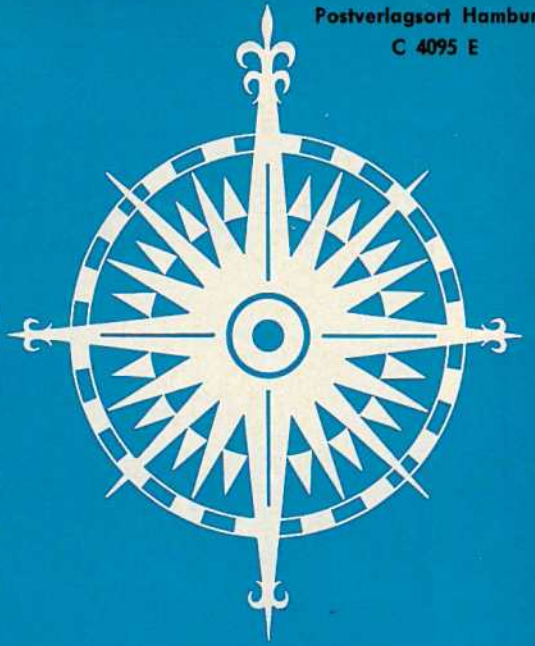


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

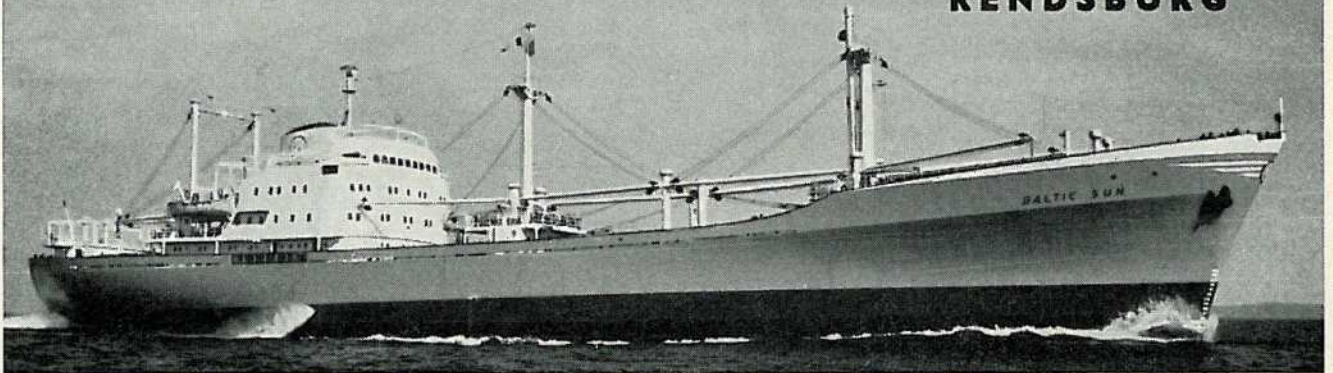
- Der Handel folgt der Flagge
- Politik unter der Lupe
- Zukunft der Seeschifffahrt
- Flottenumschau
- Wir sehen die Häfen,
aber wie lebt man im Lande?
- Vom Astrolabium
bis zum Teleskopsextanten
- Anton Flettners Rotorschiffe
- Trouble mit der Back
- Einige Fragen an den Nachwuchs
- Schmuntzelaube
- Der Ruf nach der Persönlichkeit
- Der Seemann der Reise



Callipso Band auf Jamaica, Montego Bay

K R Ö G E R W E R F T

RENSBURG



Links im Bild der neue Kaischuppen 10 mit Ladeschiffen und dem 200 t-Schwimmkran — rechts im Hintergrund der neue Speicherblock K am Sandtorkai

NEUZEITLICHE ANLAGEN

WEITGEHENDE ZUKUNFTS-PLANUNG

Rationalisierung im Hafenbetrieb

Weitere Vertiefung der Unterelbe

Ausbau der Hinterlands-Verbindungen

Ausdehnung des bisherigen Hafengebietes

Vorsorgliche Erschließung eines Vorhafens in der Elbmündung

FÜR NOCH GROSSERE LEISTUNGEN

H A M B U R G

DER ZENTRALE HAFEN MITTELEUROPAS



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

Juni 1963

Nr. 6

Am Peilkompaß

DER HANDEL FOLGT DER FLAGGE

Verband Deutscher Reeder sah sich anläßlich der ersten Situation zu einer Denkschrift veranlaßt. Darin heißt es im Vorwort:

Das alte Wort „Der Handel folgt der Flagge“ hat auch heute noch seine Bedeutung: Dort, wo die deutsche Flagge sich in Übersee zeigt, repräsentiert sie die Bundesrepublik, zeugt sie vom Unternehmungsgeist deutscher Reeder und von der Leistung deutscher Seeleute, erschließt sie dem deutschen Außenhandel neue Möglichkeiten. Nicht nur als Instrument des deutschen Außenhandels spielt die deutsche Seeschifffahrt eine bedeutende Rolle, sondern ebenso als Bestandteil der Welthandelsflotte, als internationaler Verkehrsträger zwischen allen Ländern der Welt.

Durch ihre Tätigkeit leistet die deutsche Handelsflotte in normalen Zeiten einen bedeutenden Beitrag zum Ausgleich der nationalen Zahlungsbilanz; in Krisenzeiten stellt sie ein wesentliches Potential zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen nach Übersee dar. Im Zeichen der europäischen und atlantischen Integration stärkt die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge den Teil der Welthandelstonnage, der dem Prinzip eines freien Seeverkehrs verpflichtet ist.

Nachdem die deutsche Handelsflotte durch Verluste im letzten Kriege und durch Reparationsablieferungen gänzlich vernichtet war, ist sie, ohne daß ihre Verluste — anders als im Ausland — durch Kriegsversicherungs- oder Entschädigungsleistungen ausgeglichen worden wären, seit 1950 unter erheblichen Anstrengungen wiederaufgebaut worden.

- Diese Leistung gilt es heute zu konsolidieren, in erster Linie durch Verminderung der durch den Wiederaufbau verursachten hohen Fremdverschuldung.
- Sodann muß die Zukunft der Flotte gesichert werden: sie muß von alter, unrentabel gewordener Ankaufstonnage befreit werden; die ersten Nachkriegsbauten müssen ersetzt werden;
- neue, den modernsten Erfordernissen des Seeverkehrs entsprechende Einheiten müssen der Flotte hinzugefügt werden. Dies Erfordernis ist um so dringender, als die technische Entwicklung auf dem

Gebiete des Schiffbaus in den letzten Jahren außergewöhnlich schnelle Fortschritte gemacht hat.

Die Notwendigkeit der Konsolidierung des Erreichten und das Erfordernis der Rationalisierung und Modernisierung ergeben sich in einer Zeit, die zu den konjunkturell schwersten zählt, die die Seeschifffahrt zu bestehen hatte. Seit nunmehr sechs Jahren befinden sich die internationalen Seefrachtenmärkte in einer nachhaltigen Depression.

Diese Situation, die für die gesamte Weltseeschifffahrt gilt, wird für die deutsche Flotte entscheidend durch Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Flaggen verschärft. Diese bestehen ebenso in der hohen Schuldenlast der deutschen Flotte wie in handels- und finanzpolitischen Förderungsmaßnahmen, die ausländische Staaten ihren Flotten angedeihen lassen. Flaggenprotektionismus, Gewährung offener Subventionen und Einräumung von Steuervorteilen sind die am häufigsten anzutreffenden Förderungsmaßnahmen des Auslandes.

- Kaum eine Flotte ist noch auf den Weltmeeren anzutreffen, zu deren Gunsten nicht der Flaggenstaat in dieser oder jener Form interveniert.

Diese Situation verlangt erneut große Anstrengungen, wenn nicht der bisherige Wiederaufbau in Frage gestellt werden soll. Die deutschen Reeder haben schon in den letzten Jahren verschiedene Maßnahmen zur Rationalisierung ihres Schiffsparks und ihrer Betriebe ergriffen. Die Aufgaben, denen die deutsche Reederschaft gegenübersteht, verlangen aber darüber hinaus eine langfristige Planung, die auf die Bedürfnisse der Zukunft ausgerichtet ist. Diese Bedürfnisse zu befriedigen, muß selbstverständlich in erster Linie das Bemühen der deutschen Reederschaft selbst sein. Angesichts der Kriegs- und Kriegsfolgelasten, die die deutschen Reeder noch zu tragen haben, und der Wettbewerbsnachteile, die ihnen durch Staatsintervention des Auslandes erwachsen sind, können sie ohne staatliche Mitwirkung ihr Ziel —

nämlich die Konsolidierung des bisher Erreichten und die Weiterentwicklung der Tonnage in der Zukunft — nicht erreichen.

Mit der Verwirklichung der in der Denkschrift gemachten Vorschläge sollte sofort begonnen werden. Dies verlangen nicht nur ihr Umfang und ihre Tragweite, sondern mehr noch die gegenwärtige Situation der deutschen Reedereien. Jedes Zögern muß eine Verschlechterung dieser Situation bedeuten. (Siehe auch Seite 3)

Der Wachoffizier



Seefahrt in der Reklame

Schornsteinmarken und Kontorflaggen zwischen Modepuppen. So zu sehen in einer Flucht von Auslagen des DEFAKA in Hamburg. Weder das Attraktiv-Dekorative unserer Seefahrt noch die Ideen der Werbeleute scheinen vor irgend etwas haltzumachen. Der Laie auf Einkaufsbummel wird sich über solchen Blickfang ebenso wundern wie der Fachmann von See. Skeptiker mögen sich eines Besseren belehren lassen: Das Maritime kommt anscheinend zu Haus gut an.

POLITIK UNTER DER LUPE

Ottawa und die Hemmnisse der NATO

In Ottawa hat der Ministerrat der NATO getagt. Von der NATO erwartet die freie westliche Welt militärische Sicherheit, erwartet das starke atlantische Potential, das die USA gemeinsam mit Europa in die Lage versetzt, das Potential des Ostblocks hinreichend zu kompensieren.

Wenn es aber, wie bei der NATO, um das militärische Zusammenlegen des Potentials ganzer Kontinente (Europa/USA) geht, dann spielen Faktoren mit vorwiegend emotionalem Inhalt wie Macht oder Befehlsgewalt eine zu starke Rolle. Politiker sind immer geneigt, den Einfluß auf die Politik aus dem Gefühlsbereich zu unterschätzen. Wenn aber das Problem gelöst werden muß, wie einer NATO-Atommacht der höchste Grad an abschreckender Wirkung zu geben ist, spielen nicht allein die Mathematik des Potentials die entscheidende Rolle, sondern ein ganzes Konglomerat von Gefühlen: Nationale Eifersucht, ehrgeiziges Streben nach größtem Einfluß, Machtstreben auf nationaler, hegemonialer, kontinentaler und schließlich totaler Linie, auch Prestigebedürfnis, Wahrung des Gesichtes, die Verurteilung der einzelnen Staatsvertreter zum Erfolg aus innerpolitischen Rücksichten, Gerechtigkeitsbedürfnis hinsichtlich der Verteilung der finanziellen Lasten, Gerechtigkeitsbedürfnis auch bei der Verteilung von Kompetenzen sowie bei Teilnahme an Führungsaufgaben und Mitspracherecht. All das hat auch wieder mitgewirkt, und zwar mehr bremsend als forcierend, als es in Ottawa nur ein winziges Schrittlchen vorangegangen ist mit der NATO-Integration.

Offiziere der NATO-Staaten sollen in Omaha, der Zentrale des amerikanischen strategischen Bomberkommandos, zur Koordinierung und Planung der Operationen herangezogen werden. Das erweckt aber nur den Anschein an effektiver Teilhaberschaft am amerikanischen Potential. Es bedeutet nämlich für diese NATO-Offiziere nach wie vor keinen Finger am Abzug. Andererseits sollen mehr Offiziere anderer Nationen zum Atlantikhaupt-

quartier der NATO bei Paris herangezogen werden.

Die Paktstaaten sind nur sehr bedingt und unter Einbau von Sicherungen näher an die NATO-Aufgaben herangeführt worden.

Vermutlich werden sich auf diese demokratisch-liberale Manier auf lange Sicht keine großen Fortschritte in Hinsicht auf atlantische Sicherheit erzielen lassen. Die bisherigen Erfolge auf diesem Wege sind jedenfalls nicht geeignet, das Gefühl des Ungenügens zu überwinden.

Es geht schließlich um die Abschreckung einer ganzen Hemisphäre mit Mitteln, die, wenn sie gebraucht würden, das Schicksal beider Hemisphären bestimmen. Da müssen liberal-demokratische Prinzipien allein versagen. Da müssen sich die Nationen der Samthandschuhe entledigen. Eine atomstrategische NATO verlangt ein fest zupackendes Verfahren. Die Brisanz eines so gewaltigen nuklearen Potentials erfordert einfach den Verzicht auf noch so liebe, noch so edle liberal-demokratische Gewohnheiten. Bei militärisch nuklear-strategischen Entscheidungen der freien Welt sollten die Staatsmänner den Mut aufbringen, bei ihren Planungen ausschließlich die Wirksamkeit hinsichtlich der Abschreckung und Verteidigungsbereitschaft und Sicherheit als Maßstab ihrer Bestrebungen gelten zu lassen.

Das schließt auch den Mut ein, sich einer starken Führung unterzuordnen, der man eine weitgehend ungeteilte Macht und Verantwortung überträgt. Führung und Unterordnung, das wäre das Prinzip, das eine NATO praktizieren sollte. Dann würde die vernünftige Mitwirkung der angeschlossenen Staaten in ihrer jeweiligen Funktion an der Sicherung der freien westlichen Welt erkannt werden. Diese Funktion darf sich nicht an der Frage aufreiben, was die einzelne Nation mitzusprechen hat, sondern sie muß sich darauf konzentrieren, was sie zur Erfüllung ihrer Funktion zu leisten hat.

Der schwarze Kontinent

Ein Farbiger, in der Rechten eine Fackel, in der Linken ein afrikanisches Banner schwingend schreitet eine Allee von Fahnenmasten mit den Emblemen junger und jüngster afrikanischer Staaten entlang. Im Hintergrund eine Weltkugel mit dem nur andeutungsweise unterteilten afrikanischen Kontinent und den Köpfen der afrikanischen Staatschefs.

Diese durch die Weltpresse gegangene Darstellung sieht ganz nach einem romantischen Panafrika aus. Sie glorifiziert die im Mai in Addis Abeba von 31 Staatsmännern unterzeichnete Afrika-Charter. Diese enthält, und damit steht sie im Gegensatz zu der romantischen Darstellung, zunächst noch weiter nichts als die Institution, in der sich in Zukunft gemeinsame Begegnungen der Regierungen abspielen sollen.

Mindestens einmal jährlich soll eine afrikanische Gipfelkonferenz der Staatschefs stattfinden, mindestens zweimal im Jahr soll ein Ministerrat tagen. Auch ein ständiges Sekretariat mit einem Generalsekretär und einem Schlichtungskommissar für Streitfälle der Staaten untereinander ist vorgesehen. Das ist der Rahmen für afrikanische Anstrengungen in Richtung einer gemeinsamen afrikanischen Wirtschaftspolitik, stabilen Rohstoffpreisen, gemeinsamem Außenzoll und einer afrikanischen Freihandelszone.

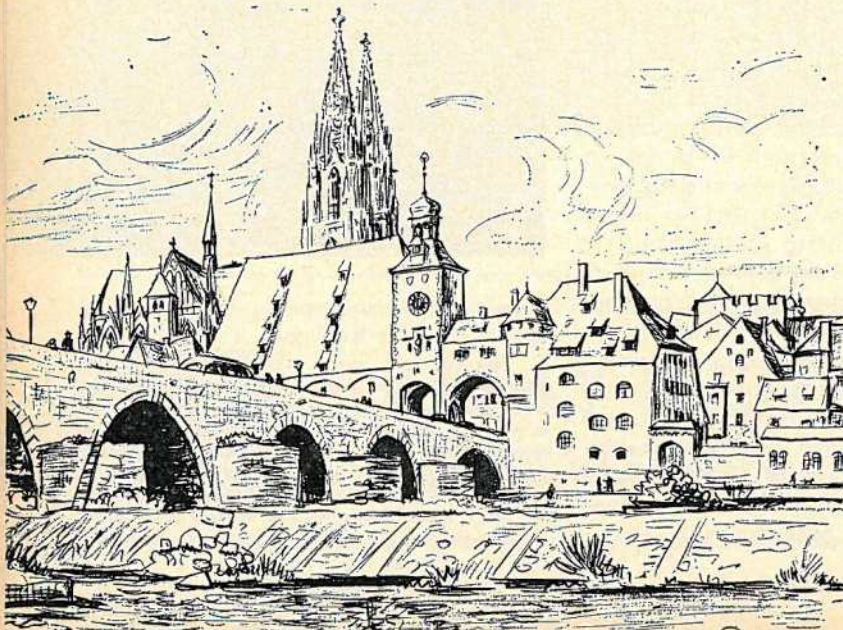
Man braucht sich nur an die jüngste Vergangenheit eines dieser 31 Charterstaaten zu erinnern, nämlich des Kongo, um zu ermesen, wie spannungsgeladen dieser erste Ansatz zu einem Panafrika noch ist. Die Stämme allein sind zahlreicher als die Staaten. Scharf profiliert sind auch Religionen und Rassen.

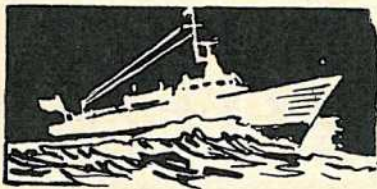
Unparlamentarische und antidemokratische Regierungsformen herrschen zunächst in den jungen Staatsgebilden vor. Ehrgeizige Machtpolitik einzelner, wie zum Beispiel in Ghana, Verschmelzung vom Marxismus entliehenem Sozialismus mit schwarzem Nationalismus, Herrschaftsansprüche dynamischer Minderheiten, deren Zusammenschluß zum Zwecke der Vorherrschaft und viele Unruhefaktoren mehr, lassen Afrika zum Zeitpunkt der Geburt der Charter, also unmittelbar nach Abhebung des schwer drückenden Deckels der Kolonialherrschaft, eher wie einen brodelnden Kessel erscheinen, als einen Kontinent, der sich als solcher politisch und wirtschaftlich konsolidiert.

Trotzdem: Der Welttrend zum Zusammenschluß riesigen geographischen Ausmaßes hat nun eindeutig und sichtbar auch Afrika erfaßt. Die Erfahrung der Nachkriegsjahre lehrt zu dem ein steigendes Tempo dieser Zusammenschlüsse. Der Sturm und Drang, in dem sich Afrika nach Addis Abeba befindet, wird dieses Tempo trotz aller Hemmnisse auf dem schwarzen Kontinent steigern. Denn nach Abschüttelung der europäischen Kolonialherrschaft wirkt in ganz Afrika heute ein starker Nachholbedarf für die Vorteile der Freiheit forcierend und anspornend. Man ist ungeduldig, nicht nur konstitutionell, sondern auch de facto als gleichberechtigter und ernst zu nehmender Partner der großen Weltmächte auf den Plan zu treten. Europa, die EWG und die USA täten daher gut daran, sich auf eine sprunghafte Entwicklung vorzubereiten. Jedenfalls gibt es zur Zeit keine nennenswerten außer-afrikanischen Einflüsse, die Afrika daran hindern könnten, im Zeitalter der Weltmachtblöcke sich ebenfalls zu einem kontinentalen Block zusammenzufinden. Haben die Kolonialmächte das A zur Freiheit gesagt, so müssen sie nun auch das B zur Machtbildung sagen. Dies um so mehr, weil sich bei dem Palaver in Athiopien die gemäßigten sachlichen Realpolitiker gegenüber den radikalen Umstürzern durchgesetzt haben.

Unser
schönes
Deutschland

Regensburg am Zusammenfluß von Donau und Regen ist eines unserer schönsten architektonischen Denkmäler. Die gotische, alles überragende Zweiturmfasade des St. Peterdomes stammt aus dem 13. Jahrhundert. Vom 17. bis 19. Jahrhundert war Regensburg ständiger Sitz des Reichstages. Heute noch ist es ein Zentrum philosophisch-theologischer Wissenschaften.





Flottenumschau

Neubauten

In den letzten Wochen hat die Bundesmarine weiteren Zuwachs an Neubauten und Neuerwerbungen erhalten. Das Küstenwachboot „Nympe“ (180 ts) und das Schnellboot „Hyäne“ wurden Anfang Mai in Rendsburg, der Minensuchboot-Tender „Saar“ (2200 ts) in Hamburg in Dienst gestellt. Die „Saar“ ist der vierte Tender von insgesamt 13 Fahrzeugen dieser Art. Der Tender „Mosel“ soll Anfang Juni in Dienst kommen. In Bremen wurde das 980 ts große Torpedofangboot (Typ B) „Hans Bürkner“ übernommen. Das Fahrzeug wird einer Schule zugeteilt. Das 5500 ts große Schulschiff „Deutschland“ wurde Ende Mai vom Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Zenker, in Rendsburg in Dienst gestellt. Mit seinen insgesamt 14 680 PS kann das Schulschiff bis zu 21 Knoten laufen. Nach weiterer Erprobung durch die etwa 260 Mann starke Stammbesatzung sollen etwa 250 Offiziersanwärter eingeschifft werden. Mit diesem nach dem neuesten Stand der Technik gebauten Schiff sollen später Auslandsausbildungsreisen durchgeführt werden. Das Kommando der Troßschiffe hat in Bremerhaven zwei angekaufte Tanker in Dienst gestellt. In allen Marinen wird auf einen solchen Ausbau der schwimmenden Versorgung Wert gelegt. Der frühere Hamburger Motortanker „Friedrich Jung“ (4720 tdw) erhielt den Namen „Eifel“, der Tanker „Cläre Jung“ (3755 tdw) den Namen „Harz“. Damit hat das Kdo der Troßschiffe die seit längerer Zeit angestrebte Vermehrung seiner Betriebstofftanker erhalten. Als letzte Einheit von 30 Schnellen Minensuchbooten lief Ende Mai in Lemwerder das SM-Boot „Skorpion“ vom Stapel. Der Stapellauf des Zerstörers „Hessen“ bei der Stülcken-Werft in Hamburg war ein besonderes Ereignis. Es handelte sich hier um das vierte und letzte Schiff dieser „Hamburg“-Klasse von 2850 ts Wasserverdrängung. Beim Stapellauf der „Hessen“ hielt der aus Kiel stammende hessische Ministerpräsident Dr. Lauritz Lauritzen die Festrede, seine Frau taufte das Schiff.

