten aufgebracht. 64 000 DM für entgangene Zollgebühren und eine Geldstrafe von 3,6 Millionen Mark kostet die italienische Eigentümergesellschaft das Aufschließen der Kette. Und die Besatzung steckt im Kalabus. Da kann man, was diesen sonst so brav gewesenen Dampfer betrifft, nur sagen: „Alter schützt vor Torheit nicht.“

### Willkommhöft in Japan

Von Kobes Leuchtturm wird in Kürze nicht nur die Einfahrt zum Hafen beleuchtet, sondern er wird auch das so bitter nötige Licht der guten Beziehungen der Völker untereinander angezündet haben. Beinahe heißt das Eulen nach Athen tragen. Denn Seeleute, denen das aus Schullau bekannte Willkommen und die Nationalhymne in Landessprache entgegenönen soll, sind es doch von jeher schon gewesen, die von Verständigung mehr verstehen, als von der Notwendigkeit der Kriege. Kobe wurde noch nie ungrün angelaufen, jetzt aber mit einem Willkommen, das der Idee nach aus Deutschland stammt, vielleicht noch lieber.

### Mit Testladung aus Indonesien zurück

In seinen Heimathafen Hamburg kehrte am 8. März das TS „Darmstadt“ der Hamburg-Amerika Linie aus Indonesien zurück. Damit war zugleich die achte Versuchsreise, die die „Beratungs- und Forschungsstelle für seemäßige Verpackung e.V., Hamburg“ seit 1955 durchführte, beendet. Durch Entgegenkommen der Reederei hatte das Institut neben eigenen Erprobungsmustern auch eine 39 Kubikmeter umfassende Testladung im Gesamtgewicht von 15 Tonnen mit der „Darmstadt“ auf die 3½-monatige Indonesien-Rundreise geschickt. Für diese Versuchsreise hatten 45 westdeutsche Firmen die verschiedenartigsten Industrieprodukte — vom Kühlschrank bis zu Chemikalien — zur Verfügung gestellt. Die Verpackung dieser Güter reichte von der massiven Holzkiste bis zu neuartigen Kunststoffsäcken.

Während der Fahrt wurden von Dipl. Physiker Heinz Mielke und Ing. Friedrich Langpaap genaue Beobachtungen und Messungen der klimatischen und mechanischen Beanspruchungen durchgeführt, denen das Gut beim Überseetransport ausgesetzt ist. Darüber hinaus wurden die neuen Packstoffe und Schutzmittel für die Stückgutbeförderung auf Seeschiffen auf ihre praktische Anwendbarkeit getestet.

### Arbeiten am Leuchtturm „Alte Weser“ wieder aufgenommen

Die Bauten am Leuchtturm „Alte Weser“, dem Ersatzbau für den „Rote Sand“, sind wieder aufgenommen worden. Bei den Kieler Howaldtswerken A.G. wurde der Leuchtturmkopf ausgedockt. Eine Hubinsel wird den Kopf von Kiel nach der Wesermündung transportieren und nach Fertigstellung des Leuchtturms montieren. Bei planmäßigem Ablauf der Arbeiten soll der neue Leuchtturm im Frühjahr dieses Jahres im Rohbau montiert sein. Die Inbetriebnahme des Leuchtturms wird aber voraussichtlich erst im Jahre 1965 nach dem Einbau aller technischen Anlagen zu erwarten sein.

An weiteren charakteristischen konstruktiven Merkmalen seien erwähnt:

- Da die Kurbelgehäuse durch ventilierbare Stopfbüchsen um die Kolbenstange herum getrennt und die Kolben mit Wasser gekühlt sind, können weder Verbrennungsrückstände aus den Zylindern noch Öl-Oxydationsprodukte das Umlauf-Schmieröl verunreinigen.
- Dank der wassergekühlten Einspritzdüsen-Spitze ist eine Störung der Einspritzung durch Koksbildung an der Einspritzdüse auch bei Schwerölverbrennung ausgeschlossen.
- Bemerkenswert sind auch die kurzen Umsteuerzeiten dank der doppelgesteuerten

Anlaßventile und der einfachen Umsteuer- vorrichtung.

### Mit Auto und Pistolen

organisierten fünf junge Männer und vier Mädchen auf St. Pauli in Hamburg eine Räuberbande, die rasch als Liebesfalle im Auto bekannt wurde. Die Mädchen lockten St.-Pauli-Besucher in das Auto, wo nette junge Männer sie an den Ort ihrer Träume zu fahren versprochen. Doch auf der Elbchaussee gab es bereits ein böses Erwachen. Der Fahrer, unterstützt von Komplizen, die die Fuhre wahrnahmen, forderte mit Pistolen die „Kohlen“ des Fahrgastes, die er für ein so ganz anderes Feuerchen anzulegen gedacht hatte. Doch nicht viel länger, als das „Glück“ der Beraubten währte der Erfolg der Bande. All ihre Mitglieder können nun hinter Gittern darüber nachdenken, ob es sich lohnt, Krimis zu verwirklichen.

### Kublai Khans Flotte gesucht

Im Jahre 1281 ging die Invasionsflotte des mongolischen Eroberers Kublai Khan in einem Taifun unter, bevor sie Japan erreicht hatte. Zwölf amerikanische und japanische Taucher haben jetzt, wie der „Neptun“ berichtet, mit Arbeiten in der Hakata-Bucht begonnen, um Aufschluß über die 700 alten Schiffsreste zu bekommen, die dort in 25 bis Metern Tiefe liegen.

## FLOTTENUMSCHAU

### Neubauten

Ende März lief in Kiel der Schnellboot-Tender „Werra“ vom Stapel, der zu der Serie von 13 Mutterschiffen gehört, die kleine Einheiten wie Schnellboote, Schnelle Minensuchboote und Uboote betreuen sollen. Der neue Tender „Saar“ hat seine Probefahrt in der Nordsee durchgeführt und wurde abgenommen. Nach der Indienststellung wird er einem Minensuchgeschwader in Flensburg zugeteilt.

### Schulung

Das Schulgeschwader mit den alten Tendern „Eider“ und „Trave“ und den alten M-Booten „Biene“, „Hummel“, „Bremse“, „Brummer“ und „Wespe“ — Insektengeschwader genannt — sind Ende März von einer dreimonatigen Ausbildungsreise zurückgekehrt. Die Boote liefen unter anderem auch Funchal, Casablanca, Palermo und El Ferrol an. Die Reise diente der Bordausbildung von Offiziersanwärtern auf Zeit und der Reserve. Die beiden Schulregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ lagen Ende März im Hafen von Acapulco an der mexikanischen Pazifikküste. Ein Teil der Besatzung besuchte Mexico-City. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ wird voraussichtlich am 22. April seine 12. Reise antreten, die nach Las Palmas und Sanct Thomas/Virginische Inseln führen soll.

### Ausländische Marinen

Die dänische Marine beabsichtigt, zwei 350-t-Uboote nach deutschen Lizenzen zu bauen. Außerdem wird der Bau von vier Torpedobooten nach britischem Vorbild erwogen. Die Umstellung und Modernisierung der britischen Marine schreitet weiter fort. Es sollen in diesem Jahr mehr als 50 ältere britische Kriegsschiffe außer Dienst gestellt und verschrottet werden. Hierzu gehören zwei Flugzeugträger, drei Kreuzer, etwa 20 Zerstörer, zwölf Fregatten, zwölf Uboote und Hilfsfahrzeuge älterer Bauart. Andererseits sind in den

letzten 10 Jahren etwa 330 Kriegsschiffe verschiedener Typen gebaut worden, darunter etwa 100 Minensuchfahrzeuge. Rund 40 Schiffe werden zur Zeit hergestellt, darunter ein atomgetriebenes Uboot, mehrere Lenkkraketenzerstörer, Fregatten und neuartige, große Landungsschiffe. Ein drittes kernenergiegetriebenes Uboot ist in Auftrag gegeben worden. Die Zahl der britischen Schlachtschiffe, Schlachtkreuzer und anderer großer Schiffe hat sich in den letzten zehn Jahren immer mehr verringert. Den Kern der britischen Flotte bilden zur Zeit fünf Flugzeugträger, fünf Kreuzer, zwei Lenkwaffenzerstörer, zwei Kommandoschiffe und das erste atomgetriebene Uboot. Die älteren Zerstörer wurden modernisiert und vorwiegend für die Ubootsjagd umgerüstet. Etwa 30 alte Uboote wurden ebenfalls überholt. Es wird erwartet, daß im britischen Ubootsbau in Zukunft dem Atomtrieb der Vorzug gegeben wird. Ein neuer Schiffstyp, ein Landungsschiff von 6000 ts Wasserverdrängung, ist bei der britischen Marine in der Entwicklung. Das Schiff hat Bug- und Heckrampen zur Aufnahme schwerer Heeresfahrzeuge. Es führt Pontons mit. Das Achterdeck dient der Aufnahme von Hubschraubern.

### Was heißt multinational und multilateral?

Ein weiteres mit Polaris-Raketen ausgerüstetes kernenergiegetriebenes Uboot der US-Marine wurde Mitte März in Newport News auf den Namen „James Madison“ getauft und zu Wasser gelassen. Es wird von multinationaler und multilateraler Atomstreitkraft gesprochen. Die Zusammensetzung solcher Verbände wäre etwas völlig Neues. Auf den Flottenbereich angewandt, würde sich folgende Organisation ergeben: Wenn der Verband aus je einem amerikanischen, englischen und französischen Uboot besteht, ist er multinational. Wenn auf jedem Uboot eines Verbandes jeweils gemischte Besatzungen aus der britischen, französischen und US-amerikanischen Marine fahren, so wäre das ein multilateraler Verband. —R—

Die „Britkon“ war ca. 5000 BRT groß gewesen und hatte Holz gefahren. Der Dampfer stammte aus England und war auf der Reise Oskarshamn in einer Schneesturmnacht verloren gegangen. Eine kleine Insel, 7 Meilen vor Oskarshamn, war dem Schiff zum Verhängnis geworden. Die schwedische Küste ist dort sehr felsig. Die „Britkon“ hatte sich auf große Steine gelegt, die tief in den Schiffsboden eingedrungen waren und den Dampfer festhielten.

Dieses Wrack war nun zu beseitigen und wir hofften alle, die Arbeiten in der relativ kurzen Sommerzeit zu beenden.

Wir waren technisch gut ausgerüstet und jeder verstand sein Fach.

Die Untersuchungen am Wrack waren beendet und das Ergebnis gut. Das Wrack lag wie zum Bergen geschaffen und das Wasser war kristallklar. Stellenweise konnte man unter dem ganzen Wrack durchsehen, da es auf großen Steinen lag. Einzig und allein die Dünung war unangenehm. Da das Wasser nicht tief war, verspürte man sie sehr stark und man mußte sich daran wohl erst gewöhnen.

Das Wetter war günstig und wir landeten große Mengen Schrott an. Schlaf kannten wir kaum noch.

Und dann war es eines Tages tatsächlich soweit, — das Wrack war bis zum Doppelboden geräumt. Verschwunden waren die Aufbauten, Bordwände, Maschinenteile, Welle usw., gelieben war allein der Doppelboden.

Um nun den Doppelboden an einer bestimmten Stelle gut sprengen zu können, war ich unter den Schiffsboden gekrochen und hatte meine Sprengladung angebracht. Sie riß einen schönen Tunnel und ich mußte bald am Kiel sein. Die nächste Sprengladung wollte ich von der anderen Wrackseite her anbringen. Hierzu war es erforderlich, daß ich über den Doppelboden klettern mußte, um so von der anderen Seite unter das Wrack kriechen zu können. Außerdem mußte ich zwischen zwei großen Steinen durch, auf denen der Schiffsboden lag. Die Dünung war sehr hinderlich und der Tunnel wirkte wie eine Düse. Jedesmal wurden große Wassermengen durch den Sprengschacht gedrückt und es war unter dem Schiffsboden daher äußerst turbulent. — Nach etwa 6 weiteren Metern kam ich an den Kiel und konnte meine alte Sprengstelle fühlen. Von der Sprengseite her fiel Licht in den Tunnel und ich konnte genügend sehen. Um mich herum war es so eng, daß ich mich nicht bewegen konnte. — Endlich hatte ich die richtige Sprengstelle ausgemacht und so beschloß ich, nach oben zu gehen und mir meine Sprengladung zu holen. — Und dann lag ich wieder in dem Tunnel mühsam ein schweres Sprengpaket vor mir herschiebend. Der Tunnel war ungefähr 6 m lang und so eng, daß ich gerade noch mit dem Taucherhelm durchkommen konnte. Schritt für Schritt kämpfte ich mich zu der Stelle vor, wo ich meine Sprengladung anbringen wollte. Drückend und saugend schob sich das Wasser durch den schmalen Tunnel, in dem ich lag, und mit größter Kraftanstrengung versuchte, das Sprengpaket anzubringen. Durch die hin- und herströmenden Wassermassen wollte es mir einfach nicht gelingen. Hinzu kam, daß während der Zeit meines Aufenthaltes unter dem Boden der „Britkon“ die Dünung stark zugenommen hatte! — Nach großer Mühe und vielem Schimpfen hatte ich dann endlich mein Paket gut befestigt und auch das Sprengkabel irgendwo angebunden. Da fing plötzlich das Telefon in meinem Helm an zu quaken.

In dem Rauschen um mich her war es mir nicht möglich, die oben sauber zu verstehen.

Ich lag auf dem Bauch, die Arme weit vorgestreckt und hatte vielleicht eine Bewegungsfreiheit zwischen dem Meeresboden und dem Boden des Schiffes von ca. 5 cm. An meinem Helm klapperte es, als schütete man Erbsen in einen Topf. Es waren Sand und kleine Steine, die durch die starke Strömung durch den Tunnel, in dem ich lag, gespült wurden.

Mein Sprengpaket hatte sich etwas gelockert und ich wollte noch einen Stein, der vor mir lag, ranschieben.

Ununterbrochen wurde im Telefon gesprochen und bei größter Konzentration verstand ich, daß ich sofort raufkommen sollte, da das Wetter zusehends schlechter würde und die Gefahr bestünde, daß der Anker auf dem felsigen Boden nicht mehr lange hielt.

Ich versprach, mich zu beeilen und sagte ihnen, daß ich gleich fertig wäre und dann raufkäme.

Alles hatte geklappt und die Ladung saß nun endlich so fest, wie ich es haben wollte. — Nun brauchte ich also nur noch langsam rückwärts kriechend meinen Tunnel zu verlassen und konnte dann aufsteigen. — Als ich mich jedoch von meiner Sprengladung entfernen wollte, kam ich nur einen knappen Meter rückwärts gekrochen, dann saß ich fest. Irgend etwas hatte sich in meinen Gürtel gehakt und hielt mich fest. Nach vorne ging es auch nicht, denn gleich darauf spürte ich wieder, wie ich hinten festgehalten wurde.

Wieder die 50 cm zurück, fest. 50 cm voraus, fest. Und dabei die Dünung, die widerwärtig durch den schmalen Tunnel unter dem Wrack hin- und herschoß.

Nach oben gab ich Bescheid wie es bei mir aussah. Daß man mir nicht helfen konnte, wußte ich genau. — Immer und immer wieder versuchte ich freizukommen, aber der Spielraum von 50 cm vergrößerte sich um nichts.

So lag ich unter dem Wrack, die Arme vorgestreckt in der gleichen Weise, in der ich vor ca. 30 Minuten in diesen verdammten Tunnel gekrochen war.

Der Gedanke daran, der Anker würde evtl. nicht mehr lange halten, ließ mich pausenlos versuchen, aus meinem Gefängnis freizukommen. Leider war es mir auch nicht möglich, wenigstens eine Hand an den Körper zu bekommen. Wäre mir das gelungen, hätte ich vielleicht das Tauchermesser nehmen können und mich damit freigeschnitten. Aber nein, ich saß erbarmungslos fest und dabei wurde über mir das Wetter immer schlechter.

Klar war mir allerdings nicht, wie und wo ich festsaß. Ich konnte am Gürtel hängen, am Schrittriemen oder an der Signalleine. Aber alles ist aus einem Material gefertigt, das niemals ein Mensch zerreißen kann, auch nicht in der Todesangst!

Ich hatte die Befürchtung, mir könne durch das Hin- und Herscheuern der Anzug zerreißen. Was das bedeuten würde, wußte ich genau. In meiner Lage würde ich wie eine Ratte versaufen. Dazu kam noch das dauernde Gefrage wie es mir ginge, was ich mache und was ich zu tun gedächte. Als sie mir dann noch runterriefen, daß das Wetter immer schlechter würde und sie nicht mehr lange liegen bleiben könnten, da Gefahr für Schiff

und Besatzung bestünde, schrie ich nach oben, daß sie mich nun endlich mit ihrem Geklage zufriedener lassen sollten. Meinem Weg sollte einer zur Insel schwimmen und von den Lotsen über Funk einen zweiten Taucher anfordern, der mich dann aus der Falle holen sollte. Ansonsten sollten sie gefälligst endlich den Mund halten, das wäre für mich im Moment die größte Hilfe. — Als ich dann feststellte, daß ich schon über zwei Stunden in meinem Gefängnis saß, verließ mich auch der Mut.

Keiner, der nicht in einer ähnlichen Situation gesteckt hat, wird ermaßen können, was ich in der Zeit durchmachte. Meine Lage war annähernd hoffnungslos. Sollte wirklich fremde Hilfe kommen, so konnte sie vor 2 Stunden nicht an Ort und Stelle sein. Diese Zeit konnte ich unter dem Wrack auf keinen Fall mehr überstehen. — Was nun tun? Ich versuchte, eiskalt zu überlegen. Erst einmal also die Sprengkabelzuführung zur Dynamitladung entfernen. Nun konnte es wenigstens nicht mehr knallen. Es ist ja auch kein angenehmes Gefühl, wenn direkt vor der Nase 10 kg Sprengstoff liegen. — Und dann kam mir der Gedanke, daß ich für meine Befreiungsversuche die Kraft des Wassers ausnützen müßte.

So versuchte ich es nochmals und zerrte mit der Kraft der Verzweiflung an meiner Fessel. Immer 50 cm voraus und dann mit voller Kraft dieselbe Strecke zurück. Dabei benutzte ich jetzt systematisch die Kraft des voraus oder rückflutenden Wassers.

