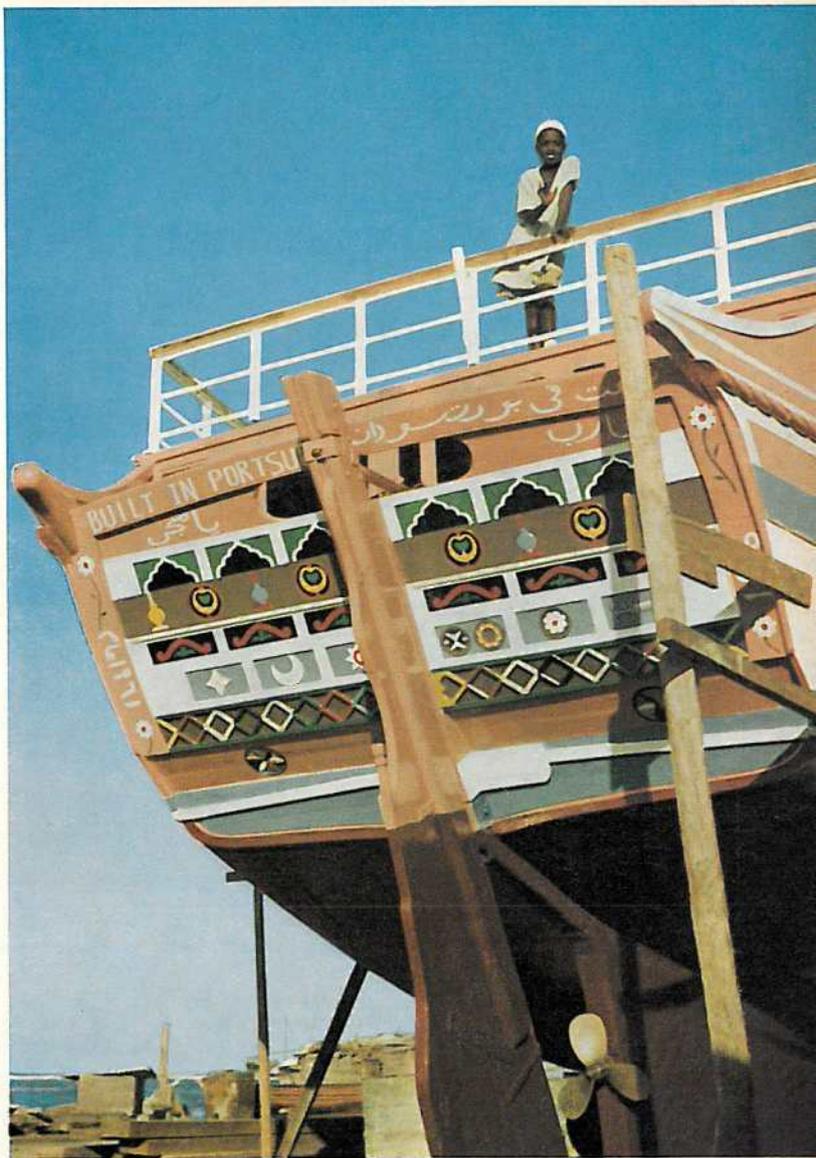


Kehrwieder

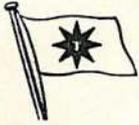


Aus dem Inhalt:

Sagen, wie es ist
Defizit der deutschen Zahlungsbilanz
Flottenumschau
Yokohama
Unsere Ladung im Wetter des geschlossenen Laderaumes
Grindabod
Zustände an Bord und an Land
Schmunzelauge
Lob und Tadel
Neue Unfallversicherung

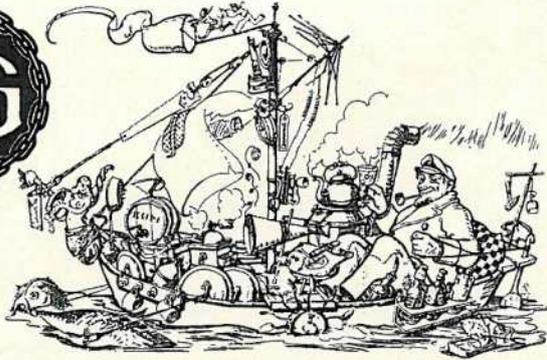


Heckverzierung und Schiffsschraube — Zwei Zeitalter an einer arabischen Dhau



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht

„SALINE UNTERELBE“

im Industriegebiet Stadersand bei Stade/Niederelbe
sucht zur Leitung der Produktionsschichten

verantwortungsbewußte

SCHICHTMEISTER

Die Saline Unterelbe stellt verschiedene Salzsorten in vollautomatisierten Anlagen her. Fachkenntnisse auf dem Gebiet der Salzerstellung sind nicht erforderlich, da eine gründliche Einarbeitung erfolgt.

Die Saline Unterelbe arbeitet nach dem modernen Vakuumverdampfungsverfahren und bietet daher erfahrenen Fachkräften auf dem Gebiet der Dampfanwendung interessante Arbeitsmöglichkeiten.

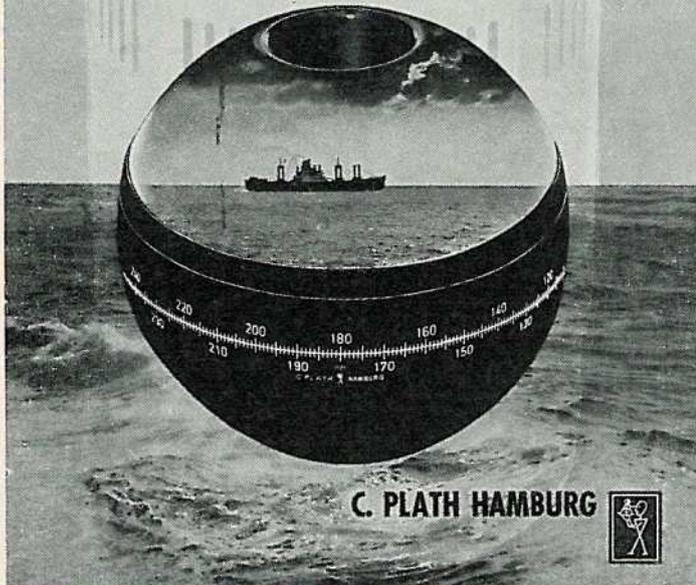
Wir glauben, daß Schiffingenieure und Seemaschinisten mit Patent C4 bis C6, die eine ausbaufähige Stellung an Land suchen, bei uns das richtige Arbeitsfeld finden.

Bewerbungen mit handschriftlichem Lebenslauf, Lichtbild und Zeugnisabschriften sind zu richten an

NORDEUTSCHE SALINEN GmbH
SALINE UNTERELBE

2160 STADE/Niederelbe · Postfach 483

Auf
sicherem
Kurs
mit
Kreiselkompaß
Type NAVIGAT



C. PLATH HAMBURG



CARL PLÜCKER

GROSSHANDEL · SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN



ROTTERDAM

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

AMSTERDAM

Telefon 35 47 9, 010 59 947



LIEFERUNG IN
EIGENEN SPEZIAL- UND THERMOS-CONTAINERS
ÜBER LAND UND AUF DEM WASSERWEGE NACH
ALLEN HOLLANDISCHEN HAFEN

BEI RECHTZEITIGER BESTELLUNG
AUCH NACH SÄMTLICHEN HAFEN IN BELGIEN
DEUTSCHLAND, FRANKREICH usw.



RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

AUSSTELLUNG UND VERKAUF

Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 19 41

Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65

Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg

Ruf 49 47 11

Kehrwieder

7. Jahrgang

September 1963

Nr. 9

„Man soll alles denken, was man sagt, aber nicht alles sagen, was man denkt.“

Das hört sich an, wie eine Anweisung für Diplomaten. Auch im Privatbereich mag es immer richtig sein, seine Worte zu bedenken, bevor man sie ausspricht, und das Taktgefühl mag in den meisten Fällen verbieten, daß man unverblümt sagt, was man denkt. In der Wirtschaft aber gibt es Situationen, die es erfordern, die nackte Wahrheit zu sagen, und zwar laut und öffentlich, mutig und immer wieder.

In einer solchen Situation befindet sich die Seefahrt heute, und deshalb sagen auch die Reeder, die Küstenländer, die Werften, wo und wie es immer nur zugänglich ist, — sogar beim Kennedy-Besuch —, wie es um ihre Situation bestellt ist.

Es steht nicht gut, aber es ist gut, daß man genau sagt, wie es ist, was man darüber denkt, und wie man damit fertigzuwerden gedenkt. Das ist der erste Teil der notwendig (Notwendig) zu entwickelnden Aktivität, das ist Voraussetzung für alle Anstrengung. Es wäre falsch, in einen luftleeren Meinungsraum hinein zu operieren. Ein integrierender Bestandteil unserer Volkswirtschaft mit ihrer weltweiten und nationalen Verzahnung ist zur unverblühten Information verpflichtet, und zwar einer möglichst breiten Öffentlichkeit gegenüber. Denn Politik, auch Wirtschaftspolitik, soll in einer gut funktionierenden Demokratie nicht aufgrund einsamer, häufig sogar noch miteinander kollidierender Beschlüsse gemacht werden. Sie muß vielmehr getragen werden von dem vernünftigen, auf das Gemeinwohl gerichteten Willen aller. Als Mittler zwischen diesem Willen und Regierung fungieren die Parteien. Deshalb ist es richtig, daß Sprecher für die Reeder sich nicht nur auf breitester Ebene des Rundfunks, der Presse und des Fernsehens bedienen, daß sie nicht nur mit den Spitzen der Regierung verhandeln, sondern auch mit den Fraktionen der Parteien. Das geschieht. Hinsichtlich der Informationspflicht als faire und kluge Voraussetzung für alle Besserungsmaßnahmen ist es beispielsweise auch nur zu begrüßen, daß das Fernsehen einen Auszug aus dem Vortrag des Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder bei der letzten (26.) Sitzung des Seeverkehrs-Beirats brachte.

Auch die Fahrleute, die unsere Seefahrt an der Front betreiben, haben ein Anrecht, informiert zu werden. Auch sie sollen und müssen wissen, wie es ist. Deshalb soll hier folgende einstimmige Entschließung des

Auf dem alten Bauernhaus in Niederbüren an der Weser ist der Storchennachwuchs bereits erwachsen. Vater Storch gönnt sich unweit der luftigen Wohnung auf dem Dach Ruhe, denn die jungen „Adebars“ suchen sich schon selbst ihre Frösche aus dem naheliegenden Teich. Sie müssen sich kräftigen für ihre erste große Afrikareise.

Am Peilkompaß

Seeverkehrs-Beirats folgen. Auch sie sagt, wie es ist, wenn sie der Bundesregierung dringend empfiehlt:

1. **eine Seeverkehrspolitik,** die eine Beseitigung der Beschränkungen verfolgt, mit denen ausländische Staaten die Beschäftigungsmöglichkeiten der deutschen Handelsflotte mit 50 000 Seeleuten behindern oder gar ausschließen, und zwar mit den besonderen Zielen
 - einer Liberalisierung des Seeverkehrs auf der Basis der Gegenseitigkeit,
 - eines Interessenausgleichs zwischen liberalen und gelenkten Seeverkehrssystemen, soweit sich die Zielsetzung nicht verwirklichen läßt, wobei die genannten Ziele im Wege des Abschlusses von Verträgen, notfalls je-

Auch sie sagen wie es ist

Aus dem Geschäftsbericht 1962 der Hapag

Noch ausgeprägter als in den vorausgegangenen Jahren wird das Bild für den Rückblick auf das Geschäftsjahr dadurch bestimmt, daß große Teile der Welt bemüht sind, die Waren- und Kapitalmärkte zu liberalisieren, während sich für den Seeverkehr die entgegengesetzte Entwicklung verstärkt. Die notwendige Folge sind die wachsenden Schwierigkeiten derjenigen Reedereien, deren Betätigungsmöglichkeit durch staatliche Lenkungsmaßnahmen beengt wird. Wo die nationale Wirtschaftspolitik den Handel und den Transport als dessen Hilfsmittel lenkt, oder wo die Verkehrspolitik die eigene Flagge privilegiert — wie vor allem in den USA — wird die Schifffahrt dieser Länder nicht nachteilig berührt.

Das Fehlen eines einheitlichen Leitbilds für Warenhandel und Warenbewegung hat in den traditionellen Schifffahrtsländern der westlichen Welt dagegen eine Lage ergeben, der gegenüber die Privatinitiative machtlos ist, und die in steigender Zahl Opfer unter den Reedereien gefordert hat.

... und der DG „Neptun“

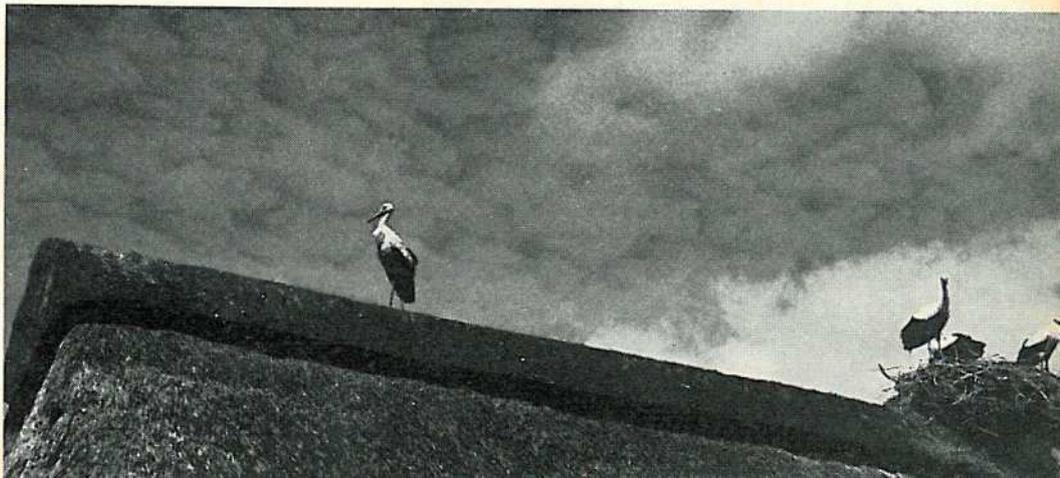
Die verschiedenen Hilfen der Bundesregierung sind, wie die „Neptun“ in ihrem Bericht feststellt, anzuerkennen, sie reichen jedoch gegenüber der besonders ungünstigen Ausgangsposition der deutschen Reedereien in der allgemeinen Schifffahrtskrise bei weitem nicht aus. Wenn daher der deutschen Volkswirtschaft eine nationale Handelsflotte erhalten bleiben soll, müssen, nach Auffassung der Bremer Reederei, weitere spürbare Maßnahmen getroffen werden. Wiederaufbauernfolge und Existenzfähigkeit der deutschen Handelsflotte in Gegenwart und Zukunft sind in eine kritische Phase getreten, so daß der Schutz der nationalen Schifffahrt zu einem Gebot der Stunde geworden ist.