Flottenbesuche

Am 15. und 16. Juni veranstaltete die Marine den „Tag der Flotte“. Das Kommando der Marineflieger führt Schauflüge durch, das Seebataillon in Borkum machte einen „Tag der offenen Tür“. Hiermit will die Bundesmarine die Verbundenheit zwischen Bevölkerung und Marine zeigen. Die Schiffe können besichtigt werden. Die Interessenten und Steuerzahler können einen Eindruck über die Aufgaben der Marine erhalten. Nach Hamburg, Bremen und Emden wurden größere Fahrzeuge verlegt, die kleinen Häfen und die Badeorte wurden von den Schnellbooten, Minensuch- und Küstenwachbooten aufgesucht.

Fremde Marinen

Die königlich norwegische Marine verfügt über drei Zerstörer, fünf Fregatten, sieben Uboote, neun Minenleger, elf Minensucher, etwa 24 Schnellboote und einige Hilfsfahrzeuge. Die größeren Schiffe sind meist britische Typen und stammen aus den Jahren 1943–45. Die Marine dieses Landes hat 8000 Mann Personal. Zur Zeit läuft ein umfangreiches Neubauprogramm, wonach insgesamt 55 Einheiten gebaut werden sollen. Die bis etwa Ende 1969 zu erwartenden Neubauten sollen die alten Schiffe ersetzen. Die erste Fregatte eines etwa 1500 ts großen neuen Typs ist in Horten in

Bau. Bei der Ausschreibung von vier weiteren Schiffen dieses Typs haben sich etwa 20 europäische Werften um den Auftrag beworben. Der Bau von 15 neuen norwegischen Ubooten des deutschen 350-t-Typs erfolgt in Emden. Die norwegische Marine will außerdem 12 neue Küstenwachboote (160 ts), die auch zum Minensuchen geeignet sind, auf Werften im eigenen Land bauen lassen. Ferner hat man den Bau von 24 Schnellbooten des Nasty-Typs (69 ts, 45 Knoten) in Auftrag gegeben.

Die an sich schon moderne und starke schwedische Marine wird durch Neubauten und Umrüstung einiger Schiffe auf Lenkwaffenraketen weiter verstärkt. Die beiden Kreuzer der „Tre Kronor“-Klasse (9200 ts) sollen später Lenkwaffen auf dem Achterschiff erhalten.



gehört
gesehen
festgehalten

Raumtransporter

für Flüge in „Erdnähe“ halten führende Welt-raumforscher für die nächstliegende, sinnvolle Zukunftsaufgabe. Das war auf dem Raumfahrtkongreß in Stuttgart, auf dem der Aufbau einer europäischen Raumforschung und die Entwicklung der Raumfahrt als europäische Gemeinschaftsaufgabe erörtert wurden, das interessanteste Thema.

Sie schiebt sich voran

die Schubschiffahrt, wie sie vom Mississippi und dem St. Lorenz-Strom bekannt ist, und zwar nun in rasch fortschreitendem Maße auch auf europäischen Gewässern. Vor allem zunächst in Rotterdam wird man sich daran gewöhnen müssen, daß die „Schubschlepper“ ihren Binnenschleppzug geschickt vor sich her manövrieren.

Ameise Teletrack

heißt ein elektronisch gesteuerter Gabelhubwagen. Er bewegt sich führerlos an einem hellen Strich entlang und bleibt da zur Warenaufnahme stehen, wo der weiße Strich unterbrochen oder abgedeckt ist. Wenn sich diese „Ameise“ durchsetzt, werden die zukünftigen Kaischuppen menschenleer sein.

Güterverkehr in europäischen Seehäfen

In den meisten großen europäischen Seehäfen hat der Güterverkehr auch 1962 — in einigen Fällen sogar beträchtlich — zugenommen. Zu dem Transport mittels Rohrleitungen wird festgestellt, daß der Rohöltransport durch die Pipelines von Wilhelmshaven und Rotterdam nach dem Ruhrgebiet und Köln 1962 um 20 % gestiegen ist. Um den gleichen Prozentsatz nahm auch der Transport von Raffinerieerzeugnissen über die Pipeline Le Havre—Paris zu.

Von den zwölf Zerstörern sollen zwei Schiffe der „Halland“-Klasse (3200 ts) französische Raketen erhalten, zwei Schiffe vom „Gästrikland“-Typ (2600 ts) britische Seacat-Raketen.

Die Feuerleitanlagen sollen kleine Abmessungen haben. Es sind 12 Fregatten vorhanden, zwei Lenkwaffen-Fregatten sind im Bau. Die schwedische Marine hat etwa 20 Uboote und baut weitere sechs U-Jagd-Uboote. Ferner werden vier Panzerkanonenboote mit Raketenwerfer gebaut. Vorhanden sind etwa 10 Minenleger und 36 Minensucher. Sechs neue M-Boote sollen gebaut werden. Zu den 37 Schnellbooten kommen später 4 S-Boote von etwa 200 ts Wasserverdrängung, von denen drei ebenfalls Raketen erhalten sollen. Der Schiffspark umfaßt außerdem Landungsfahrzeuge, Wachboote, Hilfsschiffe und Schulfahrzeuge. Ein Teil dieser Schiffe und Boote ist in der Reserve. Die Basen sind zum Teil in Felsen eingesprenzt. Für die Ubootsortung werden auch Hubschrauber eingesetzt. Kampfschwimmer sind ebenfalls vorhanden. Zur schwedischen Marine gehört auch der Küstenschutz. Somit ist die Marine dieses Landes eine schlagkräftige Flotte. —R—

Der Welt genauester Kalender

(vor dem technischen Zeitalter) wurde wahrscheinlich nicht von den Mayas in Mittelamerika aufgestellt, sondern von den Schöpfern der 3000 Jahre alten La-Venta-Kultur im heutigen Mexiko. La Venta hat alle anderen Kulturen Mittelamerikas befruchtet. Viele Zeugnisse dieser bisher wenig bekannten Kultur, unter anderem dreißig Tonnen schwere Kolossalköpfe aus Stein, sind erst in letzter Zeit entdeckt worden. (kos)

Tausend Schiffe hängen in Dänemarks Kirchen

Das älteste stammt aus dem Jahre 1620. Die meisten von ihnen sind Geschenke an die Kirche, die wegen Rettung aus Seenot, zur Erinnerung auf See Verschollener oder einfach als Gaben der Seeleute überreicht wurden, wie kürzlich die Nordsee-Zeitung berichtete.

Maßhalte-Test

83 Prozent der Befragten bestätigten, bereits etwas von Maßhalte-Appellen gehört zu haben. Die meisten befragten Personen, und zwar 57 Prozent, sehen im „Maßhalten“ eine bestimmte Einstellung des Konsumenten — nämlich den Verzicht auf einen Kauf, wenn ein Preis zu hoch sei. Fast genauso viele unter den Befragten (56 Prozent) betrachten den Begriff des Maßhaltens als eine Aufforderung an die Unternehmer, sich mit kleineren Gewinnen zufriedenzugeben. Daß mit Maßhalten auch zurückhaltendere Lohnforderungen der Gewerkschaften gemeint sein können, wurde von 47 Prozent der Befragten zugegeben. Andere, weniger weit verbreitete Meinungen über den Sinn des Maßhalte-Begriffes zielen auf „weniger Ratenkäufe“, „keine neuen Forderungen auf Arbeitszeitverkürzung“, „nicht so teure Urlaubsreisen“ und andere Teilbereiche des privaten Konsums ab. Als Maßhalten im Essen wurde der Begriff noch von einem Fünftel der Befragten verstanden. Auf diese Frage, ob der Vorwurf mangelnden Maßhaltens in der Bundesrepublik berechtigt sei, antwortete eine Mehrheit von 61 Prozent der Befragten zustimmend, während 29 Prozent den Vorwurf zurückwiesen.

Mach schnell, Genosse, werde gesund!

In der Poliklinik der Ostberliner Bauarbeiter haben vor kurzem sämtliche Mitarbeiter, von der Büroangestellten über die Lehrschwester bis zum Chefarzt, eine „freiwillige Verpflichtung“ unterschrieben, derzufolge jeder Patient der Klinik in Zukunft einen Tag früher als bisher gesund geschrieben wird.

Holland ist wohl dasjenige unter unseren Nachbarländern, dessen Bevölkerung nach Abstammung und Mentalität der unseren, besonders im norddeutschen Raum, am nächsten steht. Wir kennen einiges von den Holländern aus unseren Hafenbesuchen. Daß sich doch im Laufe der Jahrhunderte ganz besondere Eigentümlichkeiten in der Lebensweise dieses Küstenvolkes herausgebildet haben, zeigt folgender Bericht:

Familie Jansen

Das ist das Land: Auf 32 000 Quadratkilometern leben elf Millionen Menschen: 340 auf dem Quadratkilometer. (In Belgien sind es 288, in der Bundesrepublik 200, in Italien 160, in Frankreich 78). Dabei ist das Bevölkerungsgewicht der Niederlande auch noch schlecht verteilt. In Nord- und Südholland und in der Provinz Utrecht ballen sich die Bewohner, ähnlich im Bezirk von Amsterdam, Den Haag und Rotterdam. Der Osten des Landes ist dagegen nur dünn besiedelt. Die neugewonnenen, dem Meer abgerungenen Gebiete — seit 1935 rund 135 000 Hektar — sind viel zu klein, als daß sie den Bevölkerungsüberschuß aufnehmen könnten.

Ein Industrieland

Pit Jansen ist einer von diesen elf Millionen Niederländern. Er arbeitet in einem Büro in Amsterdam und gehört zu jenen 52 Prozent, die in Industrie und Handel beschäftigt sind. Nur 13 Prozent der Berufstätigen sind heute noch in der Landwirtschaft tätig. Aber da diese ihr Geschäft verstehen und intensiv betreiben, können die in Mengen exportierten Tomaten, Salatköpfe, die Eier und der Holländer-Käse in aller Welt den Eindruck erwecken, Holland sei ein im Schwergewicht landwirtschaftlich orientiertes Land.

Kein Sinn für Extreme

Pit Jansen bewohnt am Stadtrand von Amsterdam ein Einzelhaus — mit Vorgarten und einem Ziergarten hinter dem Haus. Wer an seinem Besitztum vorübergeht, kann durch das Haus hindurchsehen und Pit manchmal hinten beim Rasenmähen beobachten. Denn die Fenster haben keine Gardinen. So ist es bei Jansens, nicht anders als bei den Nachbarn auch. Schließlich hat man nichts zu verbergen. „Bei uns stimmt alles, das Familienleben, unser Lebensstandard, wir sind eine durch und durch solide Familie“, scheinen diese offenen Fenster zu sagen.

Diese Offenheit lügt nicht, im allgemeinen. Man weiß in diesem tüchtigen Land sehr genau, was „man tut“, und was „man nicht tut“. Für das Extreme und Exaltierte hat man wenig Sinn. Das Bürgerliche ist in Holland daheim. Dazu gehört nicht zuletzt, daß Haus und Garten — einschließlich des Namensschildchens aus Messing an der Haustür — vor Sauberkeit strahlen. In der Tat: man kann in diesem kleinen bewundernswerten Land, in dem die Hausfrauen freilich ein wenig zu bedauern sind, in fast allen Häusern vom oft zitierten Fußboden essen.

Gesund und kinderreich

Jansens haben zwei Kinder. Das ist nicht viel. Denn die Holländer sind das geburtenfreudigste Land Westeuropas. Da sie auch besonders gesund zu sein scheinen — die Sterblichkeitsziffer ist die geringste der Welt —, macht man sich in Holland wegen des zukünftigen „Wohlstands“ erhebliche Sorgen. Zwar wird die Auswanderung gefördert, aber kein Land verliert gern die unternehmungsfreudigsten gut ausgebildeten Bürger; diese Bemühungen sind also recht zweischneidig.

Wir sehen die Häfen

aber

Wie lebt man im Lande?

I. Holland

Pension für alle

Um acht Uhr sitzt die ganze Familie Jansen am Frühstückstisch. Es gibt Käse und Wurst — sonntags ein Ei, Honigkuchen und verschiedene andere Gebäcksorten —, aber im allgemeinen ißt die holländischen Durchschnittsfamilie Margarine auf Brot. Die Butter wird exportiert.

Da die meisten Schulen und Büros um neun beginnen, verlassen Vater und Kinder ungefähr zur gleichen Zeit das Haus, die Kinder zu Fuß. Pit dagegen reiht sich in die lange Schlange der Radfahrer, die gemächlich zum Geschäft fahren und sich als die ungekrönten Herren der Straße fühlen. Sehr zu Recht — denn die unsichtbare Krone der Radfahrer wird von fast allen Autos respektiert. Um halb elf trinkt ganz Holland eine Schale Kaffee, die Frauen daheim, die Männer in den Büros. Da Pit Jansen einen echten Niederländer zum Chef hat, der die Tradition achtet und den Fortschritt schätzt, gehört die Schale Kaffee zu den „freiwilligen sozialen Leistungen der Firma“, für die Pit nichts zu zahlen braucht. Das gilt natürlich nicht für die gesetzlichen sozialen Leistungen, für die auch Pit Jansen sein Opfer bringt. Für die Krankenversicherung z. B. drei Prozent seines Lohnes (der Chef steuert sechs Prozent für Pit bei); für die Volkspension, die jedem Holländer ohne Ansehen von Stand und Vermögen, deshalb also auch der Königin zusteht, wird die Prämie jährlich neu festgesetzt. Augenblicklich beträgt der Beitrag 6,75 Prozent des Einkommens bis 6900 Gulden jährlich.

Gute, kräftige Kost

Vom Mittagessen hält man in Holland nicht viel. Es sei denn, man wohnt auf dem Land. Dort ist das Mittagessen die Hauptmahlzeit. Sonst begnügt man sich mit mitgebrachten „boterhammen“. Auch die Kinder in der Schule. Wenn sie abends aus der Schule heimkommen — nur Mittwoch- und Samstagmorgens ist schulfrei — und auch der Vater wieder daheim ist, wird gegessen. Jetzt aber „richtig“, denn in Holland liebt man die gute Kost, ohne dabei besonders feinschmeckerisch und wählerisch zu sein. Zunächst gibt es Suppe, dann das Hauptgericht mit viel Gemüse, zwei- bis dreimal in der Woche Fleisch. Der fette Saft wird gleich so gestreckt, daß er auch an den anderen Tagen noch reicht, dann der Nachtisch und schließlich Obst.

Ein häusliches Volk

Der Abend verläuft im geliebten und geschätzten Gleichmaß. Man geht nur selten aus. Es geht den Jansens nichts über die eigenen vier Wände. Dementsprechend gibt es in Holland nur verhältnismäßig wenig Cafés oder Restaurants. Vielleicht, daß sich hier ein gewisser puritanischer Zug holländischer Religiosität bemerkbar macht. Der Niederländer ist im allgemeinen ein sehr religiöser Mensch, bei dem der Hang zum Sektierertum oft recht ausgeprägt ist.

Manchmal gehen die Jansens natürlich auch ins Kino. Etwa sechsmal im Jahr. Im Zeichen des Fernsehens bleiben sie nun noch mehr zu Hause. Trotz ihrer beispielhaften Kinderliebe

erziehen die Eltern ihren Jan und ihre Grit nach strengen, patriarchalischen Gesichtspunkten. Aber es bekommt den Kindern nicht schlecht.

Zuverlässige Freunde

Es gibt überhaupt bei den Jansens eine Fülle bürgerlicher Tugenden. Pits Zuverlässigkeit, sein Fleiß, seine Ordnungsliebe und Hilfsbereitschaft sind wahrhaft beispielhaft. Man kann sich auf ihn als Freund verlassen; sein Sinn für Verwandtschaft und Gastfreundschaft ist kaum zu überbieten. Besonders amüsant und lustig geht es bei den Jansens freilich nicht zu. Niemand erwartet das — und so ist man mit sich und der Welt ziemlich im reinen.

Die Aufregungen sind bei ihm nicht nur nicht beliebt, man geht ihnen möglichst aus dem Wege, weil man sie mit Recht für schädlich hält. Das hat in keiner Weise den Erwerbssinn dieses Volkes, eines Seefahrervolks mit wachen kaufmännischen Interessen seit Jahrhunderten, beeinträchtigen können. So hat es auch in beispielhafter Haltung den Verlust seines ostindischen Kolonialreiches nach dem zweiten Weltkrieg nicht nur verwunden, sondern das Beste daraus zu machen gewußt. Umfangreiche Kapitalanlagen Hollands in Übersee, insbesondere der aus Indonesien ins Mutterland zurückgeführten Niederländer, haben jedenfalls die dortigen finanziellen Verluste weitgehend kompensiert — ganz abgesehen von der enormen holländischen Leistung, die Folgen des Krieges mit seiner totalen Verarmung in zäher Arbeit so schnell und gründlich überwunden zu haben.

Herr Jedermann in Holland lebt heute jedenfalls besser als vor dem Krieg. In den letzten vier Jahren ist der Durchschnittskonsum der holländischen Familie um 20 Prozent gestiegen. Auch bei Jansens. Pit hält sich mit seinem etwa 500 DM Gehalt im Monat zwar nicht für überbezahlt, aber er kommt rund — und das ist ihm die Hauptsache, solange man ihn sonst in Ruhe läßt.

Populärer Fußball

Was für den Abend gilt, hat auch für den Sonntag Gültigkeit: Man sucht keine aufregenden und hektischen Genüsse. Angeln und Segeln sind populäre Sportarten, im Winter besonders das Schlittschuhlaufen — kein Wunder bei der Fülle der Grachten und Kanäle. Der Fußball ist in Holland freilich der beliebteste Sport. In der Hitze des Gefechts zwischen den Lokalmatadoren kann es sogar vorkommen, daß Mijnheer Jansen seine sprichwörtliche Zurückhaltung verliert. Aber was soll's? Bei einem Genever oder einem Boewenjongers ist die Aufregung bald vergessen.

Pit Jansen nimmt nicht für sich in Anspruch, in des Herrgotts eigenem Land zu wohnen. Er hat auch kein Sendungsbewußtsein entwickelt, mit dem er andere Völker beglücken möchte. Daran haben ihn seine Nüchternheit und sein liberaler Sinn gehindert. Aber mit einigem Recht hält er den Weg der Niederlande und die holländische Art zu leben für eine sehr ausgewogene Lösung, die menschlicher Natur recht weit entgegenkommt. — fb —

Mit frdl. Genehmigung aus „Blätter vom Hause“ (Henke)

Vasco da Gama ging an Land um den Ort seines Schiffes zu bestimmen

Navigation ist bekanntlich die Kunst „trotzdem“ hinzukommen. Früher mußte dieses Trotzdem größer geschrieben werden, unvergleichlich viel größer. Die Astronomen an Land hatten zwar schon früh herausgefunden, zu welcher Zeit und wo sich die Gestirne, vor allem die Sonne, am Himmel befanden. Schon verhältnismäßig früh auch entwickelten die Seefahrer eine gewisse Fertigkeit darin, die Gestirne trotz ihrer wirklichen und scheinbaren Bewegung zur Standortbestimmung zu benutzen. Sie gaben einen mehr vagen als genauen Anhalt, wohin man von Wind und Strom verschlagen worden war. Aber man mußte nicht nur die Richtung der Gestirne bestimmen, sondern ihre Höhe über dem Horizont messen. Aber wie, das war die Frage!

Es ist ein spannendes Kapitel menschlichen Ringens mit einem Problem, wie die Seefahrer mit der bis heute hochaktuellen Frage fertig wurden, mit welchen Hilfsmitteln man auf einem heftig schlingernden und stampfenden Schiffchen eine möglichst genaue Höhenwinkelmessung anstellen kann. Wenn die Witterung es gestattet, standen Gestirn und Horizont zur Verfügung. Nun miß, Seemann, und zwar schnell und genau!

Drei Mann waren nötig, um dieses unhandige, schwere hölzerne Ding zu handhaben. (Abb. 1) Die beiden Lochscheiben mußten an den uhrzeigerartigen Hebeln (Alhidade) auf den Sonnenstrahl eingestellt werden. Von Blendschutz keine Rede. Das Gerät war aus Holz, das quillt und austrocknet, sich dehnt und reckt, sich verklemmt. Und dann mußten ja drei Mann in teamwork auf „holpriger Chaussee“ ruhig und sicher einstellen, halten und visieren. Kein Wunder also, daß man Fehler von mehreren Graden feststellen mußte. Vasco da Gama ging auf seiner Reise um das Kap der guten Hoffnung lieber an Land, um die Sonne für seine Mittagsbreite zu schießen. Theoretisch allerdings war mit diesem Gerät schon eine Ablesegenauigkeit von $\frac{1}{6}$ Grad zu erreichen.

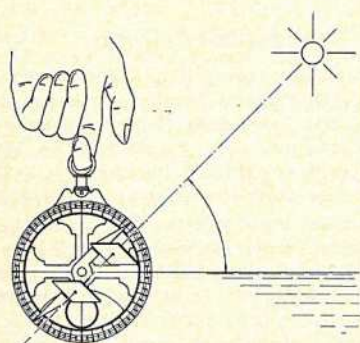
Als unbrauchbar zur Verwendung auf See erwies sich der sogenannte See- oder Sonnenring, auch Nürnberger Seering genannt. Er war eine wohlgemeinte Gabe von den Mathematikern an Land. Er verdoppelte durch Anwendung eines geometrischen Lehrsatzes zwar die Ablesegenauigkeit, aber er verdoppelte durch unvermeidliche Schwankungen, denen dieses Gerät besonders ausgesetzt war, auch die Ablesefehler: Ein genialer Einfall, doch die See war dagegen.

hatte senkrecht hängenzubleiben! An seinem Faden über der Gradeinteilung war dann die Gestirns Höhe abzulesen. Hier war schon ein Mann gespart, einer war zum Peilen nötig, und ein weiterer zum Ablesen. Doch solch ein Lot wird schon bei der geringsten Bewegung des Schiffes oder der Hand zum schwingenden Pendel, ganz abgesehen vom Scheinlot, von dem wir heute wissen. Trotzdem hat Columbus mit diesem Navigationsgerät Amerika entdeckt. Auch die portugiesischen Seefahrer hatten für ihre berühmten Entdeckungsreisen nichts anderes zur Verfügung.

Der Quadrantkörper bestand aus einem Viertelkreis, der eine 90-Grad-Einteilung trug. Auf dem einen Schenkel waren 2 Lochvisiere angebracht. Im Scheitelpunkt des rechten Winkels, d. h. im Mittelpunkt des geteilten Kreisbogens war ein Lotfaden befestigt, der über die Gradskala hinwegreichte. Durch beide Löcher der Visiere sah man nach dem Gestirn. Dabei lag der Faden des Lots auf dem der Gestirns Höhe entsprechenden Gradstrich.

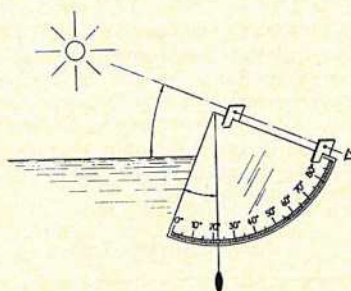
Bei hellem Sonnenlicht stellte man die oberen Kanten beider Lochdiopter auf den oberen Rand der Sonne ein. Dadurch erreichte man, daß das Auge von den Sonnenstrahlen nicht getroffen wurde.