Ich war in Schweiß gebadet und am ganzen Körper wie zerschlagen. Furchtbar war die Gewalt des Wassers, das sich rauschend, gurgelnd und brausend durch die schmale Öffnung zwängte, in der ich lag.

Der Sturm mußte oben enorm zugenommen haben und es konnte einfach nicht mehr lange gut gehen!

Und dann kam die See angerollt — — — Ich spürte schon vorher ihre Kraft. Sie schob ungeheure Wassermassen vor sich her und mein Gefühl sagte mir, daß das jetzt die Freiheit bedeute. Mit aller Gewalt arbeitete ich an meiner Befreiung. Im Telefon hörte ich gleichzeitig großes Geschrei; verstand aber nicht, was man mir sagen wollte. Sicher warnte man vor der anrollenden See, die dann plötzlich da war. Eine ungeheure Kraft preßte sich durch meinen engen Tunnel und einen kurzen Augenblick hing ich an dem Widerstand fest, wie ein Fisch an der Angel. Dann ein Ruck, ich war frei und die Gewalt des Wassers spülte mich weit aus meinem Gefängnis. Ich ließ mich nach oben treiben und dann sah ich in der aufgewühlten See, wie man sich an Bord des Kutters abmühte, mich in die Nähe der Leiter zu ziehen.

Kurze Zeit später stand ich an Bord und wir konnten die Ursache meiner Gefangenschaft ganz genau beaugenscheinigen. Es war ein zum Haken gebogener bleistiftstarker Eisendraht, der sich so in meinen Gürtel und in meine Leine verhakt hatte, daß es für mich beinahe kein Entrinnen mehr gegeben hätte. — Meine stundenlangen Bemühungen, freizukommen und die Kraft der letzten Dünungswooge hatten ihn endlich durchbrechen lassen. Jetzt hing er als stummer Zeuge einer fast vollendeten Tragödie an meinem dicken Leder-gürtel.

E. Hülsen

Keinen Platz und keine  
Zeit mehr zum Leben



... hatte ich unter  
dem Wrack

Stumm, billig, fleißig und stets sauber:

## ein neuer Maschinenreiniger aus Stahl

Bei der stufenweisen Automatisierung des Schiffsmaschinenbetriebes ist man einen weiten Schritt vorgekommen. Mit Hilfe eines Düsentellerseparators ist die Automatisierung der Brennstoffreinigung möglich. Es laufen zurzeit bereits einige Anlagen mit bestem Erfolg bei der Reinigung von Schweröl und auch Schmieröl.

Das Problem war, einen Weg zu finden, der die kontinuierliche Selbstreinigung der Separatortrommel gewährleistet. Bei den herkömmlichen, von Hand zu reinigenden Typen ist eine Automatisierung nicht möglich. Bei den sogenannten selbstöffnenden Separatoren, welche durch eine manuell zu betätigende Hydraulik in der Lage sind, von Zeit zu Zeit die Trommel zu entschlammen, ist eine Automatisierung schon eher möglich, indem die Öffnungszyklen durch „Timer“ gesteuert werden. Der Nachteil ist jedoch, daß die einmal eingestellten Zyklen bei verändertem Schlammanfall, z. B. durch grobe See aufgewühlten Schlamm im Bunker, wirkungslos sind und der Separator verstopft. Bei dem Düsenstellseparator wird jedoch jedes Schmutzpartikelchen sofort nach der Sedimentation

durch die am Umfang der Trommel angebrachten Düsen ausgetragen, so daß eine Schlammansammlung in der Trommel selbst nicht mehr erfolgt und somit eine kontinuierliche Arbeitsweise über Tage gewährleistet ist. Es sind Fälle bekannt, in denen Separatoren dieser Bauart über zweieinhalb Monate ohne Reinigung gearbeitet haben.

Ein weiterer Vorteil des Düsentellerseparators bei der Reinigung von Schweröl ist die einstufige Behandlung, d. h. Purifikation und Klarifikation in einem Durchgang in einer Trommel. Diese Arbeitsweise ist durch die einer bekannten Separatorenherstellerfirma patentierte Konstruktion der Separatortrommel möglich. Durch die Anwendung eines Düsentellerseparators in der patentierten Ausführung war also die Automatisierung der Brennstoffreinigung möglich.

Dieser automatische Separator dürfte wesentlich dazu beitragen, die alte „schwarze Gang“ aufzuheben, weil er eine der größten Schmutzquellen verstopft. Darüberhinaus ersetzt sie auf einem Schiff durchschnittlicher Größe einen Reiniger.

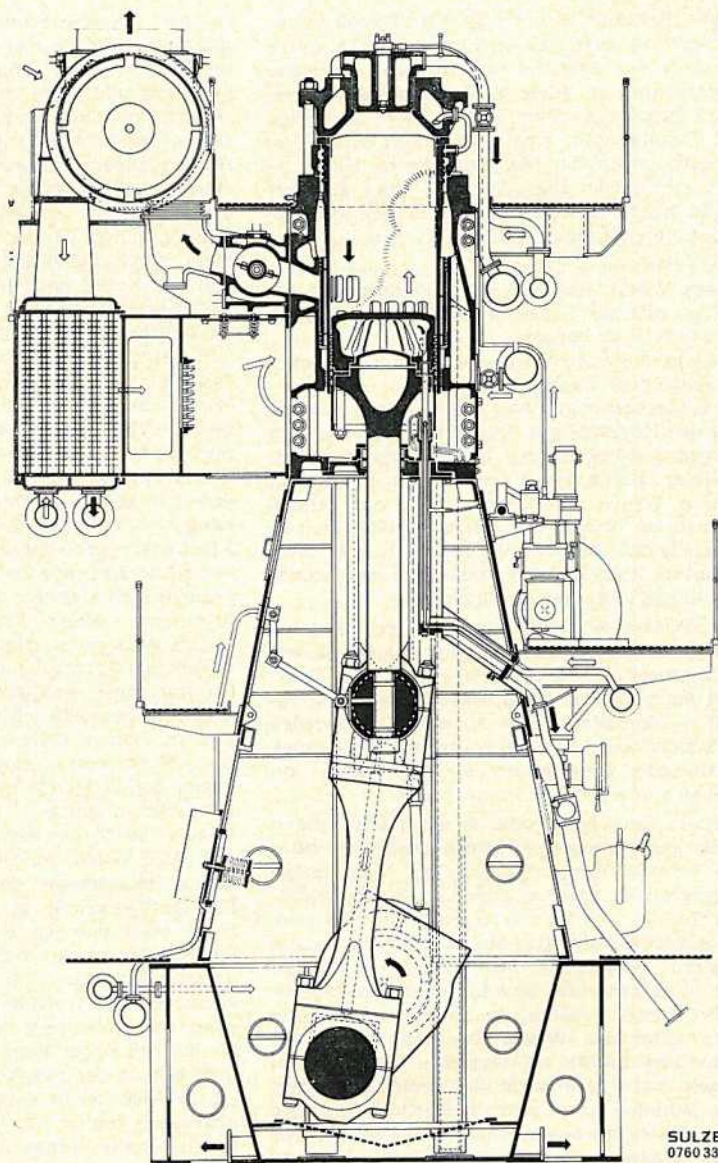
## Unaufhaltsam zum großen Massengutfrachter

Moderne Schiffbaukunst setzt nach

## Vergrößerung noch vor dem Stapellauf

Bei der Blohm & Voss AG. in Hamburg lief kürzlich ein technischer Vorgang ab, wie er nicht alle Tage auf einer Werft exerziert wird. Gleichzeitig wurde damit demonstriert, welche Möglichkeiten heute die Technik bietet, um nicht vorgeplante Arbeitsgänge nachträglich durchzuführen, ohne daß dadurch ein unverhältnismäßig großer Kapitalaufwand erforderlich wird. Bei der bekannten Hamburger Werft befindet sich z. Z. für die Reederei Alfred C. Toepfer, Hamburg, ein 35 000-t-Massengutfrachter im Bau (Werft-Nr. 825). Als relativ junger Schiffstyp hat das Massengutschiff in den letzten Jahren eine sprunghafte Entwicklung durchgemacht, die besonders durch einen raschen Anstieg der Größenordnung gekennzeichnet ist. Ende Juni v. J. tauchte bei der Reederei der Wunsch auf, diesem Neubau eine Tragfähigkeit von 38 000 t zu geben, und man überlegte, ob man diese Vergrößerung erst vornehmen sollte, nachdem das Schiff in Fahrt gebracht war oder schon vor dem Stapellauf. Die zusätzlichen 15,3 m Schiffslänge

werden dadurch gewonnen, daß in den Mittelschiffsbereich des bereits fertiggestellten Schiffskörpers eine zusätzliche Ringsektion eingefügt wird. Dieses Schiffbauteil wurde ebenfalls in Sektionen vorgefertigt, um dann mittels Kränen eingesetzt zu werden. Während der vorbereitenden Arbeiten wurde der Schiffskörper durch einen Brennschnitt getrennt und das Hinterschiff auf einer vorbereiteten Leitbahn um 15,3 m herabgelassen. Hierzu wurden hydraulische Pressen benutzt, die gegeneinander arbeiten und dadurch ein millimetergenaues Verschieben des Schiffskörpers ermöglichen. D. h. also, daß der hintere abgeschnittene Teil des Neubaus 15,3 m im Zeitlupentempo abläuft. Der gesamte Ablaufvorgang dauert 12—14 Stunden, wobei das Vorschiff zusätzliche Stopper erhielt, um es auf seinem bisherigen Helgenplatz zu halten. Nach Beendigung dieses Abslip-Vorganges erfolgt dann der Einbau der oben erwähnten vorgefertigten Sektionen.



Querschnitt des Sulzer-Zweitakt-Schiffsdieselmotors Typ RD90 mit Turboladung. Maximale Dauerleistung pro Zylinder 2300 PS.

SULZER  
0760 3361

## Ein Motor, an dem vieles überflüssig ist

### Diesem Diesel fehlen:

1. **Auspuffventile in den Zylinderdeckeln.**
2. **Spülpumpen**, welche Leistung verzehren und deshalb die Wärmebelastung der Arbeitszylinder erhöhen, ohne daß an der Kupplung des Motors entsprechend mehr Leistung zur Verfügung steht.
3. **Zusätzliche Spülgebläse für das Anlassen und Manövrieren.** Die Unterseite des Kolbens ist als Spülhilfe miteinbezogen und liefert genügend Spülluft beim Anlassen und bei kleinen Belastungen. Selbst bei Stillstand aller Turbolader vermögen mit RD-Motoren angetriebene Schiffe dank dieser Einrichtung immer noch ca. 70 % ihrer normalen Geschwindigkeit einzuhalten. Die Kolbenunterseite bewirkt auch eine Druckerhöhung beim Spülbeginn, so daß die Spülung mit einem kräftigen Stoß einsetzt. Deshalb können keine heißen Gase in die Spülräume zurückschlagen und darin Brände entfachen.
4. **Ölböhrungen in der Pleuelwelle**, denn das Schmieröl wird den Pleuelkopfzapfen durch Gelenkrohre zugeführt und fließt von dort durch die Pleuelstangen hinunter zu den unteren Schubstangenlagern.



# Heißer als kochendes Wasser geht Asphalt über See

Anfang Februar d. J. wurde bei den Götaverken ein Spezialtanker von 19 200 tdw für den Transport von Asphalt abgeliefert. Obwohl es nicht das erste Schiff dieses Typs ist, das in Skandinavien gebaut wurde, gehört es doch zu den größten seiner Art.

Die „Vibit“ unterscheidet sich durch ihre Konstruktion gegenüber einem normalen Tanker in der Hauptsache durch die Größe der Mittel tanks, die erheblich breiter sind als jene bei gewöhnlichen Tankern dieser Größe, als auch durch die Spezialheizungsanlage in den Tanks, um den Asphalt flüssig zu halten. Bei einer Breite des Schiffes von 21,6 m nehmen die Mittel tanks 16,2 m für sich in Anspruch, während die Wing tanks, in denen Wasserballast gefahren wird, nur 2,7 m breit sind. Die zehn Mittel tanks haben einen Inhalt von 720 000 cbf, während für die Aufnahme von Wasserballast 235 000 cbf Tankraum zur Verfügung stehen. In jedem der zehn Mittel tanks kamen große Heizschlangen von 5 m Höhe und 1 m Durchmesser, die wie Tauchsieder anmuten, zum Einbau. Darüber hinaus wurden auch auf dem Tankboden Heizschlangen verlegt, um auch die Restbestände im flüssigen Zustand löschen zu können.

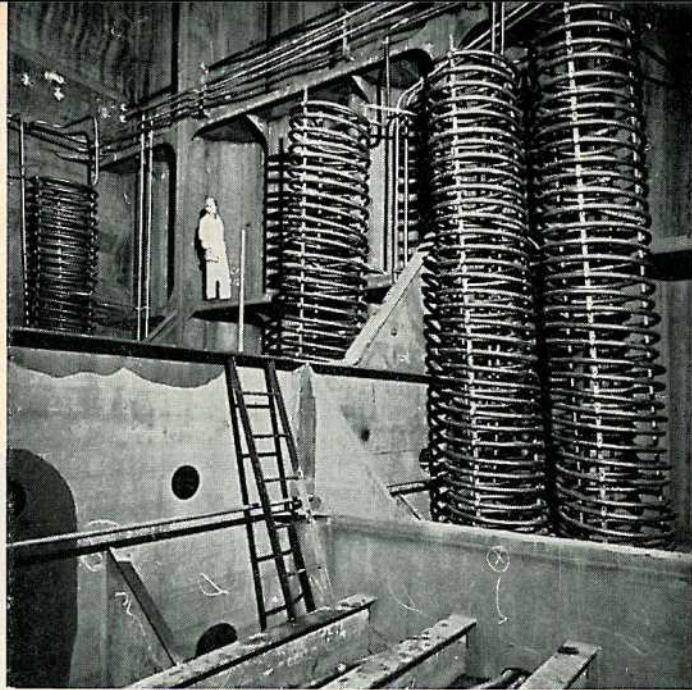
Durch diese doppelte Heizungsanlage kann die „Vibit“ in ihren Tanks Temperaturen von 150° C fahren. Wenn der Asphalt zur Verladung kommt, d. h. durch Pumpen an Bord bzw. von Bord transportiert wird, hat er im Durchschnitt eine Temperatur von 120 bis 150° C.

Um die Temperatur des Asphalts in den Tanks ständig überwachen zu können, wurden — auf die Höhe der Tanks verteilt — drei Thermometer angebracht. Abgele-

sen werden können alle Meßgeräte zugleich in einem sogenannten Überwachungsraum, der sich auf dem Hauptdeck befindet. Alle Ventilations-, Beheizungs- und sonstigen Kontrollen werden ebenfalls von diesem Raum aus durchgeführt, wobei alle Zu- und Ableitungsrohre sowie die Pumpen durch Dampf isoliert sind. Da der Dampfverbrauch an Bord dieses Schiffes verglichen mit einem gewöhnlichen Tanker dieser Größe erheblich höher liegt, kamen Kessel zum Einbau, wie sie sonst auf einem 40 000-Tonner gefahren werden. Die „Vibit“ kann aber auch als gewöhnlicher Tanker eingesetzt werden, in diesem Fall dienen auch die Wing tanks der Ladungsaufnahme.

Das Schiff hat bei 169,8 m Länge, 21,6 m Breite und 12,4 m Seitenhöhe einen Tiefgang von 9,2 m. Der Antrieb erfolgt durch einen einf. wirk. 2-Takt 9-Zylinder Götaverken-Diesel, der bei 112 UpM 8200 PSe leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15,25 kn gibt. Auch die beiden Hilfsdiesel lieferten die Götaverken, und zwar leisten sie je Aggregat 360 PS.

Neben diesem Asphalttanker haben die Götaverken während der letzten Jahre auch andere Spezialschiffe für den Transport von Gas, Sulfur, Ammoniak und anderen Chemikalien gebaut. Bei Gastankern muß die Ladung, um sie flüssig zu halten, entweder bei hohem Druck oder bei sehr niedrigen Temperaturen gefahren werden. Der Transport von Methangas erfordert Temperaturen bis —160° C, während bei Propan Temperaturen bis —40° C erforderlich sind. Das Bauprogramm der Werft enthält u. a. einen 18 000-t-Propan/Butan-Tanker sowie zwei Methan-Tanker von 16 000 bzw. 19 000 tdw.



## 60 Jahre im Dienste der Seeschifffahrt

Am 11. März 1963 konnten die Rhein Stahl Nordseewerke GmbH, Emden, auf eine 60jährige Schiffbautätigkeit zurückblicken. Im Jahre 1963 wurde der Werftbetrieb unter dem Namen „Nordseewerke, Emdener Werft- und Dock-AG“ gegründet und 1912 in die „Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten AG“ eingebracht. 1926 übernahm die neugegründete Vereinigte Stahlwerke AG die Emdener Werft als Betriebsabteilung. 1934 erhielt sie bei der dezentralen Aufgliederung des Konzerns die Form einer Betriebsgesellschaft und den Status einer GmbH. Im Jahre 1952 ging die Werft in den Besitz der Rhein Stahl Union Maschinen und Stahlbau AG, einer Nachfolgesellschaft der Vereinigten Stahlwerke AG, über. Im Juni 1957 erfolgte dann die Fusion der Rhein Stahl Union mit den Rheinischen Stahlwerken.

Hierdurch wurde die Werft eine Tochtergesellschaft der Rheinischen Stahlwerke. Daher erhielt sie im Januar 1958 den Namen „Rhein Stahl Nordseewerke GmbH.“ Die Werft verfügt heute für den Schiffsneubau über vier Hellinge, die den Bau von Seeschiffen aller Art bis zu 38 000 tdw gestatten. Ein Trockendock von 220 m Länge und 30 m Breite ermöglicht den Bau und die Reparatur von Schiffen bis zu ca. 45 000 tdw. Für Schiffsreparaturen hat die Werft zwei Schwimmdocks sowie eine moderne Tankreinigungsanlage. Die Rhein Stahl Nordseewerke GmbH konnten besonders in den vergangenen 4 Jahren ihre außerordentliche Leistungsfähigkeit als moderne Großwerft unter Beweis stellen. So wurden in den Jahren nach dem letzten Kriege 105 Seeschiffe mit ca. 1,25 Mio tdw abgeliefert.

