

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Schiff muß in die Werft
- Klimaveränderung im Atomclub
- Vermögen und Sparen
- Flottenumschau
- Meine Lebensreise
- Menschenführung an Bord
- Der Maschinist
- Aus dem Tagebuch der Thekla Sumperhuber
- Schlaue Kiste
- Schmuntzelauge
- Sport an Bord
- Rationell und speziell
- Ein Schiff, eine Besatzung und ein Zyklon
- Wie wird Squareline gespleißt?



Portugiesischer Weinsegler längsseits

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

Auslands- Umzüge

Heinrich Klingenberg



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

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



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, ZWEIFNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

HAGENUK- FUNKGERÄTE

haben sich in der ganzen Welt,
insbesondere auf Schiffen,
hervorragend bewährt.



Aus dem Programm:

KOMMERZIELLE EMPFANGER
GRENZ-MITTEL- UND
KURZWELLESENDE
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-
GERÄTE

HAGENUK

NEUFELD & KUHNKE G.M.B.H.
KIEL



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

August 1963

Nr. 8

Wenn das Schiff im Heimathafen zum Klassifizieren, zur Überholung, zur Reparatur oder zum Umbau in die Werft muß, so kostet es viel von dem, was es verdient hat. Während der Werftliegezeit selbst verdient es nichts. Die Besatzung jedoch kann sich dann freuen. Sie kommt nach Hause und kann ausgeben, was sie auf See verdient hat. „Wat den een sin Uhl, is dem annern sin Nachtigall.“

Jeder hat seine eigenen Sorgen und Vorteile und jeder sein vollberechtigtes eigenes Interesse. Jeder hat das gleiche Recht, seine Interessen anzumelden und zu vertreten. Das ist realistisch, das ist völlig in Ordnung — in normalen Zeiten.

Nehmen wir einmal mit Erlaubnis zur Vereinfachung an, es gäbe nur einen einzigen deutschen Reeder und nur ein einziges deutsches Schiff.

Dieses Schiff wäre jetzt 13 Jahre alt. Vor 13 Jahren hatte unser Reeder, dessen altes Schiff im Krieg versenkt worden war, gesagt:

„Ich muß ein neues bauen.“
„Mann!“ hätte man ihm sofort vorgehalten, „du hast ja gar kein Geld, und wo dein Schiff früher gefahren und verdient hat, da fahren und verdienen jetzt andere. Du wirst keine Ladung bekommen. Du mußt dir sehr viel Geld leihen. Die anderen werden dich kaputt machen, bevor du auch nur die ersten Zinsen aufgebracht hast.“

„Ich verstehe mein Geschäft,“ hatte der Reeder geantwortet. „Und ich habe in der Welt und zuhause nicht nur Konkurrenten, sondern auch Freunde. Sie haben früher meinem Schiff, meiner Besatzung und mir vertraut, weil wir uns dieses Vertrauen erworben hatten. Und wer mich zuhause kennt, wird mir auch jetzt vertrauen und helfen, so wie ihnen geholfen wird, ihre Existenz wieder aufzubauen. Auch beim Staat habe ich diesen moralischen Kredit. Auch der Staat, der die Steuergelder aller verwaltet, hat ein Interesse daran, daß seine Flagge auf den Weltmeeren seiner Wirtschaft wieder dient und ihr wieder Devisen einführt oder einspart, — zum Wohle aller. Ein Schiff fahren zu lassen und auf dem Feld der Welt damit zu verdienen, das ist mein ureigenes Interesse, das ist mein gelernter Job, mein Beruf, dem ich verpflichtet bin. Und auch die Besatzung, die jetzt an Land liegt, versteht ihren Job, steht zu ihrem Beruf und hat ihr gutes Recht, auf dem Schiff zu verdienen. Auf sie kann ich mich verlassen, wenn ich ihr nur wieder ein Schiff unter die Füße geben kann.“

So wurde das Schiff denn gebaut. Es fuhr los und die Interessenten daran schufteten wie die Ackergäule. Sie rechtfertigten das in sie gesetzte Vertrauen voll und ganz.

Am Peilkompas

Es ging zunächst recht gut voran mit dem Schiff, weil Reeder und Besatzung ihr Bestes daransetzten, um es auf Höchstleistung zu bringen. Die einen rechtfertigten das hohe Risiko, das sie auf sich genommen hatten, und die anderen bewährten sich in seemännischer Pflichterfüllung.

● Dabei war der Reeder durchaus auf sein Interesse am Verdienen und an seinen Verpflichtungen bedacht, und die Besatzung durchaus auf das ihre.

In der Heimat ging es indessen wirtschaftswunderlich gewaltig voran. Auch da hatten sie in die Hände gespuckt und mitten in den Trümmern neu angefangen. Es lag in dem absolut gerechtfertigten Interesse der Besatzung, daß die an Land ihr nicht davonliefen mit ihrem Verdienst und allem, was sie sich dafür kauften und anschafften. Und da auch unser Reeder kein Interesse daran haben konnte, daß seine Besatzung schlechter gestellt war, als die Leute an Land oder die Besatzungen unter Konkurrenzflagge, setzte man sich von Zeit zu Zeit an einen Tisch und tat sein Menschenmöglichstes, um den sich gegenseitig z u e r k a n n t e n Interessen gerecht zu werden.

Der Staat schenkte den beiden Interessenten am Schiff volles Vertrauen und gab ihnen beim Aushandeln ihrer Interessen volle Freiheit. Er verzichtete aus Prinzip darauf, in diese Verhandlungen einzugreifen und etwa zu sagen: „All mien! Wieviel jeder verdient, bestimme allein ich, denn ich bin das Volk und das Schiff gehört dem Volk.“

Unser Staat streute niemandem Sand in die Augen oder nahm rücksichtslos von den Interessenten, um damit sein eigenes Interesse zu verfolgen, wie er es mit unseren Brüdern im Osten tut.

Aber trotz aller gemeinsamen Anstrengungen, und obwohl Reeder und Besatzung es immer wieder verstanden hatten, in Selbstverantwortung ihre Interessen vernünftig unter sich zu regeln, begann ihr Schiff merklich achteraus zu sacken. Woran das lag und liegt, dürfte sich inzwischen herumgesprochen haben.

Was auch immer trotz Bewährung von Reeder, Schiff und Besatzung dazu geführt hat: Unser Schiff muß nun dringend in die Werft. Der Reeder, gemeinsam mit den Leuten an der Küste, die am besten wissen, was sie ihrem Schiff verdanken, mußten feststellen und dem Staat und damit dem Steuerzahler erklären:

Ein jahrhundertaltes Wahrzeichen britischer Seegelling, Schlüssel und Bewachung zugleich: Der Felsen von Gibraltar, wie ihn alle Seeleute, die ihn kennen, fast nie zu sehen bekommen. Im Vordergrund die Betonwände zum Auffangen von Regenwasser.

Schiff muß in die Werft Interessen und Interessenten

„Unser Schiff muß in die Werft, es muß neu klassifiziert werden, grundüberholt, vergrößert, rationalisiert und spezialisiert werden, damit es auch in Zukunft seinen Zweck erfüllen kann (Memorandum des Verbandes Deutscher Reeder, Memorandum der Küstenländer). Aber diese zusätzlichen Werftkosten übersteigen jetzt unsere Kraft. Wir sehen uns daher gezwungen, Kredit zu beantragen.“

Wer aber Kredit beantragt, dessen vorrangigstes Interesse muß darin liegen, seine Kreditwürdigkeit zu beweisen. Was die Bewährung in der zurückliegenden Aufbauzeit anlangt, so ist die Kreditwürdigkeit über allen Zweifel erhaben. Wer seine Kreditwürdigkeit nachzuweisen hat, der muß auch darauf gefaßt sein, daß alle seine Ausgaben unter eine außerordentlich scharfe Lupe genommen werden.

Wenn er seine Ausgaben nicht vertreten kann, verliert er seine Kreditwürdigkeit.

Der Wachoffizier.



POLITIK UNTER DER LUPE

Klimaveränderung im Atomclub

Die Welt blickte im Monat Juli optimistisch gespannt nach Moskau und auf makabre Art amüsiert nach London. In London hat es ein rothaariges Mädchen namens Keeler sehr nötig, zu behaupten, daß sie keine gewöhnliche Prostituierte sei. Vorher hatte sie den britischen Kriegsminister aus ihrem Boudoir in die Wüste geschickt und die englische Regierung in eine ihrer schwersten Krisen gestürzt. In London bemühte sich eine möglichst hart angewandte Gerichtsbarkeit, einen erfahrenen Playboy aus Profession namens Ward, einen Manager des Sexualbetriebes, im Dienste einer gewissen dekadenten Gruppe als Zuhälter abzuurteilen. Das Urteil soll als Skandal lokalisieren, was sonst böse Zungen als Zerfallerscheinungen in der Spitze eines alten ehrwürdigen Imperiums bezeichnen könnten. Was mit der Regierung wird, bleibt bis zur Wahl offen. Wenn Miß Keeler der Opposition an die Regierung verholten haben sollte, so wird sie beanspruchen können, demaleinst in den Kreis der Frauen aufgenommen zu werden, die in ihrem Schlafzimmer Geschichte machten.

Witze anstatt njet

Während dieses die Phantasie eines Schriftstellers überfordernde Sittendrama in London hat der britische Premier in imponierend kluger Gelassenheit seinen sehr ehrenwerten und ungemein tüchtigen Lord Hailmann nach Moskau geschickt, um gemeinsam mit amerikanischen und sowjetischen Kollegen der Menschheit nach vielen Jahren ergebnislosen Bemühens in Genf das Geschenk eines, wenn auch beschränkten, Atomversuchsstops auf den Altar ihrer Friedenssehnsucht zu legen.

Die Chefdelegierten des Atomklubs saßen an einem Tisch, und anstelle von Njet, Veto, Torpedierung, Drohung sprachen diesmal die Kommentare von gehobener Stimmung, bester Atmosphäre, ja von freundlichen Witzen. Spitz bemerkte eine französische Zeitung dazu: . . . und dann gingen sie gemeinsam einen heben.

Kein Traum

Atomversuchsstop zu Lande, zu Wasser und in der Atmosphäre (nicht unter der Erde), das bedeutet noch nicht Atomwaffenabrüstung, bedeutet nicht atomwaffenfreie Zonen, bedeutet an sich noch keine Entschärfung der Gigantepotentiale des Warschauer Paktes und der NATO, die nach wie vor aufeinander gerichtet bleiben. Das sei allen gesagt, die glauben, es genüge, vom Frieden zu träumen, um ihn zu sichern, anstatt realistisch und zäh sich zur aktiven, mühevollen Arbeit an seinem langwierigen Prozeß zu bekennen.

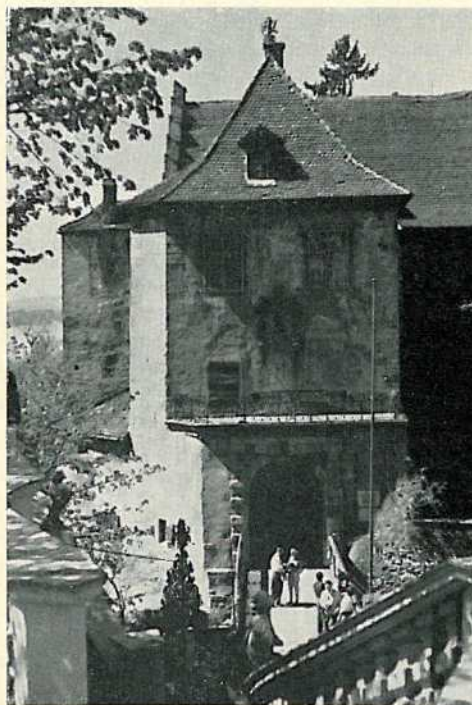
Clausewitz kannte keine H-Bomben

Als der Krieg noch nicht ausnahmslos die gesamte Menschheit bedrohte, konnte der klassische preußische Militärphilosoph Clausewitz definieren: *Krieg ist die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln.* Wenn sich im Hinblick auf das große Fernziel des Friedensprozesses das Moskauer Abkommen zunächst viel-

leicht relativ dürftig ausnimmt, so darf man doch mit Fug und Recht sagen, daß in dieser Verhandlung die drei Partner des Atomklubs einer leicht aufatmenden Welt demonstriert haben, daß man militärpolitisch die Zeichen der Zeit erkannt hat. Das heißt, daß man der großen Alternative zu gehorchen beginnt, die da lautet: Die größte Kraft im kleinsten zu bändigen oder sich von ihr zerstören zu lassen. Das Moskauer Abkommen ist somit ein Schritt auf dem Wege zu einer neuen militärphilosophischen Formel, die nichts anderes sein kann, als eine Anticlausewitzformel.

Abbau des kalten Krieges, Auftakt zu einer neuen Ära der Ostpolitik und noch mehr solche optimistischen Prognosen haben die Verhandlungen als frohgestimmte Zukunftsmusik begleitet, denn es war ja in Moskau auch davon die Rede, die gegnerischen Heere auf beiden Seiten des eisernen Vorhanges gegenseitig zu kontrollieren, um jede Angriffsgefahr im Keim zu ersticken. Was sonst noch an Chruschtschow'schen Verlockungen ins große Spiel gebracht wurde, schien dieser Zukunftsmusik

Unser schönes Deutschland



Die Mauern dieses Turmes sind 3 m dick. Sie gehören zu einem der ältesten Schlösser Deutschlands. Es liegt hoch über einem Hafen mit Seepromenade und Mönwengekreisch. Dazu wächst dort ein Wein, der zur Zeit der Streiche der sieben Schwaben um Mitternacht Sturm läuten ließ. Dann mußten die Frauen ihre Männer umdrehen, da dieser Wein ihren Männern sonst ein Loch in den Magen gefressen hätte. So wird berichtet aus Meersburg, der idyllischen Hafenstadt am Bodensee.

einen geradezu sirenenartigen Rhythmus zu geben. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß der Paukenschlag des Finales dieser Moskauer Melodien der endgültige Siegespreis des slawischen Krieges gegen Westeuropa wäre. Nämlich die Zementierung des eisernen Vorhanges als die geschichtliche Tatsache der russischen Grenze an der Elbe. Mit gutem Grund ist deshalb auch der Nichtangriffsvertrag zwischen der NATO und den Mitgliedstaaten des Warschauer Paktes als Gegenstand zukünftiger

Verhandlungen ausdrücklich aus dem Atomversuchsstop ausgeklammert worden. Trotzdem, und Kennedy ist es, der dieses große „Trotzdem“ als vorantreibenden Bestandteil einer zeitgerechten Welt- und Friedenspolitik unablässig lehrt, trotzdem zeichnete sich in ersten groben Umrissen in Moskau die neue, vom Nationalen ins Globale umgewandelte Clausewitzsche Formel vom Krieg ab; *Der Atomfrieden ist die Fortsetzung des kalten Krieges mit anderen Mitteln.*

Der fortschreitenden Strahlungsverseuchung der Erde ist nun Einhalt geboten. Neue Verseuchungsherde sollen sogar verhindert werden. Das ist eine weltumfassend vernünftige und menschliche Aktion. Sie kündigt von einem Geist, der die neue Anticlausewitzformel im Keim enthalten könnte, — wenn es sich nicht wieder einmal erweisen sollte, daß sowjetische Verträge in dem Moment zu einem Fetzen Papier werden, in dem sich die Verhältnisse ändern.

Das Ende der Ausweglosigkeit?

Was führte zu solch einer Wende aus Genfer Ausweglosigkeit, was führte zu einem Abkommen, das inhaltlich zwar wenig bedeutet, wenn man in Betracht zieht, daß es vertragsjuristisch hinfällig ist, wenn Frankreich und China mit Sicherheit ihre eigenen Atomversuche fortsetzen werden, was führte zu einem Vertrag der Atomgiganten, der psychologisch im Hinblick auf den Kennedy'schen Friedensprozeß jedoch ungeheuer viel bedeutet? Es ist im Grunde die in der Kuba-Krise gewonnene Erkenntnis, daß der Mut, auf dem Kraterrand eines Atomkrieges zu gehen, das entscheidende Politikum ist, das ihn verhindert. Es war nämlich kein Papiertiger, den der amerikanische Chefdelegierte vertrat. Zum anderen mag die Verhandlungen günstig beeinflusst haben, daß Chruschtschow allen Grund hatte, sich den Rücken an der westlichen Front freizuhalten für seine Schlacht im kalten Krieg gegen China. Auch für seine fast gleichzeitig laufenden Anstrengungen, die sowjetische EWG, die keineswegs integrationsbegeisterte COMECON unter einen Hut zu bringen, brauchte Chruschtschow einen durchschlagenden außenpolitischen Erfolg. Daß auf der anderen Seite Mac Millan sei nicht nur durch den Profumo-Skandal stark lädiertes Prestige aufzubessern bestrebt war, konnte den Verlauf der Verhandlungen nur günstig beeinflussen.

Das Essen war nur schlechter Kitt

Der totale Bruch zwischen Sowjetrußland und China ist scheinbar ausgeblieben. Das Essen, das Chruschtschow seinen chinesischen Gästen zum Abschied gab, täuscht indessen nicht darüber hinweg, daß der Streit zwischen Russen und Chinesen auf den Ebenen der Weltpolitik, der Wirtschaft und der Organisation des Kommunismus in unerbittlicher Härte fortgesetzt werden wird. Alle Anzeichen deuten auf ein unterschiedenes 1:0 für den Kreml hin. Der Bruch zwischen chinesischem und sowjetischem Kommunismus ist nach dem Höhepunkt des bereits seit 1960 schwelenden Streites, der ebenfalls gleichzeitig in Moskau ausgetragen wurde, zu einer offensichtlichen Tatsache geworden. Er zeigt heute schon in allen kommunistischen Parteien der Welt, besonders aber in Asien und Afrika, so gravierende Konsequenzen, daß sie dem Kennedy'schen Prozeß des Friedens gänzlich neue Aspekte eröffnen dürften. — hs —

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

Vermögen und Sparen

Ein kürzlich von der Deutschen Bundesbank veröffentlichter Bericht über die Vermögensbildung und ihre Finanzierung gibt einen sehr eingehenden Überblick darüber, in welchem Ausmaß und in welchen Formen sich die Vermögensbildung in der Bundesrepublik im vergangenen Jahr vollzogen hat. Die Vermögensbildung innerhalb Deutschlands hat auch im Jahre 1962 weiterhin zugenommen. Sie belief sich auf rd. 58,9 Milliarden DM und erreichte einen Anteil am Sozialprodukt in Höhe von 19,2 %.

Wer macht Volksvermögen?

Ausschlaggebend für die Aufbringung dieses Vermögenszuwachses ist die volkswirtschaftliche Ersparnis. Diese setzt sich zusammen aus den Ersparnissen der Privatpersonen, aus den Ersparnissen der Unternehmungen und aus den Ersparnissen des Staates. Bei den Ersparnissen der Privatpersonen oder der privaten Haushalte handelt es sich bekanntermaßen um den Teil des Einkommens, der nicht für Verbrauchszwecke ausgegeben wird. Die Ersparnisse der Unternehmungen werden dargestellt durch den Teil der Gewinne, die nicht zur Verteilung an die Inhaber oder Aktionäre der Unternehmungen gelangen. Die Ersparnis des Staates schließlich ist der Überschuß der laufenden Einnahmen über den Teil der Ausgaben, der nicht zu einer Vermögensveränderung führt.