Astrolabium



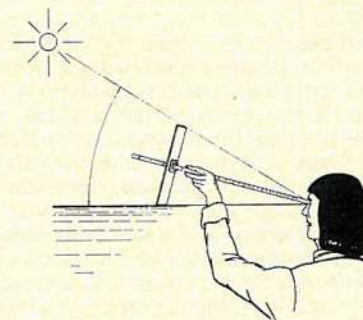
Eines der ältesten Geräte zur Messung des Höhenwinkels eines Gestirns ist das Astrolabium, dessen Erfindung den Chaldäern zugeschrieben wird. Von dem griechischen Astronomen Hipparch (160—125 v. Chr.), dem Begründer der wissenschaftlichen Himmelskunde, wurde es schon benutzt. In der Schifffahrt wurde es bis über das Zeitalter der großen Länderentdeckungen hinaus verwendet. Auf der ersten Erdumseglung (1519 bis 1522) hat Magellan nicht weniger als 7 Astrolabien mitgeführt.

Quadrant



Aus dem Astrolabium ist jedoch ein anderes Gerät entwickelt worden, das schon für die Entstehung der modernen Winkelmeßgeräte in gewissem Sinne zum Ausgangspunkt werden sollte. Da beim Astrolabium in der Regel doch nur ein Viertelkreis benutzt wurde, war es naheliegend, sich von dem übrigen Teil zu befreien. Der Quadrantkörper bestand aus einem Viertelkreis, über dessen eine Kante man die Sonne visieren konnte. Hier scheint es, als haben die zu allen Zeiten praktisch veranlagten Seeleute mitgewirkt. Allerdings das Lot!! Es

Jakobsstab



Das Grundprinzip des Jakobsstabs ist recht einfach: Auf einem Holzstab von quadratischem Querschnitt (Abb. 3) ist ein Querstab (Schieber), der genau rechtwinklig zum Längsstab steht, verschiebbar angebracht. Der Längsstab trägt eine Einteilung, auf der man die gemessenen Winkel ablesen kann.

Gegenüber diesen bisher beschriebenen nautischen Winkelmeßgeräten bedeutete der Jakobstab eine grundsätzliche Verbesserung: Er war das erste nautische Winkelmeßgerät, das die Nachteile der früheren vermied, indem es anstatt des Lotes den von den Beschleunigungen des Schiffes unabhängigen natürlichen

Meereshorizont, die Kimm, als Bezugslinie für die Messungen eingeführt hat.

Um den Winkelmeßbereich zu erweitern, wurden mehrere Schieber von verschiedener Länge benutzt. Mit den Schiebern die Sonne zu verdecken und nur ihren oberen Rand zu messen, das war schon ein großer Fortschritt in Richtung Blendschutz. Mit diesem Jakobsstab hatte man sogar auch schon ein Verfahren entwickelt, bei dem der Beobachter mit dem Rücken zur Sonne stand.

Die Erfindung des Jakobsstabes wird dem jüdischen Gelehrten *Levi ben Gerson* zugeschrieben. Er nannte sie „*Entdecker verborgener Dinge*“ (1328). Bis weit ins 17. Jahrhundert hinein bewährte sich der Jakobsstab auf See.

*

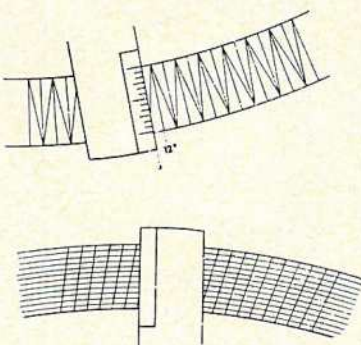
Der Davis-Quadrant oder Back-Staff

Einen wesentlichen Fortschritt brachte erst wieder die Erfindung des englischen Seefahrers und Polarforschers *John Davis* (1550 bis 1605), nach dem die Meeresstraße zwischen Grönland und Baffinsland benannt ist. Zur Messung der Sonnenhöhe hielt man diesen Davis-Quadranten bereits so ans Auge, daß das andere Ende des Stabes zum Horizont zeigte und die Kimm im Diopter D_1 sichtbar war. Dann verschob man den bogenförmigen Schieber so weit, bis der Rand des Sonnenschattens ebenfalls in die Horizontlinie fiel. Auf den *Schatten* kam es bei dieser Verbesserung wesentlich an. Die Blendung war nun fast ausgeschaltet. Und die Kimm konnte mit Dioptern viel genauer gepilt werden, als bisher.

Davis konstruierte noch mehrere Geräte zur Messung von Gestirns Höhen in verschiedenen Ausführungen. In seinem erst 1607, 2 Jahre nach seinem Tode veröffentlichten Werk „*Seaman's Secret*“ wurden sie beschrieben.

Der Nonius schließlich erleichterte die Herstellung der Gradeinteilung bei gleichbleibender Ablesegenauigkeit. Er wurde 1604 von dem deutschen Mathematiker *Clavius* (Klau) erfunden.

Transversaleinteilung



1730 sah die Messung des Kimmabstandes mit dem verbesserten Davis-Quadranten schon recht kompliziert aus, lieferte aber für damalige Zeit beachtliche Ergebnisse.

Der portugiesische Mathematiker *Pedro Nuñez* (1492 bis 1577) steigerte die Ablesegenauigkeit erheblich durch seine geniale Transversaleinteilung. Mit ihr konnte man bereits Bruchteile von Grad recht genau ablesen. Ablesung oben: $12^{\circ} 45'$, unten: $6^{\circ} 10'$.

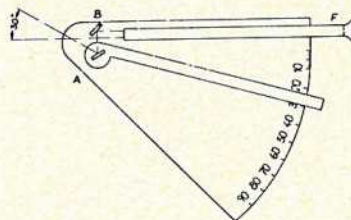
Sextanten

Im Jahre 1666 teilte der englische Physiker *Dr. Robert Hooke* der Royal Society mit, daß er „*ein Fernrohr zur Messung der Winkelabstände des Mondes, von Fixsternen und des Höhenwinkels der Gestirne über der Kimm mit Hilfe der Reflexion von Lichtstrahlen*“ erdacht habe. Die Gestaltung dieser Denkleistung bestand zunächst aus drei geraden Holzstäben *A, B* und *C*, die einfach derart miteinander verbunden waren, daß *A* und *C* stets einen echten Winkel bildeten. *B* trug an seinem Ende einen ebenen Glas- oder Metallspiegel *D*, der Stab *A* eine Einteilung in 1000 gleiche Teile.

Um den Höhenwinkel zu messen, sollte der Beobachter das Gerät in einer vertikalen Ebene halten, durch das Diopter oder Fernrohr *F* am Spiegel *D* vorbei nach der Kimm sehen. Gleichzeitig mußte er den Stab *C* unter Drehung von *B* soweit nach oben schieben, bis das Spiegelbild des Gestirns in gleicher Höhe mit der Kimm erschien. Diese geistige Pionierarbeit war im wahrsten Sinne des Wortes entwicklungs-fähig. Sie war und ist heute noch die Grundlage für unsere modernen Spiegelsextanten. Kein Geringerer als der berühmte *Newton* entwarf dann das erste Winkelmeßgerät mit doppelter Reflexion. Wenn *Newton* auch der Erfinder des Zweispiegelinstrumentes ist, auf dessen mathematischem Prinzip alle Höhenwinkel-Meßgeräte bis zum modernsten Sextanten beruhen, so sind diese Geräte doch nur Vervollkommnungen des genialen Götterfunktens, ein einfaches Reflexionsgesetz in den Dienst der Gestirnmessung auf See zu stellen. Selbst die Tatsache, daß man heute vom getauchten U-Boot aus zur astronomischen Kontrolle der von der Trägheitsnavigation gelieferten Ortsbestimmung Gestirne mit dem Periskopsextanten annähernd automatisch mit höchster Präzision messen kann, beruht auf demselben simplen und doch nahezu vollkommenen Verfahren, das Gestirne gemäß einfachem Reflexionsgesetz haarscharf auf den Horizont herunterzuspiegeln.

Newton's erst 15 Jahre nach seinem Tode bekanntgewordene Zeichnung zeigte eine Metallplatte in Gestalt eines Kreissektors, die eine um den Kreismittelpunkt drehbare Alhidade mit einem rechtwinklig zur Grundplatte angebrachten Indexspiegel *A* trug. Ein kleiner, feststehender Spiegel *B* befand sich, ebenfalls rechtwinklig zur Grundplatte unter 45° zur Achse des Diopters oder Fernrohrs *F*. In der Null-Stellung der Alhiade waren beide Spiegel

2-Spiegel-Winkelmeßgerät



einander parallel. Die Grundplatte trug an ihrem gekrümmten Rand eine Kreisteilung von 0° bis 90° . In der Beschreibung wies *Newton* darauf hin, daß dieses Instrument auch zur Messung der Abstände des Mondes von Fixsternen benutzt werden könne.

Der Geistersextant

Auf U-Booten ist praktisch nur der eine der ursprünglichen Spiegel, nämlich der drehbare Indexspiegel, in die über Wasser ausfahrbare Kuppel des Periskops verlagert. Der Navigator wählt den passenden Stern aus. Das elektrische Rechengenät liefert automatisch die Daten des Gestirns, das heißt, seine Position am Himmel. Ein Chronometer liefert genaue Zeit, und das Trägheitsnavigationsgerät den Loggeort. Mit diesen Daten, an denen sich aus der herkömmlichen Navigation nichts geändert hat, füttert der *W.O.* seine Höhenstandlinien-Rechenmaschine, die ihr Ergebnis, nämlich Höhe und Azimut, an eine weitere Rechenmaschine gibt.

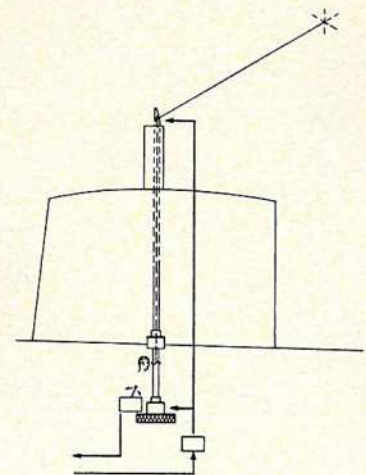
Diese steuert dann den Indexspiegel des Sextanten wie von Geisterhand so, daß der gewählte Stern im Gesichtsfeld des Periskopsextanten erscheint. Kommt nun der angenäherte Schiffsort (Loggeort), den der elektrische Mechanismus der Trägheits-(Kopplungs-)Navigation geliefert hatte, auf die berechnete Standlinie zu liegen, dann erscheint das Gestirn im Fadenkreuz. Wenn aber, wie es immer noch meistens der Fall ist, das Gestirn neben dem Fadenkreuz liegt, braucht der moderne U-Boot-Navigator weiter nichts zu unternehmen, als das Gestirn mittels ein paar Schrauben in das Fadenkreuz hineinzusteuern.

Diese Bewegungen von Hand setzen dann eine Wiederholung der Standlinienberechnung plus Versegelung nach der ersten Beobachtung in Gang, worauf das Gerät die fertige Schlußrechnung liefert: nämlich die Differenz zwischen beobachteter und berechneter Höhe des Gestirns. Das ist das, was im allgemeinen zur Zeit noch mit Handsextanten, Stoppuhr, Chronometer, Jahrbuch, Logarithmentafel und mit einer beträchtlichen Anzahl von möglichen Fehlern in Rechnung und Zeichnung ausgeführt werden muß.

Ohne Zweifel war *Hipparch's* Astrolabium einfacher in der Ausführung. Aber vermutlich wäre auch er glücklich, in aller Ruhe nur ein paar Schrauben zu drehen zu brauchen, um für seine Begriffe geradezu unheimlich genau zu wissen, wo er steht.

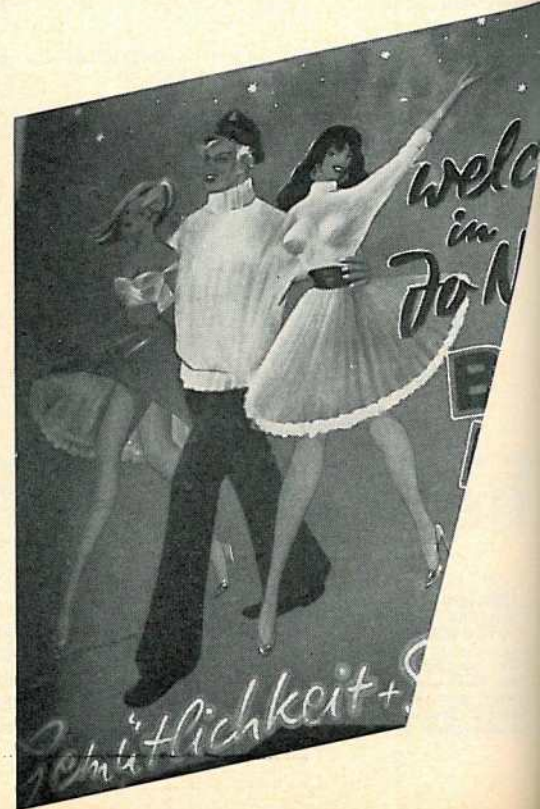
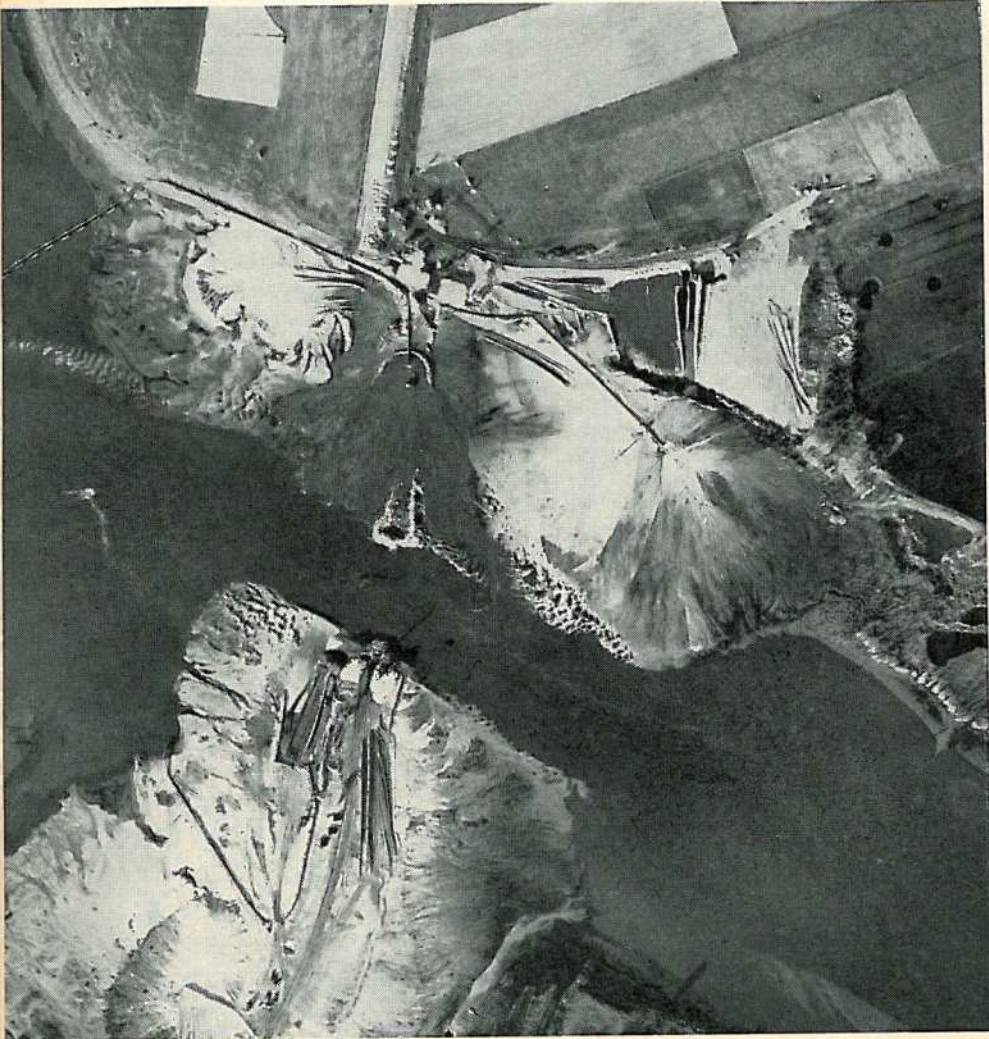
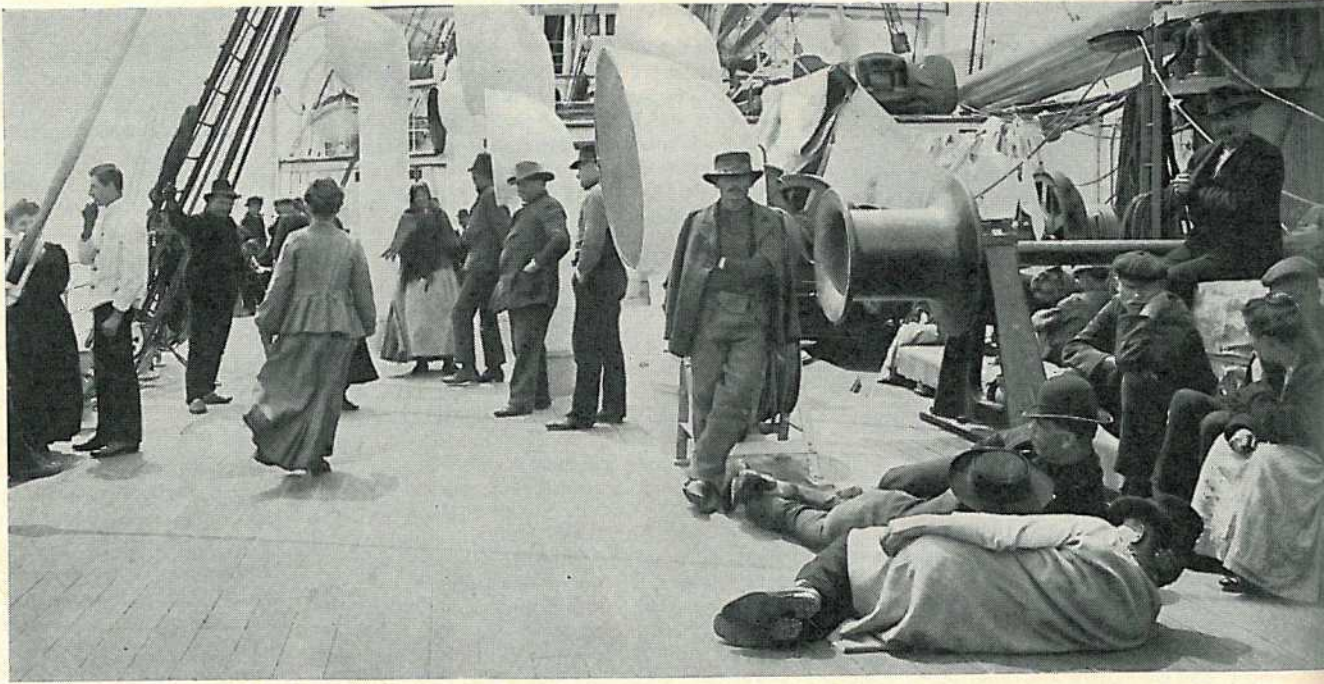
*

Periskopsextant



Gestirnwinkelmessung vom getauchten U-Boot aus.

Mit freundlicher Genehmigung teilweise entnommen dem Band 25 der Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V. Hamburg, erschienen im Verlag Hanseatischer Merkur *Dr. Phil Ernst Hieke* unter dem Titel „*C. Plath 1862—1962*“.





In diesen Tagen feiert die Evangelische Auswanderermission ihr 90jähriges Jubiläum. Es ist nicht zu ermesen, wieviel bitter notwendige Hilfe und Fürsorge seitdem diesen Menschen zuteil wurde, die, fast immer von Not getrieben, in Übersee eine neue Existenz suchten. Unser Foto zeigt sie im Jahre 1909 mit Kind und Kegel in ihren bunten Trachten der alten Heimat in den großen Auswandererhallen auf der Veddel in Hamburg. Es gab sogar einen besonderen Bahnhof. Hier wurden sie bereits unter die Fittiche der Reedereien genommen, wie an der Uniform rechts zu erkennen ist. Was die beiden Herren links im Vordergrund vorstellen, dürfte ziemlich klar sein, nämlich den linken Fuß. Die Auswanderer wurden hier gut untergebracht und verpflegt sowie ärztlich und kirchlich betreut. Sonntags gab es Platzkonzert und wenn es an Bord ging, marschierte eine Schiffskapelle voran. Dort durften sie sich allerdings nur bei gutem Wetter, wie unser Foto links vom D. „Präsident Lincoln“ zeigt, an Deck aufhalten. — Nach dem zweiten Weltkrieg schwoll der Auswandererstrom wieder an. Allein aus der Bundesrepublik gingen seitdem 1,5 Millionen Menschen nach Übersee.