Sagen, wie es ist

doch auch mit Hilfe aller nach dem Gesetz zulässigen einseitigen Maßnahmen, angestrebt werden sollten;

2. **eine Finanzpolitik, die es ermöglicht,**
 - durch die Errichtung eines Konsolidierungsfonds individuelle Sofortmaßnahmen zugunsten von Reedereien zu treffen, wo dies durch Notlage geboten und durch die Möglichkeit wirtschaftlicher Gesundung gerechtfertigt ist;
 - die Wettbewerbsgleichheit mit den konkurrierenden Flaggen herzustellen, und zwar durch
 - Zurückführung der Zinsbelastung auf das international übliche Maß;
 - Entlastung von teurer Alttonnage mit Hilfe der Zahlung von Abwrackprämien in angemessener Höhe;
 - Rationalisierung der Flotte durch Neubauten mit Hilfe der Gewährung von Darlehen nach dem Gesetz vom 27. September 1950;
3. **eine Steuerpolitik** mit dem Ziel einer Anpassung der Steuerbelastung der deutschen Reedereien an diejenige konkurrierender ausländischer Flotten, d. h. insbesondere
 - die Abschreibungsmöglichkeiten den in der Seeschifffahrt besonders starken Ertragsschwankungen anzupassen;
 - die Erträge aus Reedereibetrieb den Unternehmen in größerem als dem bislang möglichen Umfang zu erhalten, soweit sie für die Modernisierung und Rationalisierung der Flotte durch Neubauten erforderlich sind;
 - die Reedereibetriebe von der Gewerbesteuerung gänzlich freizustellen;
 - die Doppelbesteuerung deutscher Reedereien im Ausland zu beseitigen.

Der Wachoffizier



Die Bundesrepublik zögerte und protestierte aber sie unterschrieb den Atomversuchsstoppvertrag

Am Montag, dem 19. August 1963, unterzeichneten die deutschen Botschafter in Washington und London sowie der deutsche Geschäftsträger in Moskau den begrenzten Atomversuchsstoppvertrag.

Die neue Lage

Dieser Vertrag hat die weltpolitische Nachkriegssituation gravierend verändert. Zwei Mächtepaare sind durch ihn näher zusammengerückt, und zwar auf zwei verschiedenen Ebenen. Die beiden Unterzeichner, auf die es ankommt, nämlich die USA und die Sowjetunion, sind sich auf der einen Ebene nähergerückt, und die beiden Außenseiter des Vertrages, auf die es ankommt, nämlich de Gaulle-Frankreich und China, finden sich auf der anderen Ebene der Nichtunterzeichner wieder, wobei ihre Beweggründe der Ablehnung eine fatale Ähnlichkeit haben. Beide Mächte, China und Frankreich, sind durch den Vertrag und seine Hauptunterzeichner an den Rand ihrer jeweiligen Blöcke gedrängt worden, wenn nicht sogar in die Isolation. Diese Linie konsequent fortgesetzt würde bedeuten, daß die beiden großen Unterzeichner den Außenseitern in dem Maße das Gesetz des Handelns aufzwingen könnten, in dem sie ihre Bemühungen um Verständigung fortsetzen.

Der Wermutstropfen

Die demonstrativ verzögerte und nur unter unüberhörbarem Protest geleistete Unterschrift der Bundesrepublik unter diesen Vertrag hat die deutsche Frage, vornehmlich die der deutschen Trennung und Wiedervereinigung,

mit Vehemenz hochgespielt, und zwar zum ersten Mal in der Nachkriegszeit unter wenigstens annähernd günstigen Aspekten. Die Gunst der Umstände ist darin zu sehen, daß die großen Siegermächte, an denen das deutsche Schicksal hängt, in einer jahrelang umkämpften Frage übereinstimmen. Das westdeutsche Zögern und der westdeutsche Protest gegen die Unterschrift des Ulbricht-Regimes unter denselben Vertrag, der auch die der Bundesrepublik trägt, mag in dem schäumenden Becher der Entspannungsfreude wie der bittere Wermutstropfen gewirkt haben. Sei's drum, es war gut so.

... steht auf einem anderen Blatt

Daß man aus Peking Verrat schrie, rechtfertigt nur das Zögern und den Protest. Bonn hatte gesagt, wir können den Vertrag nur unterschreiben, wenn Pankow's Unterschrift nicht die Anerkennung dieses Regimes mit sich bringt. Washington hatte zugestimmt, und Peking erkannte und brachte in seinem Verratsgeschrei gegen Chruschtschow zum Ausdruck: Das läuft auf die Annullierung des politischen Status der DDR hinaus, und auf die Anerkennung des Bonner Regimes als einzigen Vertreter des deutschen Volkes.

Daß man als Teilregierung praktisch und auf die Dauer nicht den anderen Volksteil vertreten kann, ohne ihn zu regieren, steht auf einem anderen Blatt. Aber unübersehbar für die beiden Hauptunterzeichner des Vertrages steht auf diesem anderen Blatt auch, daß es zwischen diesen beiden Machtblöcken trotz aller weiteren Pläne wie Nichtangriffspakt

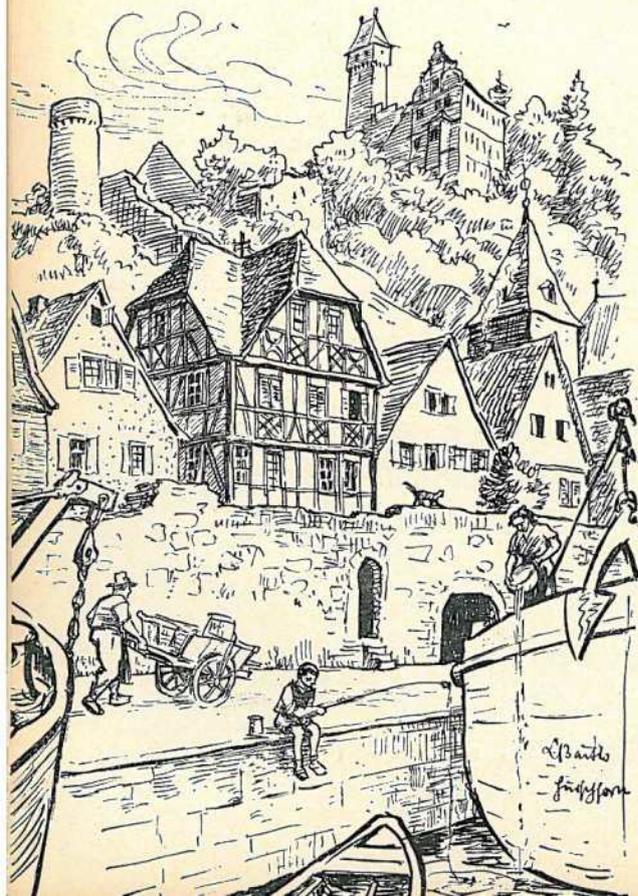
ihrer Militärpotentiale und militärische Verdünnung mit gegenseitiger Kontrolle keine Entspannung geben kann ohne deutsche Wiedervereinigung. Daß dieses Blatt wie ein Plakat hoch am Himmel der Weltpolitik hängt, haben wir Bonns Zögern, Bonns Protest genauso, wie den Argumenten zu verdanken, mit denen Peking Moskau des Verrats bezichtigte.

Entspannung und Tatsachen

Noch ein Wort zur Entspannung, zur im westlichen Lager aufs heftigste entbrannten Diskussion zur weichen oder harten Linie: Abgesehen davon, daß die atomare Weltsituation ein absolut alternatives Denken verbietet, und dafür vielmehr ein Kennedysches Einbeziehen aller Gegensätze in einen konstruktiven Prozeß gebietet, ist jetzt eine Kapitulation vor den Tatsachen des Atompatts etwa oder vor der Tatsache des zerissenen Deutschland falsch. Die bloße Anerkennung solcher Tatsachen führt zu nichts. Auch nicht deren Ignorance, wie die Ignorance des Ulbricht-Staates seitens Bonn. Es kommt nicht auf die Tatsachen an, sondern darauf, daß und wie man sie ändert, wenn man Entspannung sucht. Beweis: Gerade durch den Vertrag ist die Tatsache von Atomversuchen, die die Weltgesundheit schädigen, in die Tatsache des Verzichtes auf solche Versuche geändert worden.

Nimmt man einmal an, daß heute die gesamte Menschheit in einer demokratischen Verfassung lebte, so wäre es außer allem Zweifel, daß dann der Wille des Weltvolkes klar und deutlich Entspannung fordern würde. Dieses Utopia soll nur darauf hindeuten, daß das, was Tatsachen wirklich ändern kann, in der einheitlichen Entschlossenheit liegt, es zu tun. Daß in letzter Zeit immer mehr darauf hindeutet, nicht zuletzt durch die Installation des „heißen Drahtes“, daß Regierungen und Völker der beiden größten Machtexponenten durch ihr beiderseitiges Atompotential geradezu zur Entspannung gezwungen werden, und daß sie sich in dieser gemeinsamen Erkenntnis nähern, wird als wahrhaft vorantreibende Kraft gegenüber den bloßen Tatsachen allorts viel zu gering eingeschätzt.

Das eingehende, nüchterne und sachliche Studium der bestehenden Tatsachen hat nur Sinn im Hinblick darauf, wie man sie ändern kann, nicht aber, um fasziniert vor ihnen auf die Knie zu sinken und zu resignieren. Auch die Folgen einer Tatsachenänderung müssen allerdings genau durchdacht werden. Wenn der kalte Krieg in einen Prozeß des Friedens oder in Koexistenz, zwei verschiedene Namen für Entspannung, überführt werden soll, dann hat beispielsweise Chruschtschow als Folge davon die Zerstörung des westlichen Wohlstandes durch Arbeitslosigkeit wegen mangelnder Rüstungsaufträge, Automation u. a. m. für den Sieg seiner kommunistischen Weltrevolution in Aussicht gestellt. Solche Folgen und allen möglichen Folgen sind ins Gesicht zu sehen, wenn man bestehende Tatsachen durch zukünftige ersetzen will. Unter solchen Voraussetzungen wäre es dann aber weder für Ost noch für West wünschenswert, vor Tatsachen oder vor Entspannung Angst zu haben. —hs—



Unser schönes
Deutschland

Wie für's Bilderbuch geschaffen sind die Burgen, die hoch über den Windungen des Neckar aufragen. Römer, Hunnen und Hohenstaufen hat das Neckartal gesehen. Auf einigen der Burgen sitzen sogar heute noch die Nachfahren der Gefolgsleute dieses Kaisergeschlechtes. Unsere Zeichnung zeigt Hirschhorn, heute noch ganz von einer im dreißigjährigen Krieg bewährten Festungsmauer umgeben.

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

Defizit der deutschen Zahlungsbilanz

Nachdem der passive Saldo der Zahlungsbilanz in den USA bereits seit längerer Zeit zu den ersten wirtschaftspolitischen Sorgen Anlaß gibt, weist auch die deutsche Zahlungsbilanz für das Jahr 1962 erstmalig ein Defizit auf. Dieses Defizit beläuft sich auf rd. 1,5 Milliarden DM. Es gibt an, daß unsere Bezüge aus dem Ausland im vergangenen Jahr um eben diesen Betrag höher gewesen sind als unsere Leistungen. Noch 1960 bzw. 1961 standen diesem Defizit Aktivsalden der Zahlungsbilanz in Höhe von 4,4 bzw. 2,8 Milliarden DM gegenüber.

Hauptursachen

Der passive Saldo der deutschen Zahlungsbilanz beruht auf verschiedenen Ursachen. Generell gesprochen, ist die Passivierung der Außenhandelsbilanz darauf zurückzuführen, daß sich der Überschuß der Handelsbilanz so stark verringert hat, daß er das ständig größer werdende Defizit des Dienstleistungsverkehrs und der Bilanz der unentgeltlichen Leistungen nicht mehr ausgleichen konnte.

Große Import- — winzige Exportzunahme

Die Entwicklung des deutschen Außenhandels war im vergangenen Jahr vor allem dadurch gekennzeichnet, daß die Importe erheblich stärker zugenommen haben als die Exporte. Der Exportüberschuß, der in den Vorjahren noch anähernd 6 Milliarden DM betragen hat, verringerte sich daher auf nur noch 3,5 Milliarden DM. Die deutschen Importe beliefen sich 1962 auf insgesamt 50 Milliarden DM. Ihre Erhöhung erklärt sich aus dem steigenden Umfang der Einfuhren für Verteidigungsgüter sowie aus der erheblichen Zunahme der Ernährungseinfuhren. Interessant ist es, daß die Einfuhr für Fertigprodukte auch 1962 den stärksten Zuwachs aufwies und daß hiervon der größte Teil der Importe auf Verbrauchsgüter entfiel. Die deutsche Ausfuhr erhöhte sich 1962 um 3,9 Prozent auf insgesamt 53 Milliarden DM. Diese ungewöhnlich schwache Zunahme findet ihre Erklärung vor allem in der verschlechterten Wettbewerbsposition der deutschen Wirtschaft auf den Weltmärkten sowie in der Tatsache, daß bestimmte Abnehmerländer deutsche Exportwaren aus verschiedenen Gründen nicht mehr in dem gleichen Umfang aufnehmen konnten wie bisher.

Urlauber und Touristen

Die stärkste Verschlechterung der deutschen Zahlungsbilanz geht von der Dienstleistungsbilanz aus. Nachdem sie 1957 noch einen Überschuß von 3,6 Milliarden DM aufgewiesen hatte, lag 1962 bereits ein Defizit von 1 Milliarde DM vor. Diese negative Entwicklung des kommerziellen Dienstleistungsverkehrs ist vor allem das Ergebnis des wachsenden Defizits in der Reiseverkehrsbilanz. Die Ausgaben deutscher Touristen im Ausland erhöhten sich 1962 auf insgesamt 4,6 Milliarden DM. Diesen Ausgaben standen jedoch nur Einnahmen von ausländischen Touristen in Höhe von 2,2 Milliarden DM gegenüber.