Nur Private und der Staat konnten im letzten Jahr sparen

Die Vermögensbildung in der Bundesrepublik im vergangenen Jahr beruhte interessanterweise ausschließlich auf der Zunahme der Ersparnisse der Privatpersonen und des Staates. Der Anteil der Unternehmungen an der volkswirtschaftlichen Ersparnis ist dagegen, ähnlich wie in den Vorjahren, erneut zurückgegangen. Obgleich das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte 1962 weniger zunahm als im Vorjahr, belief sich die Gesamtersparnis der Privatpersonen immer noch auf rd. 19 Milliarden DM. Der Anteil an der volkswirtschaftlichen Ersparnis stellte sich auf 32,3 %. Der staatliche Ersparniszuwachs hingegen veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig; der Anteil an der volkswirtschaftlichen Gesamtersparnis belief sich auf 47,2 %. Den restlichen Anteil an der Gesamtersparnis nahmen die unverteilteten Gewinne der Unternehmungen ein.

Die laufende Ersparnis der Privatpersonen übertraf 1962 den Vorjahresbetrag um gut 9 %. Neben den aus den Einkommen selbst aufbrachten Beträgen sind den privaten Haushalten darüber hinaus Vermögensübertragungen aus dem Lastenausgleich und durch Spar- und Wohnungsbauprämien in Höhe von 2,7 Milliarden DM zugeflossen. Damit verwendeten die privaten Haushalte 1962 insgesamt 21 Milliarden DM für die Vermögensbildung. Hinsichtlich der Anlageformen, in denen diese Vermögensbildung erfolgte, hat es kaum Veränderungen gegeben. Die Spareinlagen sind 1962 um 8,1 Milliarden DM gestiegen; ihr Anteil an der gesamten Geldvermögensbildung des privaten Sektors betrug rd. 45 %. Auch der Umfang der Lebensversicherungen und Pensionskassen zugeleiteten Ersparnisse nahm 1962 erneut zu. Auf diese Anlageformen entfielen 1962 insgesamt 18,7 % der Geldvermögensbildung der privaten Haushalte. Schließlich setzte sich auch im Wertpapier-sparen die seit Jahren ansteigende Tendenz fort. Mit einer Erhöhung auf 3,5 Milliarden DM entfallen nunmehr rd. 20 % der privaten

Geldvermögensbildung auf diese Anlageform. Einen weiteren wichtigen Anteil an der Vermögensbildung hatten ferner das Bausparen sowie das Sparen in jederzeit liquiden Anlagen bei Sparkassen und Banken.

Die Geldvermögensbildung der öffentlichen Haushalte belief sich 1962 auf insgesamt 13,4 Milliarden DM. Interessant ist es, daß innerhalb der Anlageformen dieser staatlichen Ersparnis insofern eine Umschichtung eingetreten ist, als die Geldanlagen bei den Banken an Bedeutung verloren haben. Dagegen waren bei den längerfristigen Anlageformen stärkere Zugänge zu verzeichnen. Auch der Erwerb von Wertpapieren durch die Sozialversicherungsträger war 1962 größer als im Vorjahr.

Im Bereich der Unternehmungen hat sich die Ersparnis, wie bereits festgestellt wurde, erneut vermindert. Daher ist auch die Geldvermögensbildung der Unternehmungen stark eingeschränkt worden. Sie betrug nur noch 7,6 Milliarden DM im Vergleich zu 10,3 Milliarden DM im Vorjahr. Als Gründe für diese Entwicklung führt die Bundesbank an, daß die Unternehmungen teilweise stärker auf ihre finanziellen Reserven zurückgegriffen haben, um ihre Verschuldung in Grenzen zu halten. Außerdem haben hierbei auch Zinsüberlegungen eine Rolle gespielt.

Wer spart, hilft sich selbst und der Wirtschaft

Die Ergebnisse dieser Untersuchung bestätigen erneut die große volkswirtschaftliche Bedeutung, die das Sparen insbesondere der Privatpersonen für unsere gesamte Wirtschaft besitzt. Die Ersparnis der privaten Haushalte ist mehr denn je die Grundlage für die Finanzierung der Investitionen der Unternehmen. Dies um so mehr, als die Ersparnisse im Bereich der Unternehmungen in der gegenwärtigen Situation nicht dazu ausreichen, um das erforderliche Investitionsvolumen allein zu finanzieren. Welcher Finanzbedarf bei den Unternehmungen vorliegt, mag allein daraus hervorgehen, daß die Bruttoinvestitionen der deutschen Wirtschaft ohne den Wohnungsbau im Jahre 1962 insgesamt 77,3 Milliarden DM betragen. Diesen Bruttoinvestitionen stand eine Nettoinvestition von rd. 48,4 Milliarden DM gegenüber, die etwa zur Hälfte durch die Aufnahme von Krediten finanziert worden ist.

Durch das Sparen leistet jeder einzelne somit nicht nur einen Beitrag zu seiner eigenen Vermögensbildung, sondern auch zu der Fortentwicklung unserer Wirtschaft schlechthin.

Dies geschieht unabhängig davon, in welcher Form die Ersparnisse angelegt werden. Es gibt ein ganzes Bukett von Möglichkeiten, wie der private Sparer sein Geld anlegen und dafür einen Ertrag erzielen kann. Spareinlagen bei den Sparkassen oder Banken stehen ihm hierbei genauso zur Verfügung wie die Möglichkeit, Lebensversicherungen oder Bausparverträge abzuschließen oder Staatsanleihen, Industrieobligationen bzw. Aktien zu erwerben.



„25 000 öffentliche Hände“

„Die öffentliche Hand muß maßhalten“ — die solche fordern, sind häufig selbst Vertreter der öffentlichen Hand. Führen sie uns also Spiegelrechen vor, indem sie fordern, was nur sie selbst erfüllen können? Durchaus nicht.

Denn „die öffentliche Hand“ ist eine vielgestaltige Gebilde, und die 132 Milliarden Mark, die letztes Jahr durch ihre Finger flossen, werden nicht durch ein einziges Nervenzentrum gesteuert. Es gibt 25 000 öffentliche Hände, sagte Bundesfinanzminister Dahlgrün kürzlich und meinte damit die Haushalte des Bundes, der Länder, Gemeinden, Sozialversicherung und des Lastenausgleichs. Gewiß, der größte unter ihnen ist der des Bundes, und Bundesgesetze bestimmen weithin auch das Gebaren der übrigen Haushalte. Aber nicht in dem Maße, daß man den Bund allein für die öffentliche Finanzwirtschaft verantwortlich machen könnte. Länder und Gemeinden, die zusammen über ebensoviel Mittel verfügen wie der Bund, haben ihre eigenen Aufgabenbereiche, in die der Bund wenig oder gar nicht hineinreden kann. Wenn freilich jeder Finger der öffentlichen Hand seine Bewegungen ausführt, ohne sich einem Gesamtbedürfnis unterzuordnen, dann kann „die öffentliche Hand“ schwerlich eine einheitliche Wirtschaftspolitik in den Griff bekommen. Nicht Gleichschaltung, wohl aber Harmonie sollte daher ihr Ziel sein.



Flottenumschau

Bundesmarine

Das Küstenwachboot „Gazelle“, das letzte der Serie von zehn KW-Booten (180 ts), lief Mitte Juli in Rendsburg vom Stapel. Diese 16 Knoten laufenden, aus Holz gebauten Fahrzeuge sind auch zum Minensuchen ausgerüstet. Die sechs in Frankreich gebauten Küstenminensuchboote vom Typ „Mercure“ wurden in den Reservestatus überführt und werden in klarem Zustand bei einem Marinearsenal betreut. Bei Übungen sollen sie durch Marine-Reservisten besetzt werden und vorübergehend in Dienst kommen. Die im Jahre 1944 gebauten und nach ihrer Versenkung wieder gehobenen 300-ts-Uboote „Hai“ und „Hecht“ führten nach längerer Umbauzeit auf einer Hamburger Werft im Juli die ersten Probefahrten in der Nordsee durch. Sie sind für Übungs- und Ausbildungszwecke noch nicht zu entbehren. Nach und nach werden die neuen 350 ts bzw. 430 ts großen Uboote U 1 bis U 6, von denen einige gewisse Mängel an der Außenhaut aufwiesen, verbessert. Die Bundesmarine plant für spätere Jahre den Bau von 700-ts-Ubooten, die als U-Jagd-Uboote ausgestattet werden sollen. Hierfür steht noch die Baugenehmigung der Westeuropäischen Union aus. Die Indienstellung der letzten Geleitboote, Minensucher, Schnellboote und Küstenwachboote des Aufbauprogramms der Bundesmarine ist vorauszusehen. Deshalb werden Überlegungen angestellt, wie vorhandene Fahrzeuge später modernisiert werden sollten.

Der Marinehafen Olpenitz in der Schleimündung geht seiner Fertigstellung entgegen. Nach etwa sechsjähriger Wiederaufbauzeit wurde die Vierte Einfahrt in Wilhelmshaven geflutet. Diese große Schleusen- und Hafenanlage wurde bereits 1936 gebaut, jedoch 1947 von der Besatzungsmacht gesprengt. Die neuen vier Schleusentore sollen im August eingeschwommen werden. Die Schleusenkammern von 390 m Länge und 60 m Breite können von Großtankern benutzt werden. Der geräumige Vorhafen der Vierten Einfahrt soll Liegehafen für mehrere Geschwader der Bundesmarine werden.

Ostasien

Malaya, der zum britischen Commonwealth gehörige Staat in Südostasien, hat acht Küstenwachfahrzeuge, fünf Minensucher und einige andere kleine Einheiten. Anfang Juli wurde beschlossen, daß am 31. August die bisherigen britischen Besitzungen auf Borneo, die Sarawak und British Nord-Borneo heißen, sich dem Staat Malaya anschließen. Alle zusammen werden dann die Föderation von Malaysia bilden, die dann ihre Marine weiter ausbauen wird.

Die Volksrepublik China besitzt eine aus etwa 400 Fahrzeugen bestehende Marine. Darunter sind Zerstörer, Fregatten, Uboote, Schnellboote, Minensucher, Landungs- und Wachboote. Angeblich sollen zwei Uboote an Albanien geliefert worden sein. Viele Fahrzeuge der rotchinesischen Marine wurden von der UdSSR geliefert. Die auf Formosa stationierte Marine von National-China besteht aus fast 200 Einheiten, darunter 12 Zerstörer bzw. Fregatten, 150 Landungsboote, Wach- und Minensuchboote, davon einige ganz einfache Fahrzeuge. Diese Einheiten waren früher Besitz der USA oder Japans.

Programm der US-Marine

Das amerikanische Marineprogramm für 1964 wurde veröffentlicht. Bis Ende 1964 sollen etwa 840 Schiffe im aktiven Dienst und rund 3200 aktive Marineflugzeuge vorhanden sein.

Das Programm umfaßt 35 Neubauten und 30 Umbauten. Der Personalbestand der Marine soll 670 000 Mann betragen, dazu kommt das Marinekorps mit 190 000 Mann. Das Schwerkriegs liegt offensichtlich beim Bau von atomangetriebenen Ubooten, darunter Polaris-Ubooten, und der Verbesserung der Uboots-Abwehr auf Überwasserschiffen und bei Küstenwachstellen. Im Rahmen dieser Bestrebungen zur Abwehr von Ubooten, die Raketen schießen könnten, steht auch die Entwicklungsarbeit zur Herstellung von Ubootsabwehr-Zerstörern und zur Herstellung von Navigations-Satelliten. Es mutet eigenartig an, daß



gehört
gesehen
festgehalten

Albatrostreffen auf der IGA 1963

Albatrosse sind die größten Seevögel, die es gibt. Sie sind auf der Südhälfte der Welt heimisch und nicht zu bewegen, auch auf der Nordhälfte ihre großartigen Segelflugkunststücke zu zeigen. Albatrosse heißen auch jene bei den Kap-Horniers zusammengeschlossenen Segelschiffskapitäne, die einen Windjammer um Kap Horn gesegelt haben. In der Bundesrepublik haben wir noch 22 Mitglieder dieses sehr honorablen internationalen Windjammerklubs. 12 davon trafen sich im Sommer auf der Internationalen Gartenbauausstellung in Hamburg, der IGA 1963. Da wurde ganz groß Seemannsgarn gesponnen, man war unter sich. Doch nur für die Landratten war es wirklich Seemannsgarn. Tatsächlich war natürlich alles wahr, was die Albatrosse an Erinnerungen von den sieben Weltmeeren auszutauschen hatten.

Nach der Festaufführung des Filmes „Windjammer“ im Cinerama-Kino der IGA 63 saßen die „Albatrosse“ noch lange in gemütlicher Runde beisammen. Kapitän Richarz — ehemals Schiffsführer der „POTOSI“ — wußte von der Internierung in Chile nach 1914 zu erzählen, daß allgemein spanisch gelernt wurde. Leicht hätten es die Besatzungsmitglieder gehabt, die eine Freundin in der Stadt besaßen. Sie lernten schneller. Am schnellsten aber habe der Admiral die fremde Sprache beherrscht. Er hatte zwei.

Kapitän Kjelstrup erzählte von seiner letzten Reise auf der „Christian Radich“, auf der der Film „Windjammer“ entstand. Die Aufnahmen hätten ihm doch sehr viel Mühe gemacht. Insgesamt seien 25 Kilometer Film verdreht worden. Kjelstrup hatte den Film übrigens seit sechs Jahren nicht mehr sehen können, da es weit und breit kein für Cinerama geeignetes Kino gibt.

Deutsche Tonnage ging zurück

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres verminderte sich der Bestand der deutschen Schiffstonnage insgesamt um 39 Einheiten und 7000 BRT. 95 Schiffe mit 219 000 BRT wurden verkauft. Gekauft wurden nur 18 Einheiten

die großen Flotten den Unterwasserschiffen, ihrer Bewaffnung und ihrer Abwehr ein so starkes Gewicht beizumessen scheinen. Das Interesse für die Meereskunde und für Arbeiten unter Wasser steigt ebenfalls an. Die US-Marine will in den nächsten 10 Jahren eine Anzahl von Forschungsschiffen in Dienst stellen. Die etwa 1400 ts großen Schiffe werden mit allen Hilfsmitteln zur genauen Ortsbestimmung, zur Tiefenmessung, Ermittlung des Erdmagnetismus und der Erdschwere sowie mit Unterwasserkameras ausgestattet. Diese Fahrzeuge werden unser Wissen um die Verhältnisse im Meer und auf dem Meeresboden, die den Kenntnissen um die Verhältnisse auf dem Festland um etwa 200 Jahre nachhinken, voraussichtlich erweitern. Für Arbeiten unter Wasser wurde in den USA ein Tauchgerät mit Armen, Beinen und Fernsehkameras entwickelt. Dieser Roboter wird von einem Überwasserschiff aus gesteuert und zu Unterwasserarbeiten angeleitet. — R —

mit 69 366 BRT. In der ersten Hälfte dieses Jahres wuchs die Tonnage ohne Küsten-, Fischer- und Spezialfahrzeuge nur um 534 BRT. Diese Zahlen kennzeichnen die größte Bremse des Wiederaufbaus seit dem absoluten Nullpunkt nach dem zweiten Weltkrieg.

Der eigene Lebensstandard

wird nach verschiedenen Meinungsbefragungen, die in letzter Zeit von mehreren Instituten durchgeführt wurden, wie folgt beurteilt:

67 % der Befragten nannten ihren Lebensstandard zufriedenstellend und 2 % sogar sehr hoch. 24 % sind unzufrieden und 4 % sind der Ansicht, er sei viel niedriger, als er sein sollte.

Das größte Segelschiff seiner Zeit

und zugleich das zweitgrößte der Welt (134 m lang) lief nur ein einziges Mal aus. Es war die 5-Mast-Bark „Maria Rickmers“. Am 24. Juli 1892 wurde sie in der Sundastraße zuletzt gesehen. Von ihr blieb außer einigen Fotografien nichts als ein wundervolles Modell, an dem der Schornstein der Hilfsdampfmaschine auffällt. Erst kürzlich wurde es entdeckt und ist nun ein Prunkstück des Morgenstern-Museums in Bremen.

Die versunkene Sternenuhr

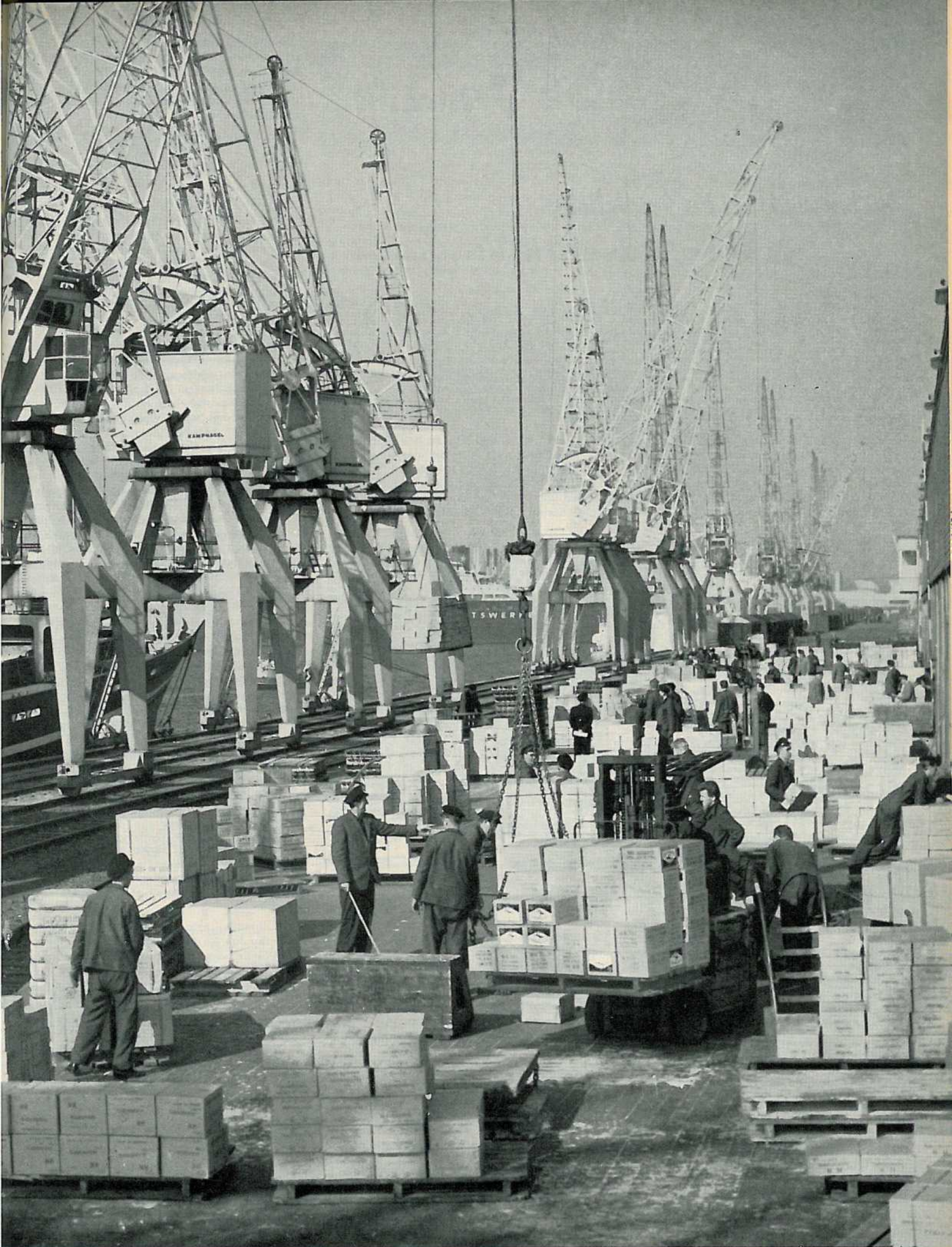
Im Jahre 80 vor Christus ist ein Schiff bei Antikythera zwischen Griechenland und Kreta untergegangen. Es hatte eine Sonnenuhr an Bord, auf der, nach über 2000 Jahren, noch genau die Zeit abgelesen werden konnte, die ein griechischer Astronom damals eingestellt hatte. Im neuen „Neptun“ wird von dieser geheimnisvollen Sonnenuhr ebenso berichtet wie über die Möglichkeiten, im Mittelmeer zu tauchen. Der begeisterte Sporttaucher findet erneut wertvolle Tips für sein Verhalten unter Wasser.