### Tanks aus rostfreiem Stahl

ebensolche Rohre und Schieber hat der neue norwegische Spezialtanker für flüssige Chemikalien „Stove Pat“ (Shell-Tankers Ltd.). Zur Trennung der unterschiedlichen Chemikalien verfügt die „Stove Pat“ außerdem für jeden ihrer zehn Tanks über ein eigenes Lösch- und Ladesystem.

### Neuartige Davits für Rettungsboote

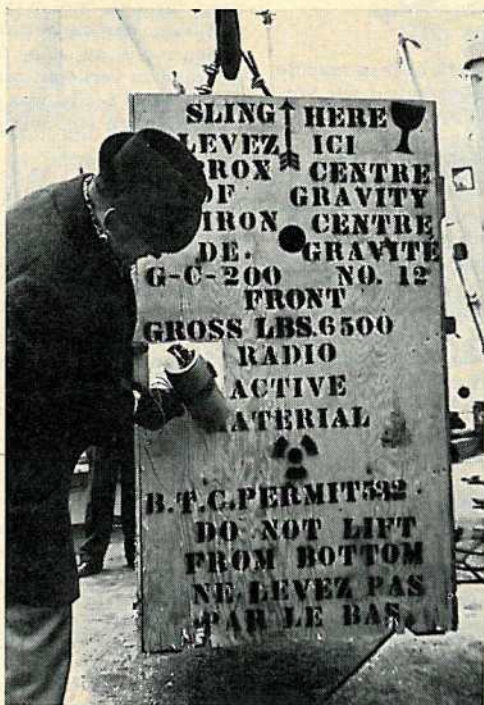
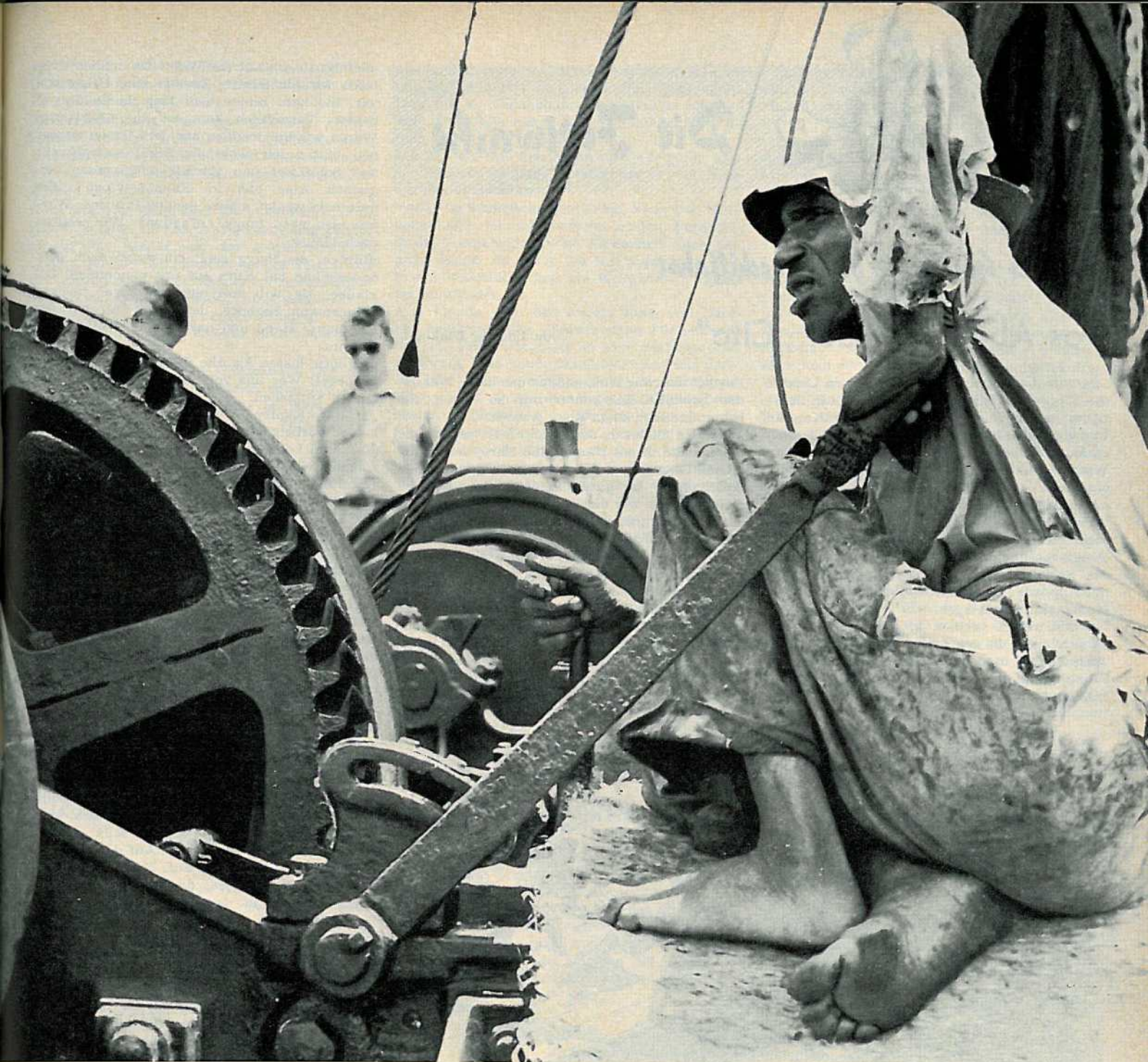
Die neuartigen Davits des englischen Ingenieurs John Devenport erlauben es, die Rettungsboote im Notfall bereits vor dem Ausschwenken zu besteigen und so das gefährliche Hinausklettern in die über Bord hängenden Boote zu vermeiden. Das Ausschwenken und Fieren der vollbesetzten Boote wird dadurch möglich, daß die neue Kran-Einrichtung eine genaue Stabilisierung der Boote bis zum Aufsetzen ermöglicht.

Mit dieser neuen Einrichtung, die eine völlige Abschirmung der Bootsstationen vom übrigen Teil des Schiffes erlaubt, können unter Verwendung feuerfester Rettungsboote auch die Gefahren für Mannschaft und Passagiere bei Ausbruch eines Feuers wesentlich verringert werden.



# Winschmänner





Heute kommen solche Brocken vor, die die Winchmänner am Haken haben. Es gibt zwar größere und auch schwerere, aber der Inhalt dieses Behälters ist strahlungsintensiv. Er enthält Kobalt 60. Er kam von Ottawa in Kanada und ging an die Kernreaktorbau- und Betriebsgesellschaft in Karlsruhe.



# Die Freiwache

## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

### Das Abenteuer der „Cito“

Von Ludwig Dinklage

„Es war Anfang April 1868, als ich in Cardiff die Brigg ‚Cito‘ als Eigner und Kapitän übernahm“, so hatte mir mein Vater, der Kapitän Ludwig Eduard Dinklage, oftmals ein Erlebnis erzählt. Mit glühenden Backen habe ich seinen Worten gelauscht. Aber lassen wir Vater selbst erzählen.

„Also das war in Cardiff und das Schiff, das ich mir dort gekauft hatte, die ‚Cito‘, war eine kleine Brigg von 157 Commerzlasten. Die Werft von Johann Ahlers in Brake hatte 1867 das Schiff aus bester Kerneiche erbaut und mit Kupferbolzen vernietet. Der Boden war mit Munzmetall beschlagen.

Ich war sofort verliebt in dieses Schiff, wie es sich leicht in den trüben Fluten des River Taff wiegte, in den gazellenhaften schlanken Rumpf mit den beiden himmelstrebenden Masten.

Cardiff und war froh, endlich das klare Wasser des Bristol-Kanals unter mir zu haben. Es sollte eine sehr lange Reise werden.

Ich hatte mich mit der ‚Cito‘ nicht verrechnet. Sie machte ihrem Namen alle Ehre, denn Cito ist ein lateinisches Wort und bedeutet ‚hurtig‘, ‚geschwind‘. In guter Zeit langten wir in Bahia an, wo wir unsere Kohlen löschten. Wir fanden auch hier eine neue Ladung für die Ostküste Nordamerikas, für Wilmington und Boston. Wieder ging es zurück nach Südamerika, nach Rio de Janeiro, das damals noch ein entsetzliches Fiebernest war, von dort weiter ins Mittelmeer, nach Triest. Hier bekam ich eine Ladung für Loanda in Westafrika. Um das Kap der Guten Hoffnung herum segelte ich jetzt nach Hongkong und machte von dort viele Zwischenreisen längs der Chinaküste und in den Golf von Siam. Eigentlich war das schon

allein nur noch auf der Welt? Da endlich sichteten wir ein Schiff. Es war eine Brigg wie wir. Sie kam hinter dem Kap de La Hague hervor. Vermutlich kam sie aus Cherbourg. Wären wir ihr draußen auf dem Ozean begegnet, hätten wir wohl die Segel backgebräht und Schiffsort und Uhrzeit miteinander verglichen. Aber hier im Kanal? Wozu? Wir hatten ja wieder unsere genaue Position. Warum also noch lange aufhalten? Wir wollten nach Hause.

„Käpten, die Brigg setzt ein Segel nach dem andern und hat Kurs auf uns genommen. Ich glaube, sie will mit uns mackern“, meinte Steuermann Seghorn, der neben mir auf der Kampanje stand und das fremde Schiff beobachtete.

„Seghorn, lassen Sie alle Segel setzen, auch die Leeseegel! Wer uns vorbeisegeln will, der muß früher aufstehen.“

„Ist gut, Käpten! An unserer ‚Cito‘ ist noch keiner vorbeigesegelt.“

Nun kam Leben in unser Schiff. Ich selbst verfinde den Pommer am Ruder, damit wir eine Hand mehr hatten beim Aufbringen der Segel. Es dauerte auch nicht lange, da war alles oben, die Fock und das Großsegel, die beiden Voruntermarssegel, das Vorbramssegel und die Voreuel, das Vorstengestagsegel, der Klüver und der Butenklüver, die drei großen Schratsegel zwischen den Toppen und das Briggsegel. Siebzehn Segel hatten wir jetzt oben, und als alles fest war, kamen noch die acht Leeseegel dazu. Hei, das war eine Pracht, wie unsere ‚Cito‘ vor dem frischen Südwest dahinbrauste!

Das schaffte die fremde Brigg nicht, die uns inzwischen schon bis auf drei oder vier Kabelnängen aufgelaufen war, obgleich sie auch alle Segel gesetzt hatte. Sie sackte von Minute zu Minute weiter achteraus. Der Pommer hatte das Ruder wieder übernommen. Ich stand mit dem Steuermann achtern an der Verschanzung und beobachtete die fremde Brigg. Man muß schon sagen, es war ein schmuckes Schiff. Aber es war langsam, langsamer als wir.

Da, plötzlich! Was war das? Auf der fremden Brigg blitzte ein Schuß auf. Noch grollte der Donner über die See, da standen ein paar Männer schon in der Großrüst, schwenkten ihre Mützen und riefen Hurra.

Als sich der Qualm verzogen hatte, sahen wir, daß das da drüben ein Franzmann war, hatte er doch jetzt die blau-weiß-rote Flagge gesetzt. Er fuhr die Trikolore aber nicht unter der Briggsgaffel, sondern gleich in zweifacher Ausfertigung an Vor- und Großstopp. Das war doch sonst nicht Sitte?

Sitte oder nicht, wir hielten das für eine Ehrung für uns, weil wir schneller waren als er und ihm davongegolten. Richtige Sportsmen schienen sie zu sein, die Franzosen, die mit Anstand zu verlieren wußten.

„Das ist mal schön, was sie da machen, Käpten“, warf Seghorn ein, „wir müssen uns wohl dafür bedanken.“

„Gehört sich wohl so, Steuermann. Lassen Sie den kleinen Mörser nach achtern bringen und dann ballern wir ihm Salut!“

Das war wieder etwas für unsere Jungs. Fix waren sie dabei, unsern kleinen Knallerballer nach achtern zu bringen. Das altmodische Ding war natürlich ein Vorderlader. Der Steuermann nahm aus der Feuerwerkskiste einen Pulverbeutel und schob ihn ins Rohr. Dann knüllte er Papier zusammen, alte Zeitschriften, die ‚Gartenlaube‘, und stampfte alles fest ins Rohr. Nun noch die Zündschnur eingefädelt und dann konnten wir losballern. Die beiden Leichtmatrosen standen auch klar an Fock- und Großmast, das Flaggenfall in der Hand und die Flaggen schön angeschlagen und aufgebändelt. Die Zündschnur war im Laufe der Zeit wohl etwas feucht geworden, denn sie wollte nicht so richtig brennen. Aber dann! Rumpeldimpumpeldibum! Heraus war der Schuß. Und nun waren wir auf der ‚Cito‘ in Qualm gehüllt und



Meine Mannschaft hatte ich mir gleich von Elsflath mitgebracht. Es waren alles Oldenburger Jungen bis auf zwei Matrosen. Der eine war ein Ostfrieser aus Dornum bei Emden und der andere ein Pommer aus Greifswald.

Eine ganz neue Flagge mußte ich jetzt fahren. Hier in Cardiff kannte man sie noch gar nicht. Sie war längsgestreift, schwarz-weiß-rot, und sah sehr fein aus. Es war die Flagge des Norddeutschen Bundes, in dem sich viele Kleinstaaten aus dem Norden Deutschlands vereint hatten. Etwas trauerte ich doch meiner guten alten Oldenburger Flagge nach, dem roten Kreuz im blauen Feld, war ich doch unter ihr schon fast zwölf Jahre gefahren. Aber wir waren nun die ‚Norddeutsche Brigg Cito‘ und mußten daher auch die norddeutsche Flagge fahren. Aber etwas Gutes hatte dieser Zusammenschluß doch: mit meinem Oldenburger Patent als Schiffer auf großer Fahrt durfte ich jetzt auch auf Bremer Schiffen als Kapitän fahren. Früher galt das Patent nämlich nur für Oldenburger Schiffe.

Am 4. April 1868 verließ ich mit einer Kohlenladung für Brasilien den russigen Hafen von

etwas viel für das kleine Schiff, aber es machte sich prächtig. Nicht ein Segel haben wir verloren, nicht ein Mann wurde verletzt.

Aber nun, so meinte ich, hätten wir erstmal genug von der Welt gesehen, und es wäre an der Zeit, einmal wieder das Land, wo Milch und Honig fließt, unser schönes Oldenburg, aufzusuchen. In Akyab am Golf von Bengalen in Burma bekam ich zu guter Fracht eine Partie Reis für die Weser. Als Kapitän mußte man ja damals selbst seine Ladungen besorgen. Und das war oftmals nicht ganz einfach.

So war es inzwischen Ende Juli des Jahres 1870 geworden. Fast 900 Tage waren wir jetzt unterwegs gewesen. Was wußten wir von Politik, was kümmerte es uns, wenn irgendwo ein Krieg ausgebrochen war? Wir auf unserer kleinen Brigg lebten in einer ganz anderen, in einer viel zufriedeneren Welt.

Nachdem wir den Preußischen Grenadier, den Leuchtturm von Ushant, passiert hatten und in den Kanal einsegelten, lag auch der Atlantische Ozean hinter uns. Nun waren wir ja fast zu Hause. Seit Wochen hatten wir kein anderes Segel mehr getroffen. Waren wir eigentlich

spuckten und husteten. Durch die Luft wirbelten angesengelte Fetzen der ‚Gartenlaube‘. Die Flaggen waren vorgeheißt.

Ein feiner Salut war das gewesen. Damit konnte der Franzmann wohl zufrieden sein, noch dazu, wo wir alle unsere Mützen schwenkten und hurra riefen. Salut gegen Salut, so gehörte sich das.

Doch was war da drüben los? Der Franzmann schoß ja noch einmal. Auf seinem Bug blitzte es auf und darauf war das ganze Schiff in Qualm gehüllt. Ein zweiter Schuß folgte, ein dritter und noch einer. Immer in regelmäßigen Abständen. Was sollte das? Unter seiner Fockrah flatterten ein paar bunte Flaggen. Sollte das ein Signal sein? Es war aber nicht auszumachen.

Immer noch schießt der Franzmann. An den aufspritzenden Wasserfontänen sehe ich, daß es scharfe Schüsse sind. Das ist kein Salut mehr. Wir können uns keinen Vers daraus machen. Was soll dieses Geballer?

„Das ist ja wohl 'n Stück aus der Tollkiste, Käpten!“ schüttelte Steuermann Seghorn den Kopf. „Soll das wohl ein Kriegsschiff sein und er kennt unsere Flagge nicht? Sollen wir nicht doch lieber unser gutes Oldenburger Kreuz setzen?“

Immer noch schießt die französische Brigg. Aber die Einschläge liegen zu kurz. Er meint wohl, wir lassen uns einschüchtern und warten auf ihn? Pustekuchen! Wir sehen zu, daß wir Ost gewinnen. Endlich stellt er das sinnlose Schießen ein, dreht bei und läuft beim Wind wieder auf die Küste zu.

Ich weiß immer noch nicht, was ich von der Geschichte halten soll. Jedenfalls habe ich den Vorfall ins Journal eingetragen.

Es war da aber noch etwas, was ich sehr merkwürdig fand. Sonst herrschte im Kanal immer ein recht reges Leben von Mitseglern und Gegenseglern. Gerade hier in der Seine-Bucht hatte man sonst seine liebe Not mit den Fischloggern. Und nun war die See wie ausgestorben.

Über Nacht war es flauer geworden. Zudem stand die Tide gegen uns. Ich überlegte, ob ich nicht irgendwo vor Anker gehen sollte, aber dann verwarf ich diesen Gedanken wieder. Vielleicht kam wieder solch ein Schiff und dann war ich nicht beweglich genug. Ich blieb die ganze Nacht an Deck, ließ ständig loten und hoffte, daß ich am andern Morgen mit dem Flutstrom durch den Pas de Calais in die Nordsee kommen würde.

Meine Rechnung stimmte. Bei Sonnenaufgang stand ich gerade auf der Linie Boulogne—Dungeness. Da der Strom ziemlich hart setzte und der Wind auch frischer geworden war, war ich meiner Sache sicher, jetzt durch die Enge von Dover kommen zu können.