Viel Geld zur Wiedergutmachung und Entwicklungshilfe

Auch das Defizit der unentgeltlichen Leistungen hat sich 1962 weiter vergrößert. Zu diesen Leistungen gehört in erster Linie die Wiedergutmachung, für die Aufwendungen in Höhe von 2,5 Milliarden DM geleistet wurden. Diese Verpflichtungen werden von der Bundesrepublik bis 1965 erfüllt sein. Außerdem enthält diese Bilanz die Beiträge der Bundesrepublik für den Entwicklungsfonds der EWG sowie die privaten unentgeltlichen Leistungen, bei denen es

sich in erster Linie um private Unterstützungszahlungen, Leistungen karitativer Organisationen sowie um den Beitrag der deutschen Kohlen- und Stahlindustrie zur Montanunion handelt. Die privaten unentgeltlichen Leistungen haben sich 1962 auf 560 Millionen DM erhöht — der deutsche Beitrag zum EWG-Entwicklungsfonds stellte sich nach den vertraglichen Verpflichtungen der Bundesrepublik auf 308 Millionen DM.

Wie sehen die Bilanzen mit den einzelnen Partnern aus?

In regionaler Hinsicht wuchs das Defizit der deutschen Zahlungsbilanz vor allem gegenüber den EWG-Ländern besonders stark an. Auch hier ist das Defizit in erster Linie die Folge des außerordentlich verstärkten deutschen Reiseverkehrs. Auch gegenüber den Ländern der Europäischen Freihandelszone (EFTA) befindet sich die Bundesrepublik nunmehr im Defizit. Dieses ist vor allem die Folge des abnehmenden Überschusses im Warenhandel und der steigenden Ausgaben in der Bilanz der unentgeltlichen Leistungen sowie schließlich im Reiseverkehr. Einen positiven Saldo weist die deutsche Zahlungsbilanz praktisch nur noch gegenüber wenigen anderen europäischen Ländern, dem Ostblock sowie den Entwicklungsländern auf. Auch hier zeigt sich jedoch, daß der jetzt noch vorhandene Außenhandelsüberschuß einer sinkenden Tendenz unterliegt. Das gilt beispielsweise für den Warenverkehr mit dem Ostblock, bei dem sich der Aktivsaldo der deutschen Zahlungsbilanz von 605 Millionen DM im Jahre 1960 auf 38 Millionen DM im Jahre 1962 verringerte.

Auch im Warenverkehr mit außereuropäischen Entwicklungsländern ist der Außenhandelsüberschuß der Bundesrepublik nicht mehr gestiegen, sondern zurückgegangen. Ursache dieses Rückganges waren einerseits die beträchtliche Zunahme der Getreideimporte sowie die Einfuhrbeschränkungen, die viele Entwicklungsländer aus Anlaß der sinkenden Rohstoffpreise erlassen haben.

Ohne eigene Handelsflotte schon 1961 Defizit

Die ungünstige Entwicklung der deutschen Zahlungsbilanz unterstreicht erneut die große volkswirtschaftliche Bedeutung aller Wirtschaftszweige, die eine Leistung zu der Verbesserung unserer Außenhandelsposition erbringen können. Das gilt für die deutsche Seeschifffahrt ebenso wie für die deutsche Exportwirtschaft. Der Verband Deutscher Reeder hat in seiner kürzlich veröffentlichten Denkschrift über „Die Lage der Deutschen Seeschifffahrt“ ausführlich herausgestellt, welche Situation sich ergeben würde, wenn Deutschland eine eigene Handelsflotte nicht besäße. Die Deviseneinnahmen der deutschen Seeschifffahrt mögen geringfügig erscheinen, wenn sie lediglich zu dem gesamten Devisenaufwand der deutschen Wirtschaft ins Verhältnis gesetzt werden. Zu

einem anderen Ergebnis gelangt man jedoch, wenn diese Überlegungen auf den Zahlungsbilanzsaldo abgestellt werden und wenn hierbei berücksichtigt wird, daß ohne die Existenz einer eigenen Handelsflotte zusätzliche Ausgaben für die Inanspruchnahme ausländischer Seetransportleistungen anfallen und Einnahmen von Ausländern für deutsche Seeverkehrsleistungen entfallen würden. Auf Grund einer derartigen Berechnung ergibt es sich, daß sich der frühere Aktivsaldo der deutschen Zahlungsbilanz schon in den Jahren 1958 bis 1960 erheblich vermindert hätte und daß schon 1961 ein Defizit der deutschen Zahlungsbilanz eingetreten wäre. Auch für 1962 wäre der Passivsaldo unserer Außenhandelsbilanz erheblich höher gewesen, hätte die deutsche Handelsflotte mit ihren Deviseneinnahmen nicht einen wesentlichen Beitrag zu der Schließung der Lücke in der Dienstleistungsbilanz geleistet.

Zeichen der Zeit

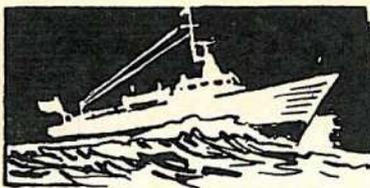
Arbeitgeber klagen

Zehn Prozent der Fälle, die das Arbeitsgericht Lörrach bearbeitet, sind neuerdings Klagen von Arbeitgebern, während früher von den Unternehmern meist nur wenige Klagen eingereicht wurden. Dies teilte Arbeitsgerichtsrat Dr. Leser dem baden-württembergischen Arbeitsminister Schüttler bei dessen erstem Dienstbesuch im Lörracher Arbeitsgericht mit. Wie Dr. Leser berichtete, stehen im Vordergrund der Arbeitgeberklagen Vertragsbrüche und mangelnde Arbeitsmoral. Durch den Mangel an Arbeitskräften würden die Arbeitgeber häufig gezwungen, auch den letzten ihnen angebotenen Mitarbeiter einzustellen.



Sieben Milliarden Mark verpafft

Über sieben Milliarden Mark verlassen jährlich in dunklen Schwaden unsere Schornsteine — so hoch ist nämlich der Wert der Kohlenproduktion in der Bundesrepublik. Und abermals sieben Milliarden entschweben als würzige bläuliche Wölkchen den deutschen Raucherlungen: Es ist der Wert der rund 84 Milliarden Zigaretten, die im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik geraucht wurden. Das macht 1450 Zigaretten pro Kopf der Bevölkerung; 1938 waren es knapp halb soviel, nämlich 692 Stück.



Flottenumschau

Bundesmarine

Der Zerstörer „Hamburg“, der erste der vier Neubauten dieses Typs, ist Ende August zu Probefahrten ausgelaufen. Das 133 m lange Schiff hat eine Wasserverdrängung von 2850 ts. Es soll 36 Knoten laufen können. Die Besatzung zählt 350 Köpfe.

In Bremen wurde das Torpedofangboot „The-seus“ in Dienst gestellt. Das Fahrzeug ist der fünfte und letzte Neubau dieses Typs. Der bisherige Leiter der Abteilung Marine an der Führungsakademie der Bundeswehr, Flottillenadmiral Heinrich Gerlach (57), soll Anfang Oktober Befehlshaber der Flotte werden. Der bisherige Flottenchef, Konteradmiral Karl Schmidt, tritt dann in den Ruhestand. Admiral Gerlach war früher Chef einer Zerstörerflottille. Nach 1957 war er einige Zeit Befehlshaber der Seestreitkräfte der Ostsee.

Der US-Verteidigungsminister McNamara bereiste Anfang August die Bundesrepublik und schiffte sich mit dem Verteidigungsminister von Hassel in Kiel auf dem Segelschulschiff „Gorch Fock“ ein. In der Kieler Bucht wurden dem amerikanischen Gast die verschiedenen Schiffstypen der Bundesmarine vorgeführt. Etwa 30 Einheiten, darunter Zerstörer, Geleitboote, Schnellboote und Minensucher passierten die „Gorch Fock“.

Flottenbesuche

Der Sommer ist die Zeit der Besuche der Flotten in fremden Häfen. Anschließend erfolgen bei vielen Marinen die Herbstmanöver. Zwölf schwedische Minensuchboote verschiedener Typen liefen Ende Juli in Lübeck ein und machten dort im Holzhafen fest. Diesem Besuch folgten fünf schnelle Fregatten der französischen Marineschule, so daß die Stadt Lübeck bis in den August hinein durch rund tausend ausländische Mariner belebt wurde.

Vom Schulgeschwader der Bundesmarine führten die Boote „Hummel“, „Bremse“ und „Brummer“ mit Unterstützung durch das Versorgungsschiff „Emsland“ eine Auslandsreise durch. Das „Insektengeschwader“ suchte Norrköping/Schweden, Stornoway und Cardiff auf und nahm Ende August Kurs auf Santander.

Acht Boote des 3. Schnellbootgeschwaders aus Flensburg mit dem Tender „Weser“ steuerten die Falmouth Bay an. In diesem Sommer fanden allein in britischen Häfen 14 Besuche von Einheiten der Bundesmarine statt, es handelte sich um Zerstörer, Schulfahrzeuge, U-Boote, Schnellboote und Minensuchboote.

Das 5. Schnellbootgeschwader aus Neustadt suchte die Häfen Oostende und St. Malo auf.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ steuerte den Vestfjord in Norwegen an, lag in der Nähe von Harstadt und nahm Kurs auf das Nordkap.

Die Artillerieschulfregatte „Scharnhorst“ machte eine fünfwochige Ausbildungsreise von Kiel bis zum Nordkap, dann über die Shetlands nach Schottland und nach Santander.

Die Schulfregatte „Graf Spee“ lief im August aus nach Tromsø, Reykjavik und Vigo. Bei diesen Besuchen werden die Beziehungen von Land zu Land und von Mensch zu Mensch verbessert, und es werden viele Freundschaften geschlossen.

Mitte August fanden im Ostatlantik kombinierte Flotten- und Luftmanöver der USA, Großbritanniens und Frankreichs statt. Die Amerikaner stellten den Kreuzer „Newport News“, den Flugzeugträger „Independence“, den atomgetriebenen Raketenkreuzer „Long

Beach“ und weitere 10 Schiffe, die britische Marine entsandte 17 Fahrzeuge und die französische Marine ein Luftgeschwader.

Der Kreuzer „Newport News“ lief Ende August in Hamburg ein. Das Schiff hat 21 000 ts Wasserverdrängung und gilt als der größte Kreuzer aller Flotten. Die Besatzung zählt 1500 Köpfe. Der Kreuzer ist das Flaggschiff der aus etwa 60 Einheiten bestehenden 2. US-Flotte im Atlantik unter dem Vizeadmiral Charles Martell.

Vier japanische Zerstörer werden Mitte September in Kiel erwartet. Der letzte japanische Gast an der Förde war der Kreuzer „Ashigara“ im Jahre 1937. Die Besucher von 1963 gehören einem Schulverband an. Die Zerstörer „Aki-zuki“ und „Teruzuki“ haben 2350 ts Wasserverdrängung, die Zerstörer „Takanami“ und „Oonami“ sind etwas kleiner in den Abmessungen.

Ende September wird in Hamburg das argentinische Segelschulschiff „Libertad“ erwartet.

**gehört, gesehen,
festgehalten**

Deutsche Seeleute retten acht Schiffbrüchige

Am Freitag, dem 16. August, rettete die Besatzung von MS „Goslar“ acht venezolanische Seeleute in der Karibischen See aus Seenot. Der Fischdampfer der Venezolaner war in der Maracaibobucht gesunken. Der Name des Goslar-Kapitäns T. Busch dürfte in der Karibischen See als Seenothelfer Berühmtheit erlangen. Schon 1959 ging er durch alle Welt, als Kapitän Busch mit TS „Essen“ 38 kolumbianische Schiffbrüchige rettete.

Von der längsten Schleppreise

in der Geschichte der bremischen Seefahrt kam kürzlich Schlepper „Rotesand“ von der URAG heim. 82 Tage dauerte die Reise von Blexen nach Djakarta (9300 sm). „Rotesand“ hatte auf dieser Reise ein 10 000 t-Schwimmdock mit 3000 qm Segelfläche an einer 1000 m langen Nylon-trosse auf dem Haken gehabt. 5 Mann Besatzung mußten die abenteuerliche Reise auf dem Dock überstehen. In Aden ließ man es bei ablandigem Wind, um ohne Verzug bunkern zu können, einfach treiben. Nachher pickte man es, angetrieben durch eine Monsunmeldung, in no time wieder auf, um den indischen Ozean noch vor Einsetzen der großen Windstärken zu schaffen. Sie schafften es.

Glass-Fibre-Lukendeckel

sind zufriedenstellend getestet, und der Germanische Lloyd hofft, daß sie sich auch in der Praxis bewähren.

Das Ende des Englischen Pfundes

zeichnet sich ab. Die britische Regierung will in Kürze einen Ausschlußbericht veröffentlichen, der als Grundlage zur Beratung über die Einführung eines Dezimalwährungssystems dienen soll, wie es fast überall in der Welt gebräuchlich ist.

Nein danke, ich nehme keine Orden an

Diese Bravourleistung wider die männliche Eitelkeit üben heute noch Hamburger Senatoren. Für sie gilt es heute noch als Auszeichnung, keiner Auszeichnung zu bedürfen. Früher wurden Sena-

Das Schiff hat eine Segelfläche von 2640 qm. An Bord sind etwa 270 Marineangehörige.

Im Oktober soll das große britische Vermessungsschiff „Vidal“ nach Hamburg kommen, wenige Tage später wird das niederländische Vermessungsschiff „Luymes“ diesen Hafen aufsuchen. Die Besuche fremder Kriegsschiffe in unseren Häfen nehmen immer mehr zu. Es ist zu hoffen, daß damit auch die internationale Verständigung weiter wächst.

Fremde Marinen

Die ägyptische Marine ist mit ihren vier Zerstörern, sechs Fregatten, zehn Schnellbooten, zehn Minensuchern und etwa 30 Schnellbooten eine kräftige Flotte an der afrikanischen Küste. Nach der Militärparade anlässlich des Jahrestages der ägyptischen Revolution Ende Juli wurde bekannt, daß die ägyptische U-boots-Waffe aus acht von der UdSSR gelieferten Langstrecken-Ubooten und einem Küsten-Uboot besteht. Vermutlich werden Marinefachleute der UdSSR bei der Entwicklung eigener ägyptischer Uboote mitwirken.

Die britische Mittelmeerfestung Malta soll Mitte 1964 ihre volle Unabhängigkeit von Großbritannien erhalten. Auf der Insel leben etwa 300 000 Malteser. Es dürfte interessant sein, wieweit die britische Flotte sich später noch auf Malta abstützen wird.