„In-den-Sack-hauen“

... zwingt ein großes deutsches Unternehmen, 12 000 Arbeitskräfte einzustellen, wenn es nur 3000 braucht. Die überflüssigen 9000 Menschen werden nur eingestellt, weil diese erschreckende Anzahl nach den vorliegenden Erfahrungen „Wandervögel“ sind. Die Völkerwanderung der nur-Jobsucher kostet dieses Unternehmen allein jährlich 10 Millionen DM. Dieses Beispiel zeigt, wie der einzelne Jobsucher, wenn er in Massen auftritt, die Wirtschaftsstabilität erheblich gefährdet. Für die Wandervögel selbst ist ein solches Verhalten wie ein Bumerang. Für alle tüchtigen Betriebs- und Berufstreuen jedoch eine unzumutbare Last.

Der größte Antarktis-Fisch

Der größte Fisch der Antarktis hat eine Länge von 132 Zentimetern. Er wurde einem Seehund abgenommen, den amerikanische Forscher bei ihren Tauchversuchen beobachtet hatten. Die Reste eines noch größeren Fisches wurden nach Angaben des „Neptun“ auf einer Eisscholle gefunden.





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Der Maschinist Von Käpten Brass

(Schluß)

Inhalt des 1. Abschnittes:

Der belgische D. „Paul“ unter Kapitän Jan Seghers war während des Ersten Weltkrieges als Transporter eingesetzt und fuhr 1917 von Swansea am Bristolkanal mit 810 Tonnen Kohlen nach Calais. Auf der Höhe von Portland Bill an der englischen Kanalküste wird das Schiff von einem deutschen Unterseeboot angehalten. Die Besatzung verläßt in zwei Booten das Schiff. Ihr Dampfer wird jedoch nicht torpediert, wie sie erwartet hatten, sondern Kapitän Seghers und sein erster Maschinist Maripu erhalten vom deutschen U-Bootkommandanten den Befehl, ihr Schiff durch Öffnen der Seeventile selbst zu versenken. Sie rudern also zur „Paul“ zurück, Kapitän und Maschinist gehen wieder an Bord und schrauben die beiden Kingston-Ventile auf. Nachdem sie ihren Befehl ausgeführt haben, gehen sie wieder ins Boot und können beobachten, wie ihr Schiff tiefer und tiefer wegsackt. Da sich das U-Boot im seichten Küstengewässer nicht sicher genug zu fühlen scheint, glauben sie, daß es unter Wasser abgelaufen ist. Es taucht jedoch noch einige Male auf, verschwindet dann aber wieder. Jetzt scheint die Gelegenheit für Kapitän Seghers und Maschinist Maripu günstig. Sie rudern zurück zur „Paul“ und entern an den Bootstapfen wieder an Deck. Doch das U-Boot hat sein Sehrohr wieder herausgesteckt, hat aber von den beiden, die sich platt an Deck gelegt haben, nichts bemerkt.

Was mögen die auf dem Unterseeboot denken? Die Deutschen werden gewiß sehr wettern über diesen verfluchten belgischen Tramp, der nicht absacken will. Vielleicht wird man ihm eine Granate in die Wasserlinie jagen, um endlich den langweiligen Sarg los zu sein.

stößt sich die Schienbeine an den Stahlkanten der Maschine, reißt sich an den Blechen des Kondensators Arme und Schultern blutig. Eine dicke, übelriechende Schmiere bedeckt seinen Körper, verklebt ihm das Gesicht. Er achtet nicht darauf. Er muß tauchen. Hoffentlich



Das Sehrohr ist wieder weg. Kapitän und Maschinist huschen längs Deck, verschwinden im Maschinenniedergang. Sie kommen die eiserne Leiter nicht mehr ganz herunter. Nach wenigen Sprossen schon stehen sie im Wasser. Auf der Grätting, wo sie noch eben trockenen Fußes stehen können, verweilen sie, überlegen, was zu tun ist. Gleich schwabbt das Wasser auch über die Grätting hinweg. Demnach muß es also über zwei Meter hoch stehen in den Räumen.

Mit jedem Zentimeter mehr kann der Dampfer kentern. Oder er sackt weg auf ebenem Kiel. Es muß also schnell gehandelt werden.

Der Kapitän reißt eins der englischen Streichhölzer an. Unter sich gewahrt er eine trübe, schmutzige Brühe von Seewasser, durchsetzt mit Öl, Schmiere, Asche, Putzwolle, ein ekelregender Pfuhl. Und pechschwarz ist sie, mit violett schillernden Flecken darin. Maripu reißt sich die Kleider vom Leib, steigt die Leiter tiefer hinunter, ist dann mit ein paar Schwimmstöben an der Stelle, unter der er das Kingston-Ventil vermutet. Da verlöscht das Zündholz. Die Kerze ist nicht mehr zu finden. Sie ist wohl ausgebrannt oder schwimmt irgendwo zwischen dem Dreck. Der Maschinist

findet er gleich das Ventilrad. Lange hält er das Tauchen nicht aus. Da, nun hat er es! Rechts herum muß gedreht werden. Richtig! Er kann nicht mehr. Er muß Luft schöpfen. Nach oben! Er schwimmt an die Treppe. Und holt Luft, ganz tief Luft. Nun noch einmal getaucht. Gott sei Dank, er hat es geschafft. So fest es geht, hat er das Ventil angezogen. Doch nun die andere Seite. Das Schiff hat immer noch Schlagseite. Dort ist es beinahe einen halben Meter tiefer. Es muß ihm gelingen, und wenn es sein Leben kostet! Er taucht. Fast übersteigt es seine Kräfte. Gleich beim ersten Mal bekommt er das Rad zu fassen. Aber er kann das Tauchen nicht mehr so lange durchhalten. Nur für eine Umdrehung der Spindel.

Für mehr reicht es nicht. Der Strudel des einströmenden Seewassers wirft ihn immer wieder zurück. Erst muß er sich einmal ausruhen, krampft sich an das Hilfsdampfrohr fest, findet Halt für die Füße auf der Umsteuerwelle.

Ganz übel wird ihm. Er muß sich übergeben. Er hat zuviel von dieser ekelhaften Brühe geschluckt. Die Augen schmerzen. Er hat ein Stechen in der Lunge. Doch noch einmal muß er tauchen, nur für dieses eine Mal muß er

noch die Kraft haben, sonst wäre alles vergeblich gewesen. Wie ein Frosch geht er nieder, den Kopf nach unten, die Beine hoch in die Luft. Und es gelingt trotz der wirbelnden und brodelnden Wasser. Er kann auch dieses Seeventil schließen.

Kapitän Seghers angelt ihn heraus, faßt ihn unter die Achseln, zerrt ihn auf die Plattform, bettet ihn auf seinen Kleidern.

„Maripu, ist alles dicht?“

Der Maschinist nickt nur. Er kann die Augen nicht öffnen. Sie brennen wie Feuer. Der Mund, das ganze Gesicht ist ihm verklebt von der Schmiere und dem Dreck. Noch einmal muß er sich übergeben. Schwer keuchend geht sein Atem. Kapitän Seghers zieht ihn an Deck. Es ist nicht einfach. Der Maschinist ist so gut wie leblos. Draußen, in der frischen Luft, bricht er von neuem zusammen.

Vorsichtig blickt sich Kapitän Seghers um. Die beiden Boote liegen an ihrer alten Stelle. Und auch das U-Boot steckt noch von Zeit zu Zeit seinen Rüssel in die Luft. Wenn die Deutschen wüßten, was hier eben geschehen, würden sie mit den beiden wohl ganz kurzen Prozeß gemacht haben. Sie mögen sich ja wundern, daß dieser Satanskasten nicht wegsackt wie ein gewöhnliches Schiff. Seit Stunden schon torkelt es träge und schwerfällig in der See. Ob die Tragödie nicht doch noch durch eine Granate in die Wasserlinie beendet wird? Aber ein Schuß, eine Explosion, wird Lärm verursachen. Und wozu erst durch Krach die ganze Küste aufschrecken und das Wild vergrämen? Das würde dieser kleine Schnarcher bestimmt nicht wert sein. In der nächsten Nacht werden schon lohnendere Schiffe hier vorüberziehen.

Der erste rötliche Schein der aufgehenden Sonne glimmt im Osten auf. In einem schmalen dunklen Strich ahnt man das hohe Ufer Englands. Von dort könnte die Rettung kommen. Maripu liegt an Deck. Vorsichtig kriecht Kapitän Seghers an das Schanzkleid. Er äugt darüber hinweg. Die beiden Boote sind noch da. Das Sehrohr aber ist verschwunden. Er sucht und sucht. Nirgends ist dieses kleine graue Metallröhrchen zu entdecken. Noch eine Viertelstunde wartet er, noch zwanzig Minuten, es kommt nichts mehr, weder an der einen, noch an der anderen Seite. Da steht er auf, geht auf die Brücke, zeigt sich dort seinen Booten, winkt sie heran.

„Alle Mann an Bord! Boote in die Heißtäljen cinpicken und einsetzen! Wir fahren weiter!“ Noch blicken die Männer ganz verdutzt. Als sie an Deck stehen, wissen sie nicht, was sie sagen sollen.

„Los, Jungen, bringt Herrn Maripu herauf, tragt ihn ins Kartenhaus, bettet ihn dort auf das Wachstumsofa! Er hat euer Schiff gerettet, er ganz allein.“

Nun bricht der Jubel los. Der Zweite Maschinist, die beiden Heizer, sie wollen gleich in die Maschine. Aber die Feuer sind erloschen, kein Druck mehr in den Kesseln. Über zwei Meter Wasser stehen im Schiff, das träge hin und her torkelt. Die Handpumpen werden bemannt. Kapitän Seghers geht mit an die Kurbel. Er ist so aufgeräumt, so lustig heute, daß er das alte Pumpenlied anstimmt, das er früher auf den Tiefwasserseglern sang, das Lied von der „Albertina“, die mit Bayrisch Bier und Wein beladen war.

„Albertina, pumpa lenz!“

ruft der Chor den Kehrreim und wirft sich dabei mit Macht in die Dreher.

Da kommen von Osten — Wyngaards hat sie zuerst gesichtet — kleine dunkle Punkte über die See. Fünf, sechs, sieben Stück sind es. Grö-

ber und größer werden sie, heben sich schwarz und düster ab von der roten Kimm, kommen näher und näher. Es müssen Vorpostenboote sein, Engländer.

„Three cheers for the Weymouth Patrol!“ Das Führerboot kommt auf Rufweite heran. Kapitän Seghers gibt durch das Sprachrohr schnell ein paar Erklärungen ab. Vier der Fischdampfer machen sich auf die Suche nach dem U-Boot, drei bleiben bei der „Paul“. Jetzt ist alles in bester Ordnung.

„Albertina, pompa lenz!“ gehen wieder die Handpumpen. Allmählich fällt das Wasser im Raum. Aber noch ist die Gefahr des Kenterns nicht behoben. Immer noch torkelt das Schiff schwerfällig in der See. Pumpen, pumpen, nichts als pumpen! Bald kann man schon an die Feuerbüchsen heran. Die beiden Heizer gehen nach unten, stehen bis an den Bauch im Wasser, haben sich vorher oben noch etwas trockenes Holz und Twist gesucht, gießen Öl darüber, und bald prasselt das erste lustige Feuer. Weiter, immer weiter fällt das Wasser, der Dampfdruck steigt. Maripu ist auch wieder unten, spuckt und schimpft

zwar wie ein Teufel, aber er dreht das Dampfventil auf, die Maschinenlenzpumpe bekommt wieder Dampf, dreht sich.

„Ausscheiden mit Pumpen!“

Die Seeleute klaren das Schiff auf, besetzen Ruder, Ausguck, den Flötentörn.

Meister Maripu gibt Dampf in die Maschine. Sie dreht sich, langsam erst, dann schneller, die Schraube poltert, laut heult die Dampfpeife ihren Siegesruf.

Um 8 Uhr fällt der Anker auf der Reede von Weymouth. Kapitän Seghers legt Verklarung ab vor dem Marinekommandanten. Kurz nach Mittag bekommt das Schiff Befehl, die Reise fortzusetzen. Am nächsten Tag um 6 Uhr abends macht die „Paul“ in Calais fest.

Der alte Frachter hat noch manche Reise gemacht. Als er wieder in Swansea eintraf, um die nächste Ladung Kohlen überzunehmen, mußten sich Kapitän Seghers und Maschinist Maripu beim Marinebefehlshaber melden. Beide erhielten eine silberne Uhr mit Widmung, die sie an die Rettung ihres Dampfers „Paul“ erinnern soll.

widmen zu können, kamen seine alten Chumies, die Kameraden und die Chefs des Norddeutschen Lloyd zu ihm nach Blankenese und legten ihm ein dickes Album auf den Tisch. „Die Erinnerung ist das Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können“, steht auf der ersten Seite des Albums und dann folgen die Unterschriften von über 300 Kapitänen, Offizieren und Angestellten des Norddeutschen Lloyd und weiterhin die Bilder von allen Schiffen, auf denen er gefahren ist, seien es Windjammer oder Kohlenpötte. Das war das schönste Geschenk, was seine alten Kameraden ihm machen konnten. Immer wieder greift er nach diesem Album.

Vor Kapitän Dreyers Haus am Blankeneser Strandweg steht ein Flaggenmast. Jedesmal, wenn ein Schiff des Norddeutschen Lloyd vorüberfährt, ist er im Garten und dippt die Flagge. Und auf dem Elbstrom dippen sie wieder, erwidern seinen Gruß. wa.

Wer ist wer?

Heinrich Dreyer

Es mag jetzt drei Jahrzehnte her sein, da lag auf der Reede vor Blankenese ein seltsames Schiff vor Anker. „Seltsam“ ist vielleicht nicht der richtige Ausdruck, besser würde man an der Elbe sagen, „ungewöhnlich“. Es war ein holländischer Bojer von etwa zehn Meter Länge, der als Segeljacht diente. Die Spaziergänger am Strandweg blieben stehen und besehen sich interessiert dieses Fahrzeug, das vor Sauberkeit blitzte in seinem Lackanstrich und seinen spiegelnden Messingbeschlägen. Ein Seehund aus Messing gegossen, wirklich ein kleines Kunstwerk, lag auf der Ruderpinne, so wie es auf holländischen Segeljachten Mode ist. Hier haben wir fast immer auf der Ruderpinne oder auf dem Ruderkopf einen Löwen, eine Seejungfrau, einen Adler, einen Drachen oder sonst eine allegorische Figur. Diesem Seehund verdankt auch das Schiff seinen Namen. Es hieß nämlich „Rob“.

Wer mochte der Besitzer dieses schönen Schiffes sein? Die Blankeneser wußten es, daß es der Kapitän Heinrich Dreyer war. Er hatte damals nicht nur eine der schönsten Jachten an der Elbe, er hatte auch den prächtigsten Blumengarten an der Strandpromenade. Damals war er Decksinspektor einer Reederei. Die Kapitäne der ihm unterstellten Schiffe konnten sich ein Beispiel nehmen an dieser Jacht und an diesem Garten ihres Inspektors. Sie taten es auch, ihre Schiffe sahen genau so sauber und gepflegt aus wie die „Rob“.

Kapitän Heinrich Dreyer, der erst kürzlich seinen 90. Geburtstag in voller geistiger und körperlicher Frische begehen konnte, ist geborener Blankeneser. Sein Vater war Seefischer und da lag ihm die Seefahrt im Blut. Wie oft hat er die Schule geschwänzt, um drüben auf dem Schweinesand nach seinen Aalreusen zu sehen! Das Schönste aber waren die Ferien, dann durfte er mit Vaters Ewer hinaus.

Natürlich wurde er Seemann. Seine erste Reise machte er auf einer Blankeneser Bark seines

Großvaters mütterlicherseits, des Reeders Breckwoldt. Damals waren in Blankenese noch mehrere Segelschiffs- und auch eine Dampfer-Reederei beheimatet. Es kamen dann die „Oc-



cident“, die „Modestia“ und schließlich auch ein Robbenschlager, mit dem er in der Antarktis auf Pelzrobbenfang ging. Er mußte das Öl aus den fetten Tieren kochen, um damit die Decksplanken zu streichen.

Dampfer folgten. Er fuhr auf der „Ammon“ von der Kosmos-Linie, stieg dann um zur Bremer Roland-Linie und landete schließlich beim Norddeutschen Lloyd.

Vierzig Jahre lang fuhr er zur See, lernte dabei sämtliche Meere und fast alle Häfen der Welt kennen. Dann aber setzte er sich noch lange nicht zur Ruhe. Der Norddeutsche Lloyd ernannte ihn zum Oberinspektor. Als er endlich um seine Pensionierung bat, um sich nur noch seinem geliebten Segelsport und seinem Garten

Woher

kommt

der Ausdruck

Heuer?

Ein Seemann heuert auf einem Schiff für eine Reise an. Das bedeutet, daß er seine Arbeitskraft dem Reeder oder dem Kapitän zur Verfügung stellt, daß er diese gewissermaßen vermietet. Und hier liegt der Kern des Wortes Heuer, das aus dem Holländischen stammt. Hier heißt es „huuren“, daß der Holländer „hüren“ ausspricht. Als „hüern“ ist es vom Plattdeutschen übernommen worden. Später hat man es ins Hochdeutsche übersetzt und daraus „heuern“ gemacht.