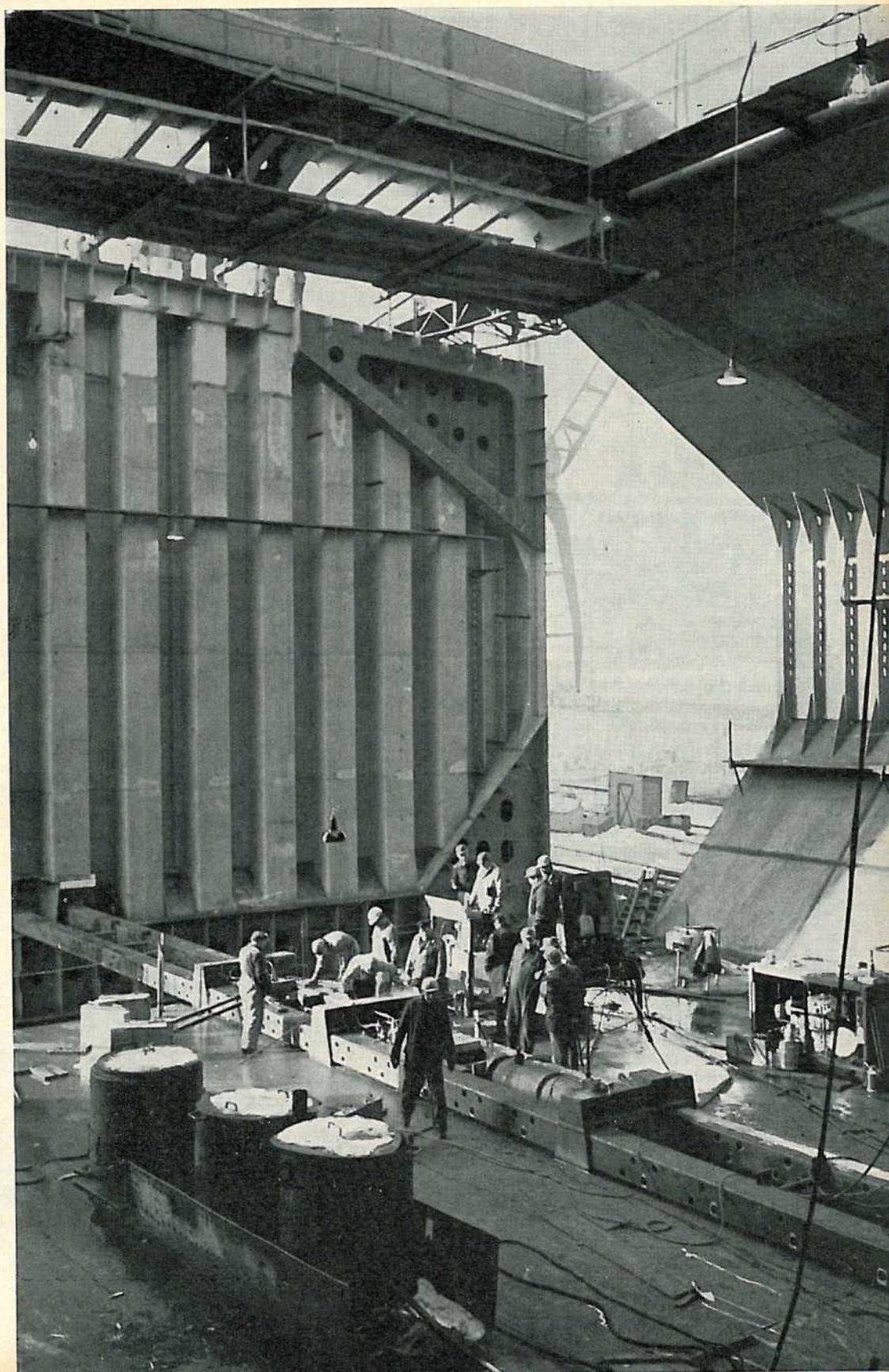
Zum Schutze menschlichen Lebens vor der See wird ein Damm gebaut. Unsere Luftaufnahme zeigt die Dammbaustelle Alte Süder-Elbe-West. Der Damm wurde in das Wasser hineingespült.

Einer der kleinen Stars auf der Ausstellung „Schiff und Maschine“ (Bericht auf Seite 16) war, der wohl einzige „Buddelmotor“. Er ist das Modell eines 3000 PS Meybach-Mercedes-Schnellbootmotors, der aus 339 Einzelteilen zusammengesetzt ist. Der Konstrukteur dieser Neuheit auf dem Buddelmarkt, ein Schiffsingenieur, verrät begreiflicherweise sein Geheimnis nicht. Er ließ nur verlauten, daß dies sein erster und letzter Buddelmotor ist, den er gebastelt hat.

Zum Einbau zusätzlichen Laderaumes für 7000 t wurde ein 35 000-t-Bulkcarrier (Kehrwieder berichtete darüber) vor dem Stapellauf auf dem abschüssigen Helgen bei Blohm & Voss um 15,3 m verlängert. Sorgfältigste Planung und zuverlässige Wertarbeit mußte vor allem mit dem Problem fertig werden, das Achterschiff von 3700 t Eigengewicht bei der Verschiebung auf dem Helgen hundertprozentig unter Kontrolle zu behalten, damit ein etwa unvorhergesehener Teilstapellauf verhindert wurde. Das Risiko lag darin, daß das Achterschiff nicht zu stoppen sein könnte und daß die einzelnen Verbände dem Abbremsvorgang nicht gewachsen sein würden. Die Neigung selbst, starke hydraulische Pressen zum Drücken und Bremsen und Fingerspitzengefühl plus Erfahrung ließen in Millimeterarbeit das Werk gelingen. 15 Stunden wurden für die 15,4 m Bewegung der Stahlmassen gebraucht.

Der Seemann in der Reklame.

In jeder Hand ein Mädchen, ob an- oder ausgezogen spielt keine Rolle. Rollkragenpullover, Schippermütze und Seemannshosen von anno dazumal, so stellt sich klein (Werbe) Fritzchen den Seemann immer noch vor. Laß sie, könnte man sagen, aber wie viele glauben ihm?





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

ANTON FLETTNERS ROTORSCHIFFE

Von Ludwig Dinklage

„Dat is doch keen Schipp, dat is een Keks-fabrik“, höre ich noch den auf den St. Pauli-Landungsbrücken neben mir stehenden Schauermann sagen, als die „Buckau“, das erste Rotorschiff der Welt, die Elbe aufwärts kam.

Was hatte es mit diesem Schiff, dem zwei gewaltige „Litfaßsäulen“ ein merkwürdiges Aussehen gaben, für eine Bewandnis?

Der deutsche Schiffbauingenieur Anton Flettner von der Friedr. Krupp-Germaniawerft in Kiel kam 1924 auf den Gedanken eines Rotorschiffes. Dieser Rotorentrieb sollte die Segel

verdichtung bemerkbar macht. Hieraus erklärt sich leicht, daß das Geschoß stets von der verdichteten in die verdünnte Luft gedrückt wird.

Zwei Menschenalter später machte sich Anton Flettner diesen „Magnus-Effekt“ zunutze. Er stellte eine Metallwalze auf ein Schiff und versetzte diese durch eine schwache Maschine in Drehung. Genau wie am rotierenden Geschoß entstanden nun an dieser Walze eine Überdruck- und eine Unterdruckseite und dementsprechend auch eine saugende und eine drückende Wirkung, die für den Vortrieb des Schiff-

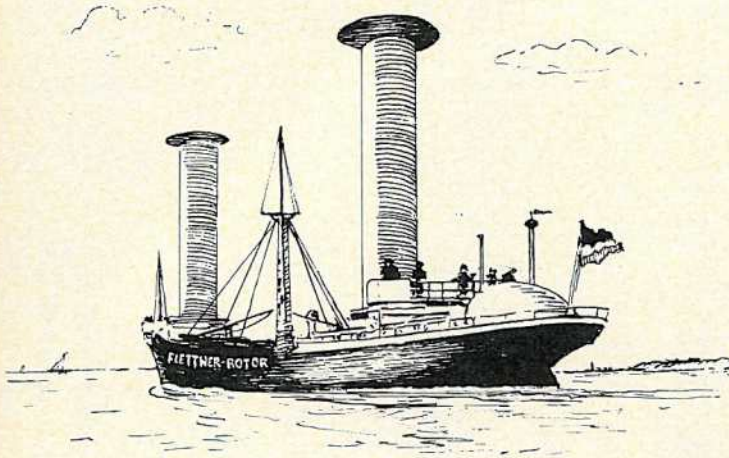
torschiff geht kein wertvoller Laderaum für die Antriebsmotoren verloren. Außerdem wird nur wenig Bedienungspersonal gebraucht.

Modellversuche an einer kleinen Yacht auf dem Wannsee zeigten weiter, daß ein Rotorschiff bedeutend höher an den Wind gehen konnte, als ein Schoner, von einem Rahsegler schon gar nicht zu reden. Das alles waren in die Augen springende Vorteile, die, war man bei diesem Antrieb erst einmal über die Versuchsstadien hinaus, die Schifffahrt grundlegend umwälzen konnten. Leider aber hatte Flettner seine Erfindung zu einer recht ungünstigen Zeit gemacht. Wir hatten einen Krieg verloren und waren ein armes Land geworden. Vom Reich aus konnten ihm für seine Versuche keine Mittel zur Verfügung gestellt werden. Bei den Reedereien zeigte man ihm die kalte Schulter. Es hatte auch keiner Lust, sich plötzlich durch eine neue Erfindung seinen Schiffspark entwerten zu lassen. Erst bei der Reederei Dönitz, Witt & Co. fand Flettner Verständnis für seine Idee. Aber leider verfügten diese nicht über die erforderlichen Mittel, ein Rotorschiff bauen zu lassen. In seiner letzten Verzweiflung wandte sich Anton Flettner schließlich an ausländische Geldgeber. Holländische Geschäftsleute bewilligten ihm endlich die Kapitalien und gründeten eigens dazu die Hanseatische Motorschiffahrt A.G. in Hamburg, die Kieler Krupp-Germania-Werft baute den Dreimastgaffelschoner „Buckau“ um, das heißt, sie beraubte das Schiff nur seiner Masten und setzte zwei aus dünnen Blechen gefertigte Rotoren ein. Ein kleiner Signal- und Funkmast wurde noch zwischen den Rotoren errichtet.

Das Schiff war fertig. Ende November 1924 wurden auf der Kieler Förde die ersten Probefahrten unternommen. So ganz schienen sie jedoch nicht befriedigt zu haben. Schließlich war das kein Wunder, steckte die Erfindung doch in den Kinderschuhen. Aber die Anlage wurde mehr und mehr verbessert.

Die beiden Rotortürme waren 15,60 Meter hoch bei einem Durchmesser von 2,80 Meter. Jeder Turm wurde durch einen 20pferdigen Motor mit 110 Umdrehungen in der Minute gedreht. Anton Flettner, Kapitän Carlson, der das Schiff führte, und Kapitän Schlimbach als Inspektor der Reederei hatten das Schiff bald so verbessert, daß man mit ihm fast „lesen und schreiben“ konnte, so gut manövrierte es. Sie alle waren der Überzeugung, daß aus der Idee etwas Vernünftiges werden konnte. Doch dann kamen die Sachverständigen aus Hamburg.

Obleich diese nicht einmal das Rotorprinzip begriffen hatten, sabotierten sie durch umfangreiche Gutachten die Erfindung und griffen sie in der Tages- und Fachpresse an.

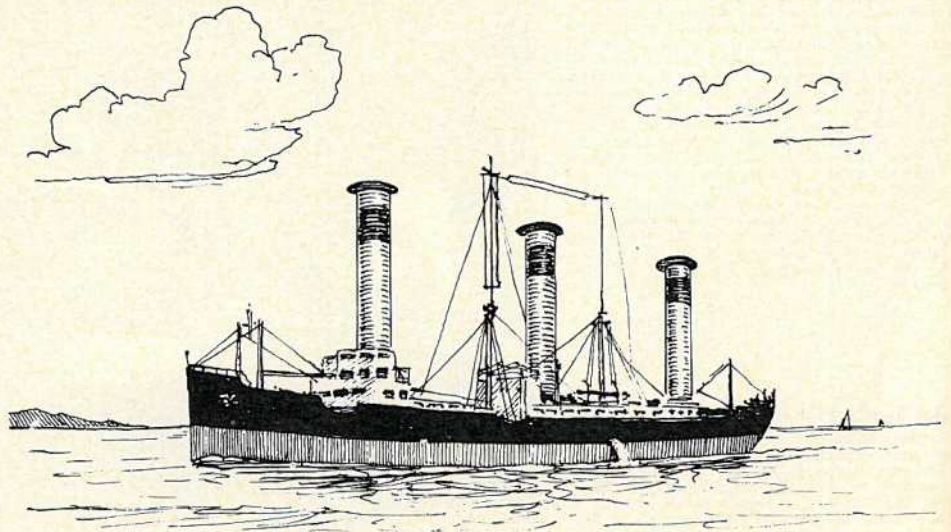


Die Friedr. Krupp-Germaniawerft A.-G. in Kiel baute 1920 in der flauen Zeit der Nachkriegsjahre neben einer Anzahl von Großseglern, Vier- und Fünfmastern ebenfalls eine Serie von Dreimastschonern, zu der neben der „Annen“, „Dateln“, „Gaarden“ und „Hamm“ auch die „Buckau“ gehörte, die 1924 zu einem Rotorschiff umgebaut wurde. 455 BRT, 339 NRT, Länge 47,44 m, Breite 8,99 m, Tiefgang 3,78 m. Die Schiffe gingen schnell von Hand zu Hand, in normalen Zeiten der beste Beweis, daß dieser Typ keineswegs befriedigte.

eines Segelschiffes ersetzen. Um die Arbeitsweise eines solchen Rotors zu begreifen, müssen wir etwas weiter zurückgreifen.

Ein Geschoß, das ein Geschützrohr verläßt, fliegt auf seiner Kurvenbahn nicht in der gleichen senkrechten Ebene, sondern zeigt das Bestreben, nach einer Seite hin auszuweichen. Diese Erscheinung war den Artilleristen seit langer Zeit bekannt. Um nun diesem seitlichen Ausweichen vorzubeugen, gab man den Geschützen Züge und bewirkte damit, daß die Geschosse um ihre eigene Achse rotierten. Diese Drehbewegung sollte verhindern, daß sich während des Fluges das Geschoß überschlug. Den Grund, weshalb ein Geschoß aus der Bahn gedrängt wird, fand 1852 der deutsche Physiker Gustav Magnus heraus. Dieser stellte fest, daß beim Durchschneiden der Luft auf der Seite der Kugel, auf der die Richtung der Drehung mit jener des Luftwiderstandes gleichläuft, eine Luftverdünnung eintritt, während sich an der entgegengesetzten Seite eine Luft-

fes ausgenutzt werden konnten. Flettner hoffte nun, daß er mit diesen Walzen die Segel ersetzen und damit der sterbenden Segelschifffahrt ganz neue Perspektiven eröffnen könnte. Der Gedanke war durchaus einleuchtend. Im Vergleich zu einem maschinengebrienen Schiff ist der Nutzraum bei einem Segler verhältnismäßig viel größer. Selbst bei einem Ro-



Das stählerne Rotorschiff „Barbara“ wurde 1926 für eine Interessengemeinschaft der Reichsmarine zusammen mit der Reederei Rob. M. Sloman jr., Hamburg, und der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Akt. Ges. in Bremerhaven auf der Akt. Ges. „Weser“, Bremen, erbaut. 2077 BRT, 1018 NRT, Länge 86,75 m, Breite 13,24 m, Tiefgang 5,05 m. 1933 wurde die „Barbara“ zum Motorschiff „Birkenau“ umgebaut. 1990 BRT, 1060 PS.

Gewiß, in einer Beziehung hatten sie recht; ein Segelschiff unter einer weißen Wolke von Segeln war ein ästhetischer Anblick, an dem sich das Auge nicht satt sehen konnte, ein Rotorschiff dagegen erinnerte mehr oder weniger an eine Fabrik mit ihren hohen Schloten.

Aber wir wollen einmal ganz ehrlich sein; unsere modernen Seeschiffe mit ihren ganz vorn stehenden Brücken, mit ihren gewaltigen Konstruktionen zur Halterung der Schwergutbäume und ihren eigenartig gebauten Schornsteinen sind gewiß auf äußerste Zweckmäßigkeit gebaut, aber einen ästhetischen Anblick gewähren sie bestimmt nicht.

Durch diese vernichtenden Gutachten der Sachverständigen zogen sich die Geldgeber zurück. Flettner saß allein da mit seinem Rotorschiff. Aber noch einmal fand er Kapitalien, diesmal in Deutschland, und gründete mit seinen Geldgebern in Berlin die Flettner Rotorschiffahrt G.m.b.H.

Wieder lief das Rotorschiff in mehr oder weniger sachverständigen Aufsätzen durch die Presse. Die 497 BRT große „Buckau“ wurde umbenannt in „Baden-Baden“. Das Rotorschiff unternahm Fahrten nach Schweden und nach den USA. Überall erregte es Aufsehen, doch als

Schiff anerkannt wurde es anscheinend nirgends. Die alten Seeleute konnten sich an diesen Anblick nicht gewöhnen. Auf dem Wannsee segelte wieder die Rotorjacht, die statt der weißen Segel die silberne „Litfaßsäule“ trug.

Doch das, was man damit erreichen wollte, erreichte man auch hier nicht. Es blieb ein Monstrum und kein Schiff. An dieser Tatsache änderte sich auch nicht viel, als sich endlich das Deutsche Reich der Sache annahm und den Gedanken des Rotorschiffes förderte. Schweren Herzens mußte Anton Flettner 1929 trotzdem seine „Baden-Baden“ nach Panama verkaufen, wo man wieder einen Dreimastschoner aus ihr machte.

Als sich 1926 das Deutsche Reich der Flettner'schen Erfindung annahm, tat sich die Reichsmarine zusammen mit der Reederei Rob. M. Sloman jr. in Hamburg und der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Akt. Ges. in Bremerhaven, die auf der Akt. Ges. „Weser“ in Bremen das stählerne Rotorschiff „Barbara“ von 2077 BRT erbauen ließen. Korrespondenzreeder wurde Sloman, der die „Barbara“ in der Mittelmeerfahrt einsetzte.

Dieses Schiff hatte drei Rotoren. Es wurden eingehende Versuche angestellt um dlange und

erschöpfende Gutachten geschrieben. Diese waren diesmal bedeutend objektiver gehalten als seinerzeit jene über die „Buckau“. Schließlich aber lief es darauf hinaus, daß die Vorteile der geringen Betriebskosten und der Raumersparnis reichlich aufgewogen wurden durch die Nachteile des zu hohen Toppgewichts und der großen Windflächen, die sich bei schwerem Wetter besonders unliebsam bemerkbar machten.

So kam man nach reiflichen Überlegungen im Herbst 1933 zu dem Entschluß, die „Barbara“ als Rotorschiff abzutakeln und sie an die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G. in Bremerhaven abzugeben. Dort erhielt das Schiff einen 1060 PS starken Antriebsmotor und wurde dann unter dem Namen „Birkenau“ in der freien Fahrt beschäftigt.

Nach dem Kriege wurde die „Birkenau“ an Dänemark abgeliefert.

Mit dem Flettner'schen Rotor-Gedanken hat sich späterhin kein Schiffbauer und kein Seemann mehr befaßt. Nur die Flettner-Lüfter, der ebenfalls auf dem Magnus-Effekt basiert, wird noch auf fast allen Schiffen und auch auf Kraftwagen eingebaut.

Wer ist wer?

Heinrich Krohn

Wer kennt ihn nicht, den greisen, aber noch so rüstigen Kapitän Krohn, der kürzlich seinen 80. Geburtstag in Travemünde feiern konnte? Wie bei den Lübeckern und Travemündern, bei den Kurgästen dieses Seebades, so auch bei den Cap Horniers in der Lübecker Schiffer-Gesellschaft und der Wismaraner Schiffer-Kompagnie ist sein Name genau so

geblieben. Wie haben die jungen Seelords auf dem Schulschiff „Gorch Fock“ der Bundesmarine gestaunt, als Kapitän Krohn ihnen die tollsten Knoten und Steks vorzauberte! Wie leuchteten die Augen der Seemannsschüler auf der „Passat“, wenn er diesen ein Garn über die christliche Seefahrt spann.



blieben ist doch in sein
sein schmuckes Haus
en, das der Verbreite-
an der Siechenbucht

zum Opfer fällt. Aber sicher wird sich irgendwo noch eine Ecke finden, von der aus er den immer lebhafter werdenden Verkehr auf der Trave, die vielen Fährschiffe nach Skandinavien und die ganz dicken Brocken, die von den Lübecker Werften nach See hinausziehen, beobachten kann. wa.

Woher kommt der Ausdruck **Pütz?**

So heißt bekanntlich der Eimer an Bord. Es gibt Holzputzen, Putzen aus Segeltuch, Deckwaschputzen, an denen oftmals ein Handtau befestigt ist, mit denen man Seewasser an Deck holt, aufschlägt, und deshalb auch Schlagputz nennt. Man mag es glauben oder nicht. Die Pütz hat etwas mit einem Brunnen zu tun. Im Mittel- und Neuniederdeutschen nennt man einen Brunnen auch Putt, ein Wort, das aus dem Lateinischen stammt, von puteus. Putten wurde zum niederdeutschen Zeitwort und bedeutet so viel wie Wasser aus dem Brunnen schöpfen. Putse ist demnach ein Gerät, womit man Wasser aus dem Putt schöpft. Richtiger wäre es also, Putse zu sagen anstatt Pütze. Im Neuhochdeutschen ist aber der Umlaut hineingekommen. Vielleicht über das Niederländische. Dafür spricht, daß es auf den ostfriesischen Inseln Pütse heißt. Denselben Stamm finden wir auch in dem Ausdruck „Pfütz“. In anderen Sprachen finden wir jedoch das Wort nicht. Bei den Engländern heißt die Pütz einfach bucket, bei den Franzosen seau, secchio bei den Italienern und baldo bei den Spaniern. Nur wir Deutschen peilen in die Pütz. wa.

Sicherheit

ne-SCHMIEROELE





Trouble mit der Back

von Kapt. Kurt Gerda

Ich bin ein Seemann und weiß Bescheid, obwohl ich durchaus noch nicht zu denen aus der Muskiste gehöre. Auf See jedenfalls glaube ich Bescheid zu wissen. Aber kürzlich kam ich nach Hause, und da war alles anders. Auf See ist eine Back eine Back, aber zu Hause? Na, das ging so:

„Du, Papi, fragte mich mein Sproß, was versteht man eigentlich unter einer Back?“

„Back? ja, mein lieber Junge, also die Back ist der vorderste Teil eines Schiffes.“

Damit glaubt man seine kostbare Weisheit an den Mann, in diesem Falle an den Jungen gebracht zu haben.

„Hier steht doch aber (in dem zweifelhaften Seeroman), daß die Matrosen um die Back herum saßen.“

„Hm, ja, das ist natürlich ganz etwas anderes. In diesem Falle ist der Tisch gemeint. Man hat also an Bord einen Ausdruck für zwei ganz verschiedene Dinge.“

„Ja, aber wieso brachte der Moses die Back in die Kombüse zurück?“ In diesem Augenblick betritt Doris, die Mutti, das Zimmer.

„Aber Liebling“, lächelt sie, „Bac ist doch ein Desodorierstift, um den ganzen Tag frisch zu sein — das ist doch kein Tisch!“

„Schönste, davon verstehst du wirklich nichts. Bac-Stift wird mit c geschrieben und die Back mit ck. Das ist eben der Unterschied. Außerdem, was sollen Seeleute mit einem Bac-Stift?“

„Vielleicht gibt es ja auch Seeleute, die etwas auf sich halten; denn auch für Männer gibt es Bac-Stifte, ob allerdings speziell für Seeleute?“

„Bitte, Doris, wir wollen nicht anzüglich werden, ich bin eben erst gekommen und wollte noch ein paar Tage bleiben!“

„Ach, darüber mach dir keine Sorgen, die bekommen wir auch herum.“

Es schien sich ein mittelgroßer Ehestreit anzubahnen, der dann allerdings von unserem Sohn — wie schön, daß man welche hat — unterbrochen wurde.

„Was hat der Moses denn nun in die Küche gebracht? Den Stift für den dicken Koch, den Tisch oder den vordersten Teil des Schiffes?“

„Back bedeutet auch Schüssel, ist das denn so schwer zu verstehen? Denke doch bitte etwas nach!“

„Findest du nicht auch, Vati, daß Seeleute ziemlich dusselig sind, wenn sie für drei verschiedene Gegenstände ein und dasselbe Wort gebrauchen?“

Ich tat das Klügste in dieser gefährlichen Situation und schwieg.