Plötzlich sah ich voraus ein Segel. Es mußte ein recht großes Schiff sein, mit drei Masten. Vom Rumpf sah ich nichts. Der lag noch unter der Kimm. Das Schiff machte keine Fahrt voraus. So kam es mir jedenfalls vor. Sollte das wieder solch ein Wegelagerer sein?

Was sollte ich machen? In die Somme-Mündung einsegeln und mich in St. Valery erkundigen, was hier eigentlich gespielt wurde? Oder mit einem langen Schlag Eastbourne anliegen

und dort nachfragen? Beides kostete aber nicht nur Zeit, sondern auch Geld, viel Geld sogar: Hafengelder, Lotsgebühren und was es alles so gab. Jedenfalls würde das ein schönes Loch in meinen Geldbeutel reißen.

Ich ließ erstmal alle Mann an Deck rufen und setzte ihnen die Lage auseinander. Wir mußten auf dem Quivive sein.

Vorläufig behielt ich noch den Kurs bei. Seghorn hatte ich mit meinem besten Fernrohr in die Vormars geschickt. Es dauerte auch gar nicht lange, da hörte ich ihn aussingen, daß es ein Vollschiß wäre, ein Kriegsschiff sogar, ein Engländer.

Nun konnte man den Rumpf auch von Deck aus erkennen, das schwarzweiße Portenband, und an Deck wimmelte es von Soldaten und Matrosen. Nun nahm das Schiff Kurs auf mich zu. Wir setzten wieder unsere norddeutsche Flagge. Die Fregatte setzte ein Signal, das uns zum Beidrehen aufforderte. Nun konnte ich auch ihren Namen lesen. ‚Galatea‘ hieß das Schiff. Bevor die Signalgäste uns die Mitteilung herübergeben konnten, sahen wir schon die Mannschaft lebhaft gestikulieren, die uns zurief: ‚Napoleon blowed down‘, und dann machten sie die Gesten, als wenn einer gerade einem Jungen die Hosen stramm zieht und ihm den Hintern verbläut.

Das war ja eine ganz vertrackte Geschichte. Erst diese um sich schießende Brigg und dann das Geschrei, daß man Napoleon niedergebost hatte. Nun konnte ich auch das Signal entziffern: ‚War broke out, this side Prussians, other side Frenchmen. Frenchmen knocked out, Napoleon captured!‘

Es war also ein Krieg ausgebrochen zwischen Preußen und Frankreich? Woher sollten wir das wissen? Wann hatten wir die letzten Nach-

richten aus der großen Welt empfangen? Das war in Akyab gewesen und lag nun schon fast vier Monate zurück.

Durch Flaggsignal fragte die ‚Galatea‘ weiter an, ob wir einen französischen Kaper gesehen hätten. Vorm Kap de La Hague sollte er kreuzen. Angeblich war es die Brigg ‚Beaumanoir‘.

Nun ging mir ein Seifensieder auf. Das also war ein Kaper gewesen, der uns sicher schon als gute Prise angesehen hatte. Als wir glaubten, er wollte mit uns mackern, mit uns um die Wette segeln, da hatte er das Nachsehen gehabt und wir waren ihm entwischt.

Ich signalisierte das der Fregatte. Die Besatzung schien sehr belustigt darüber zu sein. Sie brachte uns Three Cheers aus. Wir hörten aber auch von der ‚Galatea‘, daß in der Nordsee keine französischen Kaper mehr seien. Vor kurzer Zeit noch kreuzten sie vor Elbe und Weser, doch nach dem großen deutschen Sieg bei Sedan, wo die Franzosen entscheidend geschlagen worden waren und Kaiser Napoleon in Gefangenschaft geraten war, hätten sie ihre Kriegsschiffe aus Nord- und Ostsee zurückgezogen.

Als wir diese Nachricht hörten, flatterten uns doch etwas die Hosen. Was wäre aus uns geworden, wenn wir beim Kap de La Hague beidgedreht und auf die Brigg gewartet hätten?

Der Südwest stand durch, und so machten wir eine schnelle Reise über die Nordsee. Nach gut zwei Tagen waren wir bereits bei der Weser-Galio und nahmen den Lotsen nach Brake. Mit großem Jubel wurden wir dort empfangen, denn im Oldenburgischen hatte es sich bereits herumgesprochen, welch großer Gefahr wir entgangen waren. So war unsere ‚Cito‘ ein ganz berühmtes Mädchen geworden.“

Wer ist wer?

### GUSTAV SCHMIDT

Im Winter 1899 zogen viele sehr schwere Stürme über den Nordatlantik. Sie trafen auch den 6550 BRT großen Hapag-Dampfer „Bulgaria“ unter Kapitän Gustav Schmidt. Am 2. Februar verlor der Dampfer das Ruder und erlitt auch sonst sehr viele Schäden an Deck. Die Fahrgäste wurden von einem englischen Dampfer übernommen, und die 109 Pferde im Zwischendeck mußten getötet werden. Dem



Kapitän gelang es, das ruderlose Schiff, nur durch die beiden Schrauben gesteuert, nach Ponta Delgada einzubringen. Kapitän Schmidt und seine Besatzung wurden für diese Leistung vom Kaiser ausgezeichnet.

Woher kommt der Ausdruck

### Pinaß?

Jedem, der einmal bei der Marine war, ist das Wort ein Begriff. In der Kaiserlichen Marine gab es noch die Dampf-pinaß, ein mit einer Kolbendampfmaschine angetriebenes Schiffsboot. Der Name Pinaß ist im romanischen Sprachgebiet entstanden. Ursprünglich war es ein billiges, aus nicht so teurem und hochwertigem Material gebautes Fahrzeug, nämlich aus Fichtenholz. Und Fichtenholz heißt Pinus im Lateinischen. In Italien wurde daraus „pinaza“, in England „pinnacle“ und im Französischen „pinasse“. Es waren ursprünglich keine Beiboote oder Rettungsfahrzeuge, sondern vollwertige Kriegsschiffe, zwar die kleinsten, die aber durchaus seetüchtig waren und an mancher Seeschlacht teilgenommen haben. So wird uns 1596 von einer Pinaß berichtet, die sich im spanisch-englischen Krieg vor Cadix hervorgetan hatte. Als später die Holländer Bahia besetzt hatten, jagten es ihnen die Spanier mit einer Flotte wieder ab, bei der sich auch vier Pinassen befanden. wa.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

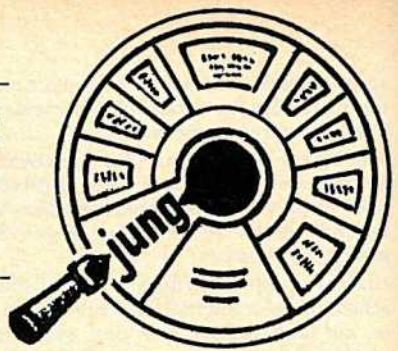
ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





Und Bild spricht mit dem einsamen Kapitän.

# Telegraf auf Jung



Es war auf der Reise von der Rainvilleterrasse zum Hauptbahnhof. Die Linie 7 war mal wieder „full and down“ abgeladen. Schaukelnd und rumpelnd ging es über den Fischmarkt in Richtung Rathaus via Landungsbrücken. „Bitte weiter durchgehen, auch von der Mitte aus!“ quakte der Lautsprecher. Dabei stand ich schon ganz am Vorkantschott. In meiner Nähe saßen zwei alte Damen. Ganz fein zurechtgemacht, so Modell „Teenager-Spätauslese“, als die Bahn kreischend die Kurve bei „Henry's Bodybuilding Institut“ genommen hatte, waren die Damen vom Anblick des Hafens ganz überwältigt und ließen sich über See-

die Damen veranlaßt hatten, so über einen Berufstand zu urteilen. Das hier war keine Einzelansicht. Wie kommt es, daß ein deutscher Normalverbraucher sich unter einem Seemann immer einen ewig durstigen, mädchenjagenden Nichtstuer vorstellt? Den Herrn möchte ich mal zu fassen kriegen, der „den weißen Strand von Surabaya“ besingt! Der soll mal in der Brühe dort baden. Warum besingt keiner „die verfluchten Schleusen von Antwerpen“. Warum müssen „die Matrosen in Jamaika“ gleich immer ihr Herz verschenken? Soll doch mal einer singen von „Klaus sitzt auf der Kai und scheckt Kunstdünger“. Vonwegen „in jedem Hafen

oder Klempnern ausgeführt. Haben nicht vor 100 Jahren die Barbieri diese Aufgaben miterfüllt? Also — Zahnärzte könnten fehlen, ohne daß der Menschheit besondere Schwierigkeiten entstünden. Friseure spielen eine große Rolle in der menschlichen Familie. Es gibt sogar eine „Akademie der Damenfriseure.“ Stellen wir uns also vor, die Figaros würden eines Tages beschließen, ihr Handwerk niederzulegen, weil sie keine Lust mehr haben, anderen die zerzausten Haare zu ordnen. Was würde geschehen? Eine „goldene“ Zeit für die Hersteller von Heimfrisierhauben, Heimkaltwellpackungen und ähnlichen Erzeugnissen würde anbrechen. Zöpfe,

besser bedient worden als im teuersten Herren-ModEFRISIERSALON. Und nun nehmen wir einmal an, all die vielen Seeleute, die „zwischen Shanghai und Bombay, zwischen Rio und Afghanistan“ die großen und kleinen Schiffe über See bringen, die auf alten Särgen durch die Gegend schaukeln, oder mit schnellen Linern von Hafen zu Hafen jagen, hätten plötzlich mal die Seefahrt satt.

Und BILD spricht mit dem einsamen Kapitän: „Ja, meine Leute sind gestern alle nach Hause gefahren, weil sie nicht länger einen Beruf ausüben wollen, der so wenig von den Menschen geachtet wird. Man kann es ihnen ja nicht verdenken, ich werde noch an Bord bleiben, denn einer muß ja täglich Chronometer aufziehen.“

## Neues vom Musikmarkt:

# „Hymne der Schiffsoffiziere“ und Besseres

von H. Stradt

fahrt aus. Ich lauschte. „Sieh mal, all die Schiffe! Wo die wohl herkommen und was die hier wohl wollen?“

Von den Fähren kamen einige „young sailors“ hoch. Mit westindischen Sombros auf und einem Alligator als Fiffi an langer Schleppleine zogen sie bei „Ampel rot“, mit Seesack beladen über die Straße. Man sah ihnen an, daß sie längere Zeit nicht zu Hause gewesen waren, ihre Abrechnung in der Tasche hatten und sich wie die Stinte freuten, mal wieder zu Mutti zu kommen. Nach Sailorsart wurde mit viel Armbewegung ein Taxi herbeigerufen. Die Jungkerls stiegen ein und ab ging die Post in Richtung Hauptbahnhof. So hatte ich es gesehen!

Und was meinten die alten Damen dazu?: „Guck mal, Frieda! Matrosen! Schrecklich, wie die Wilden benehmen sie sich.“ „Na, was kann man auch schon von Seeleuten verlangen? Ich glaube, zur See fahren nur solche Männer, die nicht gern arbeiten oder die was ausgefressen haben!“

Ich sah rot.

Drüben am Reiherstieg lagen viele Schiffe. Verholplätze für arbeits- und lichtscheues Gesindel also. Und ich gehörte dazu.

Ich fing an nachzudenken. Ich versuchte, die Gründe zu finden, die

eine Braut!“ Als Vertreter, so von Tür zu Tür, hätte ich mehr Chancen. Weiß der Jüngling, der morgens in Barmbek seinen Feuerstuhl mit viel Getöse startet, daß in jedem Tropfen Benzin, den er in stinkendem Qualm verwandelt, etwas Seemannsschweiß enthalten ist? Weiß das Kaffeekränzchen bei Tante Erna, daß jede Kaffeebohne nur durch unsere Arbeit, durch unsere Bereitschaft, das bequeme Landleben gegen ein unbequemerer Bordleben einzutauschen, in ihre Mokkaanne gewandert ist?

Einen Aufklärungsfeldzug müßte man machen —!

Welche gesellschaftliche Stellung innerhalb der menschlichen Familie nimmt denn der Seemann eigentlich ein?

Nun, jeder Mensch hat seine Pflicht zu tun, eine Arbeit zu verrichten. Die gesamte Weltwirtschaft ist ein einziges Räderwerk und jeder Beruf ist ein Zahnrad. Einige Berufe mit „P“ lassen sich alle von den anderen mitdrehen und leisten keine eigene Arbeit, wie z. B. „Penner, Playboy etc.“

Zahnärzte sind sehr geachtete Leute. Nehmen wir also mal das Rädchen „Zahnarzt“ heraus aus dem Getriebe. Nun, die Zeit der herrlichen Goldzähne wäre vorbei. Dafür würden die Wurzelbehandlungen in Zukunft von Feinmechanikern

Herrenschnitte u. ä. würde bei den Damen wieder Mode werden und wir hätten das Fehlen dieses Rädchens im großen Getriebe schnell



„Guck mal, Frieda, Matrosen, schrecklich!“

überwunden. Die Herrenfriseure brauchen gar nicht erwähnt zu werden. Für zwei Flaschen Bier bin ich beim Zimmermann schon manchmal

Und das Getriebe der Weltwirtschaft würde anfangen zu knarren. An der Börse würden jahmarktähnliche Zustände ausbrechen. Schiffsaktien bekämen die Portiers als Trinkgeld in die Hand gedrückt. Kurse würden fallen, fallen, fallen, bis jede Aktie nur noch ihren Papierwert hat. Militär und Polizei müßten mit Wasserwerfern die Menschen vertreiben, die die Geschäfte stürmen, um die letzten Bananen und Olsardinen, die noch auf dem Markt sind, zu ergattern.

Die Figur des „Kohlenklauers“ würde von den Wirtschaftsplanern wieder aus der Schieblade geholt werden. Anzeigen wie: „Biete Frachtdampfer, 5230 BRT, suche kleinen Bauernhof mit Viehwirtschaft“ würden in den Zeitungen stehen. Die Tagespresse erscheint aber nur noch einmal in der Woche. Mit Weidenblättern und Matratzengras würden die Raucher ihren Tabak strecken, den sie, ach so teuer, auf dem Schwarzmarkt erstanden haben. Eine Dose Rollmöpse im Keller wäre mehr wert als ein Safe voll Daimler-Benz-Aktien.

Das Wirtschaftswunder wäre tot! Schlaganfall mit tödlichem Ausgang. Und das Ganze würde keine vier Wochen dauern!

„Sympathieundgebungen in München“, „Bittgottesdienste“, „Mit allen Mitteln würden die Leute versuchen, uns wieder an Bord zu

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

locken.“ Und statt „Jimmy Brown, das war ein Seemann“ wäre dann die „Hymne der Schiffsoffiziere“ der Schlager der Woche. In England wird jeder Kapitän, der sich bereit erklärt, mit seiner Besatzung wieder zu fahren, zum Lord ernannt und von der Königin vor der Ausreise empfangen.

Die Senate der Hanse- und Hafenstädte geben eine Medaille heraus, die jeder Inhaber eines Seefahrtbuches zu tragen berechtigt ist. Jeder Einwohner dieser Städte wird aufgefordert, dem Medaillenträger die entsprechende Hochachtung entgegenzubringen. Verstöße gegen diese Vorschrift werden als Vergehen geahndet.

Ja, was nützt das „Tor zur Welt“, wenn nichts mehr durchfährt!

„Burgstraße, Zahlgrenze“. Jetzt aber raus. War ich doch glatt vier Stationen zu weit gefahren.

Ein kalter Wind piff mir um die Ohren. Aber ich war mit meiner Spinnerei noch nicht zu Ende! Was kann man mal machen, um den Menschen beizubringen, daß Seefahrt das Herz der Weltwirtschaft ist und wir Seeleute das Blut in diesem Kreislauf sind? Ohne uns fährt kein Dampfer allein von Tollerort nach Ovelgönne.

Aber wir sind ja gar nicht so. Laß das Volk doch singen von Java und Singapore, von Kap Horn und Somoa. Die glauben uns doch nicht, daß in Haiti das Elend zu Fuß am Strand herumläuft. Hauptsache ist,

daß wir wissen, wer wir sind und welche Aufgabe wir zu erfüllen haben — und auch erfüllen.

### Rangliste der Deutschen Schlager im März 1963

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

Zum dritten Mal schon ist Freddy on top des Spitzenteams. Herzlichen Glückwunsch! Mit einer Mutter, die ihren Jungen auf See hat, oder einer Liebsten, deren Herzschmerz „draußen“ ist, schlagen immer noch Tausende weicher, mitfühlender Herzen im gemeinsamen Takt. Und alle wünschen nur das Eine: „Junge, komm bald wieder.“

#### 2. Casanova Baciama

Petula Clark kam mit ihrem Casanova (immer gefragt bei Mädchenherzen!!) von der Narrenzahl 11 auf die Zahl der Liebe, der 2samkeit. Und schon ist sie wieder unter den Favoriten des großen Schlager-Derby-Programms. Fein gemacht!

#### 3. Ich kauf mir lieber einen Tirolerhut . . .

e jomei, dös ischt wohl a fliegender Huat?“ Denn so etwas ist ja kaum faßbar! Hier kommt der „Ferner Liefen“, namens Billy Mo von Platz 41 auf 3 geflogen. Hui . . . bei dem Orkan soll er sich wohl nach seinem Tiroler-Huat umsehen!

#### 4. Gaucho Mexicano (Jalisco)

Unsere Bekannten: Renate und

Werner Leismann, John Buck und die Warner Bros. sind auch wieder mit von der Partie. Sie rutschen nur von 3 auf Platz 4. Kleine Fische — und kein Mastbruch! — M. A. —

(Copyright by Musikmarkt)

## Die kleine Story

### Der Stein und der Steuermann

Für den Landmann klingt es belustigend zu hören, wenn ein Wachoffizier zum Rudersmann sagt: „Gegen was für einen Stein sind Sie denn nun wieder gefahren!“

Bei schönem Wetter fuhr der Tanker seine gewöhnliche Strecke auf dem Nordatlantik. Der Quartiermeister am Ruder und der Ausguckmann wußten, daß ihr Wachoffizier, ein in Ehren ergrauter älterer I. Offizier, für gewöhnlich recht lange im Kartenraum blieb. Was er dort machte, wußten sie zwar nicht, wahrscheinlich rechnete er seine schwierige Position aus. Deswegen versahen die beiden ihren Dienst, Ausguck und Ruder, besonders gut. Und der I. Offizier konnte ihnen auch vertrauen. So auch an diesem Morgen.