Auch ins Englische ist das Wort geraten als „to hire“, das soviel wie „vermieten“ bedeutet. Übrigens sagt man noch heute in manchen Gegenden Norddeutschlands „He hett 'ne Hüer annahmen“, wenn einer geheiratet hat, wie auch in Holland der Ausdruck gang und gäbe ist, daß sich jemand „verhuurt“, wenn er heiratet.

Es braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden, daß mit dem Wort „Heuern“ die Berufsbezeichnung gewisser Damen eng verwandt ist. Auch diese vermieten sich. e.

Teures Zahnziehen

Unsere Fischereischutzboote sind Mädchen für alles. So brachte eines dieser Fahrzeuge unlängst zwei dänische Fischer in einen englischen Hafen, wo jedem ein vereiterter Zahn gezogen wurde. Nach erfolgter Operation wurden sie wieder zurückgebracht auf ihren 120 Seemeilen entfernt fischenden Dampfer. Kostenpunkt des Zahnziehens: rund 60 D-Mark.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

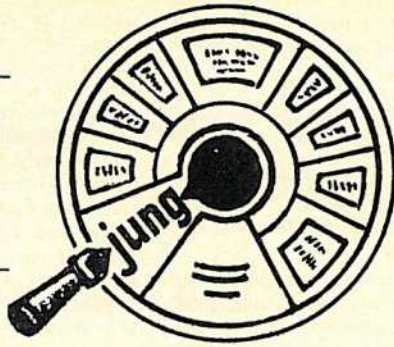
ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Telegraf auf

Aus dem

TAGEBUCH DER THEKLA SUMPERHUBER



Ein Auszug aus den Memoiren der Thekla Sumperhuber, welchselbe, sofern sie nicht schon gestorben ist, noch heute lebt und lebt. Ihr Vater, der Fleischermeister Toni Sumperhuber, machte ihr einst anlässlich des erfolgreich bestandenen Exams an der Haushaltschule zu Hinterzickleswang ein gar ausgefallenes Geschenk: Eine Reise übers weite Meer. Eine Reise auf einem richtigen Ozeanriesen! Folgende Aufzeichnungen entsprangen während dieser denkwürdigen Zeit der spritzigen Feder der Thekla Sumperhuber, Fleischermeisterstochter und jüngster Sproß am Stamme der Sumperhubers von und zu Hinterzickleswang.

2. Juni: Das Schiff schwimmt schon zwei Tage auf dem Meer herum und noch immer sieht man nix! Bloß immer dieses langweilige Wasser... Es ist schrecklich und ich möchte einfach losheulen!

Der Motor macht einen fürchterlichen Krach, da kann man überhaupt nicht schlafen und die Würste von meinem Vater, die sind auch viel besser, wie die hier auf diesem Schiff da. — Heute wollte ich mich in einen Liegestuhl hineinlegen, aber der war ganz dreckig, weil der Kamin so raucht. Die Sachen, die aus dem Rauch herausfallen, die sind ganz schwarz! Ich bin in mein Zimmer hineingelaufen und habe ganz laut geheult, damit der Kellner kommt.

Er ist auch gekommen, aber er hat nur gesagt, daß ich nicht immer Herr Ober zu ihm sagen darf und dann ist er hinausgegangen. — Keiner kümmert sich um mich! Es ist ganz entsetzlich einsam auf dem Meer und ich denke oft an daheim, wo jetzt gerade der Fasching ist. Wie lange dauert diese Fahrt noch? — Ich will nach Hause!

4. Juni: Das war das Schlimmste, was man sich nur denken kann!!! Ich kann es garnicht beschreiben, weil ich sterben wollte und weil es so unappetitlich war. Der Kellner mußte es immer wegtragen und deshalb war er böse. Ich habe zwei Tage garnicht schreiben können,

aber jetzt geht es wieder und ich sage auch Shtuard zum Kellner, weil er garkein Kellner ist und jetzt ist er auch viel netter.

Ich bin noch ganz schwach heute, aber ein bißchen besser ist es schon. — Ach, ich will nach Hause!

5. Juni: Heute war ein herrlicher Tag. Die Sonne hat richtig warm geschienen und das Wasser war noch viel blauer, wie das in der Holzach daheim. Der Kapitän hat uns Passagieren die Brücke gezeigt. Das ist aber keine richtige Brücke, das sagt man nur so dazu. — Der Kapitän ist ein richtiger Weltmann, wie unser Bürgermeister. Seine Uniform ist unheimlich chic! Da kommt unsere Feuerwehr nicht mit... Er sagt immer „mein Deern“ zu mir und ist sehr freundlich. Extra für mich hat er die Notbremse erklärt, an der man ziehen muß, damit das Schiff im Hafen stehenbleibt. Er hat mir versprochen, daß ich mal ziehen darf, wenn wir da sind.

Ich habe die gute Gelegenheit benutzt und habe den Kapitän gleich gefragt, ob er sich verfahren hätte, weil wir doch jetzt schon über fünf Tage auf dem Meer herumgondeln und den Hafen noch immer nicht gefunden haben. Der Kapitän hat aber gesagt, er muß noch ein paar Kilometer Umweg machen, weil die Seekühe im Sommer wo anders sind, als wie im Winter. — Es ist wegen der Milch! —

Auf der Brücke habe ich zum ersten Mal einen waschechten Matrosen ganz aus der Nähe beobachten können. Der hat das ganze Schiff alleine gerudert, als ob das garnichts wäre. So stark sind die Matrosen, aber sie sind nicht so chic, wie der Kapitän und wie die Offiziere, weil sie keine Uniform anhaben. — Er hat mich aber sehr nett angelacht und ich bin richtig rot geworden.

Ach, heute könnte ich viel schreiben, weil es so ein schöner Tag war. Ich höre aber auf, weil jetzt gleich der Shtuard kommt, der mir die Milchstraße zeigen will. Ich bin schon sehr gespannt, weil ich noch

keine Seekühe gesehen habe und ich kann es mir auch garnicht vorstellen, wie man ihre Milchstraße sehen kann, wenn es so dunkel ist.

6. Juni: Ich weiß noch immer nicht, wo die Milchstraße ist. Gestern ist der Kapitän gekommen und da hat der Shtuard weg müssen und er hat gesagt, daß der Kapitän es nicht will, wenn man den Landratzen verrät, wo die Milchstraße ist. Ich war heute auch ganz hinten, wo das Schiff aufhört und wo die Matrosen ihre Zimmer haben. Es hat mich einer hineingerufen und hat mir gesagt, ich soll ihm helfen, weil er das Geschirr spülen will. Ich habe es getan, das war sehr lustig. — Wenn ich mich über das Spülbecken gebeugt habe, dann hat er mir immer hintendrauf gehaut und hat gesagt: „Du bist so eine!“ Das war sehr aufregend. Wie wenn man Eis ißt oder ins Kino geht, nur viel komischer.

Es gefällt mir jetzt besser auf dem Meer!

7. Juni: Ich weiß jetzt, wie er heißt! — Moses! Das sagen alle zu ihm und ich muß immer denken „mein Moses“. Er ist der beste Seemann auf dem Schiff! Wenn einmal ganz hohe Wellen sind und wenn der Kapitän seekrank ist, dann muß er alles alleine machen und hat die ganze Verantwortung auf seiner Schulter liegen. — Das hat er mir selbst gesagt!

Er kann überhaupt viel erzählen. Seine Geschichten sind alle wahr und er hat schon viel erlebt. Heute hat er mir von den Räufern auf der fernen Insel Finkenwerder und von den Kannibalen auf den Gewürzinseln, die immer die Leuchtturmwärter aufessen, erzählt.

Mein Moses hat ganz wunderschöne blaue Augen. Heute Abend hat er mir die Sterne gezeigt und

er hat mir gesagt, daß sie dem Seemann seine Freunde sind, und daß das Meer seine Heimat ist. Dazwischen sagt er dann oft: „Du bist so eine“, und dann lachen wir immer sehr.

8. Juni: Die Maschinisten sind sehr fröhlich! Sie verschmieren ihr Gesicht mit Öl und grinsen mich immer an. Hannes hat gesagt, daß er mir den Wellentunnel mal gerne nach Strich und Faden zeigen täte. Er tut es aber nicht, weil ich schon die Freundin vom Moses bin. Er hat gesagt, daß wir so gut zusammenpassen! Das finde ich auch und mein Moses bestimmt auch. —

Ich trinke immer Brause, die hat so viel Luft drin, daß es richtig gut schmeckt. Der Leitende Ingenieur hat im Speisezimmer zu mir gesagt, ich soll nur aufpassen damit, weil so viel Luft drin ist. Er ist auch sehr nett, genau wie der Koch. Die sind alle sehr nett auf so einem Schiff.

9. Juni: Es ist richtig lustig auf dem Meer! Manchmal ist es auch ganz komisch, wenn mein Moses „du bist so eine“ zu mir sagt. Ich muß oft lachen und weiß garnicht warum. Mein Moses ist aber auch so ein... —

Hoffentlich merkt der Kapitän nichts, weil sonst mein Moses geschimpft wird, wenn er mir alles erzählt, was nur Seemänner wissen dürfen.

Ich habe heute fast garkeine Zeit zum Schreiben, weil es überhaupt nicht einsam ist auf dem Meer. — Ach, in drei Tagen haben wir den Hafen gefunden, sagt der Kapitän. Ich muß ganz oft an das Lied „Junge komm bald wieder“ denken! — Ich... Manchmal weine ich schon jetzt, wenn ich daran denken muß und an meinen Moses... —

Philipp v. Kodolitsch

Was soll sie darauf antworten?

Irgendwo hatte die junge Frau einmal gelesen, eine Seemannsfrau sei ewige Braut. Daran mußte sie denken, nachdem sie bereits ein halbes Jahr lang auf ein Lebenszeichen von ihrem Mann wartete. Wie hatte sie sich die Flitterwochen ausgemalt! Und jetzt nicht einmal ein Brief, sechs Monate lang kein Lebenszeichen, das war fast zuviel für ein liebendes Herz.

Eines Morgens aber schilpten die frechen Spatzen so eifrig, als hätten sie Wichtiges zu verkünden.

Neugierig blickte die junge Frau zum Fenster hinaus und erschrak bis unter die Haarwurzeln. Vom Ende der Dorfstraße kam der Briefträger dahergerannt, wie ein Kalb, wenn Gewitter aufkommt. Und alle Leute rissen Tür und Fenster auf.



Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Klar bei Schmunzelaugen

Letzter Trost auf hoher See

Leo Slezak, der große Sänger, liebte lange Schiffsreisen nicht, da er zur Seekrankheit neigte. Doch wieder einmal brachte es eine Tournee mit sich, daß er ein Schiff besteigen mußte. Leider war das Wetter stürmisch. Und so war Slezak schon nach einer halben Stunde schwer seekrank. Stöhnend, mit blauer Nase und grünen Backen, lag er in seiner Kabine, als ihn der Kapitän besuchte, der es sich natürlich nicht nehmen lassen wollte, seinen prominenten Gast persönlich zu trösten.

„Herr Slezak, ich kann Sie beruhigen. An der Seekrankheit ist noch niemand gestorben.“

„Oh Gott, oh Gott“, ächzte Slezak, „jetzt haben Sie mir auch noch den letzten Trost genommen.“

* * *

Ein Engländer kam von seiner Spanienreise zurück. Da fragte ihn ein Freund: „Hattest du keine Schwierigkeiten mit der Sprache?“ — „Nein, ich nicht, aber die Spanier!“



„Meine Telefonnummer? Die finden Sie im Telefonbuch!“
„Und Ihren Namen?“
„Den auch!“

Als ein englischer Bischof nach New York kam, wurde er von einem Reporter gefragt, ob er auch Nachtlokale zu besuchen gedächte. Der Bischof, vor unbehaglichen Fragen gewarnt, erwiderte: „Gibt es denn Nachtlokale in New York?“ — Tags darauf las er in einer großen Zeitung den Abdruck des Interviews mit der Überschrift: „Erste Frage des Bischofs: Gibt es Nachtlokale in New York?“

Die junge Kundin kam stets dreimal

In Hamburg sind die Damen gut gekleidet und teuer gekleidet. Das liegt in der Natur der Sache und am Hamburger Lebensniveau und weil die Damen in Hamburg am Jungfernstieg einzukaufen pflegen, muß man den Namen der Häuser mitbezahlen. In einem dieser eleganten Häuser erscheint regelmäßig zum Modewechsel eine junge Dame, sehr charmant, sehr elegant, offensichtlich auch sehr intelligent, wie unsere Story zeigt. Sie kommt, begleitet von einem Herrn und läßt sich zeigen, „was man heute trägt“. Sie bittet die Chefin des Hauses, das Stück zurückzulegen. Vom Preis wird taktvoller Weise nicht gesprochen, in Gegenwart eines Herrn. Sie kommt am nächsten Tag wieder, die charmante, intelligente, elegante Dame. Der Vorgang ist der gleiche, man landet bei dem Stück, das gestern zurückgelegt wurde. Die Dame und der Herr gehen, vom Preis wurde nicht gesprochen, in Gegenwart eines Herrn. Am dritten Tage kommt die Dame allein. Das Wunder: einmal der Papa, einmal der Verlobte, jeder zahlt die Hälfte — und meint, er zahle das Ganze recht günstig; noch akzeptabel. Der eine weiß vom anderen nicht.

Peter Altenberg fühlte sich nicht wohl und ging zum Arzt.

„Was trinken Sie,“ fragte der Doktor. „Portwein.“

„Wieviel?“

„Täglich eine Flasche.“

„Rauchen Sie?“

„Ja.“

„Na also: Sie müssen sich das Rauchen und Trinken abgewöhnen!“

Altenberg nahm sein grünes Hütchen und verschwand.

Der verblüffte Arzt lief ihm nach und rief: „Hören Sie, ich bekomme fünf Gulden für meinen Rat!“

„Ach was,“ rief da Altenberg zurück, „ich nehme ihn ja gar nicht an!“



„Was ist denn hier für'n Koch an Bord?!“

Ein Hafen, den jeder Seemann kennt

... aber welcher?



Erst genau die Lage peilen — hier einmal aus der Luft — und dann evtl. auf Seite 20 nachsehen.



**Ankerplätze
SEEMANNSMISSION
APOSTOLATUS MARIS**

Was bietet Rotterdam dem deutschen Seemann?

Einen Hafen, lautet kurz und bündig die Antwort, wie jeder andere auch. Einen Hafen mit viel Arbeit, sehr in der Nähe der Heimat, aber doch keinen Heimathafen. Rotterdam bietet auch ein „Nachtjacketenviertel“, wie die meisten anderen Häfen auch. Billig das Angebot der Qualität nach, aber teuer, was das Loch in die Heuer anbetrifft. Diese Barriere aus Alkohol und Sex kostet den Seemann jedoch in Wahrheit viel mehr, als nur Heuer und sauer verdientes Überstundengeld.

Das Deutsche Seemannsheim in Rotterdam baut eine Brücke über diese Barriere hinweg. Die Brücke in Wärme und Behaglichkeit, mitten hinein in das, was des Seemanns Herz allen Schnulzen- und Reklamefabrikanten zum Trotz wirklich begehrt. Da gibt es Tanz, Filme, Fernsehen, bunte Abende und Preisskat. Und hier ist auch der große Löschhafen für die Schüttladungen in der Seemannsbrust. Jeder, der die Probleme des Seemannslebens an eigenem Leib erfährt, führt sie mit sich herum. An allen Küsten der Welt ist das deutsche Seemannsheim in Rotterdam bekannt für sein großes Angebot an den Seemann. Hier wird er verstanden, so wie er wirklich ist. So wie das Schiff an der Pier Schutz und Ausrüstung findet, so finden die Menschen, die die Schiffe fahren, im Seemannsheim ihren Schutz, ihre Ausrüstung. Die Hafenmeister des Heimes sind darauf eingestellt. Sie wissen alles, kennen alles und sorgen für alles, was den Menschen im Seemannsberuf betrifft.

Unter anderem pflegt man dort auch liebevoll den Sport an Bord. **Deutsches Seemannsheim Rotterdam, Westzeedijk 94, Tel. 13 39 18 und 13 39 70, Telegrammanschrift: Desemaheim.**



**GRUSSE AUS DEM
HEIMATHAFEN**

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:
Seemannssonntag, dem 5. September
Seemannssonntag, dem 3. Oktober
Seemannssonntag, dem 31. Oktober.

Wellenplan

Richtung	GMT	(Frequenz)	Wellenlg.
Fernost	06.45—09.40	17 815 kHz (16,84 m)	
		17 795 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)	



Schiffsingenieurschule Hamburg

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur I (C 6)** haben in Hamburg bestanden am 9. Juli 1963 Klasse C 6 II:
* Jonny Alberts, * Werner Augustin, Claus Behrmann, * Peter Beuck, * Eckhard Boldt, Harald Bossen, Kurt Buerchaper, Franz Burmeister, * Peter Christl, * Horst Doyen, Volkmar Fötsch, * Carl Frank, Werner Goerisch, * Eberhard Grell, Reinhold Grindemann, Günther Heyde, * Wolfgang Ickes, Peter Jandke, * Jens-Wilhelm Mahr, * Thomas Münzer, * Hans-Georg Potent, Joachim Prömmel, Hans-August Rahlhoff, * Herbert Rogler, Hans-Uwe Schmidt, Helmut Schmidt, Wolfgang Schmidt, Hans-Jürgen Störmer, Wilhelm Tonnecker, * Ulrich Zimmermann, Friedrich Schild.
* mit gut bestanden.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** haben in Hamburg bestanden am 11. Juli 1963 Klasse C 5 III c:
Hans Bartholomäus, Eberhard Breuer, Jürgen Dabelstein, Uwe Dammann, Robert Eckel, Erich Fleischmann, Kurt Giesebart, * Hinrich Groth, * Karl-Heinz Hatje, * Rolf Herrmann, Karl-Heinz Heyl, Klaus Ingwersen, Ernst Kuder, Günter Lohmann, Peter Lorenzen, Rolf Petermann, Karl Reiche, Wolfgang Riedel, Dieter Seltmann, Alfred Schorn, Dietrich Schultz, * Karl-Heinz Stoldt, Claus Wilmsen, Benno Wormbs.
* mit gut bestanden.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** haben in Hamburg bestanden am 11. Juli 1963 Klasse C 5 III d:
Manfred Czimek, Folkert Feindt, Hans Friedrich, Peter Ihlenfeldt, Uwe Jentsch, * Bruno Jessen, * Lothar Knöchelmann, Robert Kunstein, Hermann Kutz, * Jürgen Maute, Horst Meyer, * Hans Pappmahl, Bernd-Rüdiger Poersdke, Klaus Reichel, Armin Scheuerpflug, Dietrich Schneider, Jürgen Stengel, Dieter Tummer, Klaus Unterkötter, * Uwe Weiske, * Helmut Wolf, Rolf Wotenow.
* mit gut bestanden.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** haben in Hamburg bestanden am 8. Juli 1963 Klasse C 5 III a:
* Georg Ahrens, * Horst Banck, * Reiner Bigalke, Jens Böge, Helmut Boehm, * Peter Dreyer, Hans Eggen, Erich Großmann, * Dieter Harms, Hans-Joachim Holste, Heinz

Kock, Winfried Krause, Eckhard Kuleisa, * Martin Lau, Siegfried Meier, Gerhard Neumann, Bodo Ohlfest, Hermann Pfefferkorn, Hans-Heinrich Rabenberg, Heino Schultze, Albert Schulz, Heinz Steinfath, * Olaf Walter, Jürgen Wienke, Peter Wischmeier, Wilfried Witt, Walther Ziegler, Georg Seeler.
* mit gut bestanden.
** mit Auszeichnung bestanden.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** haben in Hamburg bestanden am 8. Juli 1963 Klasse C 5 III b:
Dieter Angele, Karlheinz Beckmann, Karl-Heinz Beer, Manfred Friedrich, Karl Gosch, * Hans-Joachim Groth, Joachim Hahn, Hartwig von Hesberg, Werner Kazmierczak, Claus Kohrs, Georg Krause, Uwe Krohn, Rolf Kühne, * Hans-Jürgen Kupzok, Arnold Marbs, Wilhelm Mittag, Werner Peters, * Wolfgang Rademacher, Helmut Regener, * Günter Seiferth, Joachim Stho, Karlheinz Teegen, Rolf Vorbeck, Hans-Joachim Wender.
* mit gut bestanden.