Der US-amerikanische Zerstörer „Brooke“, der in Seattle vom Stapel lief, hat einen außergewöhnlich dicken Bugwulst, in dem das U-boots-Ortungsgeschütz (Sonar) untergebracht ist. Diese Bugform stellt im Kriegsschiffbau eine Neuerung dar. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese eigenartige Entwicklung bei weiteren Zerstörertypen und bei Fregatten durchsetzt. —R—

toren, die der Dekoration nicht widerstehen konnten, sogar mit Entzug des Titels Senator bestraft.

Richtlinien für den Bau von Atomfrachtern

hat der Germanische Lloyd in Arbeit, wie aus seinem Jahresbericht 1962 hervorgeht. Allgemeiner Art und mehr empfehlend sollen diese Richtlinien vorerst sein, um die nötigen umfangreichen Forschungen auf dem bei Howaldt Kiel in Auftrag gegebenen Atom-Forschungsschiff nicht einzuengen.

Hafenneubauten in Wilhelmshaven

Nach etwa sechsjähriger Wiederaufbauzeit wurde Anfang Juli die Vierte Einfahrt in Wilhelmshaven geflutet. Diese große Schleusen- und Hafenanlage wurde bereits 1936 gebaut, jedoch 1947 von der Besatzungsmacht gesprengt. In den letzten Jahren wurde die Anlage hinter dem Schutz von Dämmen wieder neu hergestellt. Die vier Schleusentore sind im August eingeschwommen worden. Die beiden Schleusenkammern haben jeweils 390 m Länge und 60 m Breite und können daher jeden Großtanker aufnehmen. Der Vorhafen der vierten Einfahrt ist geräumig und soll Liegehafen der Bundesmarine werden, die dort später fünf Geschwader stationieren wird.

Arbeitstagung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in München

Auf einer Arbeitstagung in München hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bekanntgegeben, daß in diesem Jahre bisher bei 318 Einsatzfahrten 666 Menschen aus Seenot oder Gefahr gerettet worden sind. Von dem Gesellschafterausschuß, dem 80 ehrenamtliche Mitglieder aus der Bundesrepublik angehören, wurde erneut Konsul Hermann Helms, Bremen (Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“), zum ersten Vorsitzenden gewählt. Mit der Wahl Münchens als Tagungsort wollte der Vorstand betonen, daß das Rettungswerk nicht nur eine Angelegenheit der Küste sei.

Yokohama

Aus einem unansehnlichen Fischerdorf

mit nur 87 Wohnhäusern, schuf Commodore Perry 1859 Japans größte Hafenstadt. Von ihr ist es nur eine halbe Stunde bis Tokio, wohin alle acht Minuten ein Zug fährt. Yokohama hat drei streng voneinander geschiedene Stadtteile: östlich Waren- und Bankhäuser, Hotels und Clubs.

Im mittleren Teil, in „Palästen“ Stadt- und Zollhaus, Post- und Telegrafenamts.

Im Westen liegen die Wohnhäuser, in kleinen Gruppen um ein in der Mitte stehendes „Feuerhaus“ aus dicken Lehmwänden herumgebaut, in das die Anlieger bei Feuersbrunst ihre Habe tragen. Delphine als Dachreiter sollen, nach alter Überlieferung, als Wassertiere, Feuer-schutz gewähren. Chinesen, Engländer, Amerikaner und Deutsche leben hier.

Es gibt über 100 Versicherungsgesellschaften, mehrere japanische Krankenhäuser und je ein deutsches, englisches und amerikanisches See-Hospiz.

Größte Devisenquelle sind die Werften

Japan eroberte sich den ersten Rang in der Welt-Schiffsproduktion. Nach Riesenaufträgen des griechischen Reeders Onassis wurden die Spitzenreiter England und Deutschland überholt. Mitsui und Mitsubishi sind Nippons größte Handelsfirmen mit eigenen Werften.

Industrie: Schiffbau, Autoindustrie, Elektrik, Elektronik, Glasfabriken, Ölraffinerien und Kabelwerke.

Produktion: Seidenschals und -tücher, speziell in Yokohama. Hier werden allein 99 % der gesamten japanischen Produktion an Seidenschals und -tücher hergestellt.

Ausfuhr: Seide (mehr als 3000 Tonnen), Tee, Kupfer, Holz- und Lackwaren, Porzellan, Streichhölzer, Optische- und Radio-Geräte.

Nippon — gestern und heute

Der Staat wurzelt im ethisch-religiösen Gedanken des Shinto — „TENNO, Land und Volk, einzige göttliche Einheit!“ Und tief im Herzen behauptet noch Buddha Gautama Sakyamuni seinen ehrenvollen Platz. — Wie eine Mutter umhegt der Stille Ozean Tausende von Inseln und Inselchen, die sich Japan nennen. Die See ist Lebenselement. Geschäftig kreuzen Lastensegler ihrer Bestimmung entgegen. Eine See ohne Segel wäre hier wie ein Land ohne Baum. Schleppzüge — gewohnter Anblick! Was dem kleinen Schlepper unter Umständen an Tonnage mangelt, schleppt er unverdrossen hinter sich her. Kiefern auf Felsenklippen sind den Japanern Symbol für den Sieg im Kampf gegen die Wucht der Elemente. Sie sind die ersten der „Heiligen Drei“: Kiefer, Bambus, Pflaumenblüte (*Charakterfestigkeit, Geradheit, Mut*).

KAISERSYMBOL — 16blättrige Chrysanthemumblüte

124 Kaiser regierten in Japan. Viele waren gut und rechtschaffen; einige groß, bedeutend; andere grausam und böse.

Die Ansicht der Amerikaner, daß sie es schaffen die Funktion des Kaisers auf das Zeremonielle zu beschränken, hat sich als völlig unzutreffend erwiesen, obgleich die 1946 beschlossene Verfassung, die gerade den Kaiserstaat hätte köpfen sollen, seit sieben Jahren durch Tenno Hirohitos Wort rechtsgültig in Kraft steht. Der Kaiser blieb, was er seit Jahrhunderten war: Höchster geistlicher und weltlicher Herr über eine explosive Nation von ca. 90 Millionen Menschen. Das tief in der geschichtlichen Tradition wurzelnde Wesen des Japaners blieb gegen die „Demokratisierung“ ziemlich immun. Einzig die Hofhaltung änderte



Yokohama, 1 550 000 Einwohner, Japans bedeutendster Handels- und Industrie-Hafen, liegt südöstlich der Insel Hondo, südwestlich der Yokohamabai, 37 km vor der Einfahrt in die Tokiobai und ist durch die Uragastraße mit dem 22 km entfernten Tokio verbunden. Wenn 1964 Fremde zur Olympiade kommen, werden die meisten in Yokohama zum ersten Mal japanischen Boden betreten. Von der Reede grüßt, bei klarem Wetter, stets schneebehauptet, der majestätische 3773 m hohe Fuji-no-yama; tausendgesichtiges Bergheiligtum des Inselreiches, aller Japaner heiliges Heimat-Symbol. — Die ausgedehnten Hafenbecken zwischen zwei großen Wellenbrechern sind in ihrer Einfahrt durch zwei Feuerschiffe gekennzeichnet. Hinter dem breiten Kai mit kleineren Wellenbrechern, die den English- und French-Hatoba (Hafen) umgeben, schließt sich die regelmäßig angelegte Stadt an.

sich. Prinz und Prinzessinnen heirateten Bürgerliche. Die kaiserlichen Gärten wurden Volkseigentum, der Besitz des Tenno, der vor dem Krieg 250 Millionen Dollar betrug, verstaatlicht. Von einem Gott wurde er angeblich zum Symbol degradiert. Aber den Unterschied begriff man in Japan gar nicht. Die Verehrung, die dem Tenno gezollt wird, ist nahezu unverändert. Unabhängig von Erfordernissen der Neuzeit, denen sich der japanische Mensch sehr wohl bewußt ist, findet man das „bleibende Volk“, von dem Charles Morgan sagte, es gewährte die Zukunft, weil es nie die Vergangenheit preisgab.

Immer noch werden Samurei-Ritterspiele ausgetragen, Matten aus Reisstroh geflochten, immer noch spielt das kaiserliche Hausorchester tausendjährige Musik, auch heute noch greift man zum Haarpinsel, um mit Tusche in der uralten Bilderschrift Briefe oder Verse zu malen.

Das moderne Japan hat es verstanden, Anschluß an die Welt der Wirtschaft zu finden ohne den geistigen Kontakt zu den Werten und Kräften der Vergangenheit zu verlieren. Das „bleibende Volk“ hütet in Japan seine Tradition. Und dazu gehört auch sein TENNO.

GEISHA —

„Mädchen mit musikalischem Talent“

Ja, es gibt sie auch heute noch, diese unnachahmlichen Gesellschafterinnen mit der vielsei-

tigsten, fraulichen Ausbildung auf der Welt, Japans einzigartigen Mädchen, geschaffen, um zu gefallen! In Tokio ist sogar eine Universität für Geishas, deren Lehrfächer sich schier endlos über viele, lange Jahre erstrecken.

Das fleißigste Volk der Erde

kennt neben bezaubernden Festen nur Arbeit und Arubeit — Feierabend-Arbeit! Diesem Fleiß verdankt das Land schnellstes Emporkommen nach den Zerstörungen des Krieges. Es gehört wieder zu den größten Konkurrenten auf dem Weltmarkt, nicht zuletzt Deutschlands. Das Japanische Dumping — Großangebot zu Schleuderpreisen — war einst Gefahr für westliche Exportländer. Heute nicht mehr in dem Maße, da Japan vor allem auf den Wirtschaftsgelieten Konkurrenz macht, wo die billigen Arbeitskräfte noch eine Rolle spielen können.

Wenn es dunkel wird — flammen Lichter auf ...

besonders bunt und lebhaft im Vergnügungsviertel von Yokohama. Und in dieser Hafenstadt sind die kultiviertesten, gepflegtesten und hübschesten Mädchen der Welt. Dazu taktvoll, gut erzogen und mit echten Empfindungen und Herz begabt. Eine „Yokohama-Braut“ vergißt den Seemann und — der Seemann, nie ...

Magdalena Ahlers

Unsere Ladung

im Wetter des geschlossenen Laderaumes

Das Seewetteramt befaßt sich nicht nur, wie in „Kehrwieder“ in zwei Artikeln berichtet, mit dem Wetter auf See und in überseeischen Gebieten, sondern seit etwa 30 Jahren auch mit dem Wettergeschehen innerhalb des Laderaumes. Kein Seemann wundert sich über Wetterschäden. Es gehört zu seinem Beruf, gegen das Wetter zu kämpfen. Mit dem Außenwetter ist er vertraut wie mit einem geliebten Feind. Weniger vertraut aber ist er mit dem Wetter, das ihm die Ladung tausendtonnenweise unter den Füßen zerstört. Größere Schiffsgeschwindigkeit brachte größere Gefahr für die Ladung mit sich, der sie wegen des raschen Klimawechsels ausgesetzt ist. Größere Ladungsmengen und schnellerer Umschlag bei häufig mangelhafter Ablagerung taten das ihre, um die Gefahr für die Ladung zu vergrößern. Neue Schifffahrtslinien mit bisher weniger bekannten Wetter- und Klimaverhältnissen bedeuten einen weiteren Angriff auf unsere Ladung. Andererseits wird der immer härter werdende Wettbewerbswind auf See zu immer größerer Qualität der Seetransportleistung. All das hat dazu geführt, daß das Seewetteramt im Interesse und Auftrag der verladenden Wirtschaft, der Reeder, Seeleute und Versicherungen den wetterbedingten Zerstörungskräften innerhalb des Laderaumes selbst den Kampf ansagte.

Wie kam man dem unsichtbaren Ladungszerstörer auf die Spur?

In den dreißiger Jahren war es, als in Afrika wiederholt stark durch Korrosion und Rost beschädigte deutsche Wertarbeit der Maschinenindustrie ankam. Die Anklage erging natürlich gegen Schiffsführung, Reeder und Ablader. Aber alle Beteiligten konnten die Erfüllung ihrer Sorgfaltspflicht bei der Verschiffung nachweisen. Weder war Regen an die Ladung gekommen, noch konnte es Spritzwasser gewesen sein. Die Anklage lautete also in Wirklichkeit gegen Unbekannt.

Etwas zur gleichen Zeit meldete sich ein Professor Castens. Als Afrika-Kämpfer unter Lettow-Vorbeck war ihm aufgefallen, daß den Soldaten das mörderische Afrika-Klima viel besser bekam, als man vermutet hatte. Er ging der Sache auf den Grund und fand in den Zelten der Soldaten ein durchaus erträgliches Klima vor. Er fand das Zeltklima. Er erkannte, daß innerhalb von Räumen ein völlig anderes Klima herrscht, als in der Umgebung dieser Räume.

Indessen traten auf anderen Schiffen andere Schäden auf: Völlig vermatschte Kakaoladungen, verbranntes Fischmehl u.a.m. Immer noch lautete die Anklage gegen Unbekannt. Jeder, der an Bord oder an Land mit Ladung zu tun hat, weiß, welchen Wust von Mißhelligkeiten solche verdorbenen Partien im Laderaum nach sich ziehen.

Besonders Kapitän Harris von der Horn-Linie und der Nautiker Michler des NDJ fahndeten gegen diesen unbekanntem Ladungszerstörer. Sie wandten sich bei der Suche nach einer wetterbedingten Erklärung dieser Schäden an die damalige Deutsche Seewarte und stießen dabei auch auf Professor Castens.

„Auch in geschlossenen Räumen gibt es Wetter, und zwar Eigenwetter.“

Im Laderaum selbst, innerhalb des vermeintlichen Wetterschutzes also mußte die Ursache gesucht werden. Wetterforschung im Laderaum hieß der neue Kurs. Ein Professor hatte nachgedacht, Seeleute hatten dringend nachgefragt, und so schickte die Seewarte Wissenschaftler an Bord zu den ersten Meßfahrten. Runter also in den Laderaum!

Reisen und Messen

Auf der ersten Reise vor dem Krieg sondierte und tastete man sich zunächst im klimatischen

Niemandsland des Laderaumes an die Zerstörer von Millionenwerten heran. Man war verblüfft über die Differenzen der Meßwerte innen und außen. So groß hatte man sie sich nicht vorgestellt. Man fand bestätigt: Wettervorgänge und -Einflüsse waren es, die die Ladung angingen, und zwar Wettervorgänge und -Einflüsse, wie sie sich ganz eigentümlich im Inneren der Laderäume entwickelten.

Nach dem Krieg kam der neue Impuls, wieder aus der Praxis selbst. Der Neuaufbau unserer Handelsflotte unter schwierigsten Bedingungen zwang zur Selbstbehauptung auf allen Gebieten. Reeder wollten wissen, wie ihre Ladung besser, sicherer, geschützter als die der Konkurrenz über See gebracht werden konnte, geschützt nicht nur gegen herkömmliche See- und Wetterschäden, geschützt auch gegen Korrosion, Verschimmeln, Selbstentzündung.