Plötzlich gab es eine furchtbare Explosion, der Vormast schlug in die Brücke ein, der Rudersmann lag zwischen den Trümmern, arg mitgenommen, aber erstaunlicherweise nicht verwundet. Den I. Offizier hatte der Auf- bzw. Durchschlag des Mastes im Kartenraum in eine Ecke geschmettert, auch er war unverletzt, wenn man von Kratzern absehen will. Jetzt kommt die Pointe der Geschichte: Der I. Offizier kroch auf allen Vieren durch das Gewirr der Trümmer und erreichte das demolierte Ruderhaus. Hier sah er den leichenblassen Rudersmann in einer Ecke verkümmert liegen. Er fuhr ihn wütend an: „Gegen was für einen Stein sind Sie denn nun gefahren?“

Folgendes hatte sich ereignet; im Trockenfrachtraum des Tankers, der auf der Back gelegen war, hatten sich aus unerklärlichen Gründen Gase gebildet. An diesem Morgen war es zur Explosion gekommen. Sie hatte das gesamte Vorschiff des Tankers weggerissen und ein Feuer hervorgerufen, außerdem den Mast umgeworfen. Niemand wurde verletzt, die gesamte Besatzung konnte von dem brennenden Schiff gerettet werden. Das Schiff ging verloren und sank. Den „Stein“ hatte es nicht abgekonnt.

Kapt. W. Teichmann



## Zum 475. Geburtstag Ulrich von Hutten

Geb. 21. IV. 1488 bei Fulda,  
gest. 29. VIII. 1523 auf der Insel  
Ufenau im Zürichsee

Als Wortführer des deutschen Standpunktes und Freund Luthers führte der deutsche Ritter und Humanist einen leidenschaftlichen Kampf um die Befreiung Deutschlands vom kirchlichen und politischen Einfluß Roms und förderte durch seine Schriften die Bauernbewegung und Reformation. Hutten trug bei zum Sieg der deutschen Sprache über das Latein.

D 17 b 1
DM 8,90



# Zauber der Antillen

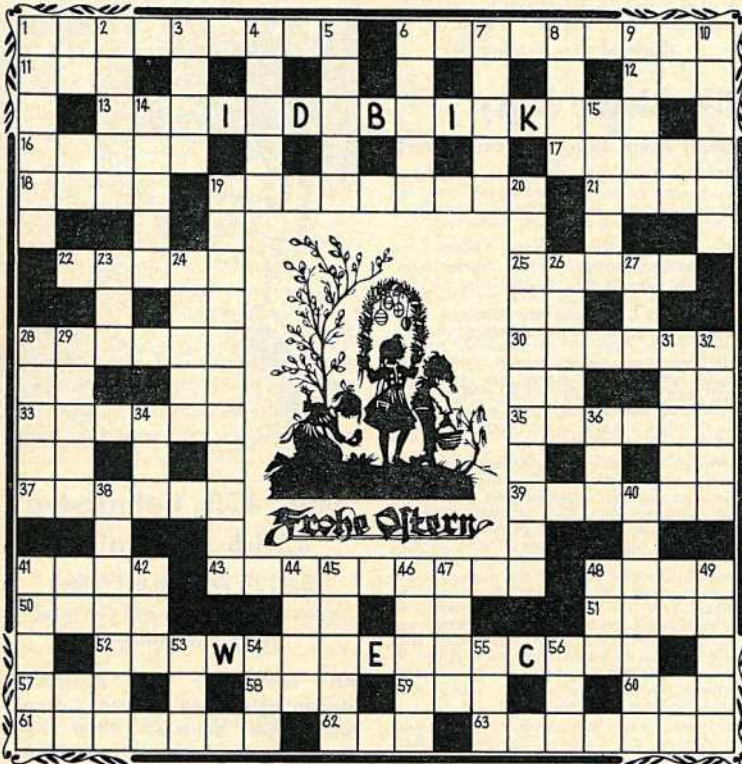


Wem verdanken wir edlen Rum?  
Den Menschen, die unter glühender Sonne  
das Zuckerrohr ernten. Und - je brennender  
die Hitze, je feuchter die Wärme, um so besser das  
Zuckerrohr, um so edler der Rum. Die Erzeugnisse  
des Hauses Balle schenken uns mit ihrer  
Duftfülle und ihrem herzhaften Geschmack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

# Balle

ein Tropfen voller Herz und Feuer

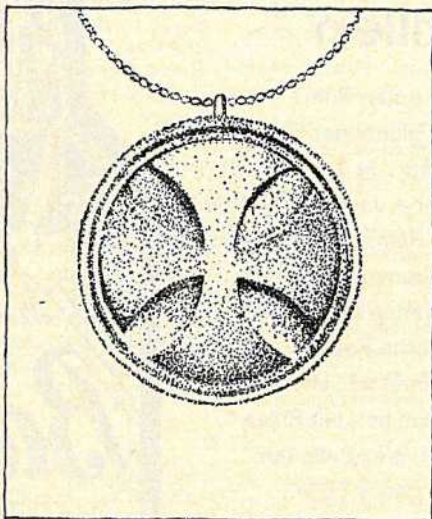
## Knifflige Sachen



**Waagerecht:** 1. Wallfahrtsort in der Steiermark, 6. biblischer Nomadenstamm, 11. in arabischen Eigennamen: Vater, 12. englisches Bier, 13. ergibt mit 52. ein Zitat aus einem Ostergedicht von Martin Greif, 16. Fremdwort: frisch, munter, 17. sehr fest, unbeirrt, 18. Teil des Schlüssels, 19. Jahreszeit, 21. altes Längenmaß, 22. künstliche Wasserstraße, 25. unabweisliche Notwendigkeit, 28. Schutzheiliger von Venedig, 30. Gewürz, 33. Fremdwort: fein, erhaben, 35. Blutvergiftung durch Bakterien, 37. Strandsee, 39. von Drüsen gebildeter Wirkstoff, 41. Zeichen in Psalmen, 43. anderes Wort für Komponist, 48. Blutbahn, 50. Straßenbaumaterial, 51. Büchse, 52. siehe 13., 57. erster UN-Generalsekretär, 58. Papstname, 59. englisch: alt, 60. schlimme Lebenslage, 61. Riechmittel, 62. Merkzeichen, 63. Verzückung.

**Senkrecht:** 1. Storchvogel, 2. Nebenfluß der Mosel, 3. Ausstoßung aus der Gemeinschaft, 4. Sportboot, 5. Saiteninstrument, 6. zusammengehörige Erbanlagen, 7. Stadt in Frankreich (Weinbau), 8. Gesichtsteil, 9. Rüge, 10. sportliche Veranstaltung, 14. den Stand eines Flugzeuges bestimmen, 15. Grundgedanke, 19. Gehorsam, 20. eintöniger Vogelgesang, 23. Wappenvogel, 24. südamerikanisches Nagetier, 26. Kletterpflanze, 27. englisch: neu, 28. Nebenfluß des Rheins, 29. Nebenfluß der Donau in Rumänien, 31. Küstenfluß in Mittelitalien, 32. Grünfläche, 34. mäßig warm, 36. unvermischt, 38. eintöniges Gerede, 40. Mariendarstellung, 41. Stadt in Pommern, 42. französisch: Bogen, 44. Ton über Oktave, 45. biblische Sündenstadt, 46. Alpengebiet, 47. Abgabe für Handelsüter, 48. Abschiedsgruß, 47. Bezug aus einer Versicherung, 53. Trockenfuhrer, 54. Stadt an der Donau, 55. Sprachkunstwerk, 56. kleine griechische Insel.

### Ein merkwürdiges Schmuckstück



Dieses an altgermanische Funde gemahnende Schmuckstück scheint schon bei oberflächlicher Betrachtung einen mystischen Zauber auszuüben. Vollends in seinen Bann gezogen wird, wer es näher beschaut. Während man bei üblicher Betrachtung ein deutlich hervortretendes Kreuz sieht, verwandelt sich dieses in eine Vertiefung, sobald man das Schmuckstück auf den Kopf stellt.

## Die schlaue Kiste

### Waren Seekühe die Sirenen des Odysseus?

In der Odysseus-Sage von Homer kommt Odysseus auf seinen Irrfahrten bekanntlich in das unheimliche Gebiet der Sirenen, deren zauberhafter Gesang die Schiffer verführt, sich zu ihnen in das Meer zu stürzen. Da Odysseus die Gefahr kennt, läßt er seinen Gefährten die Ohren mit Wachs verschließen. Damit er ungefährdet den Gesang anhören kann, läßt er sich an den Mastbaum anbinden.



Wer sind nun jene Sirenen? Zweifellos waren es keine Seejungfrauen. Die Tierkunde vermutet, daß es sich um Seekühe handelt. Tatsächlich erscheinen sie in der freien Natur den Menschen recht ähnlich, vor allem, wenn sie mit dem Kopf und dem Oberkörper aus dem Wasser herausragen. Dazu kommt, daß ihre zwei nebeneinanderliegenden Brustwarzen sehr hoch liegen wie bei den Elefanten, mit denen sie weitläufig verwandt sind. Vielleicht liegt hier der Anreiz zur Sage.

### Ist Denken ungesund?



Wenn man manche Schüler, aber auch Erwachsene hört, könnte man schon glauben, daß Denken weh tut und schädlich ist. Intensive geistige Arbeit soll das Nervensystem zerrütten, Kopfweh und Schlaflosigkeit hervorrufen. Sogar eine Verkürzung des Lebens soll die Folge sein. Hirnforscher haben das Gegenteil festgestellt. Die Untätigkeit der Hirnzellen beschleunigt den Alterungsprozess und eine außergewöhnliche geistige Leistung führt nicht zu vorzeitigem Verbrauch. Schon die Statistik sagt

uns, daß sehr viele Gelehrte, Dichter und Künstler achtzig und mehr Jahre alt wurden. Einige von vielen Namen seien genannt: Goethe 83 Jahre, Newton 84 Jahre, Planck 90 Jahre und Michel Chevreut, ein französischer Chemiker, sogar 103 Jahre. Mit den Hirnzellen ist es wie mit den Muskeln, man muß sie trainieren, um sie einsatzfähig zu halten. Doch manche fürchten den „Muskelkater“...

### Woher kommt der Ausdruck?

#### Einen Streit vom Zaun brechen ...

Diesen bildhaften, höchst originellen Ausdruck gebraucht man für ein Verhalten, das sich in früherer Zeit auf dem Lande zutrug — und vielleicht gelegentlich noch heute vorkommt: hatte eine jugendliche rauflustige Gesellschaft eine Meinungsverschiedenheit, so besannen sich die gereizten Burschen nicht lange,



brachen sich vom nächstbesten Zaun eine Latte heraus und versuchten den Streit auf diese handfeste Weise auszutragen. — Sehr drollig wandelte sich dieses Herausbrechen einer Zaunlatte zum „Streit vom Zaun brechen“, einem ebenso volkstümlichen wie einprägsamen bildhaften Sprachschatz.

### Wußten Sie schon,

... daß es auf dem Mond noch tätige Vulkane gibt? Erst vor einigen Jahren gelang es dem russischen Astronomen Kozyrev auf der Krim, im Zentralkegel des Kraters Alphi-



nus einen Vulkanausbruch zu beobachten. Zwei Wochen später konnte der englische Astronom Wilkins niedergegangenen Lavastaub erkennen.



## HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

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

31 49 44

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





## Klar bei Schmunzelauge

Was Klein-Erna ist, die bei Madame Amsinck im Haushalt arbeitet, die hat sich einen „Jonny“ angelacht, Gaststudent an der Hamburger Uni, Schotte. Sie hat ihn jetzt wieder weggeschickt. „Warum?“ — fragt Klein-Frieda. „Tscha, das war so. Hab ich doch mein Zimmer zum Garten raus. Ganz allein. Nur — was nutzt die sturmfreie Bude, wenn die Treppe knarrt. Sag ich zu meinem Jonny: „Du kommst und flötest, und wenn die Luft rein ist, werf ich einen Groschen raus, sieht niemand, merkt niemand. Klappt alles, nur mein Jonny kömmt nich, kömmt nich. Hab ich ihn am andern Tag gefragt. Sagt er: „Konnt nich kommen, konnt den Groschen nicht finden, bei dem Schnee.“ Nu is aus, mit dem „Jonny“.

„Frau Jansen“, sagte der Arzt, nachdem die Untersuchung zu Ende war, „ich habe gute Nachrichten für Sie.“  
„Ich bin nicht Frau Jansen“, unterbrach ihn die Patientin, „ich bin Fräulein Huber.“  
„Oh, wirklich?“ meinte der Arzt, „nun, Fräulein Huber, ich habe schlechte Nachrichten für Sie.“

Aus tiefem Sinnen heraus sagte Kaktus-Jack: „Ehrlichkeit währt

doch am längsten!“ — „Wie meinst du das?“ fragte mißtrauisch Brillanten-Tim. — „Es ist die Sache mit meinem Hund“, gestand Kaktus-Jack. „Ich habe zwei Wochen lang versucht, ihn für zwei Dollar zu verkaufen. Aber keiner wollte ihn. Da brachte ich ihn der Dame zurück, der er gehörte — und die gab mir drei Dollar!“

### Seefahrtschüler möbliert

„Entschuldigen Sie, beste Frau Grunewald! Aber denken Sie, diese Cognacflasche war gestern noch halb voll, und heute ist sie leer! Haben Sie vielleicht eine Ahnung, wer sie ausgetrunken hat?“

„Jawohl, das habe ich getan, Herr Lemke! Ich dulde bei meinen Mietnern keinen Alkohol, verstehen Sie!“



Hiev Anker!

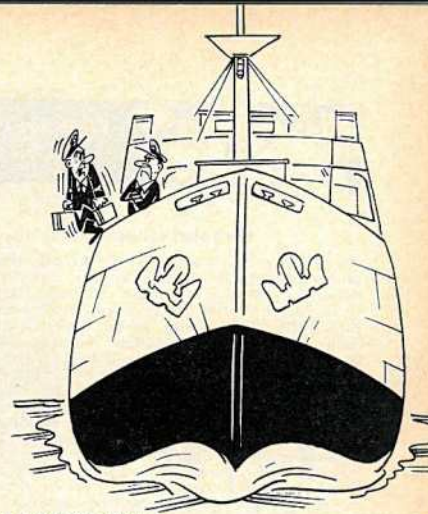
### Das Seegefecht

Als Anfang 1944 ein amerikanisches Patrouillenboot von Palermo nach Neapel beordert wurde, um von dort Geleitschutz zum Brückenkopf Anzio zu fahren, passierte folgendes: Etwa fünf Stunden vor Neapel, gegen zwei Uhr morgens, jagte ein roter Feuerschein am Horizont alle Mann auf Gefechtsstation. Es konnte womöglich ein torpediertes, brennendes Schiff oder vielleicht ein kleines Seegefecht sein.

Das Schiff fuhr mit 15 Knoten auf das Feuer zu — 65 Mann auf Gefechtsstation, alle Geschütze bemannt, Wasserbomben scharfgemacht, gefechtsklar.

Nach zwei Stunden fragte der Kapitän den Navigations-Offizier nach der Position. Sie verfolgten die Kurslinie auf der Karte und sahen überrascht und ein wenig verlegen, daß sie beinahe drauf und dran gewesen wären, den Versuv anzugreifen, der zum ersten Male seit vielen Jahren wieder Feuer spie . . .

Jonny, der Assi, hatte in seinem Spind eine große Flasche Rum, die erschreckend schnell abnahm. Viel schneller, als Jonny es selbst schaffen konnte. Da nahm er einen Stift und markierte vor seiner Wache den täglichen Stand. Bald darauf fand er auf dem Etikett die folgende Notiz: Laß' doch die blöden Striche weg, es wäre schade, den guten Rum mit Wasser zu vermischen.



Ich kündige fristlos

Klein-Erna und Klein-Heini, was ihr „Klöben“ ist — (Klöben nennen die Hamburger Mädchen ihren Freund, mit dem sie gerade „gehen“) — haben sich ein winzig kleines Segelboot gekauft. Für die Alster. Abends sind sie auf der Reeperbahn, bei Onkel Hugo, was ein sehr seriöses Lokal ist. An den Nebentisch setzt sich ein reizendes Mädchen, in einen Jumper gehüllt, von strahlend roter Farbe und mit einem weißen Halstuch angetan, Hamburger Farben. Meint Klein-Erna, ein wenig schnippsch: „Ja, Klein-Heini, könntest du dir solch Farbkombi nicht unter unserem Segel vorstellen?“ — Klein-Heini kann das. Am Sonntag bringt er „die von nebenan“ mit, Jumper von roter Farbe und weißes Halstuch trägt sie.

Eine Hand für Dich —  
die andere für's Schiff



### Sicherheit für das Personal der Seeschifffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversorgung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversorgung · Es beraten Sie unsere erfahrenen Mitarbeiter:

Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40, Telefon: 27 85 46

Wilhelm Klein, Bremerhaven-G, Georgstraße 42a, Telefon: 22 374

Horst Polthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34



gesichert sein  
versichert sein

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt



Die  
köstliche  
Erfrischung

Nimm  
mich mit  
Kapitän  
auf die Reise

\* Langnese-Eiskrem:

weil jeder ihn gern ißt - auf See und an Land.





### Seefahrtsschule Hamburg

Am 5. März 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:  
Karl-Heinz Butzke, Christian Clausen, Klaus Daedrich, Hans Ehlers, Horst-Uwe Franken, Hans Joneikis, Manfred Klindworth, Peter König, Dieter Kreh, Gerhard Meschkat, Gerd Müller, Helmut Müller, Heinrich Liszka, Heinrich Peters, Walter Reinke, Uwe Rubeni, Fritz Sander, Axel Siburg, Hans Stöber, Ludwig Thorun, Karl-Friedrich Veit.

Am 29. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
Peter Fewson, Horst Grosser, Hermann Isaack, Benno Kaacksteen, Peter Kelinski, Detlef Poopmann, Knut Kruse, Dieter Leising, Josef Peter Liedgens, Heinrich Meyene, Ulrich v. Michalowski, Anton Mittler, Dierk Nagel, Rolf Nickelsen, Hans Heinrich Pingel, Eckart Raff, Ulrich Schaefer, Gerd Schaper, Hermann Stümmel, Hans Tönnies.