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** haben in Hamburg bestanden am 12. Juli 1963 Klasse C 3 b:
Willi Bode, Reinhard Brandstædter, Claus-Uwe Dohse, Karl Ecke, Klaus Ewers, Dieter Fehrmann, Rolf Grade, Peter Johannsen, Jürgen Kiebiß, Hartmut Klein, Günter Knop, Klaus Köppen, * Ernst Kröber, Hans-Heinrich Lohse, Heino Lundershausen, Dietrich Lunkeit, Heinz Mees, Klaus Mopert, Peter Münch, Friedhelm Otto, Klaus Dieter Reimers, Horst Sewerow, Hans-Joachim Schmidt, Horst Schulz, Thies Tormählen, Joachim Tornquist, Uwe Voigt, Kurt Wienke, Dirk Wigger.
* mit gut bestanden.

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** haben in Hamburg bestanden am 12. Juli 1963 Klasse C 3 a:
Helmut Anderfuh, Werner Barg, Walter Bewersdorff, Wolf-Dieter Erbert, Ulfert Evers, Harald Gentsch, Siegfried Hamdorff, * Klaus Hartmann, Wolfgang Heinemann, Gerhard Heussler, Paul Keller, Werner Koch, Gunter Kreth, Claus Kutschmann, Kurt Matthes, * Reinhold Memmert, Gerhardt Müller, Norbert Ohle, Karl-Heinz Putfarcken, * Herbert Rothbart, * Horst Ruhnke, Oswald Skupch, Volker Svenson, Jürgen Suhr, Günther Schierbecker, * Walter Steinbrecher, Arthur Wersel, Helmut Wohlmann, Paul Zimmermann.
* mit gut bestanden.

**Schiffsingenieurschule Flensburg
Absolventen des Sommersemesters 1963**

Schiffsingenieur I (C 6):
Johann Alberts, Jürgen Albrecht, Jürgen Berg, Helmut Bornhöft, Dieter Buße, Werner Erichsen, Heinz Fuchs, Klaus Göde, Dieter Hamenstädt, Volkmar Hase, Walther Kausch, Joachim Kolditz, Jochen Kühn, Waldemar Modersitzki, Hans-Otto Müller-Keith, Müller Rübemmen, Hans-Herbert Schultz, Hans-Jürgen Sutter, Werner Thedt, Werner Thurow, Otto Behrnschmidt, Heinz Bruhns, Werner Dering, Edwin Dominik, Hans Fehrs, Horst Fröhlich, Heinz Hanke, Hartmut Hansen, Kurt Henniger, Rolf Hilmer, Werner Jablonski, Klaus Lehninger, Peter Lehninger, Dietrich Mann, Siegfried Nötzel, Helmut Peters, Heinz Reumann, Rudenz Schossig, Joachim Steen, Klaus Stein, Claudio Tanner.

Schiffsingenieur II (C 5):
Manfred Berns, Dieter Britschin, Horst Cornils, Hans-Michael Friedrich, Kuno Harms, Gerhard Illies, Jens Jensen, Klaus Jordt, Hans Jung, Dieter Moritz, Heinz-Georg Ring, Rolf Schmidt, Horst Schrader, Götz Schreiber, Hans-Peter Thormeyer, Jürgen Thun, Dietrich Werner, Wolfgang Werth, Lothar Wilhelm, Maximinus Wilms, Fritz Wohlert, Uwe Andresen, Friedhelm Babst, Wolfgang Bohning, Harald Bohr, Dieter Göhlich, Bernd Groth, Hans-Jürgen Happich, Martin Jakubzig, Hans-Joachim Kretschmer, Helmut Kuhnisch, Geert Langenbuch, Holger Langschwager, Manfred Marquardt, Hans-Joachim Mauff, Jochen Menck, Klaus Müller, Hinrich Münster, Heinz Nega, Horst Oldehaver, Peter Pöverlein, Eberhard Radecker, Lothar Rüdiger, Wilfried Schreier, Jürgen Schulze, Johannes Schwermer, Claus-Dieter Strack, Jörg Thiel, Horst Zwingmann, Reinhard Beier, Hermann Bollmann, Rolf Bollmann, Gerold Fesenfeld, Rolf Fischer, Klaus-Peter Galka, Gerhard Gloe-Carstensen, Horst von Halle, Heinrich Hiltgen, Klaus Hormann, Rainer Koch, Hartmut Kohnagel, Horst Kroll, Otto Kuck, Jens Martensen, Sönke Matzen, Klaus Mauer, Friedhelm Ponge, Peter Quaifer, Klaus Schöneberg, Hans Schultz-Fademrecht, Helmut Stock, Jürgen Vof, Karl-Georg Witt, Uwe Witt.

Seemaschinist I (C 4)
Manfred Bartel, Heinz Braak, Klaus-Karl Braack, Horst Brügma, Rolf Claußner, Jürgen Dieckmann, Peter Folgmann, Hermann Förste, Reimer Franke, Hartmut Franken, Werner Gallus, Manfred Granditzki, Heinrich Hardorp, Johannes Hartung, Dieter Hansen, Uwe Jensen, Jürgen Krause, Siegfried Paul, Horst Prüssing, Horst Richter, Hartwig Saggau, Gerhard Sander, Klaus Schütt, Gerd Stegmann, Heinz Thureau, Dieter Wurm, Werner Zander.

Seemaschinist II (C 3):
Günter Erich Birkhof, Horst Bogenschneider, Dietmar Bomke, Hans Brackmann, Harald Deltbarn, Bernd Feuerseger, Egon Förster, Rudolf Heegardt, Hans-Wilhelm Heumann, Hans Jobus, Klaus Kendler, Friedrich Klätte.



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem POSTSPARBUCH



Adalbert von Chamisso

Geb. 30. I. 1781 in Schloß Boncourt, gos: 21. VIII. 1838 in Berlin

Der deutsche lyrische Dichter der Romantik und Naturforscher Chamisso lebte zwischen zwei Nationen, Deutschland und Frankreich. Das schildert auch indirekt seine Geschichte von „Peter Schlemihl“, die seinen literarischen Ruhm begründete. Als Naturforscher nahm er an einer russischen Weltumsegelung teil und wurde Leiter des Berliner Botanischen Gartens.

wenn man ihn sich mit dem Bossa Nova ertanz. Da bleibt einem mal die Puste weg.

3. Siebentausend Rinder Mexico

Peter Hinnen konnte die vielen Rindviecher auch nicht auf dem zweiten Platz halten. Viele Köpfe — viele Sinne! Da muß ein guter Lenker schon mal so tun, als ob er nachgibt. Dafür kam dann Mexico mit ins Rennen. Doppelt hält besser oder sagen wir lieber: zwei Eisen im Feuer können nie schaden!

4. Zwei blaue Vergißmeinnicht (Say wonderful things to me)

Rex Gildo macht auf konservativ. Er bleibt auf dem 4. Platz, wo es ihm voriges Mal schon gut gefallen hat. Und so paßt es auch ganz und gar zum Vergißmeinnicht, daß er nicht erst jetzt im Spitzenteam einer Schlager-Parade auftaucht, sondern eine große Vergangenheit aufzuweisen hat. (Blick zurück: Gigli)...

5. Kiss me quick

Und weil die Zeit sowieso so schnell dahin rast (besonders im Urlaub!) sagen wir heut gutgelaunt mit Elvis Presley, ob auf Platz 3 oder Platz 5: Kiss me quick — denn es ist später, als man denkt...

M. Ahlers

(Copyright by Musikmarkt)

„O diese Männer!“ Das war alles, was sie stöhnte.

Die Leute verliehen sich, und auch der Briefträger ging kopfschüttelnd und paffend seinen Weg. Als er aber bei einem Ententeich vorbeikam, warf er den Plappertaschen sein letztes Stück Schinkenbrot zu, damit sie ihren Schnabel hielten. Er hatte der jungen Frau über die Schulter geguckt. In dem großen dicken Brief aus Borneo hatte weiter nichts drin gestanden als... „Mein klein Butterfly! hab gekauft Papagei. Dein Kai.“

Walter Looschen

Rangliste der Deutschen Schlager im Mai 1963

1. Barcarole in der Nacht

Die letzten sollen die ersten sein. Völlig überraschend taucht Connie Francis mit einer zärtlichen Barcarole auf und kommt sofort zum Zuge. Herzlichen Glückwunsch! Aber nun auch Wind in den Segeln behalten und nicht so schnell wieder abfallen!

2. Schuld war nur der Bossa Nova (Blame it on the Bossa Nova)

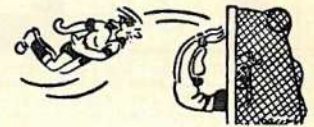
Na, Manuela, ein Weilchen verschnauften? Der erste Platz ist doch nicht so leicht zu halten, zumal,

Da konnte das junge Menschenkind sich nicht mehr bergen. Sie lief dem Glücksboten entgegen und fiel ihm vor lauter Freude um den Hals, so daß er Mühe hatte, sich in dem tobenenden Orkan zu halten. Doch was tat das! Der Briefträger mußte mit ins Haus kommen, bekam ein Schnäpschen, dann noch eins, und ein Butterbrot mit dem besten Land-schinken dazu. Und als er noch eine dicke Brasil in den Mund geschoben bekommen hatte, da erklärte er erst einmal, von woher der Brief kam. Eine Unmenge Briefmarken wies er auf, einige mit Köpfen wie von Papuas, andere mit weißen Elefanten, und Stempel... Stempel!

„Der kommt glatt und direkt aus Borneo“, beteuerte er. Und alle Leute, die mitgelaufen waren wie der Schweif hinter einem leuchtenden Kometen, drückten der glückstrahlenden Empfängerin die Hand, als hätte sie einen Sechser im Lotto gewonnen. Dann endlich machte sie den Brief auf und faltete den doppelten Bogen feierlich auseinander. Plötzlich aber gellte ein lauter Schrei durch das festlich gestimmte Haus. Die junge Frau war auf einen Stuhl gesunken, von Nachbarinnen gestützt. Wie ein undurchdringlicher Nebel lag es vor ihren Augen, während die Hand den Traum von langen Liebesbriefen langsam zerknüllte.



SPORT AN BORD



Versuch macht klug!

Daß wir Maaten von dem MS „Mellum“ aus Bremen unsere Kräfte nicht nur während der Arbeitszeit messen, sondern auch nach Feierabend auf dem Fußballplatz, haben wir unserer Meinung nach erfolgreich bewiesen. In Kanada und auch an Englands Westküste haben wir schon so manche, erfolgreiche und kameradschaftliche Spiele ausgetragen.

Nachdem wir am Ostermontag in Montreal nach einem erbitterten Kampf gegen die „Transamerika“ mit 3:2 Toren unterlagen, setzten wir ab sofort in jedem Hafen ein regelmäßiges „Pflichttraining“ ein. Der Erfolg war dementsprechend: Schon am darauffolgenden Sonntag schlugen wir die „Poseidon“ verdient mit 4:0 Toren! Auf dem gleichen Trip mußten sich auch die alten Füchse von der in Manchester beheimatete „Rialto“ mit 2:0 Toren geschlagen geben.

Nach diesen Erfolgen zeigte auch unsere Schiffsleitung Interesse am Spiel. Sie organisierte deshalb auch in Swansea, England, das Spiel gegen „Grete Skou“. Dieses Spiel endete mit 3:3 Toren, ob-

wohl die Mannschaft des Dänen fast ausschließlich aus sehr schnellen und hart spielenden Chilenen bestand.

Mit sportlichen Grüßen
Wolfgang Budde

So spielten sie in Rotterdam

APRIL

Sanaga — München	1 : 1
Leverkusen — Goslar	2 : 1
Saarland — Goslar	2 : 2

MAI

Cap San Marco — Tanger	2 : 1
Aquila — Levante	1 : 0
Zeevaarschool (holl.) — Leapaul	5 : 3
Krugerland — Kaapland	1 : 1
Nürnberg — Senator Posschl	4 : 3
Aldebaran — Syrte	5 : 1
Cap Verde — Stolzenfels	4 : 4
Cap Verde — Uhenfels	3 : 3
Ursula Rickmers — Montan	2 : 0
Eckenheim — Dora Fritzen	4 : 2
Montan — Tazacorte	4 : 4
Phönizien — Rabentels	4 : 1
K o m b i : Phönizien/Rabentels — Nordland/Sage (dän.)	4 : 0
Transvaal — Ubena	3 : 0
Rothenstein — Polaris	3 : 2
Rothenstein — Angaritor	5 : 1
Karoo — Elha Rickmers	1 : 3
K o m b i : Alcyone/Nordstern — Cap San Antonio	1 : 3
Ludwigshafen — Viona	6 : 3
Nürnberg — Adria	3 : 0
Adria — Sabratha	1 : 0
Zeevaarschool (holl.) — Cap San Augustin	2 : 1

JUNI

Sabratha — Alk	4 : 1
Byblos — Mailand	2 : 0
Eckenheim — Berkersheim	7 : 0
Sabratha — Byblos	1 : 1
Dresden — J. G. Nicholson	12 : 1
Mobil Oil (holl.) — Alk	7 : 1
Sabratha — Dresden	1 : 1
Alk — Binnenschippers (holl.)	2 : 1
Steckelhorn — Tannstein	3 : 4
Tannstein — Hödur	1 : 1
Hödur — Zeevaarschool (holl.)	6 : 2
Patrocles (engl.) — Tannstein	4 : 2
Eckenheim — Walvis Bay	3 : 0
Walvis Bay — Rantum	3 : 2
Marienfels — Streefkerk	1 : 2
Seven Seas — Eckenheim	4 : 3

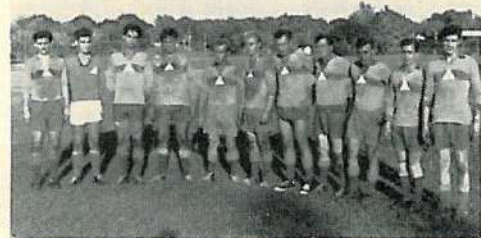
Viona — Werner Vinnen	6 : 0
Rantum — Tinnum	2 : 2
Berkersheim — Ingrid Leonhardt	6 : 1

JULI (1.—10. 7.)

Marienfels — Tilo von Wilmski	8 : 3
Heidelberg — Leipzig	2 : 6
Neuharlingersiel — T.O.G.R. (holl.)	7 : 1
Sperber — Edgar Andre	4 : 3
Edgar Andre — Frankfurt	3 : 0

Und so spielte F.C. Hasselburg

Tampa: Internationale Tampa — Hasselburg	3 : 4
Antwerpen: Hasselburg — engl. Schiff	3 : 0
Nordenham: Hasselburg — engl. Schiff	3 : 0



Die Recken des F. C. Hasselburg

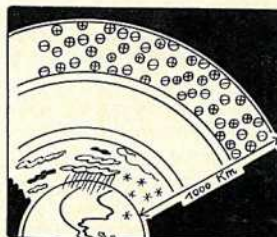
Bärenfels — Berkersheim	5 : 1	BSV Midgart — Hasselburg	4 : 1
Bärenfels — Reinhard Lorenz Russ	1 : 0	Antwerpen:	
Rabenfels — Tenerie	3 : 3	Hasselburg — Naguilan	4 : 0
Hamburg — Württemberg	1 : 0	Tampa:	
Naguilan — Erfurt	3 : 3	St. Petersburg — Hasselburg	2 : 4
Francesca — Kombi: Lisboa/Homberg	0 : 3	Antwerpen:	
Lisboa — Schippers (holl.)	1 : 6	Hasselburg — Elbe	8 : 2
Stubbenkammer — Albatros	8 : 1	Antwerpen:	
Tazacorte — Halcyon (engl.)	5 : 1	Hasselburg — Rantum	4 : 1
Eckenheim — Las Palmas	2 : 2	Antwerpen:	
Spreewald — Tanganjika	3 : 0	Hasselburg — Urundi	2 : 0
Tannstein — City of Waterford (engl.)	3 : 2	G. Kolodziej	

Die schlaue Kiste

Woher stammt der Ausdruck?

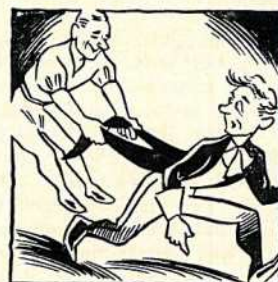
Jemandem beim Schlafittchen kriegen . . .

„Halt, mein Sohn, dich werden wir schon beim Schlafittchen kriegen, du läufst mir nicht davon!“ — Man versteht, was gemeint ist, aber „Schlafittchen“? Es verbirgt sich in diesem zunächst unbegreiflichen Wortgebilde: die Schlag-Fittiche von Vögeln. Wollte man Vögel



Wie hoch ist die Lufthülle der Erde?