Also gingen die Meteorologen des Seewetteramtes mit ihrem Fachwissen und den ersten Meßergebnissen der Vorkriegsreisen im Gepäck im Jahre 1955 auf MS „Steckelhörn“ der Reederei H. M. Gehrckens auf die Reise nach der Westküste Afrikas.

Nach dieser Reise in die Tropen wußten sie, welche Methoden anzuwenden und welche Spezialmeßgeräte noch zu entwickeln waren, um systematisch an das Problem heranzukommen. Ein Feind im Dunkeln war schon lange festgenagelt. Er hieß Kondenswasser, und zwar solches, das sich an der Ladung selbst bildet. Aber unter welchen Bedingungen muß es sich bilden? Und wieviel und wo? Welche Umstände können die Bildung von Kondenswasser verhindern? Was kann man durch Belüftung und Ventilation dagegen tun? Wie kann man Reihenmessungen der auftretenden Temperaturen und ihrer Schwankungen sowie Messungen der Differenzen zwischen Seewasser, Außenluft, Schiffskörper, Laderaumluft und der Ladung selbst während der Reise vornehmen? Wie kann man zum Beispiel Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt von Schüttladung und Stückgut auf dem Grund des Ladungsberges unmittelbar über der Bodenwegerung messen? Wie alle diese Fragen und noch viel mehr zu ordnen, zu beantworten und auf welche Weise man aus der Beantwortung zu gültigen, für die Praxis brauchbaren Schlüssen kommen kann, das alles konnte man nach dieser Reise auf MS „Steckelhörn“ übersehen und beurteilen. Als MS „Steckelhörn“ im Heimathafen löschte, ging auch etwas von Bord, das unüber-

sehbaren Millionenwert hatte, obwohl es in keinem Konnossement, in keinem Manifest verzeichnet war: Es war das Rüstzeug für die systematisch methodische Jagd auf den Wetterfeind in unseren Laderäumen.

Der Unterschied liegt in der Differenz

Diese „Weisheit“ ist gewiß nicht neu. Dennoch birgt sie für die Erforschung der wetterbedingten Laderaumverhältnisse ganz neue Erkenntnisse. Der Laderaumwetterforscher kann hier nämlich abwandeln:

● Der Unterschied zwischen meteorologisch guter und schlechter Ladungsbehandlung liegt in der gezielten Kleinhaltung (gut) oder Außerachtlassung (schlecht) der Temperatur- und Feuchtigkeitsdifferenzen im Laderaum.

Anders ausgedrückt: Für die Erhaltung der guten Beschaffenheit der Ladung im Laderaum ist es von entscheidender Bedeutung, daß man Ladung und umgebende Laderaumluft in möglichst gutem Feuchtigkeitsgleichgewicht hält.

Wir wollen hier keine großen Worte machen, aber die Entdeckung der Bedeutung des Feuchtgleichgewichts für den Laderaum, zusammen mit der Festlegung fester Gleichgewichtswerte als Schutz gegen Ladungsbeschädigungen während der Reise, ist mit Fug und Recht als ein völlig neues wissenschaftliches Forschungsergebnis zu bezeichnen.

Die unabsehbar weittragende Bedeutung des Feuchtgleichgewichts und seiner Werte im Laderaum war der Schatz, den Forscherfleiß von der zweiten Nachkriegsmeßreise einbrachte. Sie führte 1957 mit MS „Cap Ortegall“ der Hamburg-Süd nach der Ostküste Südamerikas.

Eindeutige Zahlen sagen, was man kann und was man nicht kann

Glück war den Forschern der Klimaverhältnisse im Laderaum auch auf der dritten Meßfahrt beschieden. Sie führte bereits im nächsten Jahr (1958) auf D „Düsseldorf“ der Hapag nach der Westküste Südamerikas. Daß Differenzen in Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt Gefahr bedeuten, und daß es darauf ankommt, ein möglichst gutes Feuchtgleichgewicht zu erhalten, wußte man nun. Um aber Unterlagen zu schaffen, mit denen man an Bord und an Land bei der verladenden Wirtschaft, bei der Verpackungsindustrie und bei den Herstellerfirmen für Isolier-, Kühl- und Lüftungstechnik praktisch arbeiten kann, konnte es noch nicht genügen zu sagen: Ihr müßt Temperaturdifferenzen vermeiden und auf das Feuchtgleichgewicht achten. Dazu mußte der Wärme- und Feuchtigkeitshaushalt des Laderaumes erst noch umfassend und eingehend untersucht und analysiert werden. Wieviel Wärme enthält überhaupt ein Laderaum? Wieviel davon kann man abführen und auf welche Weise? Wieviel Feuchtigkeit enthält ein Laderaum, und zwar als Wasser in der Ladung und Verpackung selbst, und als gasförmigen Wasserdampf in der Laderaumluft?

Ergebnis: Das Dunkel des Laderaumes mußte seine Haushaltsführung über Wärme und Feuchtigkeit preisgeben. Der Laderaum mußte gewissermaßen die Karten seines Falschspiels gegen die Ladung auf den Tisch legen. Die

Meteorologen mischten nun die Lochkarten des Seewetteramtes dazu. Mit den aufgedeckten Karten des Laderaumes und den entsprechenden Lochkarten des Archivs konnten sie nun ein faires Spiel für die Ladung beginnen. Richtig gemischt sagten ihnen nun diese Karten beispielsweise: Auf einer Reise von der Nordsee nach Australien wird im Herbst spätestens (Orts- und Zeitangabe) dies und jenes mit deinen Maschinenteilen geschehen, wenn du nicht...! Die Laderaummeteorologen können nun beispielsweise eine Warnung an alle herausgeben:

Achtung bei Temperatursprüngen des Wassers (Meeresströme) und der Luft! Dann Ventilatoren dicht, Lüftung abstellen, sonst vergrößert ihr die gefährlichen Differenzen im Laderaum, sonst stört ihr das Feuchtgleichgewicht!

Besonders glücklich waren unsere Laderaummeteorologen auf der Düsseldorfreise, als ihre sorgfältigen Reihenmessungen klar und deutlich ergaben, daß eine Tropenladung gerade soviel an Wärme abgibt, wie eine gute Absaugung schaffen kann. Mehr aber auch nicht.

Es ist demnach niemals Schuld der Schiffsführung oder der Lüftungstechniker, wenn eine Tropenladung trotz geeigneter Lüftungsmaßnahmen warm in Europa ankommt.

Ebenso sieht es mit dem Wasser aus. Man hat auf dieser Reise von Guayaquil nach der Nordsee mit allen Meß- und Lüftungsraffinessen nur insgesamt zwei Tonnen ausgedünstetes Wasser absaugen können. Die Aufnahmefähigkeit der feuchten Meeresluft setzt hier eine klare Grenze.

Aber die Firmen, die Laderaum-Isolier-, -Kühl- und -Trockengeräte herstellen, haben nach dieser „Düsseldorf“-Reise klare Zahlen für ihre zweckmäßige Produktion und Fortentwicklung zur Verfügung.

Die Schiffsführungen und Reeder bekamen wissenschaftlich fundiertes Material zur Abwehr ungerechtfertigter Forderungen in die Hand.

Was die Praxis braucht

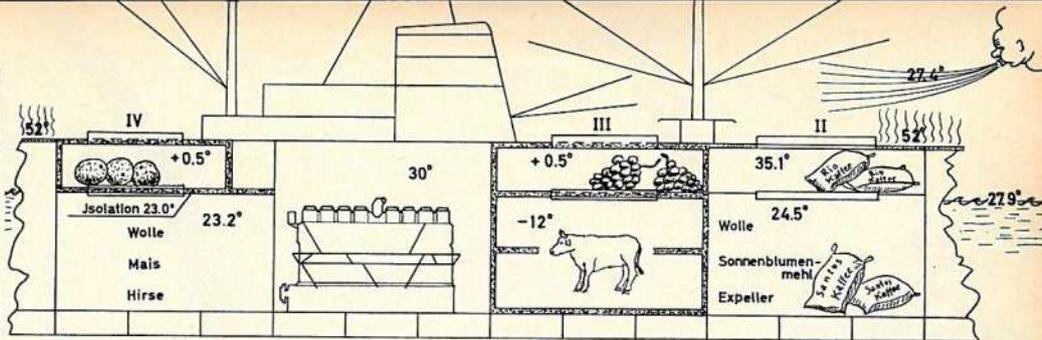
Die vierte Meßreise führte auf MS „Lichtenfels“ im Jahre 1961 nach Indien. Die Ausarbeitung der Ergebnisse ist noch im Gange. Aber die Meteorologen sind sehr zufrieden, daß auf dieser Reise ganz besonders extreme Verhältnisse herrschten. Grenzwerte der Temperatur und Feuchtigkeit, ihrer Schwankungen und Differenzen wurden erreicht. Solche Werte sind natürlich für die Forschung besonders ergiebig.

Die zur Zeit in Arbeit befindliche Zusammenfassung aller Meßergebnisse verspricht genau das zu werden, was die Praxis braucht, um den Wetterfeind im Laderaum festzunageln und in Schach zu halten.

Ganz bestimmt wird sie wertvolle meteorologische Ratschläge für Lüftungsmaßnahmen bei Überseetransporten enthalten.

Tausend Tonnen Eisen und eine Wurst Einige markante Ergebnisse und Tatsachen

● Eine Partie Eisen in holzverpackten Kollis von insgesamt 1000 Tonnen verbraucht bei einer Erwärmung um nur 1° 250 000 Kilokalorien. Will man diese Eisenpartie zur Vermeidung von Kondenswasserbildung daran (wie beim Beschlagen von Fenstern und Biergläsern) mit einer Außenluft, die 10 Grad wärmer ist, zur Dämpfung von gefährlichen Differenzen erwärmen, so stehen seitens 1000 cbm dieser Luft nur 3000 Kcal für diese Anpassung zur Verfügung. Verglichen mit den 250 000 Kcal der Ladung sind die 3000 Kcal der Luft natürlich viel zu wenig. Die Ladung muß also zwangsläufig zurückbleiben, und zwar



Temperaturen auf MS „Cap Ortegai“ an einem Tropentag.

um so mehr, je schneller das Schiff in die warme Zone hineinfährt.

- **Völlig verdorben** kam eines Tages ein Teil einer großen Partie Ananaskonserven aus Hawaii in Deutschland an, und das, obwohl die gesamte Partie zur gleichen Zeit von derselben Firma geladen worden war. Meteorologische Erklärung: Der verdorbene Teil mußte kälter geladen worden sein. Tatsächlich stammte er, da nicht genügend frische Ernte vorhanden war, aus dem Kühlhaus. An diesen kalten Dosen mußte sich Wasser niederschlagen, weil die Temperaturdifferenz zwischen diesem Ladungsteil und der umgebenden tropischwarmen und feuchten Laderaumluft zu groß war.
- **Sehr interessant**, geradezu alarmierend, ist ein Meßergebnis, das allein im Holz eines einzigen Laderaumes (Bodenwegerung, Garnier, Schweißplatten, Verpackung) 5 Tonnen Wasser über dem Gleichgewichtswert ermittelte. Diese so wichtigen Gleichgewichtswerte (siehe Reise „Cap Ortegai“) werden bald als neues Handwerkszeug für die Ladungspraxis zur Verfügung stehen. Wenn man bedenkt, daß bei nur 3 Prozent Differenz gegen diesen neu entdeckten Gleichgewichtswert sich leicht 15 Tonnen freies Wasser im Laderaum bilden können, und wenn man weiter berücksichtigt, daß bei dauernder Durchlüftung auf einer 20-Tage-Reise davon bestenfalls nur 5 Tonnen entfernt werden können, so wird eindrucksvoll klar, wie groß die Bedeutung der Erforschung dieses Gleichgewichtswertes ist.
- **Blau war der Golfstrom** und grün der Labrador, als auf einer einzigen Schiffslänge beim Passieren der Stromgrenze ein Temperaturunterschied von 8½ Grad gemessen worden ist. Solche Temperatursprünge sind ein Schock für die Ladung. Wenn man sie dann noch zusätzlich belüftet, weint sie, und bei Ankomst ist dann die Trauer der Hinterbliebenen (der Ladung) groß.

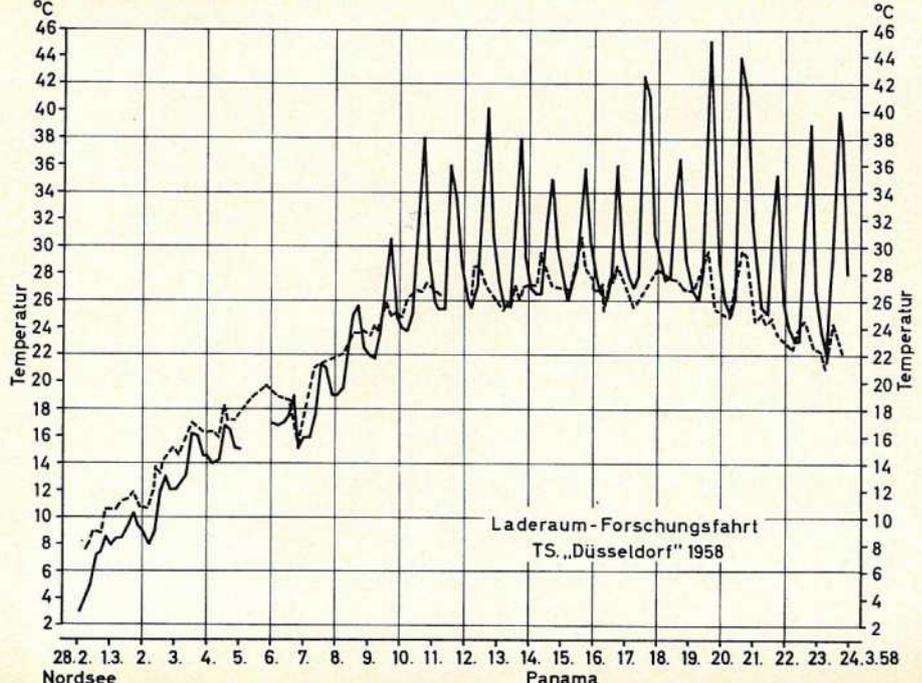
● Annähernd 2/3 der gesamten Abluft stammen bei dem üblichen Lüftungssystem allein aus dem Zwischendeck. Die Luft zieht nur in schmalen Strömen auf dem Weg des geringsten Widerstandes über die Ladung hin.