„Du, Papi, hier steht: der Moses machte Backschaft! Was machte er denn nun, eine Schüssel, einen Tisch, einen Stift oder den vordersten Teil des Schiffes?“

Wütend blickte ich von der Zeitung auf.

„Nichts von allem, hörst du, er räumt auf, er wäscht ab, und nun laß mich bitte in Ruhe, oder du bekommst eine Backpfeife!“

Verdrossen knüllte ich die Zeitung zusammen und wollte verschwinden.

„Vati, Vati, es tauchte ein Licht an Backbord auf. Tauchte es nun in der Suppenschüssel oder auf dem Tisch auf?“

„Nein, zum Donnerwetter, auf der linken Seite!“ und knallte die Tür hinter mir zu.

Als ich das Zimmer wieder betrat, blickte mich mein Sohn erwartungsvoll an.

„Papi, hier steht, da kam der Moses back.“

„Das heißt nicht back, sondern baek. Das ist englisch. Hast du denn kein Englisch in der Schule? Was lernt ihr denn da, verflucht noch einmal!“

„Man flucht nicht, Vati, außerdem haben wir das doch erst im nächsten Jahr, das weißt du doch.“

„Schön, back, man spricht das baek. Das heißt: er kam zurück.“

„Ja, aber wieso baekte der Moses denn auf?“

„Das heißt nicht baekte, sondern backt. Er tischt auf, und nun pack den verdammten Schmöker endlich weg und tu etwas Vernünftiges!“

Mein Sohn stand auch auf.

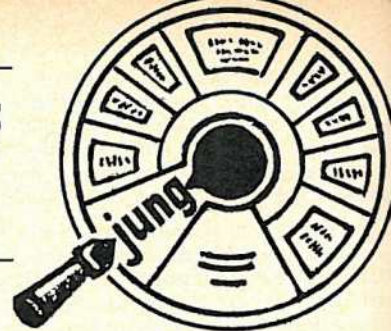
„Hier steht, der Koch backte. Was machte der nun? Ein Vorderteil, eine Schüssel, ein Tisch, ein Stift, ein Zurück oder was?“

Ich sah mich nach einem Wurfgeschloß um, als meine Frau hereinstürzte.

Sie weinte. „Was ist denn passiert“, fragte ich.

„Ich wollte aufbacken, da ist mir die Back von der Back gerutscht und genau in mein Gebackenes.“

Telegraf auf jung



PRIMA PARKPLATZ

von Thur Stahlberger

„Grüß dich, Karl! Wie geht's? Hast du einen Parkplatz gefunden?“

„Ja“, erwiderte er, „einen großartigen sogar!“

„So!“ meinte ich verstimmt. „Wie ist das möglich? Ich arbeite jetzt schon drei Jahre hier am ‚Columbus-Kai‘, aber immer muß ich zehn Minuten lang suchen, bis ich einen Platz finde . . .!“

„Glück muß der Mensch haben!“, frohlockte Karl und setzte sich hinter seinen Schreibtisch. Auch ich ging an meine Arbeit.

Nach Büroschluß trafen wir uns wieder und gingen wie immer, ein Stück zusammen.

„Dann mach's gut, Karl!“ verabschiedete ich mich. „Bis morgen!“

„Ist gut, bis morgen! — Moment mal, Fritz . . .“

„Was ist?“ fragte ich zurück.

„Mein Wagen!“ stotterte er, und dabei machte er ein Gesicht wie ein Warenhausdetektiv beim Sommerschlußverkauf. „Hab ich dir nicht gesagt, ich hätte heute einen besonders günstigen Parkplatz gefunden?“

„Ja, das hast du. Warum?“

„Er ist weg . . . Ganz einfach weg . . . Wie vom Erdboden verschwunden!“

„Aber Karl, lächelte ich, „das ist doch nicht möglich. Er kann doch nicht einfach verschwunden sein. Wo hast du ihn denn abgestellt?“

Er deutete mit dem rechten Arm zum Kai: „Dort drüben! Es standen noch mehr Autos da — und jetzt sind sie komischerweise alle weg! In mir stieg eine fürchterliche Ahnung auf. Ich fragte deshalb noch mals ganz nüchtern: „Wo sagst du, daß du ihn geparkt hast?“

„Da! — Direkt am Kai, zum Donnerwetter!“

„Bist du ganz sicher, daß es hier war?“

„Ja doch, zum Teufel! Was soll diese Fragerei?“

„Um Gottes willen!“ seufzte ich. „Ich sehe schwarz!“

„Wieso, was ist los?“

„Lieber Karl“, fing ich an, „weißt du, wo du demnach deinen Wagen geparkt hast?“

„Nein! — Wo?“

„Auf der Laderampe, auf der Autos zur Verschiffung nach Übersee bereitgestellt werden.“

Ihr Patent für Kraftfahrze

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenden seit langem gen. beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt a (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist un
Hamburg 36, Alsteru

ersten Platzes und tut mal eben einen „Verschnauferl“. Was man von ihm auch nicht alles verlangt hat? Aber wissen se, nee! — Dann doch lieber einen Tirolerhut und „mal kräftig auf die Pauke gehauen“. Das gibt wenigstens Luft!

3. Schuld war nur der Bossa Nova

Manuela erstaunt mit einem kühnen Katzensprung (sicher war das die Katze auf dem heißen Blechdach!) vom 52. auf den 3. Platz. Oho! So etwas macht natürlich aufmerksam und läßt sich nicht mehr verheimlichen. Was hast du vor, Manuela, doch nicht etwa . . . noch höher hinauf?

4. Maddalena

Wußte ich's doch! Der Name verpflichtet. Eine Maddalena ist meist (oder sollte es vielleicht ein bißchen sein!) konservativ angehaucht. Unsere enttäuscht uns darin jedenfalls nicht, denn sie behauptete „ihren“ 4. Platz.

5. Siebentausend Rinder . . .

Allein schon dieser Titel läßt ja jeden normalen Cowboy erblassen.

Wer möchte nicht einmal Herr sein über siebentausend Rinder? Ganz gleich — und wenn's auch nur vierbeinige sein wollten . . . Bravo!

M. Ahlers

(Copyright by Musikmarkt)



Erich Maria Remarque

Geb. 22. VI. 1898 in Osnabrück, lebt in Porto Ronco/Schweiz

Nach seinen Tätigkeiten als Lehrer, Journalist und Berichterstatter gelang es Remarque, mit seinem Anti-Kriegsroman „Im Westen nichts Neues“ der seinerzeit erfolgreichste Vertreter politischen Schrifttums zu werden. 1932 emigrierte er in die Schweiz, 1939 nach den USA, deren Staatsbürger er seit 1947 ist. Weitere literarische Erfolge waren „Arc de Triomphe“ und „Drei Kameraden“.

Rangliste der Deutschen Schlager

im Mai 1963

1. Wini - Wini

Jetzt zur „Hochsaison“ setzt die Fremdenwerbung ein. Dabei helfen nun die Tahiti-Tamourés ganz prächtig, wie echte Werbefachleute, mit ihrem auf Hawaii gequälten Südsee - Hochzeits - Sehnsuchts-Rummel „Wini - Wini“ . . . Wir gratulieren zu der Leistung! Denn den Spitzenplatz zu erwin hätten sie sich wohl selber nicht träumen lassen, wenn sie an dritter Stelle auch schon kurz davor waren.

2. Ich kauf' mir lieber einen Tirolerhut . . .

Im Schlepptau Billy Mo! Er sonnt sich noch im Lichtschatten des

Kindergeld für Junggrade

Die Ausbildungsinspektion für die Handelschiffahrt im Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e. V., Bremen, gibt bekannt:

Das Bundessozialgericht hat in seinem Urteil 4 R J 371/60 die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschiffahrt als Berufsausbildung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften anerkannt und jedem anderen Lehrverhältnis gleichgestellt. (Kehrwieder berichtete ausführlich darüber.) Durch dieses Urteil wird bestätigt, daß für jeden Junggrad des Decksdienstes Anspruch auf die Zahlung von Kindergeld besteht, soweit die neben der Berufsausbildung geforderten gesetzlichen oder tariflichen Bestimmungen erfüllt sind. Das Kindergeld wird bis zu dem Tage bezahlt, an dem die Matrosenprüfung abgelegt worden ist.

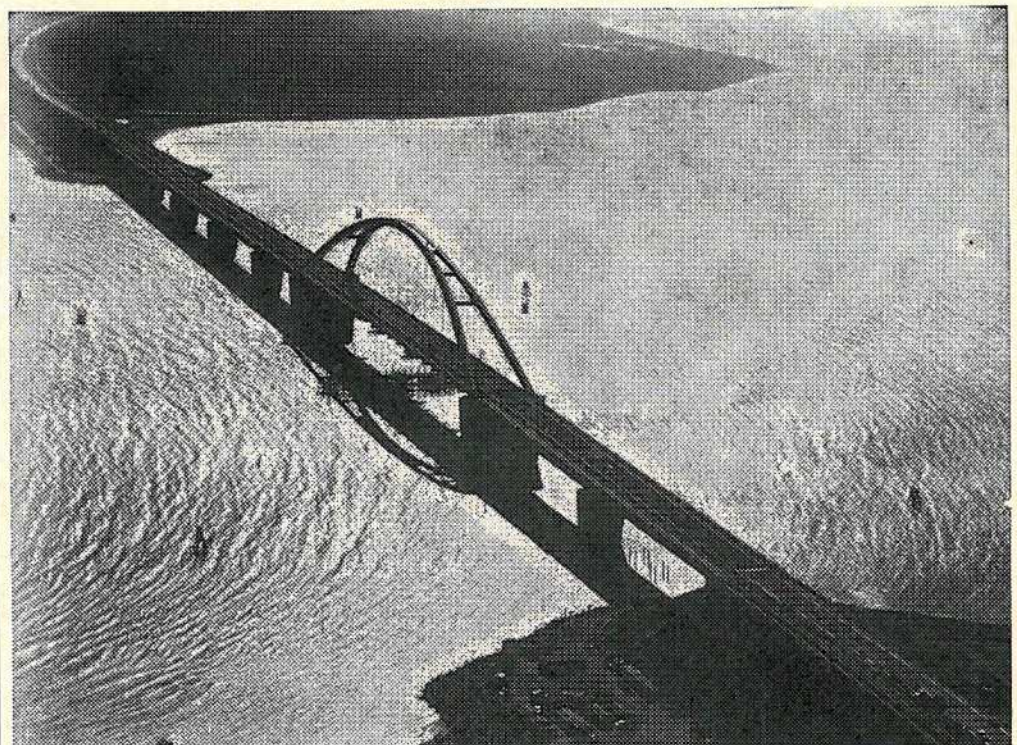
Die Zahlung des Kindergeldes ist allerdings davon abhängig, daß die Anspruchsberechtigten (Eltern, Vormund) der zur Zahlung verpflichteten Stelle jeden Schiffswechsels mitteilen. In allen Fällen, in denen der Matrosenbrief später als nach Ablauf der gesetzlich vorgeschriebenen 36 Monate erworben wird, muß die Verlängerung der Ausbildung begründet werden (z. B. verspätete Rückkehr nach Deutschland, Zwischenzeiten wegen eines erforderlichen Schiffswechsels, Wiederholung der Matrosenprüfung, Krankheit usw.).

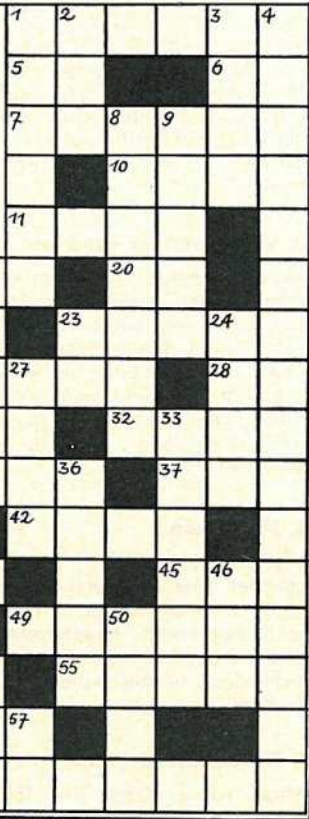
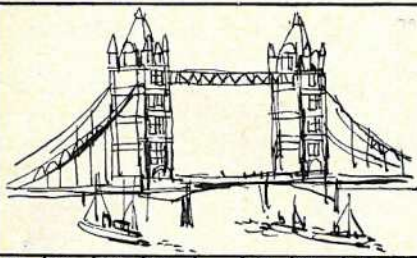
Es wird notwendig sein, daß die Reedereien den Junggraden im Bedarfsfalle entsprechende Bescheinigungen ausstellen.

gez. Vollert
Geschäftsführer

**VOGELFLUGLINIE
AUS DER
VOGELPERSPEKTIVE**

Die 963 m lange Fehmarnsund-Hohbrücke





— Die Reise geht nach Senkrecht Eins

Wa g e r e c h t : 1. Flüssig, verfügbar, 5. geheimnisvolle Körperausstrahlung, 6. französisches Adelsprädikat, 7. ägyptischer Politiker, 10. Steinkohlenprodukt, 11. USA-Staat, 12. Impfstoff, 20. Mädchenkurzname, 21. deutsche Spielkarte, 22. wundertätige Schale, 23. Teil des Rades, 25. Halbinsel Großbritanniens, 26. schiffbarer Kanal innerhalb der Stadt, 28. Verhältniswort, 29. Vater eines biblischen Riesengeschlechts, 30. Wurfwaffe, 32. Panzerkampfwagen, 35. von Früchten und Samen befreite Halme, 37. Weltmacht, 38. Baumfrucht, 41. Abkürzung für Alles Testament, 42. ägyptische Stadt im Altertum, 43. Name vieler Flüsse, 44. metallischer Grundstoff, 45. belgischer Badeort, 47. deutscher Zoologe, 49. die Mitte bildend, 51. enge Ausströmöffnung, 53. Flächenmaß, 55. bekannter Schweizer Fabrikant, 56. auf die Nase bezüglich, 58. Steuer auf den Vermögensüberhang infolge Todesfall.

S e n k r e c h t : 1. Stadt in der das abgebildete Bauwerk steht, 2. Gebirge auf Kreta, 3. Einfall, 4. Titel einer Oper von Richard Strauß, 8. Dolch mit kurzer Klinge, 9. Hauptstadt von Süd-Korea, 12. Name des abgebildeten Bauwerks, 13. Nebenfluß des Kongo, 14. Name ungarischer Könige, 15. Held einer Ritterdarstellung von Hartmann von Aue, 16. Abkürzung für Kommanditgesellschaft, 17. Vaterstadt Abrahams, 18. Fahrgestell für das Geschützrohr, 19. Nebenfluß der Donau, 23. chemisches Zeichen für Eisen, 24. Schwimmvogel, 27. griechischer Liebesgott, 31. geistliches Lied, 33. Stadt in Böhmen an der Elbe, 34. Ausdruck beim Skat, 36. orientalisches Frauengemach, 39. Vogel, 40. Feldherr des Kaisers Justinian I., 44. Autokennzeichen für Böhln, 46. Abkürzung für lateinisch: Seite, 48. engl.: Irrtum vorbehalten (Abk.), 50. Brettspiel, 52. Zeitmesser, 53. Baumteil, 54. arabischer Fürst, 56. chemisches Zeichen für Natrium, 57. Abkürzung: loco sigilli. (ch = 1 Buchstabe)

Knifflige Sachen

— Zwei Kannen

Moses hat Küchendienst. In der Kombüse blinkt und blitzt alles. Die Arbeit ist getan. Da hat der Koch noch eine kleine Aufgabe für den Kochsjungen. Er zeigt ihm zwei Kannen, die zusammen genau 9 Liter aufnehmen. Die größere Kanne faßt fünfmal soviel wie die kleinere. Wie groß ist das Fassungsvermögen jeder Kanne?
Moses hat das im Handumdrehen gelöst. Können Sie das auch?

— Der Steward

hatte alle Hände voll zu tun. Es ging nach Übersee, und er mußte für seine „Geister“ sorgen und an alles denken. Natürlich sollte ein guter Tropfen an Bord wieder nicht fehlen. So waren zum Schluß noch die Weiß- und Rotweinflaschen zu verstauen. Zum Sortieren langte die Zeit nicht mehr. Also wurden die Flaschen unsortiert in einen kühlen Abstellraum gelegt.
Auf hoher See sollte der Steward nun eines Abends zwei Flaschen Rot- oder Weißwein herausgeben. Aber — welche Tücke des Objekts — in dem Raum brannte das Licht nicht. Nun hätte er ja etwas Leuchtbares holen können. Doch er war pfliffig und sagte sich, wenn ich eine bestimmte Anzahl von Flaschen mitnehme, müssen sich darunter entweder zwei Rotwein- oder zwei Weißweinflaschen befinden.
Wie viele Flaschen mußte der Steward herausholen?



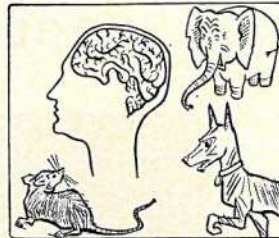
Größe des Gehirns und Intelligenz

Wir haben bei Tieren oft den Eindruck, daß sie intelligent sein müssen. Besonders beobachten wir dies bei den uns nächststehenden Haustieren. In diesem Zusammenhang ist es interessant, einmal das Gewicht des Gehirns mit dem Körpergewicht zu vergleichen. Dabei schneidet der Hund am besten ab. Sein Gehirn kann bis zu einem Prozent des Körpergewichtes wiegen. Auch die Ratte liegt mit 0,6 bis 0,8 Prozent noch recht günstig. Schimpansen und der Orang-Utan, die wir doch ebenfalls für recht intelligent halten, folgen mit 0,4 bis 0,5 Prozent. Elefanten und Pferde liegen mit 0,25 Prozent etwas nied-

daß

... es eine Geburtenbeschränkung für Möwen gibt? Rund 8000 Möwen fliegen allmorgendlich von ihren Brutplätzen in der Wesermündung nach dem Bremerhavener Fischereihafen, um sich dort an den Seefischen gütlich zu tun. Bis zu 18 000 Pfund Fischabfälle und Fische werden täglich von ihnen konsumiert. Soweit sich ihr Appetit auf Abfälle erstreckt, hat man gegen ihre Gefräßigkeit nichts einzuwenden. Sie erfüllen damit praktisch eine Teilfunktion als Gesundheitspolizei. Aber sie wissen auch die frischen und für den menschlichen Verzehr bestimmten Fische zu schätzen. Deswegen will man bei den Möwen eine Geburtenkontrolle einführen, um sie nicht zu einer Plage werden zu lassen. Nach Verhandlungen mit den Behörden und den Tierschutzvereinen werden die Möweneier nun auf den Brutplätzen in den Nestern angepickt, um so den Nachwuchs zu dezimieren. Würde man die Nester ausräumen, dann würden die Möwen sofort wieder an das Eierlegen gehen.

B.S.



riger. Daß der Mensch mit zwei Prozent die Tiere übertrifft, haben wir eigentlich erwartet. Allein nicht nur das Gewicht des Gehirns spielt für die Intelligenz eine Rolle, sondern auch dessen Oberfläche, die durch viele Einfurchungen stark vergrößert ist.

Woraus besteht der Ring des Saturn?

Eine der reizvollsten Erscheinungen der um die Sonne kreisenden Planeten bildet der Ring des Saturns.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken **31 49 44**

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

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



Klar bei Schmunzelaug

Schwimmunterricht

Hein fragt Fiedje: „Kannst du mir sagen, wie man einem jungen Mädchen das Schwimmen beibringt?“

„Das ist nicht schwer!“ erklärte Fiedje. „Du legst deinen linken Arm um die Taille des Mädchens, dann ergreifst du zart ihre Hand und schließlich . . .“

„Gut“, unterbricht Hein, „ich werde es so bei meiner Schwester machen!“

„Ach so, es handelt sich um deine Schwester? In diesem Falle nimmst du sie und wirfst sie einfach ins Wasser — das genügt!“

*

„Wie alt schätzen Sie mich?“

„Nach dem Rot Ihrer Lippen auf 17 Jahre, nach dem Schwung Ihrer Augenbrauen auf 19 Jahre, nach der Farbe Ihrer Wangen auf 16.“

„Und in Wirklichkeit?“

„Insgesamt auf 52 Jahre!“

*

„Also Fräulein Lüthi, ich habe Sie jetzt gründlich untersucht, das Herzklopfen hat nichts Ernstes zu bedeuten. Ich kann Ihnen nur sagen, Ihr Herz möchte ich haben!“

„Oh, Herr Doktor, ich bin noch frei!“



Hallo!

Nachts läutet das Telefon: „Verzeihen Sie, ist das eins eins eins?“

„Nein“, sagt der Schlaftrunkene,

„hier ist elf elf.“

„Ach, verzeih'n Sie, dann habe ich falsch gewählt.“

„Das macht nichts — ich bin sowieso geweckt worden, mein Telefon hat geläutet.“

Die Dame: „Es tut mir sehr leid, aber dieser Tanz ist schon vergeben. Aber darf ich Ihnen vielleicht meine Freundin Ella, ein reizendes junges Mädchen, vorstellen?“

Hein: „Ich will mit keinem reizenden Mädchen tanzen, ich will mit Ihnen tanzen.“

Der LötKolben

Das Schiff sinkt, die Rettungsboote sind weggeschlagen. Dem Kapitän, den ein beträchtliches rubinrot schillerndes Riechorgan ziert, bleibt nur noch, seine Mannschaft mit Schwimmwesten zu mustern, bevor er sie in den „Bach“ schickt. Er findet ein paar Worte für den Ernst der Situation. Doch als er, was ihm schwerfällt, etwas Zuversichtliches für dann, wenn alle Mann im Wasser sein werden, sagen will, fällt ihm auf, daß der Moses, die Lage offenbar völlig verkennend, ganz unverschämt grinst.

„Was hast du denn jetzt noch zu grinsen?“ fragt er. „Herr Kapitän, ich muß nur daran denken, wie das wohl zischt, wenn Ihre Nase zu Wasser kommt.“

*

Der Rudi . . .