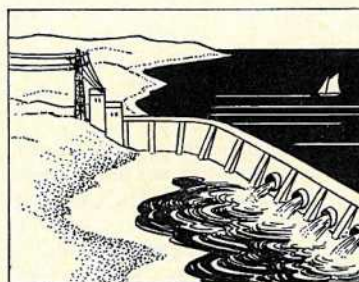
Daß die Luft gar nicht so leicht ist wie es scheint, geht aus der Tatsache hervor, daß sie auf jeden Quadratzentimeter der Erdoberfläche und auch unseres Körpers einen Druck von einem Kilogramm ausübt. Dabei ist die Lufthülle über 1000 km hoch. Nahe der Erdoberfläche ist sie so dicht, daß unterhalb einer Höhe von etwa 17 km bereits 90 Prozent der gesamten Luftmenge liegen. Im untersten Stockwerk, der Troposphäre, die in mittleren Breiten bis etwa 11 km hoch reicht, spielen sich die Wettervorgänge ab. Darüber liegt die Übergangszone, genannt Tropopause, in der es sehr kalt ist. Dort herrschen Temperaturen von -50 bis -80 Grad Celsius. Dann wird es innerhalb der Stratosphäre wieder wärmer, bis die Temperatur in etwa 50 km Höhe $+10$ Grad beträgt. Dann sinkt sie wieder ab. Ab 60 bis 80 km Höhe beginnt als letztes Stockwerk die Ionosphäre, in der sich wesentliche elektrische Vorgänge abspielen.



darin hindern davonzufliegen, so beschneidet man ihnen die Fittiche, die Flügel. Später nannte man die Rockschöße der Herren-Jacke „Flügel“. Sie waren so recht dazu geeignet, Leute, die es gar zu eilig hatten, bei ihren „Fittichen“, ihren Rockschößen, ihrem „Schlafittchen“ zu packen und am Enteilen zu hindern. So „kriegte man sie am Schlafittchen“. Zum Glück für alle Männer, die dazu neigen, sich bei gewissen Gelegenheiten zu verdünnisieren, gibt es heute nur noch wenig Kleidungsstücke mit Schlafittchen.

Wußten Sie schon . . .

. . . daß die meisten Menschen ein kleines Atomkraftwerk bei sich tragen? Den Leuchtziffern der Uhr ist neben einem Bindemittel eine ge-

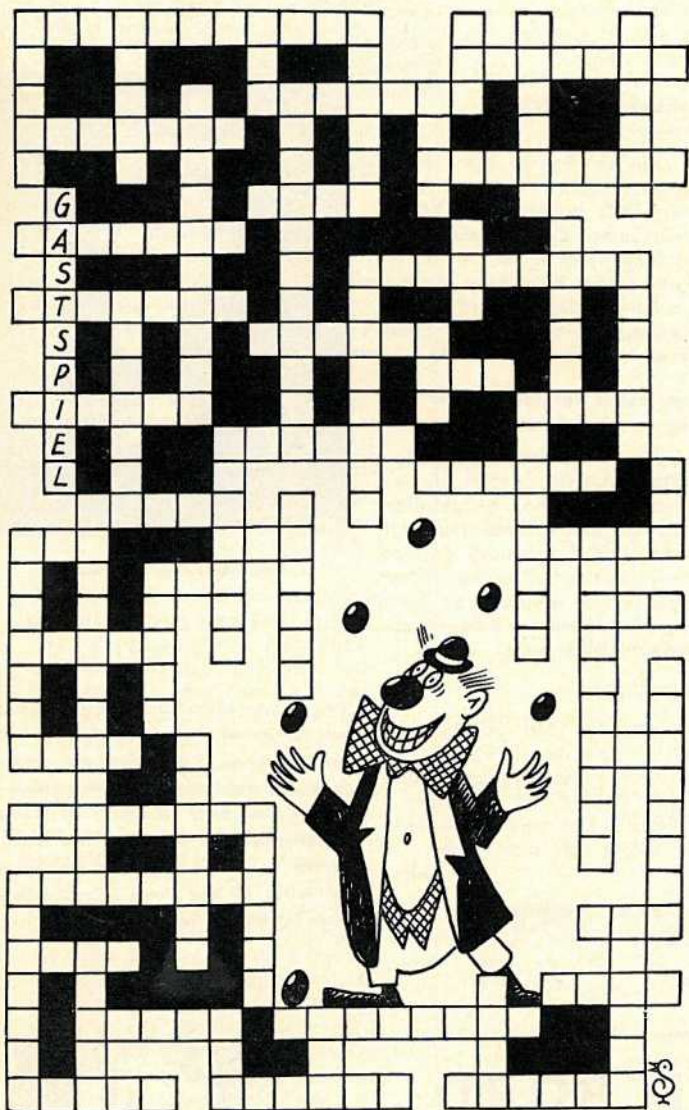


Elektrischer Strom aus Ebbe und Flut

Daß Gebirgsseen und Flüsse zur Stromerzeugung herangezogen werden, ist allgemein bekannt. In den letzten Jahren hat man begonnen, auch die durch Ebbe und Flut an den Meeresküsten hervorgerufenen Wasserströmungen hierfür auszunutzen. In Frankreich und Kanada arbeiten bereits solche Gezeitenkraftwerke zur Zufriedenheit. Auch die durch ihre Briefmarke bekannte Insel Mauritius im Indischen Ozean soll nunmehr eine solche Anlage erhalten.



wisse Anzahl selbstspaltender Atome beigegeben. Das außerdem beigefügte Zinksulfid leuchtet auf, wenn es von abgesprengten Atomteilchen getroffen wird.



Kreuzworträtsel einmal anders

Hier werden nicht die Wörter gesucht, sondern deren Eintragstellen. Das Gitter muß ausgefüllt werden. Ein Schlüsselwort steht schon am richtigen Platz; wie gehts weiter? Ch und Umlaute ä, ö, ü (wenn vorkommend) = 1 Buchstabe!

- 3 Buchstaben:
Chor Ute aha Tag ade Ort Bob Ohm Rum old Gas Ton Lob Lot
- 4 Buchstaben:
Wind Most Zebu Neid Muli Idee Muse
- 5 Buchstaben:
Keule Niger Stier Talmi Brise Ernst Kabel Türke Erker
- 6 Buchstaben:
Binder Filter Ulster Treber Roland Artist Binsen Zirkus Sommer Berber Astral Manège Brause Amiens
- 7 Buchstaben:
Brikett Bauwerk Ovation Akrobat Trommel amüsant Reklame Strasse Laterne Kapelle
- 8 Buchstaben:
Semester Zauberer Mastbaum Barriere Seiltanz Katapult Dompteur
- 9 Buchstaben:
Gastspiel Stehplatz
- 10 Buchstaben:
Notausgang Andalusien
- 11 Buchstaben:
Equilibrist Kronleuchter
- 12 Buchstaben:
Stallmeister

Seeleute sind manchmal eifrige Sparer

Hanno, Peter und Christian, vorbildliche Seeleute, sind eifrige Sparer. Als sie unlängst ihre letzten Ersparnisse zur Sparkasse bringen wollten, kamen sie zu folgendem Ergebnis. Hanno und Peter hatten zusammen 180 DM gespart. Peter und Christian konnten zusammen 150 DM einzahlen und Hanno und Christian verfügten zusammen über 170 DM. Wieviel Geld hatte nun eigentlich jeder von den dreien gespart?



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

Günter Lehmann, Erich Linder, Hans-Joachim Mergner, Klaus Mews, Wolfgang Mittermayer, Uwe Peters, Hans Petersen, Peter Sass, Karl-Heinz Schneider, Johannes Schnieders, Reimer Steen, Hans Steckhan, Klaus Vollbeh, Ulrich Wilhelm.

Funker (II. Klasse)

Joachim Harré, Klaus Sakowski, Jochen Stabenow, Walde-mar Schulz.
Es haben somit 173 Herren die Abschlußprüfung zum Sommersemester 1963 bestanden.

Außerdem erwarben:

91 Studierende (C 5) den Schein zum Rettungsbootmann.
97 Studierende des 2. Semesters C 5 erhielten eine Bescheinigung über die Teilnahme am Lehrgang für „Erste Hilfe und Gesundheitslehre“.
43 Herren das Seefunksonderzeugnis.
36 Herren das Seefunksonderzeugnis.

Seefahrtsschule Hamburg

An der Seefahrtsschule Hamburg bestanden am 19. 7. 1963 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Horst Bernhardt, Peter Dautert, Harald Ettwein, Heinz Gerhardt, Klas Griebel, Victor Gülzau, Gerd Herberger, Klaus Hoffmann, Peter Kohrs, Karl Kossow, Peter Kraus, Gerhard Krüger, Gerhard Lickfett, Heinz Müller, Karl-Heinz Neumann, Helmut Peinert, Ernst Peters, Georg Reimer, Harald Schade, Willi Schäfer, Ulfilas v. Schalscha-Ehrenfried, Heinz Schmidt, Hans-Günther Schulze, Helmut Schumacher, Werner Urban, Eberhard Zieler.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden am 19. Juli 1963 folgende Herren:

Horst Beran, Uwe Binder, Gerhard Dasse, Olaf Keller, Uwe Kopke, Dieter Krömer, Günther Langowski, Wilfried Möller, Sepp Palmahl, Hinrich Prohn, Gerd Rohr, Rolf Schlüter, Kurt v. Thienen, Wulf Trute.
Außerdem bestand am 19. 7. 1963 die Prüfung zum Seeschiffahrer auf Küstenfahrt (A 1) Herr Henry Schröder, sowie die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) — ebenfalls am 19. 7. 1963 — Herr Hans Peter Gewandt.

Seefahrtsschule Bremen

An der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen bestanden am 19. Juli 1963 vor einer Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse die Herren:

Günter Buder, Johann Dittmar, Jörg-Uwe vom Hagen, Wilfried Heck, Wolfgang Hellriegel, Werner Hugentobler, Wolfgang Kunert, Heinz-Dieter Kutz, Ingomar Schwarz, Hans Stock, Jürgen Wenke.

Am 11. Juli 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Hans-Joachim Beninde, Wolf Braune, Hennig Brünings, Klaus Buck, Helmut Dornath, Klaus Fehrmann, Menne Goldenstein, Gerhard Gössling, Reiner Hayungs, Dieter Langreder, Dieter Lüdersen, Heinrich Naujoks, Wolfgang Peters, Franz Raitheil, Heinrich Ramke, Alfred Schaumann, Adolf Schuster, Klaus Sölter, Klaus Stüven, Horst Walter, Herbert Weiß-Reinshagen, Günter Zegenhagen.

Am 15. Juli 1963 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) die Herren:
Günter Altvater, Wilhelm Altvater, Karl-Heinz Klohs, Wolf-Dietrich Regelien, Friedrich Schrage.

Seefahrtsschule Lübeck

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

Gerhard Fink, Dieter Götter, Heinrich Gross, Peter Hinkelbein, Peter Klug, Rüdiger Krafft, Holger Maack, Jürgen Matheis, Günter Nissen, Jürgen Nuppenau, Jürgen Peter, Harry Petersdotter, Heinz Schoof, Claus Sievers, Eduard Szymczak, Jürgen Thomas, Thomas Thomsen, Jürgen Wiedeberg.

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

Hans Bartel, Karl Burwitz, Karl-Heinz Draeger, Peter Ewerth, Peter Friede, Heinrich Godglück, Hans-Richard Gosda, Heinrich Hagge, Jens Hansen, Jürgen Haß, Gerhard Hauke, Wilfried Lehmann, Dieter Schädlich, Harald Schmöser, Dieter Steinhardt, Peter Strübing, Olaf Thede, Erich Wischumerski.

Am 29. Juni 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Uwe Bunsen, Heinrich Dölger, Horst Dürrbaum, Götz Fiedler, Peter Hopp, Hans Lange, Hermann Levin, Hartwig Maly, Heinrich Möller, Klaus Nimmergut, Henning Papehagen, Michael Schulze, Erwin Schwarz, Volkmar Schwarz, Henning Wulff.

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden am 27. Juni 1963 die Herren:

Jürgen Arndt, Alfred Bergweiler, Claus Ferchen, Rolf Maas, Helmut Miemitz, Egon Otto.
Die Prüfung zum Seefunksonderzeugnis bestand: Fräulein Ingrid Gebhardt.

Seefahrtsschule Bremerhaven

An der Seefahrtsschule Bremerhaven bestanden am 10. Juli 1963 die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5):

Fritz Baltrusch, Karl Deichmann, Helmut Läßig, Werner Mastei, Arthur Neeland, Rolf Päscher, Jörg Schulz, Wilhelm Schulz, Hort Voigt, Johann Winkler;

die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4):
Heinrich Meyer, Karl Müller, Otto Paulsen, Karl Peplies, Rainer Sievers, Peter Witt;

am 13. Juli 1963 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4):
Lothar Eißler, Heinz Garbade, Peter Groda, Gerhard Kruse, Joachim Plucik, Peter Rokahr, Karl-Heinz Segebrecht;

die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2):
Friedrich Bargmann, Detlef Barnkow, Holger Bölicke, Harald Brüning, Peter Bruns, Wolfgang Dimse, Peter Gilster, Johann Großmann, Volkhard Hennig, Ernst Heße, Uwe Rüte, Alfred Salecker, Klaus Seifarth, Klaus Theerkorn, Walter Weber, Wolfgang Bindel;
die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis):
Klaus Draheim, Richard Gatzke, Friedrich Mensing, Felix Polaszek, Wilfried Stern, Dieter Hoch.



„Esso Deutschland“

Nach umfangreichen Erprobungen und Beseitigung eines Ankerspillensadens übergab die Howaldtswerke Hamburg A.G. im Juli den Turbinentanker „Esso Deutschland“ (Bau-Nr. 946) an die Esso Tankerschiff Reederei GmbH Hamburg. Anschließend an die Übergabefahrt wird der Neubau von Cuxhaven aus seine Jungfernfahrt zur Karibischen See antreten.

Die „Esso Deutschland“ ist z. Z. mit einer Tragfähigkeit von ca. 91 300 t das größte Schiff der deutschen Handelsflotte. Bei ca. 54 000 BRT und einem Ladetankinhalt von etwa 110 000 cbm hat der Neubau folgende Hauptdaten: Länge über Alles 260,86 m, Länge zwischen den Loten 249,94 m, Breite auf Spanten 38,10 m, Seitenhöhe 19,05 m und Tiefgang auf Sommerfreibord ca. 14,56 m. Das Schiff wird durch eine Getriebeturbinen angetrieben, deren Leistung normal bei 105 UpM 24 100 PS beträgt, während bei 103,5 UpM eine Leistung von 26 500 PS abgegeben wird. Hiermit erreichte das Schiff auf Probefahrt eine Geschwindigkeit von 17,5 kn. Der Schiffskörper wurde mit Ausnahme weniger geteilter Hauptnähte geschweißt und innerhalb des Ladetankbereiches durch zwei Seitenlängsschotte und 14 Querschotte in 14 Seitentanks und 13 Mitteltanks unterteilt. Von diesen 27 Tanks sind 25 für die Aufnahme von Ladung vorgesehen, während die übrigen zwei Seitentanks für Wasserballast benutzt werden. Die Ladetanks sind mit Inhaltsmeßeinrichtungen versehen und können beheizt werden. Die Ladeöl-Pumpenausrüstung besteht aus drei Turbopumpen mit einer Leistung von je 2500 cbm pro Stunde (Seewasser) und zwei doppelt wirkenden Kolben-Nachleerpumpen mit je 318 cbm Stundenleistung. Außerdem verfügt das Schiff über eine Wasserballastpumpe (1360 cbm/h). Für die Sicherheit des Schiffes und der Ladung wurden die modernsten und wirksamsten Feuerlöschergeräte installiert. So sind für die Ladetanks eine Schaumfeuerlöschanlage, für die Aufbauten Wasser- bzw. Schaum- und für den Maschinen-Kessel und hinteren Pumpenraum eine Kohlen-säurelöschanlage eingebaut worden. Die Besatzung ist in den hinten liegenden Aufbauten untergebracht, und zwar verfügt jedes Besatzungsmitglied über einen eigenen Raum. Den Offizieren, Ingenieuren und Unteroffizieren stehen je ein eigener Duschkabin mit WC zur Verfügung, während die Mannschaftskammern so angeordnet sind, daß jeweils zwei Kammern einen gemeinsamen Duschkabin haben. Der Mannschaft steht außer der Messe ein geräumiger Tagesraum zur Verfügung; auch das auf den Tankern obligatorische Schwimmbad wurde auf dem Schornsteindeck eingebaut. Um während Revierfahrten der Schiffsführung eine gute Übersicht zu gewährleisten, wurden am vorderen Mast Fernsehkameras angebracht, deren Bild auf die hinten gelegene Brücke übertragen wird.

Weinschiff „Hector“ (3094 tdw als Volldecker) am 15. Juli 1963 abgeliefert von der Lürssen-Werft Bremen-Vegesack an die D.G. Neptun, Bremen. Verwendungszweck: Weintransport in Tanks, vornehmlich von Spanien und Portugal, Maschine: 2000 PS-Deutz-Diesel, Geschwindigkeit: 13 kn.

Schiffe im Fließbandverfahren

produziert man neuerdings auf einer schwedischen Werft. Bei Göteborg fällt der Tag des Stapellaufes mit dem der Probefahrt zusammen. Gebaut wird weitgehend automatisiert und völlig unabhängig vom Wetter. Das Schiff schiebt sich regelrecht im Tempo der bis ins letzte vorgeplanten Bauvorgänge aus der Halle unmittelbar ins Dock zum Aufschwimmen. Auf diese Weise sollen Schiffe bis zu 150 000 Tonnen Tragfähigkeit gebaut werden können.

SCHIFFSUNFÄLLE

Keine Schuld bei der „München“

Untergang durch nichtfunktionierende Rückschlagklappe
Am 25. Juni 1963 gegen 09.00 Uhr ist das Fischmotorschiff „München“ vor der Westküste Grönlands gesunken. 27 Besatzungsmitglieder haben dabei den Tod gefunden. 15 Überlebende sind in Rettungssinseln treibend von anderen Fischereifahrzeugen geborgen worden.
Der Unfall ist auf einen Wassereintrich in das annähernd in der Wasserlinie liegende Arbeitsdeck zurückzuführen, dessen Ursache wahrscheinlich darin gelegen hat, daß eine Rückschlagklappe der Stb.-Speigatten infolge unbekannter Einflüsse nicht funktionierte. Die Schiffsführung trifft keine Verschluden. Es sind auch keine für den Unfall ursächlichen Mängel der Bauart oder Beladung des Schiffes festzustellen.

Die von der Schiffsführung zur Rettung der Besatzung ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Zu diesem Spruch kam das Seeamt Hamburg am 16. 7., nachdem Professor Hansen vom Institut für Schiffbau/TH Hannover als unparteiischer Sachverständiger ausführlich darlegte, daß Konstruktionsfehler bei der „München“ nicht vorgelegen haben und auch gegen die Stabilität des Schiffes keinerlei Einwände zu erheben sind. Nach seinen Berechnungen mußte das Unglück durch eine nichtfunktionierende Rückschlagklappe entstanden sein, durch die bei zunehmender Krängung immer größere Wassermassen ins Arbeitsdeck gelangten und so schließlich zum Sinken des Schiffes führten. Denn bereits bei einer Schlagseite von 10 Grad befand sich das Arbeitsdeck 95 cm unter der Wasserlinie und durch die Klappenöffnung konnten etwa 2,5 cbm Wasser pro Minute einlaufen. Trotzdem meinte Professor Hansen, daß er das Schiff in keiner Weise anders konstruieren würde. Er regte jedoch an, in Zukunft eine automatische Schließanlage der Speigatten in Erwägung zu ziehen, um im Bedarfsfall den absoluten Verschlusszustand so schnell wie möglich herbeizuführen. Die „München“ besaß zwar zusätzlich zu den Rückschlagklappen von Hand verschließbare Deckel, die aber nicht benutzt wurden, da nach den Erfahrungen von 30 Fangreisen („München“ und Schwesterschiff „Bremerhaven“) niemals bedrohliche Situationen eingetreten waren.