● 700 Millionen DM beträgt der jährliche Verpackungsaufwand der Maschinenindustrie. Diese Summe macht das große Interesse der Industrie verständlich, die Güter gegen mechanische Einwirkungen (Verbeulung) und gegen das Laderaumwetter zu schützen. Daher arbeitet das Seewetteramt auch eng und fruchtbar mit der Beratungsstelle für seemäßige Verpackung zusammen. Auch die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft, die Lebensmittel auf unseren Schiffen exportiert, ist lebhaft an der Laderaummeteorologie interessiert. Auf Testfahrten wird unter Berücksichtigung der Forschungsergebnisse des Seewetteramtes nach der besten Verpackung gesucht. Sie muß sicher sein gegen mechanische und klimatologische Einflüsse, wobei sich der Verpackungsaufwand in vernünftigen Grenzen halten muß.

Wenn beispielsweise ein Wurstfabrikant eine einzige Wurst in einer Luxuspertholzbox verpackt, so hat dann zwar seine Wurst die Testreise zweifelsohne bestens überstanden. Aber die Verpackung war erheblich teurer als die Wurst. Wenn er so verpackt exportiert, wird er kaum groß ins Geschäft einsteigen können.

Bei der Laderaummeteorologie geht es also buchstäblich um die Wurst —, um die Wurst der guten Ladungsbehandlung. Daß hier nicht nur das Ansehen von Reedern und Seeleuten auf dem Spiele steht, sondern spürbare Summen des Volksvermögens, weiß jeder, der nach einer tadellos verlaufenen Reise unter besten äußeren Wetterbedingungen schon einmal im Löschhafen fassungslos auf eine völlig verdorbene Ladung gestarrt hat.

Die gestrichelte Linie zeigt die Temperatur der Außenluft, die durchgezogene die der Raumluft im Spardeck. Die großen Differenzspitzen zeigen eindrucksvoll, wie das sonnenheiße Oberdeck den Laderaum aufheizt.





Kapitän müßte man sein und mit einem schmucken Musikdampfer zur IGA 63 nach Hamburg kommen, — dann bekäme man, wie der Kapitän W. E. Warrick des Cunard-Liners „Coronia“, von zwei IGA-Mädchen einen Blumengruß an Bord geschickt.



Auf dem „Utkiek“ am Weserufer in Bremen-Vegesack verrät eine Inschrifttafel dem Betrachter dieses ungewöhnlichen Wahrzeichens, was es auf sich hat: „Zur Erinnerung an die Zeit, als von Vegesack aus viele Männer an Bord von Segelschiffen auf Walfang in die Nordmeere fuhren, schenkte der norwegische Reeder Anders Jahre dem alten Hafenort Vegesack 1961 diese Unterkiefer eines riesigen Blauwales. Sie sind 7,10 Meter lang, bis zu einem Meter breit und wiegen zusammen 24 Zentner. Die ganze Länge des Wales betrug 26 Meter.“ Diese Walkiefer an der historischen Stätte am Zusammenfluß von Weser und Lesum, an der Einfahrt zum traditionsreichen Vegesacker Hafen, dem ältesten künstlich geschaffenen Hafenbecken Deutschlands, sind die größten, welche in Europa unter freiem Himmel zu besichtigen sind. Als kontrastreichen Hintergrund schoß der Fotograf den brandneuen Schnellfrachter „American Corsair“ der United States Lines. Das Schiff vom Typ „Challenger“ („Herausforderer“) hat 11 158 BRT und läuft 24 kn. Nur sieben Tage braucht dieser Schnellläufer im Nordatlantikdienst zur Überfahrt von Europa nach den USA, das sind zwei Tage weniger als die Überfahrzeit der bisherigen Schnellfrachter. Den Rekord dieser Klasse stellte neuerdings die „American Mayor“ (13 600 BRT) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,17 kn auf. Diese Atlantik-Fracht-Jagerei geschieht im Rahmen eines Umschlag-Vergleichstestes auf Anweisung des US-Verteidigungsministeriums.

Der Seemann in der Reklame, hier in einem Kaufhaus in Wilhelmshaven anlässlich des Marinetreffens 1963.



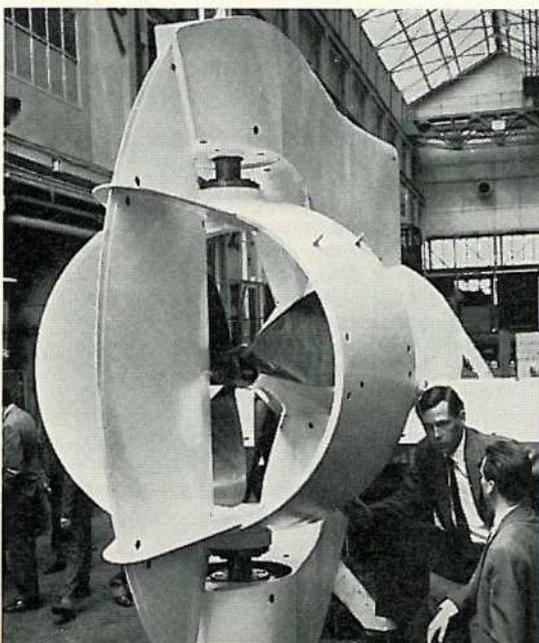
Nach einer Legung von 700 sm Nachrichten-kabel von Cap Canaveral nach Antigua auf den Großen Antillen kehrte kürzlich Kabelleger „Neptun“ nach Nordenham zurück. Die elektronische Steuer- und Regleinrichtung für die Kabelwinden hatte sich bestens bewährt.



400 Probefahrtgäste verlieren sich auf Decks, die Ausmaße von Fußballplätzen haben, wie hier auf „Esso Deutschland“, 91 300 t Tragfähigkeit.



Die AEG Schiffbau baute diesen Heckteil des ersten Zivil-U-Bootes in Zusammenarbeit mit anderen Firmen nach Entwürfen von Dr. Piccard, der es auf unserem Foto abnimmt. Das U-Boot soll mit je 40 Passagieren im nächsten Jahr etwa 2500 Unterwasserfahrten im Genfer See vornehmen. Auf Fernsehschirmen können die Passagiere den Tauchvorgang genau beobachten, und Scheinwerfer erleuchten das Unterwassergeschehen taghell.





So sieht der Schiffbau für den Kranführer aus



Die Freiwache

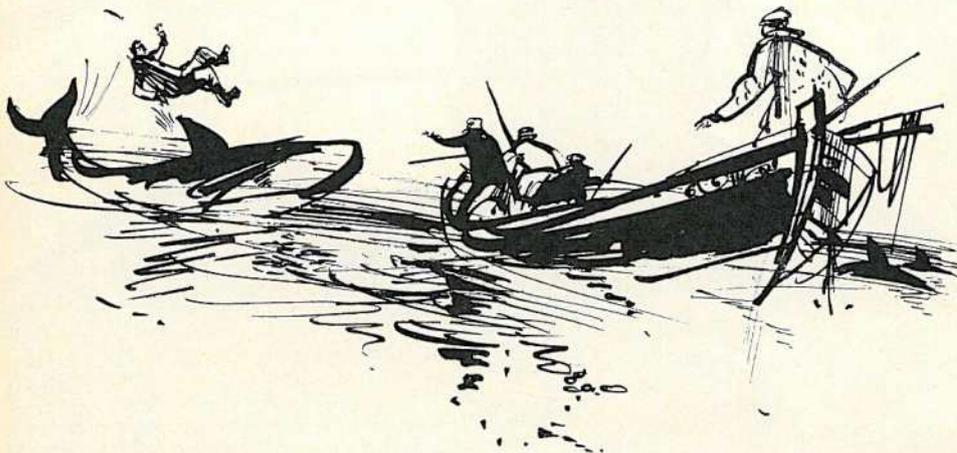
GRINDABOD!

Nur ganz selten trifft man ein deutsches Schiff in den Häfen der Faröer an. Es sind fast nur Fischdampfer, die die kleinen Häfen dieser Inselgruppe im Atlantischen Ozean zwischen Island und den Shetland-Inseln anlaufen, um von dort Heringe zu holen. Seit 1380 ist diese Inselgruppe mit Dänemark verbunden, hat aber jetzt ihre eigene Regierung. Rund 30 000 Einwohner zählen die insgesamt 1399 Quadratkilometer großen Inseln, von denen Strömö mit der Hauptstadt Thorshavn die größte ist.

Aber auch deutsche Segeljachten sind bereits dort gewesen und haben ihren Besuch nicht bereut. So machte im Sommer 1954 die Segeljacht „Meteor“ unter dem Stander der Seglerkameradschaft „Hansa“, Hamburg, eine Reise ins Nordmeer rund um Island. Auf dem Wege nach dort verweilte sie auch ein paar Tage auf den Faröern, den Schafinseln der normannischen Seefahrer. In dem kleinen, gut geschützten Hafen von Sörvaag auf der Insel Vaagö, der drittgrößten und westlichsten der Faröer-Gruppe, wohnte die Besatzung einer Treibjagd auf Grindwale bei.

In dem kleinen Gasthof von Sörvaag war heute Kino. Wir sahen einen Film, in dem ein Elefantbulle die Hauptrolle spielte. Dieser war nämlich nicht damit einverstanden, daß der hochmütige englische Teeplanzer seinen Bungalow ausgerechnet auf den Pfad baute, den die Dickhäuter seit Jahrhunderten entlang getracht waren. Wir alle hielten den Atem an, als

„Wo steht der Grind? Wer hat ihn gesichtet?“ fragen die Fischer. „Vor Midvaag“, heißt es. „Thore, der Schafhirt, hat sie gesehen, als sie auf die Bucht zuhielten.“ So schnell er konnte, war Thore nach Sandvaag gelaufen und hatte dort seine Beobachtung gemeldet. Dicht gedrängt stehen die Männer auf den Autos. Der Staub wirbelt auf, als sie den



die Elefantenherde zum Angriff auf den Bungalow ansetzte, den indischen Haushofmeister, der sich ihr entgegenstellte, zertrampelte, als plötzlich die Tür aufgerissen wurde und ein Ruf durch den Saal hallte:

Grindabod! Grindabod!

Wie elektrisiert springt auf diesen Ruf hin alles auf, eilt dem Ausgang zu, drängt sich hinaus. Die Elefanten sind vergessen.

Grindabod! schreit man auf den Straßen. Motoren kreischen auf, von den Jeeps, von den Lastkraftwagen. Im Hafen knattern die Maschinen der Fischerboote.

Grindabod! Grindabod! rufen die Frauen. Die Kinder bringen aus den Häusern die Seestiefel und das Seezeug der Männer, werfen es auf die Autos, in die Boote. Kaum können es die Männer erwarten, bis sie alle ihre Sachen zusammen haben, dazu ihre Wallanze, eine beiderseits scharf geschliffene Klinge an einem gut zwei Meter langen Schaft, oftmals kunstvoll ziseliert. Teilweise noch von den Eltern und Großeltern überliefert, wird die Wallanze hoch in Ehren gehalten. Nicht minder kunstvoll gearbeitet ist aber auch das Scheidemesser, das am Gürtel getragen wird. Rasieren könnte man sich damit, so scharf ist es.

Grindabod! Grindabod! gellen noch immer die Rufe.

Strandweg entlangjagen auf Midvaag zu.

Auch wir sind angesteckt worden von dem Ruf „Grindabod“. Wir hasten hinunter zum Hafen, springen in unser Dingi und rudern hinüber zur dichtbei ankernden „Meteor“. Rechts und links überholen uns die Färinger Boote. Vollbeladen mit Fischern nehmen sie in der Brandung manche See über. Bei uns dauert es etwas länger, bis wir die Anker eingehievt haben und dann auf die Bucht von Midvaag zusteuern können.

Hier ist das Treiben schon im vollen Gange. In breiter Schlachordnung haben die Boote aus Sörvaag und Sandvaag die Bucht umstellt. Selbst von der Insel Strömö sind sie gekommen. Auf des Schafshirten Thores Meldung hin hat der Funk bereits die Botschaft über alle Inseln verbreitet. Keiner weiß, wie die Grindwale auf der Suche nach Nahrung ziehen. In einem Jahr trifft man sie in den Fjorden von Myggenäs, dann ist es vielleicht der Fundingfjord auf Österö oder eine Bucht auf Syderö. Aber nun hat der Wal die Insel Vaagö angesteuert, und hier beginnt die Jagd.

Jagd? Ist das überhaupt noch eine Jagd? Schreien und Lärmen in den Booten, Fauchen der Motoren, Poltern der Schrauben, weißgetünchte Steine werden mit lautem Platschen ins Wasser geworfen, werden wieder eingeholt und von neuem geworfen. Die verängstigten

Tiere, Hunderte müssen es sein, flüchten immer tiefer in die Bucht. Sie wagen nicht, wieder auszubrechen, den freien Ozean zu gewinnen, diese glänzenden, pechschwarzen Burschen von sechs bis sieben Meter Länge, mit ihrem merkwürdig geformten Kopf, der auf den ersten Anblick wie eine Kugel aussieht, aber nach vorn platt abfällt.

Gerade bei Hochwasser erreichen wir die Bucht von Midvaag. Hinter uns, noch fern an der Kimm, kommt eine weitere Flotte. Es sind die Boote von Myggenäs, der westlichsten kleinen Insel der Faröer. In der Bucht herrscht Ruhe, die Ruhe vor dem Sturm. Doch das Wasser brodelt und siedet. Hier und da wirft sich einer der verängstigten Wale halb aus dem Wasser. Dann sieht man wieder die dreieckigen Finnen, die Schwanzflossen, dahinschießen. Man spricht von Grind- oder Schwarzwalen, doch eigentlich sind es, im zoologischen Sinn, gar keine Wale, sondern Delphine, wohl die größte Art dieser Familie.

Der Ebbstrom hat eingesetzt. In großen Rudeln versuchen die Grindwale mit dem ablaufenden Wasser wieder aus der Bucht herauszukommen, doch wieder fallen die weißen Steine, dröhnen die Motoren, poltern die Schrauben, hebt das Lärmen und Schreien an. Da winkt der Vormann, ein alter Fischer, mit den Armen und bläst auf dem Nebelhorn. Es ist das Zeichen zum Generalangriff. Im gleichen Augenblick stoßen die Boote nach vorn. Überall, wo die dreieckige Schwanzfenne auftaucht, schießen die Boote auf den Wal los, stechen die Fischer mit ihren Lanzen auf sie ein. In kurzer Zeit ist das Wasser im Fjord rot von Blut. Immer öfter müssen die ermatteten Wale auftauchen. Wieder ist ein Boot heran, wieder saust die Lanze nieder, und hochauf spritzt der blutige Strahl.