„Mensch, Rudi, das kann doch gar nicht stimmen, daß du schon vierzig Jahre zur See fährst. Du bist doch erst fünfundvierzig Jahre alt!“

„Na ja — die Überstunden habe ich natürlich mitgezählt!“

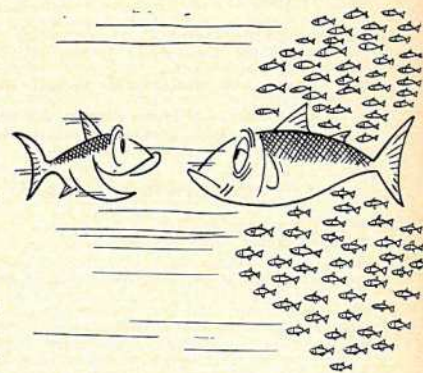
*

Rudi trachtete nach höheren Würden. Bislang vergebens. Er mußte sich dem Chief bemerkbar machen. Aber wie? Eines Tages — das Schicksal bot eine Chance — trat der Chief auf ihn zu: „Sind

Sie der Storekeeper?“ — „Nein“, sagte der Rudi und fügte selbstbewußt hinzu: „Aber ich bin aus dem Holz, aus dem man Storekeeper schnitzt!“ Der Chief stutzte — und begriff. „Gut“, sagte er, „wenn wir mal einen Storekeeper aus Holz brauchen, sollen Sie es werden!“

*

Claus soll eine Kiste verstauen. Er spuckt in die Hände — die Kiste rührt sich nicht. Langes Überlegen — von der anderen Seite — nichts. Claus geht, Hilfe zu holen. „Was?“ sagt der Bootsmann, packt die Kiste und mit einem Ruck ist sie verstaute. „Na ja“, sagt der Claus, „mit Gewalt . . .!“



Wie gehts der Familie?

Auf Privatkurs

Wir wollen noch in diesem Jahr heiraten. Gibt es steuerliche Hilfen bei der teuren Hausratbeschaffung? Und noch eins: was hat es mit dem 31. August auf sich, vor dem man heiraten soll?

Hätte Ihr Schwiegervater den ersten Teil der Frage gestellt, so hätte man „ja“ sagen können — so ist es nur ein gedehntes „njaah“. Sie selbst können höchstens durch Aufnahme eines Darlehens eine gewisse Steuerersparnis erreichen. Wenn Sie also Ihre Verwandten anpumpen oder bei einer Sparkasse (auch Teilzahlungs-Bank) ein Darlehen aufnehmen, so gelten Ihre Zinszahlungen in unbeschränkter Höhe als Sonderausgaben. Seien Sie daher möglichst geschickt, indem Sie die Zinszahlungen immer so konzentrieren, daß Sie über Ihren Pauschalbetrag bei den Sonderausgaben (DM 564,— jährlich) kommen, denn sonst erreichen Sie keine Steuerersparnis. Maßgeblich ist immer, wann Sie die Zinsen gezahlt haben, unwesentlich, für welches Jahr.

Ihr Schwiegervater dagegen könnte die Aussteuer für seine Tochter, also Ihre Zukünftige, als Außergewöhnliche Belastung geltend machen. Außerdem kann er dazu ebenfalls ein Darlehen aufnehmen und die Zinsen als Sonderausgaben ansetzen.

Zu Ihrer zweiten Frage: Ehen, die vor dem 31. August geschlossen sind, werden vom Finanzamt so angesehen, als wenn sie das ganze Jahr hindurch bestanden hätten. Sie kommen dadurch für das ganze Jahr in eine niedrigere Steuerklasse (es sei denn, Ihre Frau hat selber Einkommen und ist steuerpflichtig).

Man hört so viel von dem steuerlichen Begriff Splitting. Was bedeutet das eigentlich?

Wenn beide Eheleute arbeiten und verdienen, können sie „splitten“. Das bedeutet, daß die Einkommen von Mann und Frau zusammen-

DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK
AKTIEN-GESELLSCHAFT
HAMBURG
Mönckebergstraße 22
Fernruf: 32 20 36 Fernschreiber: 02 14029

Zahlen aus den Bilanzen:	31. 12. 1962	31. 12. 1961
	Mill. DM	Mill. DM
Bilanzsumme	349,8	323,4
Ausgegebene Schiffshypotheken	320,6	300,8
flüssige Mittel	15,1	7,9
Treuhandgeschäfte	5,4	5,6
Inhaberschiffspfandbriefe	149,9	123,9
Namenschiffspfandbriefe	158,9	159,9
eingezahltes Grundkapital	8,0	8,0
Rücklagen, Wertberichtigungen etc.	15,0	14,3

In der Hauptversammlung vom 27. Mai 1963 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1962 eine Dividende von 9 Prozent auszuschütten.

Geschäftsstelle: Mannheim, Rheinvorlandstraße 5 — Fernruf: 2 79 35

gerechnet und dann durch 2 geteilt werden. Für das Ergebnis dieser Rechnung wird dann die Lohnsteuertabelle angewendet. Das Ganze ist nur von Vorteil, wenn beide Eheleute unterschiedlich verdienen. Wenn beide Eheleute gleich viel verdienen, so kommt durch die Rechnung:

Lohn der Frau + Lohn des Mannes

2

wieder der einfache Lohn eines der Partner heraus. Ist das Einkommen dagegen unterschiedlich hoch, so zieht das niedrige den

Durchschnitt — denn nichts anderes ist die Splittingberechnung — in die Tiefe. Da in unserem Steuertarif eine sogenannte Progression eingebaut ist — höhere Einkommen werden prozentual höher versteuert als niedrigere — so ist es bei unterschiedlichen Einkommen der Ehepartner meist günstiger, zu „splitten“, weil auf das niedrigere gemeinsame Einkommen ein niedrigerer Steuersatz angewendet wird. Im übrigen müssen Sie keineswegs das Splittingverfahren in Anspruch nehmen. Sie haben jedes Jahr erneut die Wahl.



Seefahrtschule Lübeck

Am 31. Mai 1963 bestanden die Hauptprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren: Gerit Behrmann, Heinz Carstensen, Ernst Caspar, Asmus Christiansen, Rüdiger Hansson, Hubert Hartwig, Klaus Kober, Ferdinand Körner, Peter Kröplin, Erich Krüss, Peter Kuhse, Holger Ladewig, Egon Lorenzen, Kurt Noack, Peter Obersteller, Ulrich Sander, Wulf Schilling, Hans-Heinr. Vollstedt, Ekkehart Wendorf, Wolfgang Wengler, Wolfram Wiczorkowski.

Am 25. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2)** im Fischereijugendheim Büsum/Nordsee die Herren: Heinrich Claussen, Helmut Christiansen, Fritz Draasch, Lothar Duhnke, Franz Erdmann, Manfred Ermoneit, Walter Hansen, Hans-Jürgen Heitmann, Claus Ilse, Peter Lobenbrück, Harald Lüdtko, Fritz Marth, Peter Müller, Lothar Popall, Werner Pose, Friedrich Rades, Peter Schwerdtfeger, Hans Straßburg, Karl-Hans Warrings, Arnold Wellm, Willi Wendt, Eduard Winkler, Peter de Witt, Manfred Zuch.

Am 11. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren: Peter Alif, Heinrich Blöcker, Gerhard Börens, Peter-Ulrich Braun, Norbert Cordts, Herbert Dumsky, Dieter Gäde, Siegfried Gehrke, Gerd Grimm, Joachim Grundmann, Klaus Henke, Hermann Kedenburg, Gerhard Klahn, Karl Lange, Victor von der Osten-Sacken, Hans-Jochen Rindfleisch, Kurt Steen, Dieter Wedhorn.

Die Prüfung zum **Seelunksonderzeugnis** bestanden die Herren:

Peter Arit, Hans Berg, Michael Braun, Dieter Gose, Helga Hannewald, Wilfried Jörding, Norbert Kirscht, Hans Meissner, Ingrid Ringe, Manfred Sawer.

Seefahrtschule Hamburg

Am 31. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Peter Adank, Peter Blum, Wolfgang Borkmann, Uwe Bröhan, Herbert Brüdt, Hans-Peter von Holdt, Otto Hübner, Fritz Koch, Detlev Koepfen, Peter Kröger, Walter Mühlmann, Ernst Maltzahn, Norbert Meyer, Cai Möbitz, Helmut Müller, Michel Ohlsen, Manfred Otto, Hermann Petersen, Horst Rost, Meinhard Schnoor, Fritz Stegemann, Günter Struwe, Hans-Jürgen Wiebe, Thomas Wiekien.

Am 24. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Peter Benthien, Heinz Dede, Hans Fank, Ernst Feurle, Ralph Fretwurst, Josef Gerads, Konrad Gerbode, Günther Grandorff, Andreas Holm, Heinrich Homann, Franz Kaltha, Hans-Peter Kaminsky, Hinrich Meyer, Horst Morzinek, Waldemar Müller, Carlo Pizzini, Wolfgang Schlager, Bernhard Schläuter, Peter Schneider, Peter Siemens, Gerhard Smit, Dietrich Tamke, Hans Vierhaus, Gerd Witte, Peter Wriedt.

Am 17. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Harald Aurin, Hans-Kurt Breiting, Udo Bürger, Karl-Heinz Clasen, Michael Deisig, Eberhard Dorn, Wilhelm Fink, Willy Fink, Karlheinz Habermann, Eckart Heinemann, Klaus Höll, Dieter Hohnschildt, Günter Hubl, Jochen Johannböke, Dieter Köpcke, Peter Löwisch, Klaus Lohse, Peter-Bleike Matthiessen, Peter Meyer, Klaus-Peter Rahlff, Rolf Dieter Röhrich, Jörg-Peter Rommerskirchen, Günter Rüdebusch, Jürgen Schultze, Gustav Schwark, Jens Sommer, Klaus Tappe, Eduard Ventzke.

Seefahrtschule Bremen

Am 31. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:

Wulf Allekotte, Rolf Erichsen, Reinhold Gieselmann, Peter Holzner, Reimund Jahn, Jürgen Jeschke, Heinrich Kettler, Gerhard Koch, Hansgeorg Köhke, Arno Lameyer, Siegfried Martin, Klaus Meyer, Willy Müller, Niels Peters, Karl-Heinz Plep, Karl-August Reinhardt, Georg Sass, Jürgen Scheduling, Peter Stolz, Herbert Tatge, Friedrich Wendt, Klaus Wilhelm, Herbert Wolters.

Die Befähigungszeugnisse wurden in Vertretung des Senats für Häfen, Schifffahrt und Verkehr von Senatsdirektor Dr. Maas ausgehändigt.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 31. Mai 1963 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Johannes Bräuninger, Udo Budheister, Raimund Dede, Ewald Finberg, Eberhard Görnemann, Horst Gräper, Ernst Grüter, Claus Günther, Ludwig Harders, Karl Hebinghaus, Claus Hemje, Helgo Hoferichter, Joachim Jöhnk, Hans Jürgens, Helmut Köhler, Horst Karow, Rudolf Kreuzer, Heinrich Kube, Otto Kühne, Otto Leppin, Wolfram Meyer, Bodo Modreger, Hans-Joachim Rockel, Hans-Dieter Schwerdt, Eduard Smid, Dieter Stendel, Arend Tiedemann, Peter Twieg, Herward Weinrich, Klaus tom Wörden.

Schiffingenieurschule Bremen

Im Mai 1963 haben die Prüfung bestanden zum:

Schiffingenieur II (C 5)

Peter Bederke, Bolko Bolling, Wolfgang Borkmann, Carl Elvers, Klaus Ernst, Dierr Fischer, Fritz Günther, Siegfried Hapelt, Werner Jerusel, Rudolf Karsunke, Peter Koch, Heinz-Peter Lehrke, Ingo Lorenzen, Werner Lüken, Klaus Müller, Günter Ondrej, Uwe Schicke, Manfred Schulze, Wolfgang Schumacher, Horst Tengel;

Seemaschinist I (C 4)

Robert Becker, Wilfried Bohn, Reinhold Buth, Ernst-Dieter Franke, Heinz-Günter Heckmann, Lüder Kunkel, Gerhard Melchert, Dieter Meyer, Oskar Musiol, Klaus Nehrfhof, Erwin Onesseit, Klaus Sommer, Walter Schiller, Norbert Schultz, Alfred Schweinforth, Karl Siegel;

Seemaschinist II (C 3)

Rudolf Bak, Claus Bartels, Siegmund Becker, Dieter Blandow, Hans-Wilhelm Bräuer, Helmut Caspar, Roland Ehlers, Rolf Geurink, Peter Gusovius, Bernhard Hapbach, Alfred Janßen, Rolf Lillie, Hasko Martens, Hans-Hermann Mews, Emil Möller, Fritz Sadowski, Wilfried Sellerhoff, Hans-Georg Schall, Bernd Schaumlöffe, Uwe Teerling, Reinhard Tiemeier;

Seemaschinist II (C 3)

Horst Albrecht, Hans-Peter Böning, Frerich Brahms, Paul Brandt, Peter Drückes, Karl-Heinz Ehlers, Bernhard Gowers, Werner Kallweit, Egon Klußmann, Wolfgang Kohl, Walther Kramer, Herbert Lemhöfer, Bruno Linz, Jürgen Mang, Helmut Preuß, Bernd Reckewitz, Werner Schönfeld, Rolf Schöppler, Jürgen Tienken, Peter Warneke.



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

Seemanns Sonntag, dem 11. Juli aus Bremen

Seemanns Sonntag, dem 8. August (steht noch nicht fest).

Wellenplan

Richtung	GMT	(Frequenz)	Wellenlg.
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)
Südasiens	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)



Schiffsverkäufe

MT „Claere Jung“ (2594 BRT) und MT „Friedrich Jung“ (3440 BRT) an die Bundesmarine.

MS „Elisabeth Hendrik Fisser“ (2360 BRT) an griechische Interessenten in London.

D „Aagteyck“ von der Holland-Amerika-Lijn zum Abbruch an die Firma Walter Ritscher in Hamburg-Harburg. MT „Heinrich Christian Oetker“ (10 339 BRT) an die Eisen- und Metall-A.G., Hamburg, zum Abbruch.

MS „Tarragona“ (1834/124 BRT) von der Partenreederei MS „Tarragona“ (K.R. Rob. M. Sloman jr., Hamburg) an die Seven Seas Shipping Corporation, Monrovia. Neuer Name „Mira“.

Kühlschiff „Fort Saint Louis“ (4746 BRT) nach Deutschland. Neuer Name „Brunsborg“.

D „Keitum“ (1710 BRT) von der Nordfriesischen Reederei GmbH, Rendsburg, an die Jonas Shipping Corporation Monrovia.

MS „Geheimrat Sartori“ (955 BRT) von der Reederei Sartori & Berger, Hamburg, an die Knud Knudsen-Reederei in Rendsburg. Neuer Name „Stoltenhorn“.

MS „Nordsee“ (5172 BRT) von der Reederei W. Schuchmann, Bremerhaven, an die Eisen- und Metall-A.G., Hamburg/Bremerhaven zum Abbruch.

MT „Heinrich Christian Oetker“ (10 339 BRT) an die Eisen- und Metall-A.G. zum Abbruch.

Kühlschiff „Fort Saint Louis“ (4746 BRT) aus Frankreich an die Reederei W. Bruns & Co., Hamburg. Neuer Name „Brunsborg“.

D „Keitum“ (1710 BRT) von der Nordfriesischen Reederei GmbH, Rendsburg an die Jonas Shipping Corporation, Monrovia. Neuer Name „Jonas“.

MS „Tarragona“ ex „Irmgard Pleuger“ (1124 BRT) von der Partenreederei MS „Tarragona“ (Korrespondenzreederei Rob. M. Sloman jr., Hamburg) nach Monrovia. Neuer Name „Mira“.

MS „Geheimrat Sartori“ (955 BRT) von der Reederei Sartori & Berger, Hamburg, an die Knud Knudsen-Reederei in Rendsburg. Neuer Name „Stoltenhorn“.

SCHIFFSUNFÄLLE

Nach Kollision gesunken

Das deutsche MS „Nordenham“ (1099 BRT) ist am 10. 5. vormittags nach einer Kollision mit dem Schweizer MS „Rhone“ (7969 BRT) bei der Tonne „J E 12“ (vor der Wesermündung) gesunken. Die Besatzung konnte vollständig von dem deutschen MS „Ursula Block“ und dem Emder Lotensdampfer übernommen werden. Die „Nordenham“ befand sich mit einer Ladung Kohlen auf der Reise von Riga nach Rouen.

Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß beide Schiffe die Maschinen nicht gestoppt haben, als sie die Nebelsignale des anderen Schiffes hörten, andererseits aber den Kurs geändert haben, ohne des Gegners ansichtig zu sein. Außerdem ist die Geschwindigkeit des MS „Rhone“ in Anbetracht des um 8,59 Uhr aufkommenden Nebels nicht gehörig ermäßigt worden.

Fährschiff „Warnemünde“ aufgelaufen

Die neue mitteldeutsche Reichsbahn-Fähre „Warnemünde“, die den regelmäßigen Fährverkehr zwischen Saßnitz und Trellberg aufnehmen soll, ist kürzlich auf Probefahrten vor Trellberg aufgelaufen und mußte bei der Neptun-Werft in Rostock abermals eingedockt werden.

Tödlicher Sturz unter Alkoholeinfluß

Am 21. November 1962 gegen 01.00 Uhr ist der Jungmann Quak an Bord des MS „Brunseich“ im Hafen von Barry-Glamorgan unter Alkoholeinfluß die Treppe vom Back zum Schutzdeck hinuntergefallen und hat sich tödliche Verletzungen zugezogen. Der Unfall ist von niemand verschuldet worden und nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen.

Bei Explosion getötet

Am 20. Oktober 1962 um 04.05 Uhr hat auf dem MS „J. C. Eriel“ beim Einlaufen nach Aarhus eine Explosion im Kabelgatt stattgefunden, die erhebliche Schäden am Vorschiff zur Folge hatte. Der Bootsmann Dräger ist durch den Explosionsstoß über Bord geschleudert worden und hat den Tod gefunden. Ein im Kabelgatt entstandener Brand konnte mit Bordmitteln gelöscht werden. Die Ursache des Unfalles ist nicht mit Sicherheit zu ermitteln. Im Kabelgatt muß sich ein explosives Gasgemisch gebildet haben, das vermutlich verdunstete Farblösungsmittel und vielleicht auch Kohlenstaub oder Kohlegase aus der Ladung enthielt und auf nicht mehr feststellbare Weise zur Entzündung gebracht worden ist. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Die nach dem Unfall ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Gesundheitsdienst an Bord

17. Trichinose

Die Trichinose entsteht durch Aufnahme von Trichinen. Trichinenträger sind vor allen Dingen das Schwein, ferner Hunde, Katzen, Füchse, Dachse, Igel, Bären. Die in den Magen-Darmkanal gelangten Trichinen erlangen im Darm Geschlechtsreife und vermehren sich mehrhundertfach. Die weiblichen Trichinen haben eine Länge von 3 mm, die männlichen von 1,2—1,6 mm. Die Trichinen dringen in die Darmmuskulatur ein und gelangen später in das Blut. Die Einwanderung der Parasiten in die Muskulatur erfolgt am 9.—10. Tage nach der Infektion. Sie vergrößern sich und rollen sich spiralförmig auf. Durch eine Gewebsbildung werden sie eingekapselt und gelangen in das Ruhestadium, indem die Kapsel verkalkt.

Die Trichinose kommt in erster Linie durch den Genuß rohen Schweinefleisches zustande. Die Gefahr ist besonders groß, wenn die Kontrolle des Fleisches durch Trichinenschau leidet. Wiederholt sind Massenerkrankungen beobachtet worden.

Die Krankheit wird eingeleitet durch Unbehagen, Frösteln, Übelkeit, Erbrechen, Leibscherzen und Durchfälle. Fieber tritt auf, ferner ein Gefühl von Abgeschlagenheit im Nacken und in der Gegend der Lendenwirbelsäule. Ein sehr charakteristisches Symptom ist die Schwellung des Gesichtes und der Augenlider, welche frühestens am 7. Tage auftritt. Später können Schwellungen auch an den Gliedmaßen auftreten.

Die Fieberkurve kann an Typhus erinnern und das Fieber sich sehr lange hinziehen.

Die eigentlich charakteristischen Erscheinungen bestehen in Muskelsteifheit und Muskelschmerzen, und betreffen außer der Nacken- und Rumpfmuskulatur besonders die Beugemuskulatur der Beine und Arme. Durch die Beteiligung zahlreicher Muskeln im Bereich von Kopf und Hals kommt es zu erschwertem Sprechen und Heiserkeit. Die zu Anfang einsetzenden Magen-Darmerschneinungen können lange anhalten. Oft kann man blutig-schleimige Durchfälle und Blutungen aus Magen- und Darmgeschwüren beobachten. Trichinen werden im Stuhl im allgemeinen nicht gefunden. Bronchitis und Lungenzündung sind häufig beobachtet worden und können Todesursache werden. An den Nieren werden im allgemeinen nur leichte Beschwerden beobachtet. Seitens des Nervensystems sind Delirien und Schlaflosigkeit zu beobachten. Schweißausbrüche und Hautjucken sind weitere Merkmale der Krankheit.

Das wichtigste Mittel zur Verhütung der Trichinose ist die streng durchgeführte Trichinenschau.

Am gefährlichsten ist der Genuß rohen Schweinefleisches, auch vom Wildschwein.

E. Jünemann

AUS SEENOT GERETTET

hat die *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* im vergangenen Jahr 283 Gerettete entfielen auf die Nordsee, 291 auf die Ostseestationen. Unter ihnen befanden sich 143 Ausländer, nämlich 46 Engländer, 30 Italiener, 25 Schweden, 21 Holländer, 12 Dänen, 3 Pakistaner, je 2 Ungarn und Österreicher und je 1 Norweger und Perser. Von den Geretteten waren 54 Fischer und 183 Seeleute, 235 Sportsegler, 28 Wassersportler, 16 Badegäste und 58 sonstige Personen. Nicht enthalten in der genannten Zahl sind 79 Kranke oder Verletzte, die von Schiffen abgehoben oder über See transportiert wurden, zumeist bei schwerem Wetter und wenn andere Transportmöglichkeiten nicht mehr gegeben waren. Auch Arzttransporte und ärztliche Hilfeleistungen sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Die Rettungsboote konnten weiter im Berichtsjahr 183mal in Seenot befindlichen Fahrzeugen maßgebliche Hilfe leisten oder ihre Bergung ermöglichen: hierunter befanden sich 108 Sport- und 22 Fischerfahrzeuge.

Neue Küstenfunkstelle Lübeck Radio

Die Deutsche Bundespost nahm am 22. Mai 1963 die Küstenfunkstelle Lübeck Radio in Betrieb. Sende- und Empfangseinrichtung dieser neuen Funkstelle sind im Fernmeldeturm auf dem Bungsberg untergebracht. Die Anlage wird von Kiel Radio fernbedient.

Die Küstenfunkstelle Lübeck Radio arbeitet im UKW-Bereich. Sie vermittelt Funktelegramme und Funkgespräche mit Schiffen im Bereich der Lübecker Bucht und auf der Trave. Funktelegramme können bei jeder Telegrammannahместelle aufgegeben werden. Funkgespräche können von jedem Fernsprechanruf aus geführt werden. Sie sind wie Gespräche im handvermittelten Ferndienst beim nächstgelegenen Fernmeldamt anzumelden.