Der Bundesbeauftragte Vizeadmiral a. D. Hoffmann sah das Nichtschließen der Deckel nicht als fahrlässig an, empfahl jedoch, sie künftig seestef zu verschließen, falls im Arbeitsdeck nicht gearbeitet wird. Im Hinblick auf die Rettungsmittel betonte der Bundesbeauftragte die Notwendigkeit, das Versagen nachzuprüfen und daraus die Konsequenzen zu ziehen. Er meinte, daß eine Beschädigung mit großer Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre, falls man die Rettungssinseln nach Vorschrift in verpacktem Zustand über Bord geworfen hätte. Andererseits ist ein Vorwurf gegen das Aufblasen an Deck nicht zu erheben, da das laut Gebrauchsanweisung der Hersteller, auch an Deck geschehen kann. Ein Aufblasen an Deck sollte in Zukunft aber nur dann stattfinden, wenn eine Beschädigung völlig ausgeschlossen ist. Weiterhin regte der Bundesbeauftragte an, auch auf Fischereifahrzeugen eine Seenotrolle einzuführen und den Nachteil der Rettungssinseln, mit denen Übungen nicht veranstaltet werden können, dadurch auszugleichen, daß bereits in den Seemannschaften eine Ausbildung in deren Gebrauch erfolgt. Die Rettungsaktion an der sich 25 deutsche Fischereifahrzeuge, ein dänischer Frachter und ein Küstenwachboot der dänischen Marine beteiligten, verdient äußerste Anerkennung, insbesondere das Verhalten des Funkers der „München“, der bis zum letzten Augenblick seine Station besetzt hielt und auch nicht mehr gerettet werden konnte, hob der Bundesbeauftragte hervor.

Direktor Knaak, Vorsitzender des Seeamts, meinte bei der Urteilsbegründung, daß die Rettungsmittel nicht direkt versagt hätten, da sie noch alle schwimmfähig gewesen wären. Ursächlich für den Tod der 27 Besatzungsmitglieder sei vielmehr die Kälte gewesen.

Von der Lotsentreppe gefallen

Am 30. Mai 1963 gegen 10.20 Uhr ist der Matrose Nagel vom Motorschiff „Hildegard“ auf der Reede Owendo (Gabun) bei Außenbordsarbeiten von der Lotsentreppe gefallen und ertrunken. Der Unfall ist von niemand verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Gesundheitsdienst an Bord

Fiebermessen (I)

Die Messung der Körpertemperatur mit dem Fieberthermometer gibt sicheren Aufschluß über das Vorhandensein von Fieber und seine Höhe. Für den Arzt bedeutet es wichtige Hilfe, wenn die Fiebermessungen des Patienten pünktlich aufgeschrieben worden sind. Er bekommt dadurch schon oft den Einblick, um welche Krankheit es sich handelt.

Wie wird nun die Körpertemperatur festgestellt?

In der Glashülle des Fieberthermometers ist eine leuchtende Quecksilbersäule eingeschlossen. Der Quecksilberfaden dehnt sich bei Erwärmung aus. Sein Stand läßt an einer Zahleneinteilung die Körpertemperatur in Zehntelgraden unmittelbar ablesen. Zur Messung der Körpertemperatur bei Menschen werden fast durchweg Maximalthermometer verwendet, d. h. der Quecksilberfaden bleibt bei der höchsten erreichten Temperatur stehen und geht nicht bei Abkühlung zurück. Das wird dadurch erreicht, daß das Glasröhrchen, in der der Quecksilberfaden sich befindet, dicht über der Kugel etwas verengt ist. Solange die Temperatur steigt, steigt auch das Quecksilber. Sobald es aber kühler wird, zerfällt das Quecksilber an der Verengung, weil hier die Kohäsionskraft nicht mehr groß genug ist. Wird später noch höhere Temperatur erreicht, so drängt Quecksilber durch die verengte Stelle und schiebt den Faden weiter bis zum Höchststand. Durch vorsichtiges, rückweises Schleudern vereinigt sich das Quecksilber über der Enge wieder mit dem in der Kugel. Vor oder nach dem Messen wird das Quecksilber durch kräftige Schleuderbewegungen auf seinen Tiefstand gebracht — zumindest unter die rote Querlinie, die den Punkt bezeichnet, an dem die Körpertemperatur als Fieber bezeichnet wird.

Wo und wie lange wird gemessen?

Am genauesten ist zweifellos die Messung im Darm. Die Mundmessung, die namentlich in Amerika üblich ist, ist fast ebenso genau. Zur exakten Messung in der Achselhöhle bedarf es gewisser Vorsichtsmaßnahmen, man muß sich genau vergewissern, ob das Thermometer gut von der Achselhöhle umschlossen ist und dieselbe trocken ist. Den anderen Arm benutzt man dazu, den Arm mit dem Thermometer dicht am Körper festzuhalten.
Bei der Darmmessung wird das untere Ende des Thermometers mit etwas Salbe eingefettet, damit es leichter gleitet und dann vorsichtig in den Darm eingeführt.

Nach 3 Minuten, in der Achselhöhle nach 5 Minuten, ist die Messung vollendet. Das Thermometer wird herausgenommen, der Stand des Quecksilberfadens abgelesen und notiert, anschließend mit Wasser und Watte gereinigt. Sollten an Bord mehrere Personen nacheinander mit dem gleichen Thermometer gemessen werden, wird das Thermometer nach jeder Messung mit einer desinfizierenden Flüssigkeit abgewaschen. Tagsüber bleibt es in einer desinfizierenden Flüssigkeit stehen. (Fortsetzung folgt)

E. Jünemann

Schiffahrt, Werften
Industrie

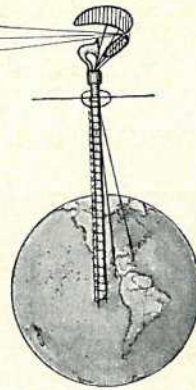
Cordobond

Schnelle Reparatur ohne Schweißen · Korrosionsschutz
Information: Van Lessen en Punt GmbH Hamburg 11, Ruf 33 55 94



Wir sind doch alle gleich

Wenn wir von Gleichheit reden, so reden wir von einem Traum. Dem großen Traum der absoluten sozialen Gleichheit. Wir meinen mit Gleichheit das Sowjetparadies, die Welt ein großer Garten Eden, wo alle als Produkt ihrer gemeinsamen Arbeit den gleichen Lebensstandard besitzen, die gleichen Lebensbedingungen, die gleiche Arbeit, die gleiche Freizeit, und in der Freizeit den gleichen Komfort. Der Staat hat ein- für allemal alles geregelt, er funktioniert perfekt.



Doch die Verhältnisse, . . .

Dieser Staat ist wie eine riesengroße Kuh. Alle müssen sie füttern, und alle dürfen sie melken. Gefüttert und gemolken wird genau nach Plan. Nach dem Plan der absoluten Gleichheit. In diesem Plan leistet keiner mehr als der andere, bekommt keiner mehr, als der andere. Denn vor dieser Kuh, die die Menschheit füttert, von der die Menschheit ernährt wird, sind ja alle gleich. Es gibt keine Rassenunterschiede. Es kann keine religiösen geben, denn Religion gibt es nicht. Es gibt überhaupt keine Unterschiede mehr. Es gibt nur die Kuh. Sie ist die Krönung allen menschlichen Bemühens. Sie wird heilig gesprochen. Sie steht nicht im Stall oder auf der Weide, sie steht auf dem Thron, auf dem Altar. Da wird sie verehrt, wird ihr gehuldigt anstelle von Königen. Da wird sie angebetet anstelle von Gott. Sie ist eine Art Homunkulus, von Menschen im Laboratorium des Politbüros konstruiert. Dieser Traum von der Kuh ist einer der ältesten Träume der Menschen. Er ist die am besten konservierte Utopie der Menschen. Sie hat deshalb das längste Leben, weil sie nie Wirklichkeit wurde, nie Wirklichkeit werden kann.

Um mit einem berühmten Kommunisten zu reden (Bert Brecht):

Doch die Verhältnisse, sie sind nicht so.

Glaubensbekenntnis an die Kuh

Doch die Ideologie des Weltkommunismus glaubt an diese Idee, glaubt daran, die Verhältnisse so zu ordnen, glaubt daran, sie auf den Kopf stellen zu können. Für den Idealkommunisten ist die Gleichheit kein Traum, keine Utopie. Er hat sie auf seine roten Fahnen geschrieben. Das kommunistische Manifest ist das Glaubensbekenntnis an die Kuh. Die Kommunisten können nicht anders, weil sie an sich selbst glauben, anstatt an Gott. Sie können nichts anderes glauben, weil sie der größten Überheblichkeit anheimgefallen sind, die es gibt: Die Menschen können alles allein vollbringen, und über ihnen gibt es nichts.

Astronauten und Fingerabdrücke

Von einem russischen Astronauten hörte die Welt, daß er von Gott nichts gesehen habe im Weltraum. Ein amerikanischer Astronaut ließ die Welt von seinem Gespräch mit Gott widerklingen. Das gleiche Erlebnis des gleichen Raumfluges war dem einen das Erlebnis der Allmacht Gottes, dem anderen das Erlebnis der Allmacht der Technik und der Bodenstationen. Der eine glaubte daran, daß die Menschen auf der Erde alles gut und richtig und vollkommen in unteilbarer Gerechtigkeit für alle herstellen können, der andere weiß in

seinem Glauben, daß im Grunde alles schon vollkommen geschaffen ist, und daß Liebe zwischen Gott und den Menschen ist. Er erfährt die Gewißheit, daß ohne diese Liebe alles nichts ist, mit ihr aber alles vollkommen. . . . Und zwar vollkommen in Ungleichheit, vollkommen in Gegensätzlichkeit, vollkommen in jenem unbegreiflich wunderbaren Zusammenspiel, das von den Gestirnen bis zu den Bestandteilen der Atome alles und jedes in seiner unterschiedlichen Art sein läßt, zeitlos, grenzenlos.

In diesem Raum, der nur unzulänglich mit Lichtjahren durchmessen werden kann, ist alles, was wir sehen, erkennen und erforschen, ungleich: Die Gestirne, ihre Größe, ihre Entfernung zueinander, die Kräfte, mit denen sich ihre Massen anziehen, und die Kräfte, mit denen sie sich gegenseitig voneinander wegschleudern. Ungleich ist auch alles auf der Erde. Kein einziges Blatt gleicht vollkommen dem anderen. Keiner von den bald annähernd dreißig Milliarden Fingerabdrücken gleicht dem anderen, und kein einziger Mensch ist auch nur einem einzigen Menschen vollkommen gleich.

Drei Blicke durch die Klarsichtscheibe

Tatsächlich überzeugt uns schon der erste Blick auf die Wirklichkeit des Weltalls so wie auf die der Kleinstwelt und auf alles, was dazwischen liegt, daß alles ungleich ist, voneinander unterschieden, einmalig, individuell. Und der zweite Blick überzeugt uns, daß jedes Einzelwesen viele Eigenschaften besitzt, und daß nur ganz wenige dieser Eigenschaften vielen gemeinsam sind. Steine sind tot, Pflanzen leben, ohne sich von ihrem Ort fortbewegen zu können, Tiere leben mit der Fähigkeit, von selbst ihren Ort zu verändern, Menschen leben, und wissen um ihr Leben.

Der dritte Blick überzeugt uns, daß die Gruppen mit gleichen Eigenschaften unter sich wieder natürliche Gegensätze bilden, die dazu bestimmt scheinen, sich zu vernichten. Pflanzen laugen den Boden aus, auf dem sie leben, Tiere fressen Pflanzen, Raubtiere fressen pflanzenfressende Tiere, große Fische die kleinen, und Menschen bekämpfen die Natur, und Menschen bekämpfen sich gegenseitig.

Das alles geschieht nun nicht, weil alles gleich ist, sondern weil alles verschieden ist. Die Einzelwesen untereinander und die Gruppen untereinander. Zwangsläufig steht alles, was verschieden ist, im Gegensatz zueinander und in Feindschaft. Zwangsläufig erscheint alles zur Selbstbehauptung durch Vernichtung des anderen verurteilt. Das zieht sich wie ein roter Faden von den Wölfen, die die Schafe fressen, bis zu den Barrikaden der französischen Revolution. Die Gegnerschaft geht bis zu den linien-

treuen kommunistischen Genossen, die auf der Krim in Saus und Braus Urlaub machen, bis zu jenen Genossen, die hinter Mauern schmachten. Die Gegnerschaft der Verschiedenartigkeit macht auch nicht halt vor arbeitenden Unternehmern und arbeitenden Angestellten. Die Spannung des Gegeneinandergerichtetseins vibriert auch auf unseren Schiffen. Zwischen Deck und Maschine, zwischen Salon und Mannschaftsmesse, zwischen Uniformträgern und Mannschaften. Sie zieht sich hin bis in die kleinste Zelle der menschlichen Gemeinschaft, bis in die Gegnerschaft zwischen Mann und Frau, zwischen Geschwistern in der Familie.

Um mit den Worten der kommunistischen Dialektik zu sprechen: Alles ist erfüllt von Antithesen. Nur heißt die große Synthese nicht Utopia. Das wäre der riesige Mixbecher, dessen Inhalt der unendlich vielen Gegensätze die große Staatskuh mit ihrem Schwanz zusammenrührt. Die große Synthese heißt, wie es das Beispiel von Mann und Frau geradezu unwiderlegend überzeugend versinnbildlicht, Liebe. Die Liebe löst die Gegensätze nicht auf, wie eine mathematische Gleichung, sie manipuliert nicht mit ihnen, wie die wissenschaftliche Dialektik, die Liebe verwischt nicht, sie leugnet nicht den Unterschied und den Gegensatz, die Liebe ist klug genug, beispielsweise Mann und Frau nicht gleichmachen zu wollen, die Liebe respektiert die Gegensätze voll und ganz, aber sie erlöst die Gegensätze aus ihrer tödlichen Feindschaft, sie erlöst den Menschen zum Leben.



Die Kuh weiß nichts von Liebe

So ist es mit dem Gegensatz zwischen Mann und Frau. So ist es auch mit dem Gegensatz zwischen Mensch und Gott. Diese Liebe, die alle Gegensätze bestehen läßt, sie hat viele Namen: Je nachdem, zwischen welchen feindlichen Gegensätzen sie erlöst und wirkt, heißt sie Achtung, Respekt, Toleranz, Kameradschaft, Verständnis, Mitleid, Mitdenken, Mitfühlen, Hingabe, Zuneigung, Sympathie, Anstand, Takt, Höflichkeit, Fairneß, Aufrichtigkeit und Vertrauen. Alles Worte für ein- und dieselbe große Befreiung.

Nur dieser Befreiungsmacht „Liebe“ mit den vielen Namen verdanken wir unser menschenwürdiges Dasein. Wo sie ist, da ist auch zwischen Völkern und Rassen, auch zwischen Sozialgegnern und genauso in Bord- und Familiengemeinschaften immer und überall der wirklich mögliche Idealzustand schon hergestellt, den die anderen mit einer Weltrevolution im Lande Utopia der Gleichmacherei suchen. — Schp —

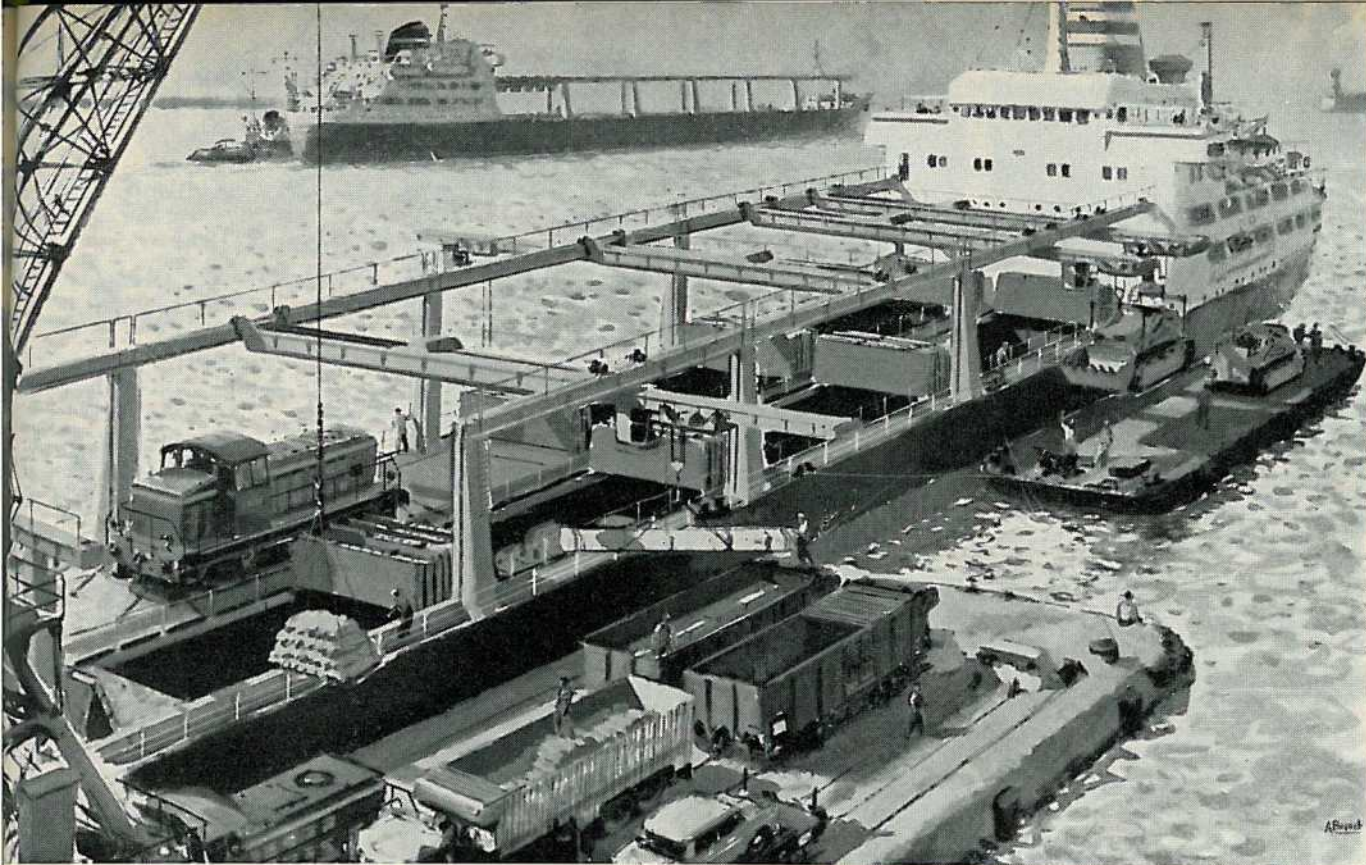


ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT





**Ratio-
nell
und
spe-
ziell**

Wie kann das Ladegerüst dem technischen Fortschritt und der Automation angepaßt werden?