Am 12. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
Volker Ahlborn, Peter Bunzen, Konrad Gelsinsky, Dieter Gerecke, Burkhard Haeder, Detlef Haeder, Eckart Hantelmann, Dankwart Heidemann, Wolfgang Hesse, Werner Hirsch, Jürgen Koop, Hans-Jürgen Kosowski, Günther Kullack, Klaus Mahler, Günter Nowrot, Artur Paul, Eggert Roloff, Ingo Schröder, Udo Wahlen, Horst Wichmann.

Am 9. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:  
Peter Czesinski, Wolf-Peter Dehmel, Helmut Ebeling, Egon Erling, Werner Giersch, Joachim Jeschke, Uwe Klare, Kai Lucas, Kai Heinz Milow, Bernhard Mohrke, Walter Naumann, Hans Petersen, Herbert Pimmer, Hartmut Rathje, Dieter Röser, Heinz Sack, Peter Scheel, Heinz Schießl, Eckhard Schmidt, Elmar Schmidt, Gerhard Steffen, Eberhard Tillner, Gerhard Steller, Hans Weitmeier, Egon Zimdahl.

### Seefahrtsschule Bremen

Am 1. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:  
Götz Bloemen, Udo Fittje, Gustav Geisenhöfer, Peter Geisler, Ronald Götz, Friedhelm Habich, Axel Heiden, Hans-Günter Heise, Ewald Hober, Herwart Klocke, Heiko Knoll, Hans-Dietrich Melzer, Horst Möhring, Uwe Morfeld, Manfred Müller, Georg Graf v. Pfeil u. Klein Elguth, Friedrich Schumacher, Hans-Hubert Seiffert, Wilhelm Stollberg, Johann Ulrichs, Hermann Willemsen, Gerd Wunderwald, Wolfgang Wurzer.

### Schiffingenieurschule Bremen

Im Februar 1963 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:  
Richard Baumann, Horst Becker, Peter Benecke, Detlef Blume, Wilhelm Brase, Klaus Drews, Bruno Elfers, Eric Gräper, Jürgen Habigshorst, Albert Hungen, Lothar Ja-naczek, Dieter Kempen, Horst Könecke, Hans Meier, Reiner Quindeau, Helmut Schäfer, Günther Schmitz, die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:  
Friedrich Bredde, Günter von der Dovenmühle, Johann Eimen, Günter Fickert, Horst Friedrichs, Michael Hasbach, Harold Hölwedel, Jürgen Jacob, Werner Kleintz, Stegfried Klemm, Walter Menke, Georg Montag, Richard Nass, Helmut Pfümer, Heinz Rabe, Dieter Reissmeier, Bernd Segelken, Karl Scharnow, Cornelis Wolf, Herfried Ahlers, Horst Eichler, Paul Probst, die Prüfung zum Seemaschinen II (C 3) die Herren:  
Werner Albers, Walter Bednarski, Otfried Böttger, Klaus Duwe, Hans-Joachim Ganz, Klaus Hangebrauck, Winrich Hen, Klaus Herding, Manfred Jahn, Heinrich Kleintz, Bernhard Nagel, Josef Skrypczyk, Henner Wilken, Walter Wistuba, Manfred Wittke, Horst Wöhrmann.

### Seefahrtsschule Lübeck

Am 9. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:  
Helmut Bannick, Manfred Boese, Franz-Peter Claussen, Rudi Harnisch, Ernst-Otto Heine, Dietrich Hintzke, Walter Jainski, Harke Johannsen, Volker Jonas, Manfred Kaminski, Franz Lambertz, Dietrich Nennemann, Jochim Pahl, Olaf Perrey, Hans Rieder, Eduard Schmidt, Alfred Thomas, Joachim Tiedt, Alfred Vogel, Klaus Zahl.

### Seefahrtsschule Leer

Am 26. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:  
Klaus-Peter Aukes, Hermann Baxmann, Wilhelm Block, Heinz Dübbede, Johann Frieden, Bernhard Gerdes, Hermann Heeren, Welter Hejtmeier, Hinrich Hilbers, Karl-Heinz Hilbers, Günther Kuhlmann, Johann Paeben, Bernhard Schepers, Bernhard Schleper, Jürgen Schoon, Antoni Sikkes, Heinz Witte.

Am 15. März 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
Alexander Bartlakowski, Helmut Buß, Albertus Claasen, Jan Denker, Axel Dirks, Willi Füllbrunn, Ekkehard Guhn, Winrich Heyduck, Johannes Hullen, Wolf Hylia, Manfred Jungbluth, Wolfgang Löffelsender, Werner Lütje, Peter Messen, Gerhard Niehuis, Bernhard Oldigs, Hans Polach, Horst Schönberg, Helmut Trautmann, Enno Wilken, Friedrich Withaus.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestand am 15. März 1963 Herr Theo Erfeling.

Am 21. März 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:

Adolf Boekhoff, Kaspar Brügge, Hinrich Buß, Helmut Delger, Werner Domrös, Heinrich Efring, Klaus Iden, Focke Janssen, Hermann Kampen, Bernhard Kötter, Focke Kroon, Johann Lakeberg, Johannes Larink, Gerhard Leerhoff, Erich Litwinski, Adolf Lüttermann, Heinz-Georg Manßen, Erich Markuse, Heinz Schmidt, Wilhelm Schute, Hermann Spieker, Ernst Weyand (mit Auszeichnung).

### Seefahrtsschule Elsfleth

Im März 1963 bestanden an der Seefahrtsschule in Elsfleth nachstehende Herren die Prüfung zum:

#### Kapitän auf großer Fahrt (A 6)

Franz-Heinrich von Bargaen, Georg Bargmann, Hans Beyer, Udo Beyer, Gerd Borchers, Hans-Bernhard Heeren, Lothar Heising, Arthur Herzog, Adolf Idbeck, Peter Kreye, Manfred Lenz, Günter Marks, Uwe Metschulat, Jürgen Mielke, Fred Pahne, Hansgerd Rösen, Edgar Schauer, Klaus Segatz, Günter Uter, Jürgen Wendt, Erich Westphal, Peter Wöhratschke.

#### Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)

Siegfried Arndt, Herbert Bärmann, Lür Beißel, Jürgen Bittner, Siegfried Bögeßack, Heiko tom Dieck, Rüdiger Grulich, Friedrich Hagen, Klaus Holzschuh, Hartmut Kress, Albert Löwner, Uwe Möllenkamp, Klaus Pitschmann, Siegmund Raudies, Hans Römer, Claus Streit, Peter Tjardts.

Johannes Beer, Lothar Brandes, Werner Braunschweig, Walter Herold, Fritz Hildebrandt, Klaus Höpfer, Helmut Jacobs, Klaus Kriwat, Helmut Kuhlmann, Gero Lampke, Erich Lippert, Stefan Mauch, Eckhard Newiger, Peter Nothis, Fritz Ruhöfer, Heiner Sandersfeld, Dieter Schläge, Günther Schulz, Klaus Schumacher.

Dierk Bellermann, Peter Ehlert, Friedrich Fiedler, Wolfgang Förster, Johannes Jörg, Günther Kleemann, Peter Lauritzen, Uwe Lohmann, Heinz Lukner, Jürgen Marxsen, Rolf Ostendorf, Ulrich Rieder, Heiko Sakrenz, Lothar Schimmel, Hein Sreedeck, Horst Sturm, Ulrich Thiede, Erich Wittje, Wolfgang Zentner.

Eckhardt Bahr, Werner Caspary, Uwe Classen, Timm Griese, Roelof Grootoonk, Roland Gutsche, Götz Hannig, Hartmut Hopf, Detmar Knieken, Gerhard Lind, Reinhart Mehnert, Jörg Metlig, Manfred Schander, Peter Schmale, Claus Schröder, Jörg-Peter Schulz, Ingo Schuster, Christian Thiele, Eberhard Topf, Peter Trelle, Eckart Westerhoff, Siegfried Wiskandt, Reinhard Zimmer.

#### Probefahrten:

MS „Elsfleth“ (4555 BRT) am 20. März 1963 von der Rickmers-Werft, Bremerhaven, für die Union Partenerederei MS „Elsfleth“, Bremen. Verwendungszweck: Fruchtransport, Maschine: Borsig-Fia-Diesel mit 7200 PS, Geschwindigkeit 19 kn, Besonderheit, größtes deutsches Fruchtschiff.



### Schiffsverkäufe

MS „Johann Ahlers“ (1450 tdw) nach Italien.

Dieselektroschiff „Selma Nimtz“ (4650 tdw) an deutsche Käufer.

MS „Burkhardt Bröhan“ (3180 tdw) innerhalb Deutschlands, Neuer Name „Don Roberto“.

D „Hugo Oldendorff“ (1498 BRT) nach Dänemark zum Abbruch.

TS „British Progress“ (8573 BRT) von der BP Tanker Co. Ltd., London, an die Firma Eckhardt & Co., Hamburg/Bremen.

MS „Erna Witt“ (1807 BRT) von der Reederei Hinrich Witt GmbH, Hamburg, an südafrikanische Interessenten.

MS „Mönkedamm“ (1163 BRT) von der Reederei S. Stein, Hamburg, an die Lübeck-Linie A.G.

MS „Elisabeth Hendrik Fisser“ (1360 BRT) von der Hendrik Fisser AG Emden, an griechische Interessenten.

D „Nordenfels“ (1981 BRT) von der Reederei Egon Oldendorff, Lübeck, nach Norwegen zum Abbruch.

## SCHIFFSUNFÄLLE

### Massenkollision vor Brunsbüttelkoog

Am 9. Januar um 10.48 Uhr ist das schwedische MS „Arabritt“ in dichtem Nebel auf der Elbe vor Brunsbüttelkoog mit dem vor Anker liegenden amerikanischen D „American Miller“ zusammengestoßen und leck geworden. Als Folge dieses Unfalles haben sich zwei weitere Kollisionen ereignet. „Arabritt“, die wegen starken Wassereintruchs auf dem Böschrücken aufgesetzt werden sollte, ist mit dem kurz davor zu Anker gegangenen niederländischen MS „Embla“ zusammengestoßen, das anschließend gegen das gleichfalls vor Anker liegende italienische MS „Ninny Figari“ getrieben ist. Bei den letzten beiden Kollisionen ist nur geringer Überwasserschaden entstanden. Die Unfälle sind im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß vor Brunsbüttelkoog wegen des dichten Nebels eine größere Schiffsansammlung entstanden war und die Radarbeobachtung durch Eisgang erheblich gestört wurde.

### Bei Kurbelwannenexplosion verletzt

Am 3. 2. 1963 um 07.07 Uhr hat auf dem MS „Willi Huber“ während der Fahrt elbbwärts oberhalb Teufelsbrück eine Kurbelwannenexplosion stattgefunden. Drei Angehörige des Maschinenpersonals haben Brandverletzungen erlitten. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Maschine nach Abschalten der Reserveschmierpumpe kein Schmieröl mehr bekam, weil das Druckventil der angehängten Schmierpumpe verschlossen war.

### Mit Schlagseite im Hafen

Am 12. 12. 1962 um 06.10 Uhr hat das mit Deckslast beladene MS „Sondith“ im Hamburger Hafen (Hansa-Hafen) plötzlich so starke Steuerbordschlagseite bekommen, daß es zu kentern drohte. Maschinenraum und Wohnräume sind voll Wasser gelaufen. Das Schiff ist von Bergungsfahrzeugen abgefangen und wieder aufgerichtet worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß das Schiff bei steigendem Wasser und auflaufendem Wind mit dem Schlingerkiel an der Kaimauer festkam. Den Kapitän trifft kein Verschulden. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

### Nicht gelotet

Das Festkommen des MS „Engelbert“ am 26. 12. 1962 am Ost-Rev von Sprogro ist darauf zurückzuführen, daß zur Unfallzeit schlechte Sichtverhältnisse waren und der Kapitän es unterlassen hat, zu loten.



### Das Bücherbrett

Günter Kroschel — August-Ludwig Evers: „Die deutsche Flotte 1848—1945“. Verlag Lohse-Eissing, Wilhelmshaven. Ein Bildband mit 435 Abbildungen. Hln. DM. 24,—. Hier finden wir die Geschichte des deutschen Kriegsschiffbaus von der Gründung der Flotte 1848 an bis zum Zusammenbruch 1945. Vizeadmiral Friedrich Ruge hat die Einführung geschrieben. Es folgen, kurzgefaßt aber völlig ausreichend, die technischen Daten aller Kriegsschiffstypen und endlich der Hauptteil, Abbildungen aller Schiffe auf Kunstdruckpapier und dazu ihr Schicksal von der Indienststellung bis zum Ende. Selbst die Hilfskreuzer beider Weltkriege sind nicht vergessen worden. Jedem alten Mariner wie auch den Flottenfreunden wird diese Zusammenstellung sehr viel Freude bereiten. — ld.

„Die Elbe von Cuxhaven bis Lauenburg“, eine Karte der Niederelbe. Druck und Verlag Carl Griese, Hamburg 11. DM 18,—.

Vor 30 Jahren stellte der Hamburger Segel-Club ein Kartenwerk zusammen, das nicht nur dem Wassersportler diene, sondern auch bald bei der Berufsschiffahrt sich großer Beliebtheit erfreute. Dieses Kartenwerk wurde ständig verbessert und auf den neuesten Stand gebracht. Jetzt liegt die Neu-Ausgabe 1962 vor. Wieder wurden die farbigen und daher recht übersichtlichen Karten mit größter Sorgfalt zusammengestellt und geprüft. Nicht nur das Hauptfahrwasser vom Feuerschiff „Elbe 1“ bis Lauenburg finden wir auf 7 Karten, sondern auch Sonderkarten des Nordostseekanals, der Hundebalje mit dem Hafen von Neuwerk, der Melderfor Buch und des Hamburger Hafens. Weiterhin enthält der Band viele wichtige Hinweise über den Gebrauch und das System der Beteuerung, die Tidenhubkurven, die wichtigen Signale, Flaggentafeln, Entfernungstabellen usw. Der Text ist in deutscher und englischer Sprache geschrieben. Die farbigen Karten sind im Maßstab 1:50 000 ausgeführt, genügen also auch für den Berufsschiffahrer, besonders für die Kümo-Fahrer, 23 Hafenpläne der nur für die Elb- und Küstenschiffahrt in Frage kommenden Plätze, wie beispielsweise Glückstadt, Wischhafen, der Stör, der Oste usw. ergänzen das Kartenwerk.

„Die Mauer in Berlin — ausländische Studenten sehen das geteilte Deutschland“ heißt eine Broschüre, in der Studenten aus Griechenland, USA, Afrika und Asien über ihre Eindrücke von der Teilung Deutschlands berichten. Die Beiträge, teilweise in englischer Sprache abgefaßt, sprechen besonders auch Ausländer an. Die 2. Auflage dieser Broschüre kann von der Geschäftsstelle des Landeskuratoriums „Unteilbares Deutschland“, Hamburg 36, Vor dem Holsteintor, 2, kostenlos bezogen werden.

Tarife und Schiffsrecht, Verlagsanstalt Courier GmbH., zusammengestellt von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Fachgruppe Seeschiffahrt, Plastikband, 352 Seiten, DM 12,—, im einschlägigen Buchhandel, für OTV-Mitglieder DM 3,—.

Eine Sammlung von Tarifverträgen, Gesetzen, Verordnungen und anderen wesentlichen Vorschriften aus dem Bereich der Schiffsahrt bietet dieses Buch. Das Nachschlagewerk ist jedoch zugleich Auswahl und Sortiment. Aus dem Paragraphenwald ist ausgewählt und sortiert alles, was der Fahrtenmann braucht, sei er mit oder ohne Patent, an Deck, in der Maschine oder in der Abteilung Wirtschaft. Das ist entschieden eine anerkennenswerte Leistung, die eine Lücke auf den Bücherbrettern an Bord schließt. An bildlichen Darstellungen enthält dieses Werk nur deren zwei, und die sind Reklame. Warum? Das dürfte die einzige Frage sein, die dieses, dem Text entsprechend sachlich aufgemachte Handbuch offenläßt. — Sch —

Das kleine Klimabuch der Schweiz, 116 Seiten, 48 Fotos, 8 Zeichnungen, DM 2,50.

Wer sich die Schweiz für seinen Urlaub oder seine Kur erwählt hat, — nicht wenige Seeleute bevorzugen die Berge, — der greife getrost zu dieser Auskunftslei. Die Broschüre bestrickt in ihrer modernen Aufmachung, die scheinbar als Perfektion der gedruckten Übersichtlichkeit gelten könnte. — Sch —

Reifungsboote : Reifungsflöße  
Radarmasten : Gangways  
aus Aluminium  
Boote nach sämtlichen  
Klassifikationsgesellschaften

**ALUMINIUMBATER A/S**  
Kristiansand S - Norwegen

Vertretung:  
Westeuropäische Handels-Kompagnie GmbH.  
Ingenieurbüro  
Hamburg 11, Kleine Johannisstraße 10  
Telefon 36 23 51, Fernschreiber 02 11852  
Telegrammadresse: WEHAKOMP



**GRÜSSE AUS DEM  
HEIMATHAFEN**

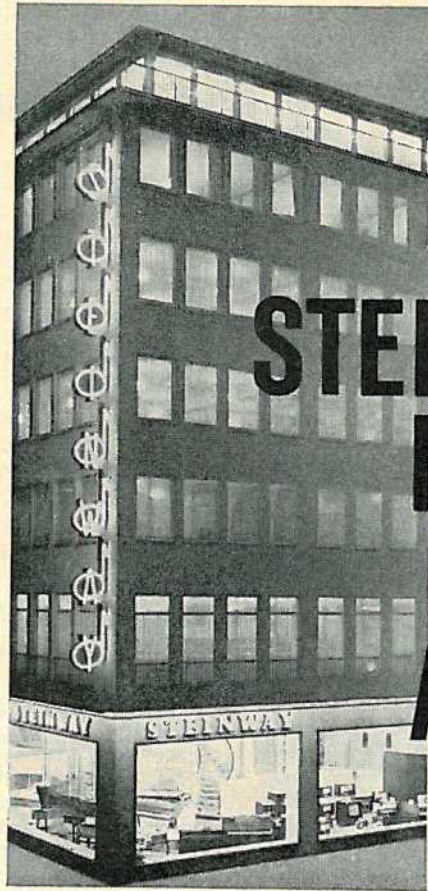
Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, dem 18. April aus Flensburg;

Seemannssonntag, dem 16. Mai aus Brunsbüttelkoog.