Ausstellung Schiff und Maschine

Die Ausstellung Schiff und Maschine, die anlässlich des Tages des Schiffingenieurs 1963 vom 22.—26. Mai in Hamburg, Planten un Blomen („Kehrwieder“ berichtete darüber), erwies sich, was Anzahl und Qualität der Ausstellungsstücke und Interesse der zahlreichen Besucher anbelangt, als eine kleine Hannovermesse im schiffstechnischen Bereich. Den beeindruckten Besuchern wurden gezeigt von:

GUSTAV F. GERDTS, Bremen, Kondensatabletter, Abschlamautomaten, Entsalzungsregulventile sowie Kontroll- und Zusatzvorrichtungen für Kondensatableitungen.

HANSA-MOELLERIT ROBERT KREBS KG., Hamburg-Wilhelmsburg, das Pulverkaltspritzverfahren für Oberflächenbehandlungen.

WILHELM RUMP K.G., Hamburg Den neuesten Stand der Kesselwasserpflege, ein elektronisches Gerät zur Messung von Speisewasser sowie verschiedene Zusätze für Schmiermittel und Brennstoffe.

OTTENSER EISENWERK GMBH, Hamburg (Stülcken-Maschinenbau GmbH) Das Modell eines 12-Zylinder-V-Dieselmotors, der aus U-Boots-Motoren entwickelt ist. Zylinder-Durchmesser 460 mm, Leistung je Zylinder 320 und 420 PSE, kann mit Diesel- sowie mit Schweröl gefahren werden.

BOLL & KIRCH GMBH, Köln-Ehrenfeld Spezialfilter für Öle, Säuren, Wasser, Dampf und Gas sowie Sonderventile, Temperaturregler, Entöler u.a.m.

UETENSER MASCHINENFABRIK-HATLAPA, Petersen/Holstein Winden und Deckhilfsmaschinen.

SIEMENS-SCHUCKERT-WERKE A.G., Hamburg Die Kernenergie-Antriebsanlage mit Druckwasserreaktor im Modell des Hinterschiffs des in Auftrag gegebenen ersten deutschen kernenergiegetriebenen Messengutfrachters.

VALVOLINE-OEL GMBH, RITZ & CO., Hamburg Das Neueste auf dem Gebiet der Schmierstofftechnik, des Korrosionsschutzes sowie der Zylinder- und Turbinenöle.

WESTFALIA-SEPARATOR A.G., Oelde/Westf. Ölseparatorn.

WILHELM POPPE GMBH, Kiel Kompressoren für den sehr mannigfachen Luftbedarf im Schiffsbetrieb.

RHEINHOLF & MAHLA GMBH, Hamburg Wärme-, Kälte- und Schallschutz mittels entsprechenden modernen Spezialisierungen.

HEINRICH PAASCH K.G., Abt. Feuerschutz „Oilstop“-Gewässerschutz in Form von aufladbaren schwimmenden Sperren, die ausgelaufene Öle fangen und zur Vermeidung sammeln.

RUD. OTTO MEYER, Hamburg Rohrleitungen für Heizung, Klimaanlage und CO₂-Feuerlöschanlagen.

EMIL WINGARTNER & CO., K.G., Hamburg Halbfabrikate hochwertiger, im Schiffsmaschinenbau verwendeter Stähle.

KAEFER & CO., GESELLSCHAFT FÜR ISOLIERTECHNIK MBH Patentierte Schall-, Kälte- und Wärmeisolierungen für den Fleisch-, Fisch- und Fruchtransport und als Feuerschutz.

WILLBRANDT & CO., Hamburg Vertriebsfirma für Continental-Gummi A.G., Hannover Schwingmetallelemente für elastische Lagerung und Schall-dämpfung von Schiffhilfsmaschinen sowie Gummikomponenten.

VAN LESSEN & PUNT GMBH, Hamburg Einen Plastik-Werkstoff für rasche und sichere Reparatur von Rohrleitungen, Gehäusen und anderen Maschinenteilen sowie Ruderanlagen und Schutzklappen für eingewaltete Kondensator- und Rückkühlerrohre.

C. AUG. SCHMIDT SOHNE, Apparatebau, Hamburg Frisch- und Speisewasser-Erzeuger, auch solche speziell für Motorschiffe sowie Seewasserdestillationsanlagen, die Kesselsteinbildung praktisch ausschließen.

OSTERMANN & CO., Metallwerke, Köln-Ehrenfeld Ein Original-Schiffspeller aus Sonder-Gußmessing, 4-flügelig mit Durchmesser von 3 m, Gewicht von 2850 kg.

CARL BAGUHN, Hamburg, Motoreninstandsetzungswerk Moderne verblühende Reparaturmöglichkeiten von Haupt- und Hilfsmaschinen.

V. D. OSTEN & KREISINGER Kolben- und andere Dichtringe, Stopfbüchsen usw.

MASCHINENFABRIK PAUL LEISTRITZ Schraubenspindelumpen zur Förderung von schmierenden und nicht schmierenden Flüssigkeiten bis zu 3500° E.

GOETA-WERKEN, Göteborg, vertreten durch FIRMA W. SCHMIDT,

Modell eines 8zylinderigen Dieselmotors, dessen Original-Zylinder eine Leistung von 2100 PSE bei einem Durchmesser von 850 mm und einem Hub von 1700 mm aufweist, sowie Lukendeckel mit „Hydrotorque“-Scharnier, und als Neuestes ein „Compact-Folding“-Lukendeckel, der durch beste Raumausnutzung auffällt. Außerdem stellen aus und führen vor:

DEUTSCHE METALOCK GMBH, Hamburg-Eidelstedt, Pinneberger Chaussee 74

MOTOREN-WERKE MANNHEIM A.G., vorm. Benz, Mannheim, Karl-Benz-Straße

HEINRICH GEHRKE, Ingenieurbüro, Hamburg 1, Klosterwall 4 (Cityhof)

BRUNSCHWEIGER HUTTENWERK GMBH, Braunschweig, Leipziger Straße 118/120

LOEWE-PUMPENFABRIK GMBH, Lüneburg, Lüneburgerweg 15

MAN-MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG A.G., Augsburg, Stadtbachstraße 7

HARTMANN & BRAUN A.G., FRANKFURT/M., per Hans Hoppe, Hamburg 39, Raihenastraße 60

KSB — KLEIN, SCHANZLIN & BECKER A.G., Nürnberg, Postfach 1460

DEUTSCHE SHARPLES GMBH, Hamburg 11, Johannishofwerk 20

BERGEDORFER EISENWERK A.G. — ASTRA-Werke, Hamburg-Bergedorf

ATLAS-WERKE A.G., Bremen, Postfach 9

H. MAIHAK A.G., Hamburg 39, Semperstraße 38

A E G — ALLGEMEINE ELEKTRIZITÄTS-GES., Abt. Schiffbau, Hamburg 11, Steinhöft 9.

Bei den zum Teil sehr eindrucksvoll gezeigten Erzeugnissen und Anlagen wurde seitens der Aussteller viel Mühe auf Anschaulichkeit verwendet. Fachleute standen den Besuchern zur Erläuterung und Vorführung zur Verfügung. Der Erfolg dieser Ausstellung dürfte nicht nur den Ausstellern und dem Verständnis für die Leistung unserer Schiffingenieure zugute kommen, sondern darüber hinaus ganz allgemein in breiter Öffentlichkeit für das Verständnis unserer Seeschifffahrt gewonnen haben.



Bruno Gaukel, Neptuns Reporter, Verlag die Brigantine, Hamburg, DM 16,80.

„Am Abend vor der Einschiffung der Passagiere in Cuxhaven — wir Schiffsoffiziere hätten zum Abendessen in der Messe Platz genommen — da erschien im Türhaken ein als Dritter Offizier verkleideter Lohengrin“ — oder: „An der Woterkant, gewissermaßen auf der Durchreise zur Welt gekommen, wurde ich früh ein Quiddje oder Bickbeerschweizer“. Wie ein üppiges Mahl maritimer Köstlichkeiten liest sich dieses dankenswerte Buch. „Die Nachwelt flücht dem Mimen keine Kränze“, — den Reportern, den Journalisten auch nur sehr selten. Dieses Buch aber

erhält „Neptuns Reporter“ der Nachwelt. Denn Bruno Gaukel war ein Reporter und Journalist, und zwar Vollblut. Und er war Seemann, und ist es trotz Druckerschwärze geblieben. Es ist nicht abzusehen, was dieser Mann über die Tagespresse allein für unsere Seefahrt getan hat. Was der schrieb, das kam an, und das zündete wie eine Bombe mitten in die Klischeevorstellungen und Vorurteile über uns Fahrleute hinein, eine der liebenswürdigsten Schmunzelbomben, die je Wortgestalt annahm. Ein reines Vergnügen gauer dieses Bombenarsenal des vorliegenden Bandes. Wir Fahrleute können diesem „Reporter“ nur bestes Fahrwasser bis in die hinterste Bickbeerschweizer wünschen. Nur eine Frage am Schluß und am Rande: Hatte sich kein Graphiker finden lassen, der Gaukel illustriert? — Sch —

Thomer, Sprung an die Küste, DM 14,80.

Der Titel allein wäre vielleicht für den Seemann, doch das Umschlagfoto sagt schon alles. Der Sprung des Seesoldaten an das vom Feind besetzte Land ist gemeint. Die Normannen sprangen buchstäblich noch mit eigenen Beinen. Das war bei der Invasion Englands im Jahre 1066 nach Christus. Vom Jahre 1963 zeigt das Buch Transportdocks, die ganze Flotten von Landungsbooten wie im flutbaren Lockenauge mischtürmen. Zwischen diesen zeitpunktlich zeigt dieses ganz auf optischen Eindruck aufgemachte Buch in ausgesucht fesselnder, dramatischer Bilddokumentation die amphibische Entwicklung. Hier ist ein Thema gewählt und gekonnt benannt, an dem weitweidende, gesuchte gewissermaßen mit einem Blick erfaßt wird. Zunächst wird man versucht sein, die Texte mit geschichtlichen Erläuterungen zu überspringen. Der Anreiz der Bilder ist zu groß. Aber dann wird man wissen wollen, wie alles wirklich war mit den Normannen, dem Sturm auf den Kontinent oder den Froschmännern. — Sch —

„Segel los — Enter auf!“ Ein Tag auf der „Gorch Fock“, der in 26 Federzeichnungen humorvoll geschildert wird, vom Hauptgefreiten Fritz Meier. Kapitänleutnant Hans von Stackelberg hat dazu die Verse geschrieben und das Geleitwort der Kommandant, Fregattenkapitän Hans Engel. Verlag Düburer Bücherzentrale, Flensburg, DM 9,80.

Ja, so ist das Leben auf einem Segelschiff. Alles ist hier in den treffsicheren Zeichnungen und den frohlichen Versen eingefangen, angefangen mit „Auf, müder Seemann, reise, reise!“, über die Musterung mit Hängematten, Reinschiff, Ankerlichtern, Segelexerzieren, Backen und Bänken bis hin zur Abendronde. Unsere alten Salzbeutel, die noch die alte Segelschiffszeit aus eigener Anschauung kennen, aber auch die jüngeren Marschierer, die auf den Schulschiffen der Kriegsmarine gedient haben, werden sich erinnern an die oft köstliche, dann aber auch vielverfluchte Zeit auf den Windjammern. — id.

Seemannsgesetz / Seemannsamtverordnung / Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, Textausgabe. Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg 11, 1963, 86 Seiten, broschiert, DM 3,20. Die Textausgabe des Seemannsgesetzes liegt jetzt in einer neuen Auflage vor und zwar in der Fassung des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung des Seemannsgesetzes vom 25. 8. 1961. Auf vielfachen Wunsch wurden in dieses Textausgabe mit aufgenommen: Die „Seemannsamtverordnung“ vom 3. 6. 1959 und das „Gesetz über Ordnungswidrigkeiten“ in der Fassung der Gesetze vom 26. 7. 1957. Laut Paragraph 144 des Seemannsgesetzes müssen diese Texte an geeigneter Stelle an Bord aller Seeschiffe zur Einsicht ausgelegt werden.

Almanacco Navale 1962/63

Der „Almanacco Navale“ erschien zuerst 1896 als Nachbildung des damals einzigen Flottenhandbuchs der Welt, des „Almanach für die k. u. k. Kriegs-Marine“, vermodete sich aber nicht gegen das seit zwei Jahrzehnten bei allen Marinen eingeführte österreichische Werk durchzusetzen. In mehrfach gewandelter Form wurde immer wieder versucht, Italiens Flottenbuch einzuführen, zuletzt 1943. Der Erfolg blieb aus, obwohl jede Ausgabe von hoher Qualität war. Heute liegt der 1. Jahrgang einer neuen Serie in sympathischer Form mit einer Fülle von Angaben, guten Skizzen und ausgewählter schönen Fotos vor. Neu, aber doch irgendwie vertraut erscheint das Buch mit seinen übersichtlichen, keine italienischen Sprachkenntnisse erfordernden Listen, in denen sogar die winzigsten Marinen jüngster Staaten erfaßt sind. Die Namen der Bearbeiter liefern ein Schlüssel zum Wiedererkennen des 1960 erschienenen Handbuchs „Le Marine militari e del mondo“, das in der Fachwelt einen Bombenerfolg hatte und jetzt in gleicher Güte als halbanthaltige Veröffentlichung unter dem traditionellen Titel wiedergekehrt ist. Ihm kann man nur weiterhin besten Erfolg wünschen, denn diese Arbeit ist kein Versuch mit untauglichen Mitteln.

Bearbeitet von G. Giorgerini und A. Nani. 596 S., 394 Skizzen, 329 Fotos. Herausgeber: amtliche Marinezeitschrift RIVISTA MARITTIMA, Rom 1962. Plastikband 6000,— Lire = DM 41,—.

Brauns Lieferantennachweis für Werften und Reedereien. Verlag Hans Vieth, 2 Hamburg 11, Vorsetzen 41, 214 Seiten Kunstdruck, kartoniert, DM 9,80.

Mit dem soeben erstmals erschienenen Nachschlagewerk ist ein Spezialhandbuch entwickelt worden, das sich ausschließlich mit dem Gebiet der schiffbaubezogenen Industrie befaßt. Es dürfte damit ein wertvoller Helfer für Werften und Reedereien sein. In dem Bestreben, der Bedeutung dieses wichtigen Industriezweiges gerecht zu werden, ist dieser handliche Lieferantennachweis entstanden. Dem Zusammenwachsen der europäischen Wirtschaft ist gebührende Bedeutung beigemessen worden: die rund 1000 aufgeführten Erzeugnisse sind sowohl mit der deutschen als auch der englischen Bezeichnung genannt.

Das Handbuch gliedert sich in vier Teile. In der ersten Sektion sind die deutschen Stichworte zusammengefaßt, in der zweiten die englischen. Der dritte Teil nennt in deutsch und englisch die einzelnen Erzeugnisse mit den Herstellerfirmen. Der vierte Teil enthält die Zusammenstellung sämtlicher im Werk genannter Unternehmen mit voller Anschrift, Telefon- und Fernschreibnummern unter Berücksichtigung der neuen Postleitzahlen und Selbstwählnummern. Die strikte Einhaltung der alphabetischen Reihenfolge in allen vier Teilen sowie das handliche Format (DIN A 5) erleichtern das Auffinden der gesuchten Angaben.

Schifffahrt, Werften Industrie	<h1>Cordobond</h1>	Schnelle Reparatur ohne Schweißen · Korrosionsschutz Information: Van Lessen en Punt GmbH Hamburg 11, Ruf 33 55 94
-----------------------------------	--------------------	---

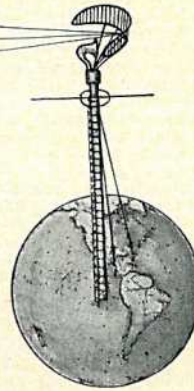


Der Ruf

Ein reifer Apfel ist eine Frucht der Natur. Sie weiß nichts von sich, sie weiß nichts von ihrem Gereiftsein.

Ein reifer Mensch aber sollte die Frucht seiner Arbeit an sich selbst sein: Eine Persönlichkeit. Wozu sonst wäre der Mensch allein mit dem Wissen um sein Reifen ausgezeichnet?

nach der
Persönlichkeit



In einer Zeit, die das Institutionelle überbent, ertönt heute um so lauter der Ruf nach der Persönlichkeit. Denn die Persönlichkeit ist in unserer Gesellschaftsordnung nur die andere Seite der anonymen Masse, so wie der Tag auf der Erdkugel nur die andere Seite der Nacht ist.

Was aber schafft Institutionen? Der Schrei nach Gesetzen ist es, und die darauf folgende Flut von Gesetzen, Erlassen, Verordnungen, Vorschriften usw. In unserer modernen, komplizierten Welt arbeiten die Gesetzgeber auf Hochtouren. Ein riesiger Verwaltungsapparat wandelt ihre Produkte in Tonnen Druckwerke unleserlichen Deutsches um. Parlamentsbeschlüsse öffnen dann die Wehre. Die Gesetzesflut ergießt sich über die Massen. Sie erstarrt noch im Fließen, und es entsteht das, was wir gesellschaftliche, soziale, juristische Ordnung im Staate nennen. Für den Normalbürger erscheint sie als wahrer Irrgarten von Institutionen, dazu geeignet, daß sich lebendige Menschen darin fangen und totlaufen.

Was hilft, was rettet aus diesem verwinkelten Mauerwerk, was schafft lebendige Ordnung, wo nur Einrichtungen sind? Aus diesen Fragen rührt auch der Ruf nach der Persönlichkeit her, denn sie allein ist es, die der starren toten Institution Leben einzuhauchen vermag.

Um das Zusammenleben auf unseren Schiffen zu ordnen, haben wir das Seemannsgesetz, den Heuer- und Manteltarif, und um den Betrieb des Schiffes und unserer weltweiten Schifffahrt zu ordnen, haben wir zusätzlich eine ständig anschwellende Sturmflut von Ordnungswerken.

Sie reichen vom „Gesetz zum Schutze menschlichen Lebens auf See“ bis zu jenem internationalen Übereinkommen, das die See vor der Ölverschmutzung durch die Menschen bewahren soll. Doch jeder einzelne dieser tausend Paragraphen wäre ein totgeborenes Kind, wenn sich nirgends eine Persönlichkeit fände, die diesen undurchdringlichen Paragraphenwald mit menschlichem Licht und Leben erfüllen würde. Kein einziges Gesetz kann allein bewirken, was erst eine starke gereifte Persönlichkeit schafft.

Um ein aktuelles Beispiel zu wählen, ist es ein kriminelles Delikt, keimendes Leben zu töten. Aber es ist bekannt, daß auf tausend Geburten zweitausend Abtreibungen kommen. Im Bordbereich soll erst eine Strafandrohung da-

zu verhelfen, ein internationales Übereinkommen aus dem Vakuum seines Erlasses zu befreien, denn auch hier genügt die Vereinbarung allein nicht, um die Verschmutzung der See durch Öl zu verhüten. Das sind nur zwei von unzähligen Beispielen, die dafür angeführt werden könnten, daß es keine einzige Institution gibt, die ohne die Kraft der Persönlichkeit wirksam werden könnte. Sie alle würden zeigen, daß Gesetze wohl geordnete Institutionen schaffen, diese aber ohne belebende Persönlichkeiten ein chaotisches Labyrinth bleiben müßten.

Das gilt in höherem Maße als für Landverhältnisse für den Bordbetrieb. Denn das Zusammenleben der Menschen an Bord und der Betrieb können ebenfalls unmöglich allein durch Gesetze vom grünen Tisch aus geregelt werden. Vielmehr sind sie immer in erster Linie Produkt der Persönlichkeiten an Bord.

Was Persönlichkeit bedeutet, ist an dieser Stelle schon angedeutet worden. Die Stimme

Es ist wie bei einem Baum. Der wurzelt in der Erde, im Dunklen. Aus Moder und Verwesung saugen die Wurzeln ihre materielle Kraftsubstanz für das Wachsen des Baumes. Auch der Mensch ist ein Erdgeborener, auch er wurzelt im Schoße der Natur. Reifen, das ist, sich seiner Wurzeln bewußt zu sein, ohne sich an die Natur ausgeliefert zu sehen.

Der Baum wächst mit seinem Stamm nach oben und reckt seine Äste, Blätter und Blüten dem Lichte zu, verlangend der lebenspendenden Sonne entgegen. Die Wurzeln in der Erde, Blätter und Blüten im Licht: Beide zusammen lassen den Stamm wachsen, stark gegen Stürme. Blüten, Blätter und Wurzeln zusammen erst lösen auch den wunderbaren biologischen Prozeß aus, der die Frucht reifen läßt. Nicht eine, sondern viele, nicht einmal, sondern jedes Jahr wieder. Reifen, das ist auch: Zum Lichte, zum Geiste, zum Wahren, Guten, Edlen streben, und aus diesen seelischen Kräften zusammen mit denen, die das natürliche Wachstum bewirken, den starken Stamm entwickeln, der dem Lebenskampf gewachsen ist. Albert Schweitzer sagt dazu:

„Der Mensch kann nicht allein leben, er muß ein Lebensinteresse haben, das über ihn hinausgeht.“

Reifen, das heißt auch, an Widerständen wachsen, sich mit seinen Wurzeln verkrallen, aufwärtsstreben, und den festen Halt des Charakters bewußt entwickeln. Reifen heißt arbeiten mit der Kraft der Natur und auch gegen sie. Immer wird es gelten, unter den Bedingungen der rein natürlich biologischen Kräfte, sein gestecktes Ziel mit den wärme- und lichtpendenden Kräften des Verstandes, der Vernunft und des Gemütes zu erreichen. Denn alles ist angelegt auf die Frucht, auch im Menschen. So erhält sich menschliches Leben, und so reifen auch die Früchte der Persönlichkeit: Erkenntnis, Weisheit, Tatkraft, Wissen, Können, Leistung, vernünftiges und lauterer Verhalten vor sich selbst und vor und für die Lebens- und Arbeitsgemeinschaft, in der wir alle stehen. Es ist ein unerschöpfliches Füllhorn von Früchten, die eine in bewußter Arbeit gereifte Persönlichkeit zu vergeben hat. Darauf kann keine Bordgemeinschaft verzichten, sie lebt davon. Die Einrichtungen, die Gesetze und Verordnungen geben nur Rahmen und Mechanismus ab, innerhalb deren sich die Persönlichkeiten entwickeln, um die papierne Institution mit Leben zu erfüllen. — Sch —



der antiken Götter klang durch die Persönlichkeit hindurch, wurde durch die Persönlichkeit gehört, ausgestrahlt, weitergegeben.

Wie aber reift eine Persönlichkeit heran? Was ist es um das Reifen?