Hier ein Beispiel: Dieses von Mac Gregor entwickelte Gerüst ist gekennzeichnet durch:

Völlig neue Art des Ladens und Löschens.

Verfahrbare Brückenkranen, wie an der Pier.

Deck bleibt vollkommen frei.

Laufkatzen an den fahrbaren Brückenhäusern mit Eigenantrieb für Greifer oder Haken können sämtliche Luken und Land und außenbords bedienen.

Kranfahrerkabine, die sich an der Laufkatze bewegt.

Bordkrananlage kann bei Bedarf bis zur Deckshöhe abgesenkt werden.

Ladung kann auch in Längsrichtung bewegt werden (beim Umstauen oder wenn das Schiff nicht mit der ganzen Länge an der Pier liegt).

Ladung braucht fast nicht mehr horizontal bewegt zu werden.

Jede Art von Ladung kann bewegt werden.

Das scheint Punkte zu sein, die den Weg der Rationalisierung und Automation der Ladetechnik in Richtung von Land aufs Schiff markieren.

IN UNSERER SPRACHE:

Ein Schiff, eine Besatzung und ein Zyklon

Luden bis 13.30 Uhr am 28. Mai an Platz Nr. 12 in Chittagong. Um 14.00 Uhr warfen wir los, um nach Rangoon zu versegeln. Um 14.51 Uhr mußten wir wegen einer schweren Regenbö unterhalb der Esso-Station ankern. 15.04 Uhr fuhren wir weiter. 15.41 Uhr Lotse geht von Bord. Wind Ostnordost Stärke 2, Barometer 745 mm, klarer Himmel.

Die folgende Tabelle gibt ein Bild davon, mit welcher Geschwindigkeit und Rasananz uns der Sturm überfiel.

	Windstärke	Barometer
Um 17.00 Uhr, ONO	= 6	740,0 mm
18.00 Uhr, ONO	= 8	735,7 mm
19.00 Uhr, Ost	= 10/11	732,5 mm
20.00 Uhr, Ost	= 12	729,0 mm
21.00 Uhr, Ost	= 12	704,0 mm
21.15 Uhr, Umlauf. 0—2		690,0 mm
	!! Zentrum	
22.00 Uhr, West	= 12	710,0 mm
23.00 Uhr, West	= 11	729,0 mm
24.00 Uhr, West	= 10	736,0 mm
01.00 Uhr, SW	= 9	742,0 mm
04.00 Uhr, SW	= 5	745,0 mm
05.00 Uhr, SW	= 6	746,0 mm

Vor dem Auslaufen hatten wir einen Wetterbericht, der von einer Depression auf

19 Grad Nord und 91,5 Grad Ost sprach. Um 17.00 Uhr erhielten wir einen Wetterbericht, der von einem „Severe Cyclone“ mit Stärken von 85 Knoten sprach. Es gab für uns nur die Möglichkeit weiterzufahren, um in tieferes Wasser zu kommen.

Weder „North Patch“ noch „South Patch Floating Light“ haben wir gesehen.

● Die Sicht wurde zusehends schlechter und ab 20 Uhr war das Schiff völlig in Gischt eingehüllt. Die Sicht war gleich null, die Fahrt ebenfalls. Für ca. eine halbe Stunde lang reagierte das Schiff nicht mehr auf das Ruder.

Wir mußten „South Patch“ passiert haben. Die gesamte Decksbesatzung, inklusive Offizieren und Offz.-Anwärtern, war ständig an Deck. Um 21 Uhr wurden alle drei Persenninge von Luke 5 Vorkante zerrissen. Die Bezüge der Ventilatoren flogen davon. Die Abdeckungen der Rettungsboote segelten durch die Luft. Das Backbord Boot wurde aus der Spur gehoben und verklemmte sich am Davit. Durch die Holz-Außentüren lief das Wasser förmlich in die Gänge, sodaß die Stewards ständig ausösen mußten.

● Die Stärke des Windes nahe dem Zen-

trum kann man nicht angeben, man hatte jedenfalls das Gefühl, jeden Augenblick wegblasen zu werden. Selbst die schweren Grätings des Steuerbord-Peilkompasses sind vom Wind aus ihren Spuren gedrückt worden.

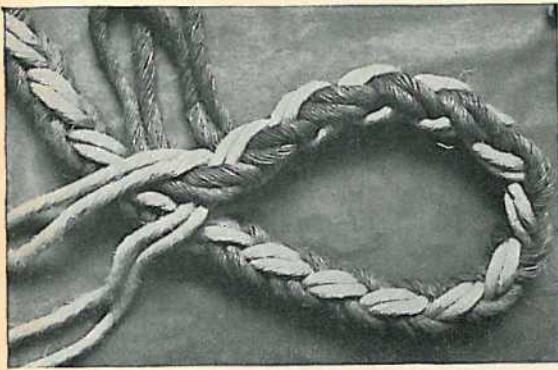
In der Windpause (Auge des Zyklons) von 21.10 bis 21.30 drehten wir schnell alle Ventilatoren nach Backbord und holten ein Abdeckkleid nach Luke 5. Der wieder einsetzende Orkan verhinderte jedoch ein Schalten. Auch bei Luke Nr. 4 ist die oberste Persenning trotz Lukenlaschung zerrissen. Während der ganzen Nacht goß es in Strömen, sodaß die Sicht gleich null war. Glücklicherweise konnte die See in ihrem Aufbau dem rasch ziehenden Orkan nicht folgen, wodurch wir eine im Vergleich zur Windstärke geringere See hatten.

Beim Beobachten des Barometers während des Durchfahrens des Zyklon-Auges hatte man den Eindruck, die Nadel sei abgebrochen und hänge nach unter durch.

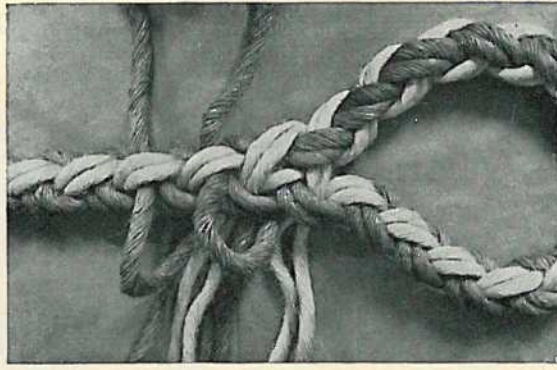
Am nächsten Morgen haben wir erst einmal der völlig erschöpften Decksbesatzung einige Stunden Ruhe gegeben und dann wieder angefangen, klar Schiff zu machen. Die beiden Gebirgsrinder haben anscheinend die Nacht gut überstanden. Wir hatten die Kisten vollständig mit einem Regensegel eingehüllt.

MS „Wartenfels, auf See, den 29. Mai 1963

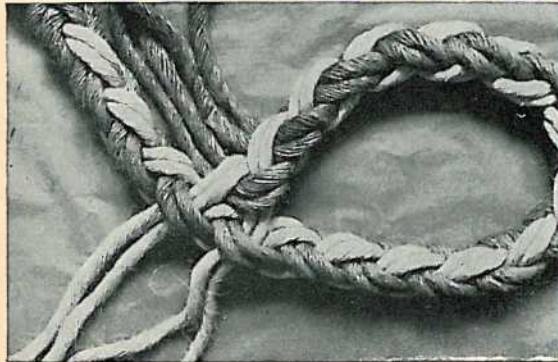
Kapitän E. Strahmann



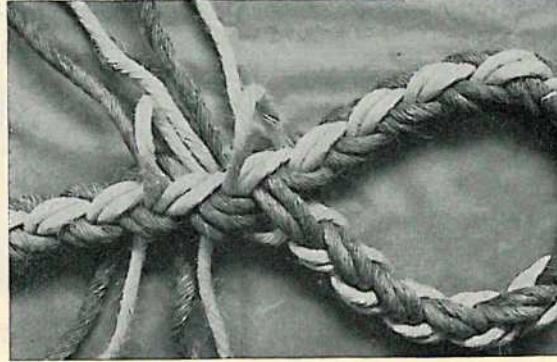
1. Teilen Sie rechtsgängige Litzen (auf Foto weiß) und linksgängige Litzen (auf Foto schwarz) paarweise, so daß weiße Litzen fertig sind zum ersten Unterlegen.



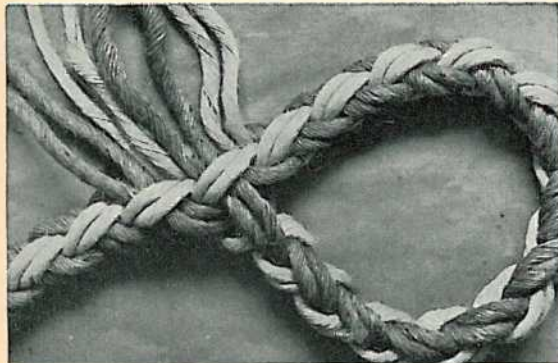
5. Erneut das Seil drehen und es erfolgt mit je einer Litze der gleiche Vorgang. Über schwarzem Litzenpaar wird je eine unter die weißen Litzen gesteckt und fest angezogen.



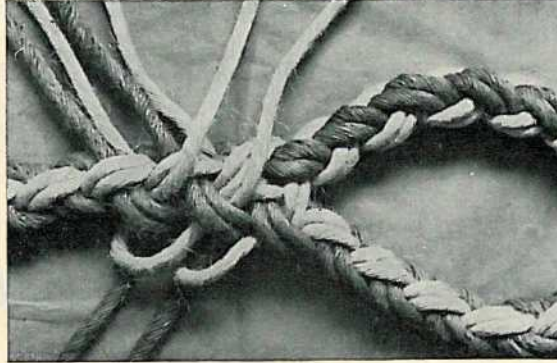
2. Weiße Litzenpaare werden unter die schwarzen gesteckt.



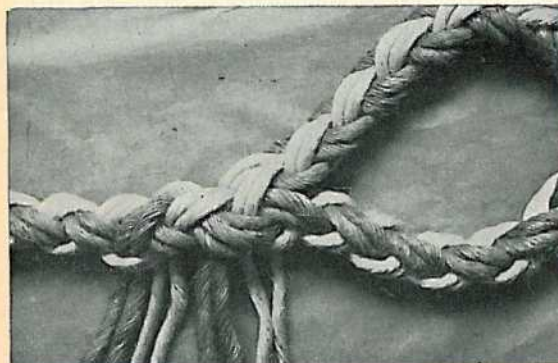
6. Nach Drehen des Seiles wiederholen Sie Vorgang 5 mit den weißen Litzen.



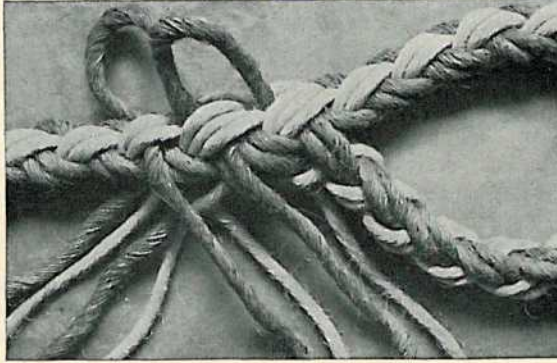
3. Drehen Sie das Seil, schwarze Litzenpaare werden unter die weißen gesteckt.



7. Seil wird wieder gedreht. Weiße Litzen einzeln unter die schwarzen stecken, die in Vorgang 5 unter die weißen genommen wurden.



4. Schwarze Litzen fest anziehen. Seil wieder drehen und Vorgang 1—3 wiederholen.



8. Weiße Litzen fest anziehen. Seil drehen und Vorgang 7 mit schwarzen Litzen wiederholen und Spleißen beenden.

Wie wird Square-line gespleißt?

Auflösungen

Welcher Hafen? (S. 15)
Rotterdam.

„Kreuzwort-Rätsel, einmal anders“

Waagrecht fortlaufend: Kronleuchter Trommel Reklame Laterne Semester Wind Kapelle Stehplatz Strasse Artist ade Binsen Zebu Astral Brause Stier Ort Ohm Ernst Bob Ton Talmi Neid Gas Katapult Barriere Rum Idee Muse Kabel Dompfeur Türkei Binder Filter

Senkrecht reihenweise: Keule Ovation Briquet Gasspiel Stallmeister Erker Niger amüsant Brise Andalusien Bauwerk Akrobat Lob Chor Treber Equilibrist Amiens old Roland Seillanz Most Tag Ute aha Muli Sommer Zauberei Manege Notausgang Berber Zirkus Ulster Lot Mastbaum

Eifrige Sparer

Hanno hatte 100 DM, Peter 80 DM und Christian 70 DM gespart.

Fots und Zeichnungen: F. K. Rausch, S. 1; G. Schwallter, S. 2 und Titelfoto; Globusmaster, S. 3; E. de Jong, S. 5 u. 8; Foto Lüden, S. 8/9; H. v. Medvey, S. 10/11; Deike Matern, S. 12/13/14/15; D. Smith, S. 15; Archiv Seefahrt-Verlag GmbH., S. 15; G. Kolodziej, S. 13; Archiv Seehafen-Verlag, S. 19; R. Seldis, S. 20.

† Kropp

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

Gänsemarkt 19

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

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

„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



Zillertal

bleibt
Zillertal

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

Alco 

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



Alles für den Seemann Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

LOUIS TAXT gegründet 1896
Inh. R. Reidock

BERA-Zinknieten

Technische Bedarfsartikel für Schiffs-, Werft- und Industriebedarf
Hamburg 11, Steinhöft 11, Sa.-Nr. 36 40 45, Tel.-Adr. TAXIT
Lübeck, Tel. 26586 Cuxhaven, Tel. 2266

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

Drahtseile Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 2494 47/49

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



Elektrische Schiffsanlagen Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel. 31 2851 · Nachts: 691 4952, 295528

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOEGL-TISCHLER**
Hamburg, Dammstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr

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

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

STATISTIK

Vom Stapel gelaufene Schiffe im Jahre 1962
(über 100 BRT)
(Nach einer Zusammenstellung des Lloyd's Register of Shipping)

Die Handelszwecken dienenden Flotten mit 1 Mill. BRT und darüber in 1000 BRT
(Einheiten von 300 BRT und größer)

Flaggen	1. 1. 1962		1. 1. 1963	
	davon Tanker		davon Tanker	
USA*	21 461	4 647	21 179	4 789
Großbritannien	20 309	7 171	20 758	7 693
Norwegen	11 715	6 595	12 664	6 900
Liberien	10 584	6 873	10 660	6 868
Japan	7 514	1 818	8 464	2 297
Griechenland	5 931	1 471	6 595	1 582
Italien	5 393	2 039	5 401	1 961
Niederlande	4 957	1 416	5 126	1 548
Frankreich	4 736	2 160	4 790	2 138
B.R. Deutschland	4 689	709	4 864	721
SBZ	242	50	341	69
Sowjetunion	4 096	1 089	4 660	1 296
Panama	3 978	2 264	3 896	2 195
Schweden	3 968	1 416	4 092	1 459
Dänemark	2 251	925	2 330	909
Spanien	1 738	516	1 751	543
Brasilien	1 166	368	1 774	375
Argentinien	1 055	474	1 128	481
Indien	—	44	1 010	44
Übrige	13 551	2 055	13 117	2 275
	129 334	44 101	134 600	46 143

* Starke Tankerflotten amerikanischen Eigentums unter anderen Flaggen.

	Anzahl	BRT
Großbritannien u. Nordirland	187	1 072 513
and. Commonwealth Länder	14	5 947
Ägypten	5	4 352
Argentinien	4	11 805
Australien	8	44 027
Belgien	9	76 681
Brasilien	10	30 231
Dänemark	35	230 470
Färöer	1	273
Finnland	43	140 135
Frankreich	84	480 578
Griechenland	6	1 515
Holland	151	418 494
Indonesien	11	2 388
Indien	5	22 216
Italien	51	348 196
Japan	558	2 183 147
Jugoslawien	25	147 685
Kanada	45	129 162
Madagaskar	2	508
Norwegen	95	376 444
Polen	44	189 412
Portugal u. Angola	7	11 934
Südafrika	1	360
Spanien	92	125 254
Schweden	74	941 022
Türkei	7	4 636
Ungarn	1	120
USA	90	449 050
Westdeutschland	234	1 009 698

Gesamt 1 901 8 374 754

Welttankertonnage

Nach Mitteilung der Davies & Newman Ltd., London, wuchs die Welttankertonnage im 2. Halbjahr 1962 um 1 938 000 tdw auf 72 733 238 tdw an. Der Jahreszuwachs 1962 beträgt insgesamt 3 305 000 tdw. Im Berichtszeitraum liefen 60 Tanker vom Stapel, darunter 48 Einheiten mit mehr als 30 000 tdw. Die Durchschnittsgröße der in Ausrüstung befindlichen oder bereits abgelieferten Schiffe liegt bei 44 709 tdw, die der in Auftrag gegebenen oder in Bau befindlichen Neubauten bei 47 104 tdw.

Von Juli bis Dezember 1962 wurden 50 Tanker, darunter 12 T2-Einheiten, mit einer Tragfähigkeit von 642 000 tdw zum Abbruch verkauft und 20 Schiffe (darunter 15 T2-Tanker) mit 318 000 t zu Massengutfrachter für trockene Ladung umgebaut. Damit wurden 1962 158 (davon 60 T2) mit 2 224 000 tdw umgebaut oder verschrottet. Fast die Hälfte der Tonnage waren Tanker, die vor 1945 in Fahrt gesetzt wurden.

Die japanische Tankerflotte erlebte in den sechs Monaten wiederum den stärksten Zuwachs mit 737 000 t (1962: rd. 1 Mill. tdw). Es folgen Norwegen (plus 464 000 t), Großbritannien (plus 267 000 t), Schweden (plus 114 000 t), Liberia (plus 107 000 t).

2,5 % der heutigen Tankerflotte wurde vor dem Krieg; 10 % während des Krieges gebaut. Zwischen 1946 und 1955 einschl. kamen 29,7 % in Fahrt.

Lindolin-Farben

F.A.C. van 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.



hält was es verspricht

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

Modell **BERND**
Gr. 26-45

DM 7.75
bis 10.75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50



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

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

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

28 BREMEN: Eduard Thölen, Wallering 2 NR.,
28 BREMEN: Heinrich von d. Aa, Osterfor-
steinweg 40 N, 219 CUXHAVEN: Walter Glüsing
Neue Reihe 71 NR., 2000 HAMBURG: Carl
Fedderson, Kojen 14/16 N, 2000 HAMBURG: Carl
Artur Busch, Johannisbollwerk 14-15 23
KIEL-SEEGARTEN: Hinrich Gotthard, Wall 65 N

Modell **THEO**
Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50

Modell **THEO** ölfest
Gr. 40-46
DM 13.50



R = Rep.-Möglidk. N = Nachn.-Vers

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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

GEORG P. MÖLLER GEGR. 1881

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

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

WVO Elektrische Hoch- u. Niederspannungs-Anlagen
für Schiffahrt, Hafen und Industrie
Schiffsscheinwerfer und Apparatebau

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

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

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


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, Bahnenfelder 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.