**Ab 3. März 1963 neuer Sendeplan**

| Richtung         | GMT         | (Frequenz)           | Wellenlänge          |
|------------------|-------------|----------------------|----------------------|
| Fernost          | 06.45—09.40 | 17 815 kHz (16,84 m) | 11 795 kHz (25,43 m) |
|                  |             |                      | 9 735 kHz (30,82 m)  |
| Japan            | 09.45—12.45 | 15 275 kHz (19,64 m) | 11 795 kHz (25,43 m) |
| Südastien        | 12.50—15.50 | 21 650 kHz (13,86 m) | 17 875 kHz (16,79 m) |
| Nahost           | 16.00—19.00 | 15 405 kHz (19,47 m) | 11 795 kHz (25,43 m) |
| Afrika           | 17.15—20.15 | 15 275 kHz (19,64 m) | 11 785 kHz (25,46 m) |
| Westafrika       | 19.05—22.05 | 11 925 kHz (25,16 m) | 9 605 kHz (31,23 m)  |
| Südamerika       | 22.30—01.30 | 11 945 kHz (25,12 m) | 11 930 kHz (25,15 m) |
|                  |             |                      | 9 735 kHz (30,82 m)  |
| Nordamerika Ost  | 00.00—03.00 | 11 795 kHz (25,43 m) | 9 545 kHz (31,43 m)  |
|                  |             |                      | 6 100 kHz (49,18 m)  |
| Mittelamerika    | 01.45—04.45 | 9 605 kHz (31,23 m)  | 6 145 kHz (48,82 m)  |
| Nordamerika West | 03.00—06.00 | 9 640 kHz (31,12 m)  | 6 160 kHz (48,70 m)  |
|                  |             |                      | 6 100 kHz (49,18 m)  |



**STEINWAY:  
MUSIK  
FÜR  
ALLE**

Hamburg 36 · Colonnaden 29 · Telefon: 34 18 66

**Tip  
für die  
Freizeit**



Macht Musik! Damit ist eigentlich schon alles gesagt. Nur ist hier das „Machen“ auch wörtlich zu nehmen. Genau gesagt, ist das Selbermachen gemeint. Das Knöpfchendreihen zur Auslösung von jeder Menge Konservenmusik ist sicherlich sehr bequem. Man bekommt auch ganz schön was zu hören dabei und kann noch Skat spielen oder Schach oder überhaupt nichts tun. Auf Freiwache aber sollte es sich zeigen, was jeder von sich selber hält. Wer musiziert oder sogar eine Band organisiert, dem steht von Mozart bis zur Twistmusik alles offen, was Töne hervorzuzaubern vermögen. Alle Kenner des Musizierens sind sich einig: Fünf Minuten selbstgemachte Musik sind mehr wert, als stundenlanges Zuhören aus der Konserve, und seien daraus die besten Orchester und Bands der Welt zu hören.

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



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

**5-Fam.-Haus** in Rendsburg am Nordostseekanal (direkt am Kreishafen), solider Bau, 5-Zimmerwohnung mit Bad, WC, und 2 Mansarden freiwerdend, preiswert bei größerer Anzahlung durch mich, den Alleinbeauftragten, zu verkaufen.  
**GEORG KASSNER**, Immobilien, Rendsburg, Grafenstraße 22, Telefon 2434

**Drahtseile      Tauwerk      Segeltuche**  
**Geflochtene Festmacherleinen — Square Lines**  
**Rudolf Seldis**  
Hamburg 11, „Seilerhof“ - Fspr. Sa.-Nr.: 36 32 01, Telex: 021 2911

**LIEFERANTEN  
der Seeschifffahrt**



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

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

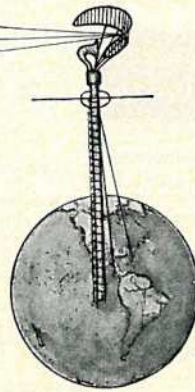
**Pumpen**      für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar  
**Reparaturen** aller Systeme  
**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**  
Hamburg-Allona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

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



# Was soll der Rummel um Sexualität und Liebe

## Einige grundsätzliche Bemerkungen



Wer unter dieser Überschrift einen heißen, lusternen Artikel erwartet, der überschlage diese Seite. Es kann nicht Aufgabe einer Seemannszeitschrift sein, ihren Lesern das Leben schwer zu machen. Wer aber weiterlesen will, der sei dahingehend beruhigt, daß hier auch keine Moral gepredigt werden soll. Vielmehr soll eine Art Striptease mit dem Sex veranstaltet werden. Es wird sich dann zeigen, was von diesem glänzend verkäuflichen Massenartikel übrigbleibt. Es ist nicht nichts. Im Gegenteil, „am Sexe hängt, zum Sexe drängt doch alles“. Sex kann auch eine ungeheure Pracht und Herrlichkeit entfalten. Soweit uns die Naturgewalten noch zu schaffen machen, haben wir sie fast alle weitgehend überwunden — bis auf die See. Sie liegt außer uns. Sex aber ist die gewaltigste Naturkraft, die in uns steckt.

Jeder kennt Sex, zumindest als Thema I oder als Herrenwitz. Das ist noch die harmloseste Form, in der er auftritt. Wenn man nicht gerade sehr prude ist, kann man sogar mitunter darüber lachen. Aber das ist ein Lachen ohne Nachklang, ein Lachen, dem die Herztöne fehlen. Aber die Dinge um den Sex sind ernster. Ihnen ist mit Witzen nicht beizukommen. Sie sind zu großartig und zu gefährlich. Die Dinge um den Sex sind bekannt, es ist daher überflüssig, sie an's Licht zu zerren. Denn bei Licht betrachtet sieht der Sex, der brutale lieblose Sex aus, wie ein Hafentölpel morgens kurz vor törn to. Die Sexindustrie mit ihrer Pin up- und sonstigen Produktion hat es sich offenbar zur Aufgabe gestellt, Männer bis in's hohe Alter in den Schwierigkeiten ihrer Entwicklungsjahre gefangen zu halten, — und daran ganz groß und schmutzig zu verdienen. Sexschuppen an allen Küsten der Welt tun das Ihrige, um diesen Artikel hoch im Kurs zu halten. Der Seemann steht ihnen ähnlich gegenüber, wie den Mädchen, die dort ihren ältesten Beruf der Welt ausüben. —

Wenn man ein fliegenbedecktes Marmeladebrot hat und Hunger, dann kann man ja nicht auf die süße Marmelade verzichten, bloß weil sich die Fliegen nicht verjagen lassen. So beißt man eben hinein und spuckt nachher aus.

Professor Thielicke, dessen Predigten den Hamburger Michel zum Bersten füllen, hat auf einer Reise nach Ostasien ein Buch geschrieben. „Vom Schiff aus gesehen“. Darin heißt es über seine Sexgespräche mit Fahrrensleuten:

- „Mir kommt dieses Versinken im Augenblick und seine blindwütigen Wonnen unmenschlich vor“.
- „... mich ergreift (in Bezug auf Sex) ein großes Erbarmen mit den Männern“.
- „Der Anruf des Blutes, die Ekstase des Augenblick's ist nur zu kontrollieren durch Gegengewichte, durch andere Inhalte des Herzens“.

— — Andere Inhalte. Junge Seeleute sind heute auf der Suche nach ihnen. Sie finden diese anderen Inhalte in guten Büchern, auf Teenagerpartys, organisiert von Schiffleitungen gemeinsam mit Teenagerklubs an Land, und sie ergreifen die hilfreiche Hand, die ihnen zum Beispiel in den Seemannsheimen-, -Klubs und -Missionen gereicht wird, bei Geselligkeit und Tanz mit netten Mädchen. Die als Verlockung und Anziehung gedachte Sexindustrie hat begonnen, sich als abstoßend zu erweisen, — als abstoßend und hinführend zu den Thielicke'schen Inhalten.

Diese sind in der Liebe zu finden. Auch Seeleute haben Mütter und Schwestern und Frauen zu Hause. Sex will Fortpflanzung, aber Liebe Ehe. Sex ist die Maschine, Liebe das Schiff. Und Ehe ist das Schiff auf hoher See, das Schiff, das sich bewährt, das seinen Zweck erfüllt. Wie es mit dem Suchen und Finden der richtigen Seemannsfrau ist, das ist eine andere Frage. Vielleicht beantwortet sie sich wenigstens zum Teil aus dem, was die Sexualwissenschaft auf Ansichten antwortet, wie sie auch an Bord noch weit verbreitet sind.

Sollte sexuelle Enthaltbarkeit wirklich schädlich sein?

Der Sex mit seinem Trieb kommt aus dem Gehirn und nicht aus den zugeordneten Organen. Sex zielt nicht auf Be-

friedigung, sondern auf Lebensgemeinschaft zwischen Mann und Frau. Enthaltbarkeit muß es geben und hat keine schädlichen Folgen. Im Gegenteil: Enthaltbarkeit ist die Umfriedung, worin allein die Thielicke'schen Inhalte sich entfalten können. Was schädlich ist, das ist Sex ohne Ehe. Die Geschlechtskrankheiten sind nur der sichtbare Teil dieses Schadens.

Muß der Mann Erfahrung für die Ehe sammeln?

Vor- und erst recht außereheliche Sexualerfahrungen wirken hemmend auf die Entwicklung des jungen Menschen und zerstörend auf die Ehe.

Ist häufige Sexbetätigung ein Beweis für Männlichkeit?

Das stimmt genausowenig, wie übermäßiger Alkoholgenuß ein Beweis für Männlichkeit ist. Wer damit angibt, seine Sexualität durch häufige Übung in Form zu halten, der wird in Wirklichkeit außer jede Form gebracht. Der tut überhaupt nichts selbst, sondern der Sex macht mit ihm, was er will, nämlich einen rohen, verantwortungslosen Menschenverächter, einen Zuhältertyp.

Stimmt es, daß der Mann von Natur aus für die Vielweiberei geschaffen ist?

Casanovas und Playboys sind nicht wie Männer unter den Menschen, sie sind wie die Männchen im Tierreich. Ärztlich und sexualwissenschaftlich gesehen sind sie das Gegenteil von vollwertigen Männern. Es sind seelisch verkrüppelte Kreaturen.

Das bleibt vom liebe- und ehelosen Sex übrig, wenn man ihn unter die Lupe nimmt. Eine häßliche dreckige Maschine, nutz- und sinnlos ohne Schiff und äußerst gefährlich ohne Maschinisten, der auf sie aufpaßt.

Die „anderen Gehalte“ aber, die halten ein Mädchen zu Hause oder die Frau gerade für den Seemann bereit. Wo sich zwei Menschen über alle Entfernung und bis an's Ende aller Lebenszeit angehören wollen, da lebt und gedeiht „alle Herrlichkeit auf Erden“, wie ein berühmter Buchtitel heißt. Eingebettet in die Liebe wird dann der Sex zu einem vollendeten Meisterwerk einer außerweltlichen Maschinenbaukunst. Man kann und soll den Sex nicht verbieten, man kann ihn nur wieder dorthin zurückbringen, wohin er gehört —, in das größte Angebot, das je den Menschen unterbreitet wurde, in die Liebe von zwei Menschen, die sich solange und so grenzenlos angehören wollen, „wie der Wind und das Meer“.

— Schp —



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



## Wir stellen zur Diskussion:

# Personal-Überhang und -Mangel

Das Wort Überhang hat an sich schon einen anrühenden Klang, insbesondere aber in Verbindung mit Personal, denn Personal sind Menschen. Wenn ein Schneeüberhang abbricht, dann donnert er zu Tal und reißt fort und begräbt unter sich, was sich ihm in den Weg stellt. Wenn ein Gletscherüberhang in die See fällt, dann treiben Eisberge in die Kurse unserer Schiffe. In bezug auf Menschen hat das Wort Personalüberhang den fatalen Beiklang von Überschub, ja von Ausschub. Und trotzdem ist eine durch Erfahrung gewonnene Erkenntnis in unserer modernen Wirtschaft, daß gerade das gänzliche Fehlen eines solchen Überschusses einer der wesentlichen Antriebe für die verhängnisvolle Lohn-Preis-Spirale ist. Der Preis der Arbeitskraft steigt dann, und die Leistung sinkt, beides auf Kosten des Sozialproduktes, des Kuchens, von dem alle essen.

Folgende Ansichten und Argumente über den Personalüberhang sind zu hören:

### Die einen sagen:

Personalüberhang ist eine gute Sache. Er befreit wieder das Gesetz der natürlichen Selbstausslese aus seinen unnatürlichen Konjunkturfesseln. Wenn in der Seefahrt das Angebot der Arbeitskraft größer ist, als die Nachfrage, dann werden die Drückeberger, Jobsucher und alle, die an Land nichts werden können, in einem heilsamen Prozeß ausgeschieden.

In diesem Prozeß wird der einzelne aufgewertet. Er braucht nicht mehr zuzusehen, wie sein Nebenmann das gleiche Einkommen hat, obwohl er nur halb so viel leistet. Neben der Heuervertragsfreiheit kommt durch einen in mäßigen Grenzen gehaltenen Personalüberhang auch die Vertragstreue wieder zur Geltung.

Das Verhältnis zwischen Leistung und Lohn wird harmonischer und gerechter. Bessere Gerechtigkeit bedingt größere Ordnung. Eine Ordnung nämlich, die auf Anerkennung von Leistung, Charakter und Haltung beruht, ist dem Schiffsbetrieb zuträglicher, als eine Unordnung, die als Folge des Personal Mangels auftritt. Der einzelne sucht wieder seine Pflicht, seine Verantwortung, seine Bewährung und findet am Ende seine Selbstachtung und die Achtung vor den Kollegen dazu. Das bedeutet Öl in das Bordgetriebe, bedeutet bessere Ventilstellung der Bordklimaanlage.

Auch der Zweck des Schiffes, nämlich in hartem internationalen Wettbewerb Ladung über See zu fahren, tritt wieder in den Vordergrund. Das Schiff wird nicht länger zum Schaden aller Beteiligten als schwimmender Tummelplatz für Jobsucher und Mitfahrer angesehen.

Existenzangst bringt Personalüberhang nur für diejenigen, die Grund haben, sich zu fürchten. Nur untüchtige Weichlinge weichen diesem Existenzkampf aus. Den Tüchtigen macht er nur tüchtiger.

Auch Personalwerbung mit dem Ziele des Personalüberhangs ist in diesem Licht eine durchaus legitime Pflicht der Verantwortlichen. Sie kann nur dem un bequem sein, der Konkurrenzkampf zu fürchten hat, der glaubt, sich billig durch's Leben und über See lavieren zu können. Die Personalwerbung lockt im Sturm des Wettbewerbs nur alle die aus Lee heraus, die meinen, sie könnten sich da auf Kosten der anderen verdrücken. Wo ist heute kein Wettbewerb? Er ist heute im Bereich der Unternehmungsleitungen sogar entschieden größer, als im Bereich der sogenannten Abhängigen. Hier wie da heißt es, nicht gleich beizudrehen. — Im übrigen ist abhängig nur, wer sich dem widersetzt, was er muß. Das

harte Muß ist zwar in den verschiedenen Aufgabenbereichen der Seefahrt genauso verschieden, wie innerhalb der verschiedenen Positionen an Bord. Dennoch geht es quer durch die Last der gesamten sozialen Struktur.

### Die anderen sagen:

Bei Personalüberhang ist man wieder nur Material, Schachfigur, Ausbeutungsobjekt für den Unternehmer.

Die Abhängigen werden wieder abhängiger, haben nur noch zu parieren, sind wehrlos erhöhtem Druck von oben preisgegeben.

„Die im Kontor“ wachsen wieder zu selbstgemachten Ministern, Kanzlern, Bundespräsidenten heran, und zwar wachsen sie um so höher hinauf, je weniger sie in ihrem eigenen Bereich zu sagen haben.

Man muß wieder um seine Existenz und sein Fortkommen zittern. Der Personalüberhang steigert den Existenzkampf an Bord zur Rücksichtslosigkeit, ja bis zur Brutalität. Die menschliche Situation an Bord wird verschärft, die Spannungen vergrößert. Am Bordklima himmel ziehen Wolken des Mißtrauens auf, Konduiten- und Zeugnisgewitter mit Blitzen der Entlassungen. Seelische Pannen und daraus entstehende Fehlleistungen nehmen zu. Viele resignieren oder schalten auf stur. Das alles ist Mief in die Bordklimaanlage, das alles kostet die Nerven der Besatzungen und das Geld der Reeder.

Personalüberhang läßt schmerzliche Erinnerungen aus der Vergangenheit aufsteigen. Aus einer Vergangenheit, in der die einen ihre Schiffe anbinden mußten, und die anderen glücklich waren, wenn sie mit A 5 als Matrose fahren durften.

Ein Außenstehender mit genügend leidenschaftslosem Abstand von den Dingen hätte vielleicht zu beiden hier vertretenen Ansichten über den Personalüberhang zu sagen:

Wir sind heute in der glücklichen Lage, zweierlei Vergangenheit zu überblicken, nämlich die der Dreißigerjahre mit ihrem Stillstand der Wirtschaft, mit ihrer angebandenen deutschen Seefahrt. Das war mehr als Personalüberhang, das war furchtbare Arbeitslosigkeit. Die andere Vergangenheit ist die allerjüngste, und in weiten Wirtschaftsbereichen in unserer Bundesrepublik noch Gegenwart. Sie brachte den Personal mangel mit sich.

In beiden Zuständen wurden offenbar Fehler gemacht, jedoch ist es äußerst müßig, Schuldige zu suchen. Es ist aber durchaus nicht müßig, wenn sich jeder einzelne fragt, was er in seinem Bereich dazu tun kann, um in Zukunft solche Fehler zu vermeiden.