„Grindabod! Grindabod!“

Mit Grindabod feuern die Männer am Ufer die Fischer an. Ein Blutausch ist über sie gekommen. Blut, Blut, die ganze Bucht ist ein einziges Blutmeer. Immer wieder sausen die Lanzen nieder, hierhin, dorthin, wo sich nur eine schwarze Schwanzflosse, ein breites Walmaul sehen läßt. Mancher Grind ist schier von Sinnen und wird sich vor Angst vielleicht seiner Kraft bewußt. Er springt und schlägt um sich mit dem Schwanz. Wehe, wenn davon ein Boot getroffen wird! Dann splintern die Planken, und die Fischer können froh sein, wenn sie mit heiler Haut von einem Fahrzeug geborgen werden. In Ölzeug und Seestiefeln schwimmt es sich schlecht.

Hingerissen vom Jagdfieber springt ein junger Färinger einem Grindwal auf den Rücken. Er hat das Messer gezückt und versetzt dem Tier einen langen Schnitt über das Genick. Ein Hakentau wird in den Speckwanst geschlagen, das Ende schnell um den Poller belegt und so der Wal ins flache Wasser geschleppt, wo ihn die Männer an Land wahrnehmen und ganz aufs Trockene ziehen.

Grindabod!

Da stürzen sie sich auch schon wieder auf einen neuen Wal und stoßen ihm ihr Scheidemesser ins Genick. Noch einmal wagt es der junge Färinger, einem auf den Rücken zu springen, doch das Tier ist noch nicht geschwächt genug, erhebt sich fast mit seiner ganzen Länge aus dem Wasser und schüttelt den Jungen ab. Fast hätte ihm ein Schlag mit dem Schwanz die Knochen zerschmettert.

Das Gemetzel hat die Möwen herangelockt. Sie wissen, heute ist Festtag für sie in Midvaag. Erheben sie sich aus dem Wasser, sieht man ihre blutroten Bäuche. Bald können sie sich aber nicht mehr erheben, so voll haben sie sich gefressen. Eifrig rudern und paddeln

suchen sie sich vor den Motorbooten zu retten. Heute aber beachten die Männer sie gar nicht, haben kein Interesse für die Sulen und Seepapageien, denen sie sonst so gern nachstellen auf lebensgefährlichen Kletterpartien an den jäh Klippen. Heute gilt es nur der besseren Beute, dem Grindwal.

287 Wale sind auf den Strand geholt. Keine dreieckige Finne zieht mehr durch die rote See, nirgends schnell mehr ein schwarzer Torpedo aus dem Wasser.

Auf dem blutgetränkten Sand liegt die Beute. Man ist schon dabei, sie aufzubrechen, die Speckschicht von dem dampfenden roten Fleisch zu trennen. Nur die Eingeweide bleiben liegen, ein Festmahl für die Vögel. Dort holt ein Färinger ein ungeborenes Junges aus dem Mutterleib.

Das war ein Fang! In diesem Winter wird Schmalhans nicht auf Vaagö Küchenmeister sein. Was nicht in Fässern eingepökelt oder

an der Sonne getrocknet wird, das wandert in die Kühlhäuser. Keiner auf Vaagö geht leer aus, selbst die Alten nicht, die beim Fang keine Hilfe mehr leisten konnten. Auch die Männer von Myggenäs und Strömo, die tatkräftig geholfen haben, bekommen ihren Anteil.

287 Wale auf einen Schlag! Ist das kein Grund, ein Fest zu feiern? Da tanzen sie nun, die Jungen und die Alten, auf dem kleinen Dorfplatz, zu Quetschorgel und Flöte, und Olaf, der Sohn des Syssele, des Amtmanns, zeigt immer wieder, wie er den Grind angesprungen und ihn getötet hat.

Auch wir von der „Meteor“ werden bedacht. Walfleisch als Gulasch oder gebraten wie Beefsteak, Donnerwetter, das hat uns schon gemundet. Nur an das Gemetzel in der Bucht durften wir nicht denken. Dann hätten wir keinen Bissen herunter bekommen.

Woher kommt der Ausdruck

KAPITÄN?

Der Kapitän ist der Führer, der Befehlshaber eines Schiffes, der Oberste, das „Haupt“, denn vom lateinischen „caput“ kommt dieser Ausdruck. Denselben Stamm haben übrigens auch die Wörter „Kapital“, „Kap“, „Kapuze“ usw.

Der Ausdruck Kapitän für den Schiffsführer ist noch nicht sehr alt. Noch bis zum Ersten Weltkrieg lautete beispielsweise das jetzige A-6-Patent nicht auf „Kapitän“, sondern auf „Schiffer auf großer Fahrt“. Das Patent des heutigen A-5-Mannes lautete damals „Steuermann auf großer Fahrt“ (heute noch: See-steuermann a. gr. F.).

Und doch hatten die Schiffe schon vor Jahrhunderten einen Kapitän an Bord. Dieser Mann aber hatte nicht das geringste mit dem Schiff oder mit der Schiffsführung zu tun, sondern er befahl die eingeschifften Soldaten an Bord von Kriegsschiffen und war auch wohl der Oberste an Bord.

In Regensburg erschien 1747 ein Buch „Auxilia historica oder Historischer Behuf“. Hier werden die Offiziere und Personen eines Schiffes folgendermaßen aufgeführt:

1. Capitain ist in einem Schiff der Höchste, so das ganze Kommando darüber führt und das sehr strenge. Er hat einen Lieutenant.
2. Commandeur hat in einem Schiff nur das Kommando über die Soldaten.
3. Schiffprediger ist ein Feld-Pater.
4. Schiffer ist über die Segel, und die ganze Equipage (Mannschaft). Wird auf dem Mittel-ländischen Meer Patron genennet.
5. Steuermann, Pilote, ist, der das Schiff mit dem Steuer-Ruder nach dem Compaß lenket, wohin es soll. Er muß in Geometria, Astronomia, Geographia, der Karten u.s.w. wohl erfahren sein. Es seynd zwei auf einem Schiff, und beobachten mit dem Schiffer die Einrichtung der Segel, bestellen die Wachten auf den Masten, und beratschlagen sich immer wegen der Seekarten, davon sie dem Capitain Rapport geben.

6. Bossemann (Bottsmann), der die Anker beobachtet.

7. Weiteres ist darauf ein Schreiber oder Secretari. Zwey Barbier. Ein Schiffszimmermann oder Baumeister. Ein Hauptconstabler, und andere zwölf.

Esquiman oder Schiemann, hat Aufsicht über die Pompe, ist sonst Quartiermeister. — Ein Buddelier mit seinen Gehülfen. — Ein Mund-Koch. — Ein Schiff-Koch mit Bedienten. — Ein Lotsmann oder Wegweiser. — Segelmacher. — Tischler. — Schmied. — Feuerwerker. — Profos u.s.w. und Boots-Leuth, Matrosen, Matelots, sind die gemeine Bediente und Schiff-Volck, so alles, was in der Seefahrt selbst von nöthen, verrichten, mit tawen, anckern, seglen, wachen.

Seynd in drey Wachten oder Compagnien, jede zu 100 Mann abgetheilt, darüber der Schiffer und die zwey Steuermänner commandieren. Insgemein ein verwegenes Volck. Und hat es theils vonnöthen, massen sie in höchsten Stürmen auf den Bäumen und Stricken wie die Mucken herum fahren müssen.“

Es mag noch erwähnt werden, daß es das Wort Kapitän für den Schiffsführer eigentlich nur in den romanischen Ländern gibt. In Frankreich spricht man von einem „capitaine“, in Spanien von einem „capitán“, in Italien von einem „capitano“, in Portugal von einem „capitão“. In England jedoch ist er der „master“ oder, als besondere Auszeichnung für die Führer der „Musikdampfer“, der „master mariner“. Segelschiffsführer waren durchweg „skipper“. In Schweden spricht man von einem „sjökaptän“, einem Seekapitän, indes es in Holland neben einem „kapitein ter zee“ zum Unterschied von einem „kapitein te land“, einem Hauptmann, auch noch einen „bestuurvader“, einen „obersten Schiffsvater“, gibt.

Das Wort „Steuermann“ ist leichter zu deuten. Früher war er tatsächlich der Mann, der steuerte. In der Edda, der altdeutschen Helden-

Wer ist wer?

HEINRICH VON DIETLEIN

Der persönlich haftende Gesellschafter der Schiffswerft H. C. Stülcken Sohn in Hamburg, Heinrich von Dietlein, war der älteste Enkel von Heinrich Christopher Stülcken. Er wurde am 27. März 1888 in Straßburg als Sohn des Hauptmanns von Dietlein geboren. Zunächst trat er nach der Schulentlassung und einem kurzen Studium in die soldatische Laufbahn ein und wurde 1908 in einem Dragoner-Regiment zum Leutnant ernannt. Nach dem Ersten Weltkrieg nahm er das Angebot seines Onkels



an, in die Stülckenwerft einzutreten. Als 1925 César Stülcken starb, wurde Heinrich von Dietlein persönlich haftender Gesellschafter der Werft. Nach den schweren Zeiten der Inflation und eines längeren Streiks der Werftarbeiter begann unter von Dietleins Leitung der Aufschwung zu der heute im hohen Ansehen stehenden Schiffswerft, die sich besonders durch die Konstruktion der Schwergutbäume der „Hansa“-Schiffe, aber auch im Kriegsschiffbau durch den Bau der Geleitfregatten der „Köln“-Klasse und der neuen Zerstörer auszeichnet.

Heinrich von Dietlein sollte die Ablieferung des ersten Zerstörers „Hamburg“ nicht mehr erleben. Er erlag am 27. Januar dieses Jahres einem Herzschlag in Johannesburg, Südafrika. Sein jüngerer Bruder Kurt leitet jetzt die Werft. wa.

sage, heißt er „stjori“ = Lenker, angelsächsisch „steorman“, altenglisch „steor mon“, althochdeutsch „stürman“, mittelhochdeutsch „stiure“ oder „stürman“. Das darf nicht verwechselt werden mit dem Wort „stieurmeier“, was Steuereinnahmer bedeutet. Im Alt- und Mittelhochdeutschen nannte man ihn auch „scifmeister“, also Schiffmeister.

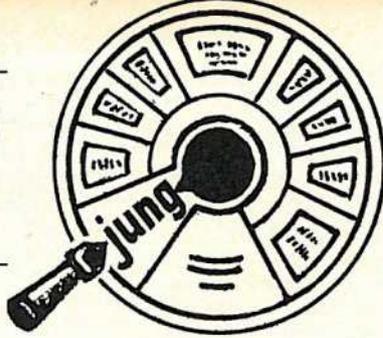
Heute ist das Wort Steuermann fast ganz aus dem seemännischen Sprachschatz verschwunden und daraus der Schiffsoffizier geworden. Nur auf Fischerei-Fahrzeugen und in der Kleinschiffahrt spricht man noch von einem Steuermann, der oftmals nicht gerade respektvoll mit „Stürke“ bezeichnet wird. wa.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Telegraf auf



Zustände an Land

Im Begriffe, Landmensch zu werden
von Peter Knüppelholz

Ich unternehme wieder einmal einen Versuch, die Seefahrt an den Nagel zu hängen. Von der Ausstellungsluft der IGA mächtig angezogen, gerate ich in das Küchenge triebe eines Restaurants. Vom Herrn Direktor nach Papieren befragt, wühle ich in allen Taschen und finde außer meinem Seefahrtsbuch, das er nicht sehen will, nichts als eine Bettenkarte vom Seemannshaus, eine zwar sorgfältig ausgefüllte, aber sonsthin unbewältigte Zahlkarte und ein paar Frischhaltebeutel für unverkaufte Karbonaden und ähnliche, erfreuliche Mitbringsel für meine darbenenden Hausgenossen in der Burg. Dennoch werden wir uns einig. Im Begriffe, Landmensch zu werden, durchlebe ich noch einen kurzen Rückfall in meine Seemannsnatur, als ich der Bayernkapelle ansichtig werde und ihnen vom letzten Gelde ein Runde hinschleudere. Man spielt einen Tusch, den „Tirolerhut“ vom Blatt — und schon verschwinde ich hinter Bergen von abgeräumten Silberplatten und schmierigen Tellern.

Mit dem Schwarm der Serviererinnen lebe ich alsbald auf dem besten Fuße. Vorerst lasse ich sie ruhig in die Küche hinein. Doch wenn ich ihnen alle Kniffe abguckt habe, werfe ich sie ohnehin wieder hinaus, einzeln oder in Bündeln.

Mein weibliches Herdfolge ist rasch eingestuft. Die zwanzigjährige junge Dame heißt schlicht bei mir Mamsell, die zu fünfunddreißig Mamsuse, und die vorsichtige Anfangsfünfzigerin, die dem Herrscherhause immer alles zuträgt, was ich verkehrt mache, Mamtrone! Die Serviererinnen sind begeistert . . .

Das Zusammenleben ist aber dennoch ganz gut, und es könnte noch viel besser sein, wenn der Portier nicht dauernd Gäste in das Lokal reinließ! —

Befremdlich fand ich es, daß mir der Prinzipal mit schrägen Blicken in die Pfannen schiele. Da biß ich von dem Kotelett ein Stück ab, um zu erfahren, ob es wohl „durch“ sei. Wo ich das Kochen erlernt habe — wollte er jetzt wissen. In der Heil'schen Sülzefabrik, sagte

ich. Und vervollkommnet hätte ich mich in der Stunde der Hausfrau beim Zweiten Programm in Hildes Familienfernsehstube in der Speckschwartenstraße, gleich neben dem Schwesternheim . . . Da wurde mein Arbeitgeber vorübergehend etwas nervös und zog sich in die Restaurationsräume zurück.

Mit dem Personalbad wurde ich auch bekannt. Schleppe ich mir eine Plastikgießkanne mit Frischwasser



. . . werfe ich sie einzeln oder in Bündeln hinaus.

heran, so kann ich mich im Bierkeller, zwischen Fässern und Flaschen einerseits, und ganzen Bergen von Müll und Schutt andererseits damit begießen. Nur eine Tür gibt es hier nicht, auch keine spanische Wand. Da ich nun in ständiger Angst lebe, von meinem weiblichen Hofstaat hier überrascht zu werden, wenn ich meinem Reinigungsdrange huldige, so greife ich zu einer Falle; an der finstersten Stelle des Kellerganges stelle ich unauffällig einen alten Eierkarton auf, am Boden weich gepolstert mit den Abfällen von Wirsing und Rhabarber. Plätschere ich mir jetzt den ganzen Wasservorrat über meinen äußeren Menschen, und es naht sich aus irgendeinem Grunde Mamsell, Mamsuse oder gar Mamtrone — so fällt sie auf jeden Fall in den Karton, sie schreit alarmierend — und bis sie wieder da heraus ist, bin ich lange in meinen Klamotten.