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



Der Seemann der Reise

Die gesamte Besatzung wählt ihn

Wer kennt ihn nicht, den Mann aus der Besatzung, sei es mit oder ohne Patent und ganz gleich, aus welcher Abteilung, dem alle neidlos zuerkennen: Du bist unser Mann, du bist o.K. Das bezieht sich auf den Charakter, fachliches Können, Haltung an Bord sowie Auftreten an Land. Er ist das Paradestück des Schiffes, der Mann, auf den alle stolz sind, der es keinem schwermacht, von ihm eine Scheibe abzuschneiden. Das ist der Mann, mit dem man immer fahren möchte.

Haben solche Männer es nicht verdient, daß man einmal alle seemännische Zurückhaltung in solchen Dingen, alle Vorbehalte gegen das Neue zurückläßt, und sie sichtbar anerkennt? Warum muß man immer erst ins Jubiläumsalter kommen, um eine Nadel, ein Buch oder eine Uhr mit Widmung zu

bekommen? Sind denn Alter und Diensttreue das einzige Verdienst, das der Auszeichnung wert ist? Wir meinen, wir sollten uns auf See nicht scheuen, diese glänzende Idee, die von Soldaten der Bundeswehr ausging, aufzunehmen.

Man sollte vielmehr alle Bedenken von sich werfen, wenn es gilt, das Gute vom Stapel zu lassen. Solche Stapelläufe kann es nicht genug geben.

Der Bataillonskommandeur in Giessen sagte „ja“ zu diesem Vorschlag seiner Soldaten. Und er bejahte damit zugleich die fortschrittliche Gegenwart im Zusammenleben von Menschen.

Wer sagt in unserer Seefahrt dieses „ja“?

Was uns fehlt, scheint nur der erste zu sein, der anfängt.

Was sagen unsere Leser dazu?

Rationell und speziell

Größter Autotransporter

Als erstes von zwei bei der Lübecker Flenderwerke AG. in Auftrag befindlichen Massengutschiffen mit Autodecks von je 23 000 t d w ist das MS „Johann Schulte“ auf seiner Werftprobefahrt an die Reederei Schulte & Bruns, Emden, übergeben worden (Werft-Nr. 537). Dieser moderne, schnelle Massengutfrachter ist außer für die Erz-, Kohle- und Getreidefahrt speziell für den Autotransport in Zusammenarbeit mit dem VW-Werk konstruiert und gebaut worden. Das Schiff stellt eine Weiterentwicklung des an die gleiche Reederei 1960 abgelieferten 17 000 t großen Autotransporters „Konsul Schulte“ dar, wobei die Einrichtungen, d. h. vor allem die hochziehbaren, geschlossenen Autodecks, nach modernsten Gesichtspunkten von der Werft entworfen wurden.

Mit der Unterbringung von 1750 VW-Einheiten in den Autodecks ist die „Johann Schulte“ das bisher größte Autotransportschiff. Hierbei ist besonders das Spezial-Ladegeschirr zu erwähnen, dessen Bäume während der Lös- bzw. Ladearbeiten gleichzeitig getoppt werden können, so daß ein zügiger Lös- bzw. Ladevorgang gewährleistet ist.

Neue Autofähre Schweden—Dänemark

Durch das fortschreitende Anwachsen des Lkw-Verkehrs zwischen Schweden und Dänemark bzw. direkt in die Bundesrepublik ist der Neubau einer Autofähre zwischen Skandinavien und dem Festland erforderlich geworden. Das neue Fährschiff soll auf der Strecke Halmstad/Schweden — Aarhus/Dänemark (ca. 104 Seemeilen) verkehren. Auftraggeber ist die Lions Ferry in Halmstad. Diese Reederei betreibt diese Linie z. Z. mit dem Fährschiff „Prinz Bertil“, das jedoch wegen zu geringen Laderaumes für Lkw's den Anforderungen nicht mehr gewachsen ist.

Die Fähre, die bei der Werft Nobiskrug in Rendsburg gebaut wird, erhält eine M.A.N.-Antriebsanlage mit 4 Hauptmotoren des Typs V8V30/45 mit Aufladung und Ladeluftkühlung.

Es handelt sich bei den Motoren um 16-Zylindermaschinen in V-Form mit den Zylinderabmessungen 300 mm Bohrung, 450 mm Hub.

Jeder Motor gibt eine Leistung von 2420 PSE bei 400 U/min. ab, so daß sich eine Gesamtleistung von 9680 PSE ergibt, wodurch das Schiff eine Geschwindigkeit von ca. 18 Seemeilen/h erreichen soll.

Da es sich um ein Zweischraubenschiff handelt, arbeiten jeweils 2 umsteuerbare Motoren über ein AG.-Weser-Sammelgetriebe auf einen Festpropeller. Zwischen Motor und Getriebe befindet sich jeweils eine hydraulische Kuppelung, wodurch die Motoren einzeln ab- bzw. zugeschaltet werden können. Zur Bedienung der Anlage ist ein pneumatischer Bedienungsstand vorgesehen, der Drehzahlverstellung, Motorumsteuerung sowie Schalten der Kuppelungen ermöglicht.

Zur Elektrizitäts-Versorgung des Schiffes stehen 3 Diesel-Drehstrom-Aggregate mit 3 M.A.N.-Schiffshilfsdieselmotoren der Type G7V23,5/33 mit Aufladung und Ladeluftkühlung zur Verfügung. Die 7-Zylindermaschinen mit einer Bohrung von 235 mm und einem Hub von 330 mm leisten jeweils 700 PSE bei 600 U/min.

Stückgutfrachter ohne Ladegeschirr

Eine schwedische Reederei hat bei der Hatlö-Werft in Ullsteinsvik zwei Frachter von je 1200 BRT in Auftrag gegeben, deren Hauptmerkmal das gänzliche Fehlen von Ladegeschirr sein wird. Die Be- und Entladung soll nämlich durch mehrere Seitenpforten mit Hilfe von Gabelstaplern erfolgen.

Das erste Schiff soll im Januar 1964 geliefert werden, während das zweite im September desselben Jahres folgen wird.

Ostseeschiffahrts- und Hafentage 1963

Zur Pflege der Verbindungen zwischen der Bundesrepublik und den skandinavischen Ländern veranstaltete die Hansestadt Lübeck vom 20.—22. Mai die „Ostseeschiffahrts- und Hafentage 1963 in Lübeck.“ Hieran nahmen unter anderem führende Persönlichkeiten der namhaften Ostseehäfen der Reedereien, Werften, verladenden Industrie, Spediteure und Nautiker teil.

Die Teilnehmer hatten ihre Erörterungen ganz auf die Lösung der Frage konzentriert, wie der Schifffahrt und dem Seehandel im Ostseeraum effektive Hilfe geleistet werden kann.

Der finnische Handels- und Industrieminister setzte sich angesichts des wachsenden Verkehrs mit tiefgehenden Schiffen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Ostsee ein. Sie soll durch einheitliche Kennzeichnung der Wasserwege, durch Ersatz der Feuerschiffe durch Leuchttürme und einen gemeinsam aufzubauenden Eisbrecherdienst erreicht werden.

Der dänische Fischereiminister plädierte für gemeinsame Vorschriften für Segel- und Motorboote und für die Verlagerung der Nordstüroute der Großschifffahrt in den Großen Belt.

Bundesverkehrsminister-Dr. Seehofer gab interessante Kostenzahlen: Für die Modernisierung des Nordostseekanals 90 Millionen DM, für den geplanten Bau des Nordstüdkanals 3 Milliarden DM, für die Vertiefung der Zufahrtswege zu den deutschen Nordseehäfen 1,5 Milliarden DM, für den Ausbau der Untertrave 30 Millionen DM.

Der schwedische Reeder Ekdahl (Svea) sprach sich für Luftkissenfahrzeuge im Fährverkehr aus, und zwar wegen der hohen Geschwindigkeit (70 kn), weil sie durch Eis nicht behindert werden, und weil sie schließlich keine aufwendigen Hafenanlagen erfordern.

Das BVM und das dänische Handelsministerium kündigten je einen Neubau eines starken Eisbrechers an.

SPORT AN BORD

KAPITÄN

als Fußballbaby

Bei der Vorstellung zeigte sich der Reeder wissensdurstig wie ein Vernehmungsrichter, wollte unbedingt erfahren, wieviel ich dafür getan habe, um den notleidenden Werften Reparaturaufträge zu verschaffen, ob ich verheiratet bin und keine Mätressen halte und ob ich die Kreditinstitute mehr in Anspruch nehme als er, was ich unmöglich beantworten konnte. Kein Wort darüber, ob ich ein Schiff von einem zum anderen Hafen bringen kann, ohne unterwegs nach dem Weg zu fragen, oder ob ich in der Lage bin, ohne Rechenschieber nachzurechnen, wieviel sein Schiff kostet, wenn ich die Nacht zum Schlafen benutze.

Geschickt wie ein alter, vorbestrafter Versicherungsvertreter beruhigte ich ihn, hätte aber stutzen müssen, als er von mir wissen wollte, was „abseits“ sei.

Meine Kenntnisse in Fußballgeschichte reichten gerade aus, um lautstark auf dem Fußballplatz mitzuschreien, wenn die anderen Zuschauer auch brüllten.

„Abseits“, erklärte ich, „nennt man einen Spieler, der keine Lust mehr hat, hinter dem Ball herzulaufen.“

Der Reeder gab sich mit der Antwort zufrieden. Entweder war sie richtig oder er hatte vom Fußballspiel auch keine Ahnung. Ich dachte nicht weiter darüber nach, wie konnte ich auch ahnen, daß er einen sportlich interessierten Kapitän für sein Schiff suchte. Außerdem bin ich kein Freund von diesen seltsamen Tests, darum lächle ich gewöhnlich

bei jeder Antwort, die ich gebe. Ist sie richtig, denkt sich keiner etwas dabei, ist sie aber falsch, dann hält man mich für einen lustigen Burschen.

Bei der allgemeinen Begrüßung an Bord, als wir uns die Hände abwetzten, fragte mich der Moses schüchtern, ob ich auch Fußball spielen kann. Ich las in seinen jungen Augen, daß ich viele Jahre neben Fritz Walter in der National-elf gespielt haben mußte, um Respekt verlangen zu können.

Mit dem Brustton eines Halbstarcken behauptete ich, daß ich nur aus beruflichen Gründen nicht mehr das Tor vom VSM hüte. Dabei hatte ich viel Glück, daß keiner nähere Auskünfte über den Verein verlangte, denn den einzigen Verein, den ich kannte, war eben der Verein zum Schutz junger Mädchen.



Kaum hatte ich meine Siebensachen in die Schränke gestopft, als mich der Steuermann aufsuchte und fragte, ob ich auch Fußballschuhe mithätte, was ich verneinte, da ich doch nicht wissen konnte, daß hier an Bord Herbergers Nachwuchs ausgebildet wird.

Einen Schreck bekam ich, als er mir den sicher gutgemeinten Rat gab, mir bald welche zu kaufen, da wir im nächsten Hafen ein Spiel austragen wollten und ich unbedingt mitspielen sollte. Ich lachte, weil ich annahm, daß es nur ein Witz sei, wenn auch ein guter, aber er blieb so ernst wie ein Regenwurm im Sonnenschein. Zum ersten Mal kam mir der Gedanke, daß es für meine Gesundheit besser gewesen wäre, wenn ich der Frage nach dem „abseits“ mehr Bedeutung geschenkt hätte.

Was blieb mir übrig? Ich konnte doch gar nicht mehr kneifen. Mit strahlendem Gesicht erschien ich oben auf der Brücke. Leider ließ ich mich in ein Fachgespräch über Fußball ein und erklärte ohne Hemmungen, daß es keinen besseren Torhüter als Uwe Seeler gäbe, worauf eisiges Schweigen um mich herum einsetzte. Um etwas für meine Allgemeinbildung zu tun, kaufte ich mir sämtliche Sportzeitschriften, die ich auftreiben konnte und natürlichen Fußballstiefel. Der Verkäufer behauptete, daß ich damit Tore am laufenden Band schießen würde. Ich brach die Unterhaltung mit dem Lügner ab, der hatte noch weniger Ahnung als ich, denn seit wann werden die Tore am Band geschossen?

Abends übte ich im Salon das Schießen ohne Ball, bis ich mit den nackten Zehen gegen die harte Sofalehne haute. Nachdem ich die Zeitschriften durchstudiert hatte, holte ich mir heimlich den Ball aus der Messe, zog meine neuen Stiefel an und trat zu.

Sie und auch meine Zehen blieben heil, nur die Wandlampe über dem Schreibtisch konnte die Behandlung nicht vertragen. Da wußte ich schon, daß es ein teurer Sport ist. Irgendeiner mußte gemerkt haben, daß ich mir den Ball ausgeliehen hatte, denn der Matrose sah mich

am nächsten Morgen kritisch an, was mich zu der Bemerkung veranlaßte, daß ich den Ball für zu klein und zu weich hielt. Er stimmte sogleich zu und bedankte sich im Namen der Besatzung, daß ich einen neuen kaufen wollte, was mir ganz neu war.

In der Annahme, daß ich damit das verlorengegangene Vertrauen zurückgewinnen würde, kaufte ich einen. Leider war ich zu stolz, die halbe Mannschaft mitzunehmen, was mir nichts als Ärger einbrachte; denn ich mußte mich hinterher belehren lassen, daß ich eine müde Handballpflaume erstanden hatte. Zum Üben ist der doch prima, beteuerte ich in einer langen Gipfelrede, „je kleiner der Übungsball, desto leichter trifft man im Spiel den großen.“ Mit dieser Logik konnte ich jedoch keinen überzeugen.

Mit Grausen sah ich den Tag kommen, an dem das Spiel gegen die andere Mannschaft ausgetragen werden sollte. Ich flehte um schlechtes Wetter, um Regen oder Schnee im Sommer. Was, war mir schon egal, ja, ich war so weit, daß ich vor dem Spiegel Ausreden übte. Das Training umging ich, indem ich vorgab, fit zu sein. Sie sollten nur fleißig üben, sie würden schon sehen, was sie an mir hätten. Als der Tag herannahte, war mir zumute, als ob ich unbedingt ein paar doppelstöckige Kognaks vertragen könnte. Und gerade als ich dabei war, erschien der Steuermann und sah das. Entrüstet über die Ausschweifung eines Sportlers wollte er sofort gehen. Es gelang mir allerdings, ihn mit Hilfe eines gefüllten Glases zu überzeugen, daß meine Reaktionsgeschwindigkeit mit jedem geleerten Glase steigt.

Die hohen Stollen unter meinen Stiefeln machten mir beim Laufen auf der Straße erhebliche Schwierigkeiten.

Es bestanden keine Zweifel mehr, würde ich erst auf dem Rasen stehen, dann war ich nicht mehr der Kapitän, sondern ein Torwart, und ich wußte doch nicht, welcher Beruf mehr Ansehen in der Bevölkerung genießt.

Das Fußballfeld erschien mir riesig groß und das Tor so lang und hoch wie eine Werfthalle.

Peter spielte den großen Mann, er sagte mir, was ich zu tun hätte, und darauf beschloß ich, keinen Ball von ihm durchzulassen. Endlich hatte man sich geeinigt, und das Spiel begann. Ich war ein großartiger Torwart, denn zu Anfang kam kein Ball zu mir und den ersten fing ich, weil ich ihm nicht ausweichen konnte, da er genau auf mich zuflog.

Ich war schon richtig stolz, leider stand es immer noch unentschieden, noch war kein Tor gefallen, bis mein Verteidiger den Ball zu mir zurückspielte. Das nutzte ich sofort aus und riß die Arme hoch. „Tor! Tor!“ schrie ich, wie die von der anderen Partei auch, was ich nicht verstand, da „wir“ doch ein Tor hatten. Mein Verteidiger blickte mich böse an, und die ersten häßlichen Worte fetten durch das Netz. Man fragte mich, ob ich nicht Lust hätte, lieber zu stürmen. Ich war ganz froh darüber, konnte ich doch jetzt über den Rasen spazieren gehen. Ich stand fast am anderen Tor, als der Ball genau vor meine Füße rollte. Mit dem linken Fuß haute ich kräftig drauf. Der Ball landete in Höhe einer Schreibtischlampe im Tor. Da hatte ich ja was schönes angerichtet, dachte ich, denn nun stand es schon wieder unentschieden. Mußte ich denn hier alle Tore schießen? Meine Mannschaft war mit mir zufrieden, und als ich in der zweiten Hälfte des

Spieles — wir machten nämlich eine Pause, damit ich mich ausruhen konnte, was ich sehr nett von den Jungens fand — das zweite Tor schoß, war ich gerettet. Jeder kam und klopfte mir auf die Schulter. Ich dachte, sie wollten mich trösten, bis ich später erfuhr, daß wir gewonnen hatten.

Am nächsten Tag konnte ich mich kaum bewegen, solchen Muskelkater hatte ich. Heute aber weiß ich über Fußball so gut Bescheid wie ein tüchtiger Fußballpimpf.

Ich habe noch viele Spiele austragen müssen, und nachdem ich erst einmal heraus hatte, auf welches Tor ich schießen sollte, habe ich noch etliche Tore erzielt, nur was „abseits“ ist, lasse ich mir nicht beibringen.

Kurt Gerdau

„Transamerica“ geht ran in Amerika

Mit einer neu aufgestellten Mannschaft wagten wir in Montreal unser erstes Spiel gegen die Elf der „Transpacific“. Nach einer 2:0-Führung in der ersten Halbzeit mußten wir aber dennoch eine 3:2-Niederlage hinnehmen. Angespornt durch den guten Verlauf dieses Spieles trugen wir zwei Tage später gegen die Bremer „Mellum“ ein weiteres in Montreal aus. Die Begegnung endete mit einem 3:2-Erfolg, da die Mannschaft der „Mellum“ nur mit neun Mann spielte.

In Chicago gewannen wir gegen das englische Motorschiff „Montreal City“ mit 5:2 und verloren gegen die routiniert spielende Mannschaft der „Lahnstein“ mit 3:0. Ein weiteres Spiel in Chicago gegen die Mannschaft des holländischen Schiffes „Prins Willem van Oranje“ endete mit einem 3:2-Erfolg.

Die letzten drei Spiele kamen durch die Vermittlung der Seemannsmission Chicago, die jedes Jahr einen Wettbewerb um ihren Fußballpokal veranstaltet, zustande.

Es grüßt herzlich die Besatzung der „Transamerica“
i. A. Moosbrugger

Auflösung von Seite 14

Die Reise geht nach London:

Waagrecht: 1. Liquid, 5. Od, 6. de, 7. Nasser, 10. Teer, 11. Ohio, 12. Tuberkulin, 20. Lu, 21. Ober, 22. Gral, 23. Felge, 25. Wales, 26. Fleet, 28. an, 29. Enak, 30. Speer, 32. Tank, 35. Stroh, 37. USA, 38. Birne, 41. A. T., 42. Sais, 43. Aa, 44. Blei, 45. Spa, 47. Brehm, 49. medial, 51. Duese, 53. Ar, 55. Maggi, 56. nasal, 58. Erbschaftsteuer.

Senkrecht: 1. London, 2. Ida, 3. Idee, 4. der Rosenkavalier, 8. Stilet, 9. Seoul, 12. Tower Bridge, 13. Ubangi, 14. Bela, 15. Ere, 16. K. G., 17. Ur, 18. Lafette, 19. Iller, 23. Fe, 24. Gans, 27. Eros, 31. Psalm, 33. Aussig, 34. Re, 36. Harem, 39. Rabe, 40. Narses, 44. BH, 46. pag, 48. Ee, 50. Dame, 52. Uhr, 53. Ast, 54. Ras, 56. Na, 57. L. S.

Der Steward

Er mußte drei Flaschen aus dem Abstellraum holen.

Zwei Kannen

Die eine Kanne faßt 1 1/2, die andere 7/8 Liter.

Fotos und Zeichnungen:

Titeifoto W. Kasputtis; G. Wahnschaffe S. 1; Deike Matern S. 2, 13, 14, 15, 20; Globus Mater S. 3; Conti-Press S. 8; E. de Jong S. 9; Foto Hamann S. 8 u. 9; Vermessungsbüro Rüpke S. 8; Werkfoto Blohm & Voss S. 9; Archiv der Deutschen Bundesbahn S. 13; D. Smith S. 15; Fuchs-Hauffen-Anthony S. 18.

† Kropp

Beerdigungs-Büro »St. Anskar«
Tag- und Nachtzruf 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 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),

nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Ladungskontrolle

NORDISCHE KONTROLL GMBH.

HAMBURG
Telefon 34 82 41 / 42

BREMEN
Telefon 8 28 24

EMDEN
Telefon 27 94

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

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

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 28 51 · Nachts: 6 91 49 52, 29 55 28

Pumpen



für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

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

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

AN UNSERE LESER

ACHTUNG! - Wir sind umgezogen

Unsere neue Anschrift

Seefahrt - Verlag G. m. b. H.

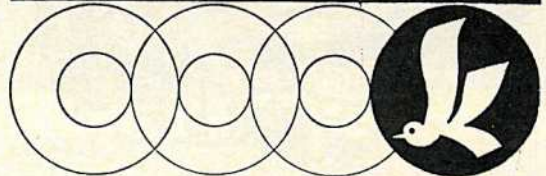
2 Hamburg-Altona

Bahrenfelder-Steindamm 74b

Telefon 439 36 41

**Auslands-
Umzüge**

**Heinrich
Klingenberg**



**Hamburg Winterhuder Weg 6-10
Bonn Bornheimer Straße 131**



„Patz-Pils“ in aller Welt

„Patz-Pils“ ... weil es gefällt.

das **ORIGINAL EXPORTBIER**

der Schultheiss-Brauerei A. G.

ANTONI HOEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 **Telefon 36 54 92**

Gebrauchtwagen, ständig große Auswahl in

Ford 12 M · Opel Record · VW u. a.

Vertrauensvolle Beratung in Finanzierung

Auto-Betriebe **BERKENKAMP G. m. b. H.**

Hamburg 26, Anckelmannstr. 13, (Beim Berliner Tor)



MAX A. LEWERENZ · Hamburg 1

Telefon 32 49 36 und 33 47 28



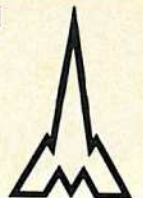
Feuerschutzgeräte

Wasser- und Schaumkanonen

Schaumgeist · Luftschaum

Lechler Brandschutz-Düsen

Handfeuerlöscher



v. Höveling

FARBEN

Lindolin-Farben



F.A.C. von der Linden & Co
Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.

GEORG P.



GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

ZERSEN & 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

Seemannsausrüstung

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

Heinrich
von der Aa

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**

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

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

Deutsches Seekarten-Berichtigungsinstitut

BADE & HORNIG

(2) Hamburg 11 · Stubbenhuk 10 · Tel. 35 32 90

Verkauf und Berichtigung von Seekarten und naut. Büchern

Feuerschutz

-Farben, -Lacke, -Lasuren, Präparate

RUDOLF HENSEL

(2) Hamburg 26, Süderstraße 235



CONDOR

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT

HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

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

● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand

Alles mit Weltgeltung

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

„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg-Altona, Bahrenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.



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