Der einzelne ist viel mächtiger, als er gemeinhin glaubt. Das Resignieren vor Wirtschaftsprozessen, die Wehrlosigkeit vor dem, „was auf uns zukommt“ (ein kennzeichnender Aus-

druck unserer Zeit), läßt außer acht, daß die Akteure aller Vorgänge die Menschen mit ihren Verhaltensweisen und Reaktionen selber sind. Fehler addieren sich hier genauso zu einer Gesamtwirkung, wie es vernünftige Entschlüsse tun. Nachlassen in der persönlichen Anstrengung, „weil ich ja doch unentbehrlich bin“, ist für die Gesamtentwicklung, wenn sie Allgemeinhaltung wird, unheilvoll. Andererseits ist der Entschluß, vernünftig zu bleiben, nur von günstiger Auswirkung auf das Ganze. Keine Situation, in der man steht, ist mit Rechten und Hadern zu meistern. Wo käme eine Besatzung in Seenot damit hin! Vielmehr sind alle Situationen ein Anruf an alle, das Bestmögliche daraus zu machen. Auf Arbeitslosigkeit einerseits und Personalüberhang andererseits bezogen heißt das: Lehren ziehen. Ob wir uns in unserer personellen Entwicklung auf der Goetheschen aufwärtsstrebenden Spirale befinden oder ob wir uns im Kreise bewegen, das ist die entscheidende Frage. Von ihrer Beantwortung, und zwar von der Beantwortung jedes einzelnen, hängt es ab, was es sein wird, „das auf uns zukommt“. H. P.

## Auf See gebliebene Seeleute von der Königin der Niederlande geehrt

Am 4. Dezember war das holländische Küstenschiff „Stientje Messinga“ (Kehrwieder berichtete darüber) im schweren Sturm bei Eagle Island (Nordwest-Irland) auf einen Felsen aufgelaufen. Einem Hubschrauber gelang es im Laufe des Tages nach stundenlangem Suchmanöver, sechs Mann der zehnköpfigen Besatzung des kleinen Schiffes zu sich heraufzuziehen. Der Kapitän und drei seiner Matrosen lehnten aber zunächst jede Rettung ab, weil sie noch hofften, ihr Schiff bergen zu können. Im Laufe des Nachmittags verwandelte sich der Sturm jedoch in einen Orkan. Brecher drohten das kleine Schiff zu zerschlagen; der Kapitän gab nunmehr SOS-Rufe. Daraufhin lief der Hamburger Frachter „Maria Schulte“ mit voller Kraft auf die Unfallstelle zu. Ein Rettungsboot mit fünf Mann Besatzung unter Führung des 2. Offiziers, G. Welsch, wurde ausgesetzt, und es gelang ihnen durch die kochende See zu dem langsam zerbrechenden holländischen Schiff zu kommen und drei holländische Seeleute in ihr Boot zu nehmen.

Mit letzter Kraft ruderten sie zu ihrem Schiff zurück, als eine riesige See das Rettungsboot erfaßte und es unter das Wasser drückte. Die bereits bestehende Leinenverbindung mit der „Maria Schulte“ riß wieder ab, und vor den Augen ihrer Kameraden stürzten Retter wie Gerettete in die See. Die einsetzende Nacht vereitelte die Suche nach den Vermißten.

Die Namen der tapferen deutschen Seeleute sind:

Günther Welch  
Volker Breitner  
Harald Leopold  
Detlef Utzen  
Jörg Mücke

Alle fünf so tragisch verunglückten Seeleute wurden post mortem von Ihrer Majestät, der Königin der Niederlande, für erwiesene Hilfsbereitschaft mit der Auszeichnung in Bronze geehrt. Ebenfalls wurde ihnen von Lloyds die bronzene Medaille für Rettung von Menschen in Seenot verliehen.

Am 5. März 1963 wurde durch den Niederländischen Consul der Witwe des 2. Offiziers, G. Welch in Opendorf/Schwentine, die holländische Auszeichnung feierlich überreicht.

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**

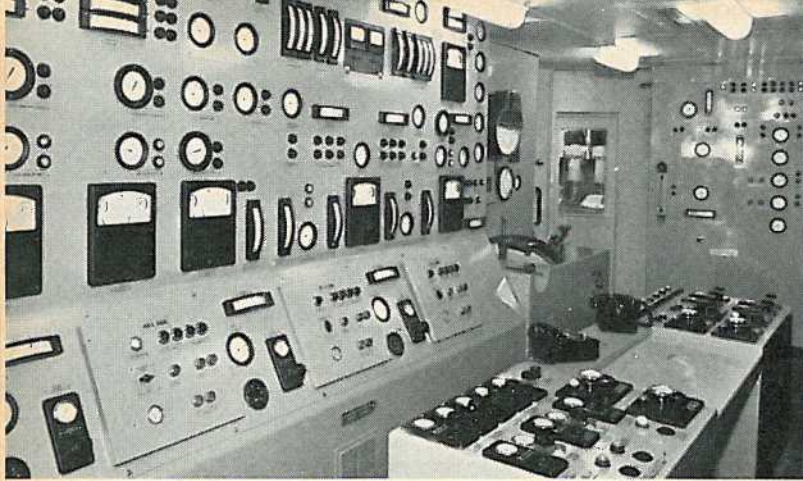
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr

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

**Seemannsausrüstung**

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

Heinrich  
**von der Aa**



Wer denkt beim Betrachten dieses Bildes nicht unwillkürlich zurück an die Zeit, als der „Meister“ am Umstellventil seiner Dreifach-Expansionsmaschine drehte? Unser Bild zeigt den Maschinenkontroll- und Manövrierraum auf dem britischen Neubau „Clan Macgillivray“.

#### 4 Mann und viele Druckknöpfe

das ist, wie das Hamburger Abendblatt meldete, die Besatzung eines 3000-Tonnen-Frachters, der gegenwärtig in den USA gebaut wird. „Klar vörn und achtern“ wird Roboterarme in Tätigkeit setzen, die das Schiff automatisch festmachen. Auch Trouble mit der Gangway wird es nicht mehr geben, da sie sich von selbst aus- und einfährt. Dieser Massengutfrachter, ein weiterer Pionier der schiffstechnischen Automation, soll bereits Ende des Jahres in Dienst gestellt werden.

### Rationell und speziell

### 37 anstatt 60 Mann Besatzung

Zu Zeiten der Personalknappheit muß der Automation an Bord größte Bedeutung beigemessen werden.

So lieferte die japanische Werft Ishakawajima Harima kürzlich an die japanische Reederei Mitsui Line einen etwa 58 000 t tragenden Tanker ab, auf dem das Personal durch hochentwickelte Ferntechnik der Bedienungsanlagen von etwa 60 Mann auf 37 Personen reduziert werden konnte.

Ein Musterbeispiel für die beginnende Automation, auch an Bord von Seeschiffen, ist das kürzlich von einer britischen Werft Cartdyke Shipyard Co. Ltd., Greenock, abgelieferte Frachtmotorschiff „Clan Macgillivray“, das sich zur Zeit auf der Jungferreise nach Indien und Pakistan befindet.

Die Automation erstreckt sich auf MS „Clan Macgillivray“ in erster Linie auf den Maschinenbereich, da besonders hier eine Verknappung des Personals spürbar ist. Durch verschiedene Verbesserungen ist es gelungen, die Personenzahl im Maschinenraum dieses Schiffes um

20 % zu senken, eine Zahl, die sich noch erhöhen läßt, wenn erst mehr Erfahrungen gesammelt werden.

Auf einer Seewache werden nunmehr auf diesem Schiff lediglich ein Ingenieuroffizier und ein Schmierer benötigt, während früher auf dieser Art von Schiffen zwei Ingenieure und zwei Schmierer bzw. Reiniger nötig waren.

Die wesentlichste Verbesserung ist die Fernkontrolle, die es ermöglicht, daß von dieser Stelle aus alle wichtigen Elemente, Schmierstellen usw. kontrolliert werden können. Überdies ist der große Kontrolltisch in einem Raum mit Klimaanlage installiert, was das Arbeiten für den Ingenieur wesentlich erleichtert. Die Brenner der Ölfuehrung für den Hilfskessel arbeiten voll automatisch wie auch alle Anlasser für Pumpen, Separatoren usw. ferngesteuert bzw. fernkontrolliert werden. Auch auf dem nautisch-funktechnischen Sektor sind Fortschritte erzielt worden, so daß auch hier später Personal eingespart werden kann.

— W. N. —

#### Jochen Brennecke 50 Jahre

Jochen Brennecke, der bekannte Seeschiffsteler, feiert am 12. April 1963 seinen 50. Geburtstag. Er wurde in Dessau geboren, begann seine seemännische Laufbahn mit der Ausbildung auf Großseglern, auf Schulschiffen und Frachtseglern. Danach stand er im Dienst der Handelsmarine, bis ihn ein Sturz vom Mast aus 18 m Höhe zur Aufgabe seines Berufes zwang. Er studierte Volkswirtschaft und wurde Schiffsredakteur in Stettin. Bei Kriegsausbruch fuhr er zunächst auf U-Boot-Jägern, wurde aber schon bald zur Frontberichtertruppe abkommandiert.

Nachdem während des zweiten Weltkrieges bereits einige Marinebücher von ihm erschienen waren, widmete Brennecke sich schon sehr früh nach Kriegsende ganz der Marineschriftstellerei, ohne dabei seinem Redakteur-Beruf ganz untreu zu werden. So entstanden bedeutende Werke zur Seekriegsgeschichte wie die über den Schweren Kreuzer „Admiral Scheer“ und über die Schlachtschiffe „Bismarck“ und „Tirpitz“. Dazu kamen „Jäger — Gejagte“ (Deutsche U-Boote 1939/45), „Haie im Paradies“ (Der deutsche U-Boot-Krieg in Asiens Gewässern), „Der Fall Laconia“, „Das große Abenteuer“ (Deutsche Hilfskreuzer 1939/45), Hilfskreuzer „Pinguin“, „Schwarze Schiffe — weite See“ (Blockadebrecher kehren heim).

#### Hafenkapitän i. R. Alfred Gotthold †

Am 4. März 1963 verstarb der frühere Hafenkapitän Alfred Gotthold im Alter von 71 Jahren. Hafenkapitän Gotthold trat am 8. 12. 1945 in den Staatsdienst ein und hat während der schweren Nachkriegszeit bis zu seiner Pensionierung am 31. 10. 1956 das Oberhafenamt erfolgreich geleitet. Er erwarb sich besondere Verdienste beim Wiederaufbau des Hamburger Hafens und der Schifffahrt. Während des ersten Weltkrieges diente er bei der kaiserlichen Marine und war nach dieser Zeit viele Jahre bei den deutschen Afrika-Linien als Schiffsoffizier, Kapitän und zuletzt als nautischer Inspektor tätig.

## SPORT AN BORD

### MS „Rantum gewinnt und verliert!“

Unsere vor einer Reise gegründete Fußballmannschaft bestritt in Alexandrien durch Vermittlung des dortigen Seemannsdiakons, Herrn Busch, ihr drittes Spiel, das — wir haben uns schon daran gewöhnt — mit einer weiteren Niederlage endete. Gegen die Mannschaft des „Griechischen Clubs“ gab es eine 2:4-Niederlage. Bereits am nächsten Tag traten wir mit neuem Mut gegen unsere erste Schiffs Mannschaft als Gegner an. MS „Astrid“ wurde mit 3:1 Toren geschlagen. Böse Zungen behaupteten anschließend, daß der Sieg hätte höher ausfallen müssen, wenn in der Halbzeit keine „Chesterfield“ inhaliert worden wären.

Das erste Spiel in Beirut wurde mit 0:4 gegen eine *Studentenauswahl* verloren, nachdem unsere spanische Perle Gonzales bereits nach 10 Minuten bei einem Zusammenprall mit dem Gegner die Arme theatralisch in die Luft geworfen hätte, ein Stöhnen von sich gegeben hätte, wie es der ausgekochteste Profi nicht hätte besser machen können und liegen geblieben wäre. Die Libanesen waren für unsere Begriffe geradezu perfekt am Ball. Der Schiedsrichter muß wohl großes Mitleid mit uns gehabt haben, denn er drückte uns gegenüber beide Augen zu oder hatte keine Luft am Typhon, als wir den Ball im Strafraum mit Händen und Füßen abwehrten. Nach dem Spiel fragte uns einer, ob wir Fußball oder amerikanischen Rugby gespielt hätten und dabei grinste er.

In Lattakia verloren wir gegen eine buntzusammengewürfelte „*Stadtmannschaft*“ mit 2:4.

J. B.

### Lübecker Hafen- und Schifffahrtstage

Vom 20.—23. Mai 1963 werden in der Hansestadt Lübeck erstmalig Hafen- und Schifffahrtstage mit Referenten und Teilnehmern aus der Bundesrepublik und den skandinavischen Ländern abgehalten.

Der Teilnehmerkreis setzt sich nach offiziellen Lübecker Angaben aus jenen Personen zusammen, die an staatlicher oder privatwirtschaftlicher Stelle in Schifffahrt oder Hafengewirtschaft tätig sind.

### Auflösung von Seite 18

#### „Unser Oster-Kreuzworträtsel“:

Waagrecht: 1. Mariazell, 6. Ammoniter, 11. Abu, 12. Ale, 13. mit 52 „Wohin du blickst, dich Wunder locken“, 16. aleit, 17. ehern, 18. Bart, 19. Fruehling, 21. Elle, 22. Kanal, 25. Zwang, 28. Markus, 30. Ingwer, 33. sublim, 35. Sepsis, 37. Lagune, 38. Hormon, 41. Sela, 43. Tonsetzer, 48. Ader, 50. Teer, 51. Dose, 52. siehe 13., 57. Lie, 58. Leo, 59. old, 60. Not, 61. Parfaem, 62. Mai, 63. Ekstase.

Senkrecht: 1. Marabu, 2. Ruwer, 3. Acht, 4. Einer, 5. Laute, 6. Allel, 7. Macon, 8. Nase, 9. Tadel, 10. Rennen, 14. orten, 15. Thema, 19. Folgsamkeit, 20. Gezwitzcher, 23. Aar, 24. Aguti, 26. Winde, 27. new, 28. Mosel, 29. Aluta, 31. Esino, 32. Rasen, 34. lau, 36. pur, 38. Geleier, 40. Madonna, 41. Stolp, 42. arc, 44. Nonne, 45. Sodom, 46. Tirol, 47. Zoll, 48. Ade, 49. Rente, 53. Heu, 54. Ulm, 55. Ode, 56. Kos.

Zeichnungen und Fotos: U. Dogert, S. 15; Blohm & Voss, S. 1; Deike Matern, S. 2, 12, 13, 14; P. Fischer, Titelfoto; Globus Mater, S. 3; H. Janke, S. 7; H. v. Medvey, S. 5, 10, 11; W. Nootbaar, S. 20; K. Fr. Rausch, S. 8; Rheinstahl-Nordseewerke GmbH., S. 8; K. Schmisckke, S. 12; Archiv Seehafenverlag, S. 7; D. Smith, S. 15; B. Staebner, S. 14; Gebrüder Sulzer, S. 6; H. J. Weber, S. 17.

## † Kropp

Beeridigungs-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

Gegr.  1851

## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

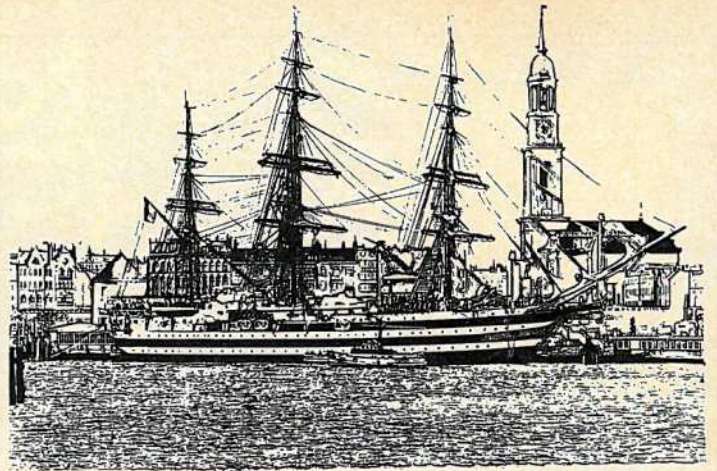
## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



wichtig + stop + fuer alle schiffsbesetzungen +++  
die n o v a, eine krankenversicherung in hamburg, hat  
eine unfallversicherung gegrundet. + stop +  
damit haben alle schiffsbesatzungsmitglieder die  
moeglichkeit, ihren gesetzlichen unfallschutz wirksam  
zu ergaenzen. + stop +  
es wird neuartiges in der kranken- und unfallversiche-  
rung geboten. + stop +  
lassen sie sich die ausserordentlich guten und preis-  
werten tarife der nova versicherungen zusenden. + stop  
ein anruf oder eine karte genuegt und die gewuenschten  
unterlagen erhalten sie kurzfristig. + stop +++

## NOVA VERSICHERUNGEN

Hamburg - Alte Rabenstr. 2 Tel. 44 62 61



hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schiffahrt 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!

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:

28 BREMEN: Eduard Thölen, Wallerweg 2 NR.  
285 BREMERHAVEN-LEHE: Schuhhaus W. Beisheim, Hafenstr. 113 NR, 219 CUXHAVEN:  
Walter Glüsing, Neue Reihe 71 NR, 2030  
HAMBURG: Carl Feddersen, Kojen 14/16 N,  
2000 HAMBURG: Schuhhaus Schleicher,  
Dittmar Koelstr. 12 NR., 93 KIEL-SEEGARTEN:  
Hinrich Gotthard, Wall 65 N

R = Rep.-Möglichkeit. N = Nadrn.-Vers

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



Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast**  
694 WEINHEIM, Bergstraße Nr. 231

## Auslands- Umzüge

## Heinrich Klingenberg

Hamburg Winterhuder  
Weg 6-10  
Bonn Bornheimer  
Straße 131

Die  
weltbekanntesten \*



## „LILY“-BRAND SCHIFFSFARBEN

## Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

HAMBURG 22 - PAPPELALLEE 20  
Telefon 20 14 05/07 - FS. 021 2919 - Tel.-Adr.: Sigmaha

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

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive  
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

GEORG P.



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



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!

**RHEINSTAHL NORDSEEWERKE G.m.b.H.**

EMDEN · Postfach 149 · Telefon: 2301 · Fernschreiber: 02 7802



*60 Jahre im Dienste der Seeschifffahrt*

Schiffbau · Schiffsreparaturen · Dockmöglichkeiten

Schiffsmaschinen · Tankreinigungsanlage



**M/S. FINNEAGLE**

7 300 tdw

Eines von mehreren für  
OY FINNLINES LTD., Helsinki,  
gebauten Frachtmotorschiffen