Im nämlichen Raum unterhält unser Betrieb übrigens noch einen eigenen Komposthaufen aus fauligem Gemüse der Saison — ein Bauernhof könnte uns darum beneiden! Als ich diese Erscheinung ozontech nisch wahrzunehmen begann, da

wurde mir klar, daß ich in punkto Ausstellungsluft auf der verkehrten Seite des Tresens gelandet war! Und ich war auch gar nicht böse, als man mir die Kündigung in die Kombüse schmuggelte: Sie tun uns einen Gefallen, wenn Sie wieder gehen — ließ man durchblicken, obgleich gerade ein Bus gekommen war und die Gäste zu zweien auf einem Stuhl saßen.

Nachdem ich mich mit ausgesuchten Unfreundlichkeiten von der Direktion empfohlen hatte, verabschiedete ich mich von meiner Freundin Gretl, der einzigen unter den zwölf Serviererinnen, die an meine gastronomischen Talente einigermaßen heranreichen dürfte — sie hatte zu einem Ehepaar, welches sich umständlich aus seiner Garderobe geschält hatte, gesagt: Sie müssen in einer Viertelstunde wiederkommen, die Kartoffeln sind noch nicht gar!

Zustände an Bord

Auf jedem Schiff gibt es ja jetzt Chiefs. Was heißt aber „jetzt“, sie sind doch schon etwas länger bei der Seefahrt zu finden, das wollen wir ihnen zugestehen. Von diesen Chiefs sind einige gut, einige aber auch weniger gut. Naja, von den Kapitänen spricht man übrigens auch so. Unser Chief gehört zu der guten Sorte. Das muß ich schon sagen, denn wenn wir Reparaturarbeiten an Deck haben, werden sie ohne viel Gerede, im Rahmen des Möglichen, erledigt. Das ist doch ein guter Zug? Findet man nicht oft! Aber davon wollte ich gar nicht erzählen.

Wir sind hier in einer Fahrt ohne Heimreise. Jeder Seemann wird das sofort verstehen. Warum auch Trampfahrt dazu sagen. Anders klingt es doch viel netter. Jedenfalls war der Panama-Kanal für uns eine Einbahnstraße in den Pazifik. Nach Hause werden wir wohl entweder mit dem Flugzeug kommen, oder überhaupt nicht.

Naja, nun geht ja auch mal etwas entzwei auf einem Schiff (was die Reeder nie einsehen wollen), das repariert werden muß, da es für die Weiterfahrt benötigt wird. So war es auch mit einigen Teilen in der Maschine. Unser Chief ließ diese Sachen nun in Vancouver machen, da der Schaden mit Bordmitteln nur unvollkommen repariert werden konnte.

Auf See bekam er nun von Hamburg ein Telegramm, Wortlaut etwa so: „Warum Reparatur Vancouver und nicht Melbourne da billiger“. Die Telegrammantwort des Chiefs lautete kurz und bündig: „Weil kaputt!“

Mit seiner Halbjahresausrüstung hat er das letzte Mal auch Pech gehabt. Die sehnsüchtig erwarteten

Ihre Kolleginnen aber blickten aufatmend in die Zukunft, als sie mich davoneilen sahen. Nur die Lederhosenkapelle schien noch zu mir zu halten. Sie spielte einen Song, der auf keiner Musikbox zu drücken ist: Junge, bleib' nicht so lang an Land . . .! — — —

Irgendwo in einer Grünanlage sah ich einen kleinen Boy, der eben laufen konnte und im Planschbecken ein ziemlich geschmackloses Plastikschiff, mit den Zähnen gehalten vor sich herschob. Da rief die Mama erbot: Du nimmst sofort den Dampfer aus dem Mund!!!

Peter, sagte ich mir, hier bist du an der ganz verkehrten Küste! Und als der Hochbahnzug hinter dem Rathausmarkt buchstäblich mit mir über den Hafen jumpt, da wurde mir bedeutend besser.

Jetzt schmiede ich meine Frikadellen wieder an Bord und die Mamtrone fehlt mir nicht.

Container wurden in Vancouver übernommen. Die Stimmung war etwa so wie Weihnachten. — Aber, es war nicht alles drin, was er bestellt hatte. — Statt dessen lag ein Schreiben bei mit der Weisung, daß er verschiedene Artikel in den Staaten einkaufen könnte. Das wurde dann auch getan. In San Franzisko kam der Schiffshändler an Bord und nahm die Bestellung entgegen. Nun spricht unser Chief nicht gerade ein fehlerfreies Englisch. Er selbst behauptet zwar von sich, die Sprache gut zu beherrschen, daß im Gegenteil dazu die Amerikaner ihre eigene Sprache nicht könnten. Wer ihn aber englisch sprechen hört, glaubt nicht so recht daran. Jedenfalls muß er sich mit dem Schiffshändler einig geworden sein. Es sollte Kreide, Kontaktfett, Mückentod, Verpackungsmaterial für Kühlräume und Permatex für die Rohrverbindungen geliefert werden. Die Sachen wurden dann auch geliefert. Und dann hallte die einsame Lachsalve durch den Dampfer.

Es kamen 950 Stück Kreide, genug, um eine ganze Oberschule für ein Jahr auszurüsten. Ferner wurden 48 Dosen Mückentod geliefert, eine Zweijahresbestellung. Statt Kontaktfett kam Lebertran, mit der Aufschrift: Kinder unter zwei Jahren nur einen halben Eßlöffel, Erwachsene zwei. Beim Studieren dieser Aufschrift hat selbst der Chief gestutzt. Als Verpackungsmaterial wurden Mullbinden an Bord geliefert. Permatex kamen 30 Tuben. „Genug, um eine Rohrverbindung von Hamburg nach Moskau zu legen“, grinste der II. Ingenieur.

„Der Schiffshändler muß mich doch nicht richtig verstanden haben,“ war der Kommentar des Chiefs. Wir waren alle der gleichen Meinung. E. Weinreich

VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

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

... und noch einmal an Land

Der Romantiker und der andere von Peter Janzen

Rauchwolken von außen und Alkoholnebel von innen trübten die Sicht der Männer, die in der kleinen Kaschemme an der Theke standen. Lärm einer Musikbox und schwitzende Tanzpaare.

„He, Mann, sag mal, was machst du für eine finstere Laterne, wo es doch hier so lustig ist?“

„Ach, nur ein bißchen traurig, sonst nichts.“

Laut dröhnte aus der Musikbox ein Lied von dem nach Liebe hungernden Seemann.

„Man müßte eben Seemann sein, um das Leben zu genießen, ja, Mensch, Seemann, das wäre richtig.“

Der Mißlaunige bestellte noch ein Bier und sein Gesicht verzog sich: „Hör nur auf, du spinnst wohl. Seemann... sowas!“

„Ich spinnen?“ Empörung lag in der Stimme des Anderen. „Stell dir bloß mal vor, Mensch, so richtig auf einem großen Schiff. Wind, Wellen und Sterne, ist das nichts?“

„Sterne? Glaubst du denn, du kannst dir da groß die Sterne ansehen? Meinst du nicht, daß man viel lieber schläft, wenn man am Tage wühlen muß?“

Der Andere ließ nicht locker: „Kerl, begreife doch, was ich sagen will, südliche Länder, Palmen, weißer

Strand. Na, und dann die Mädchen überall, das ist doch was!“

Ungläubig schüttelte der Andere den Kopf: „In südlichen Ländern kann es verdammt heiß sein, so daß alle die Träume, außer den Alpträumen, schnell verschwinden. Palmen sind auch nur Bäume, und nicht mal so saftig grün, wie unsere hier. Und glaubst du denn, daß die Mädchen da viel anders sind?“

Verzweifelt rang der Romantische die Hände, bevor er wieder legte: „Junge, Junge, du hast aber auch gar kein bißchen Einfühlungsvermögen und keine Phantasie.“

Der Romantische zuckt resigniert die Schultern: „Na schön, ich höre auf, es hat ja doch keinen Zweck, mit dir darüber zu reden.“

Der Andere antwortete nicht und beide schlürften still ihr Bier, doch nach einer Weile fing der Romantische wieder an:

„Eines kannst du mir wenigstens noch sagen, warum du so ein trauriges Gesicht machst. Hast du Kummer?“

„Ja, mächtig.“

„Warum denn nur? Es ist doch ein schöner Tag heute.“

Der Andere seufzte: „Es ist nur, weil mein Schiff morgen früh ausläuft auf Trampfahrt. Ich bin nämlich Seemann, doch davon verstehst du bedauernswertes Romantikwurstchen nichts.“

Rangliste der Deutschen Schlager

im August 1963

1. Ich will 'nen Cowboy als Mann..

Oho! Hört, hört! Die Frauen des Wirtschaftswunderlebens entwickeln erstaunliche Wünsche! Halb zieht es sie (aufs Pferd!), halb sinken sie... Lil Malmkvist kam jedenfalls mit ihrer ausgefallenen „Kuh-Idee“ vom 6. auf den 1. Platz.

2. Barcarole in der Nacht

Connie Francis ist zwar ein wenig in den Wind geschossen, aber noch nicht achterausgesackt. Vom Spitzenplatz auf Nr. 2 ist sowieso stets nur eine Kavaliersgeste.

3. Schuld daran war nur der Bossa Nova...

(Blame it on the Bossa Nova)

... daß er „Siebentausend Rinder“ endgültig in die Flucht jagte. Denn nach Platz 1 und 2 mußte Manuela doch schließlich auf Nr. 3 hängenbleiben. Tja, das sind so Sorgen!

4. Laß mich noch einmal in die Ferne Allein wie Du

Hurra! Freddy ist wieder da, noch dazu mit stichhaltigem Wunsch! Kein Wunder übrigens nach dem Brimborium um die „Siebente Goldene Platte“. Der Junge möchte

bestimmt endlich mal weit weg vom Rummel sein und so „Allein wie Du“ — und ich... oder? —
(Copyright by Musikmarkt) M. Ahlers



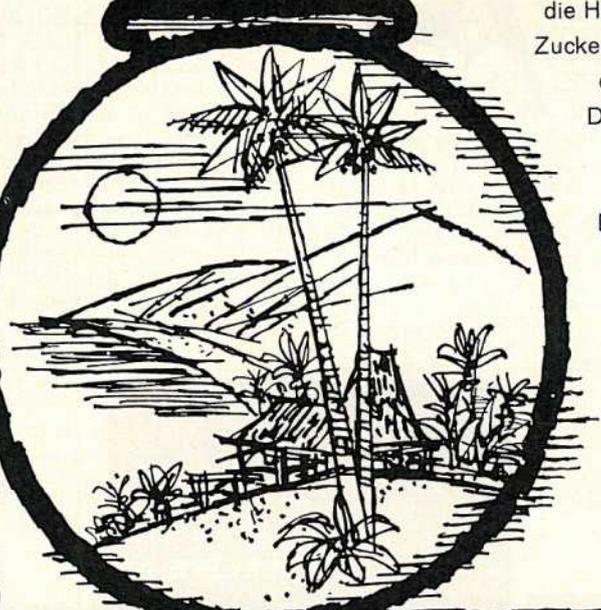
Zum 50. Todestag

Rudolf Diesel

Geboren 18. März 1858 in Paris,
ertrunken 29. September 1913
im Ärmelkanal

ertrunken 29. September 1913 im Ärmelkanal
Der deutsche Maschineningenieur und Erfinder des nach ihm benannten Motors war nach seiner Ausbildung an der Industrieschule in Augsburg und der Technischen Hochschule München auf dem Gebiet der Kältetechnik in Paris und Berlin tätig und kam 1895 nach München. Bereits 1892 erhielt er das Patent für eine Verbrennungskraftmaschine. Sein Ziel war die Herstellung eines besonders rationellen Wärmemotors, den er in den Jahren 1893–97 entwickelte.

D 17 b 1



DM 8,90

Zauber der Antillen

Wem verdanken wir edlen Rum?

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

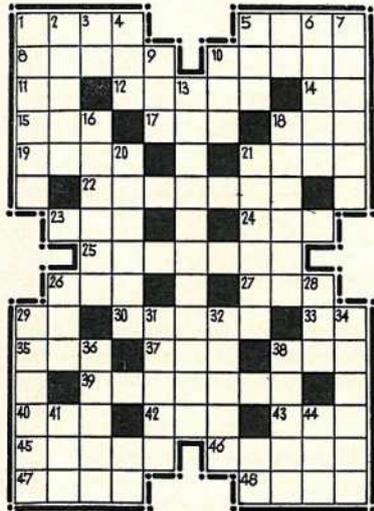
Balle

ein Tropfen voller Herz und Feuer



Knifflige Sachen

Die schlaue Kiste



KREUZWORT
RÄTSEL

RÄTSEL

Zwei und Julia

Waagrecht: 1. Eine Stadt in Rumänien, 5. war ein König von Israel, 8. auf dem Meeresboden möchte ich diesem Tintenfisch nicht begegnen, 10. vor ihm werden die Hochzeitspaare getraut, 11. ein Teil der Stadt Omaha, 12. so grüßten die alten Römer, 14. Vorsilbe eines krächzenden Vogels, 15. Frauengestalt der Bibel, 17. wer gern schwimmt, fährt im Sommer an die . . . , 18. eine taufrische Feuchtigkeit, 19. der Dichter Byron hat diesen Titel, 21. zerbröckelte kleine Kohlen, 22. sowohl eine Insel als auch ein Wein, 23. hier wird man auf hohen Stühlen bedient, 24. griechische Göttin der Verblendung, 25. die hohen Tonlagen, 26. ein ziemlich schmutziges Haustier, 27. der „herrliche“ Artikel, 29. die dritte italienische Note, 30. altes Wort für Grundbesitzer, 33. eine kleine Fopperei, 35. physikalische Arbeitseinheit, 37. Frauengestalt aus der Nibelungensage, 38. war einmal grünes Gras, 39. westafrikanischer Negerstaat, 40. lateinisch „Zorn“, 42. wenn die Schuhe es sind, bekommt man Hühneraugen, 43. am Samstag dient es der Reinigung, 45. etwas für die Naturfreunde, 46. das Auserlesene, 47. der Onkel Doktor, 48. ist eine Augenkrankheit und ein Vogel.

Senkrecht: 1. Ein schöner römischer Gott von Belvedere, 2. Partner der Julia, 3. das Zeichen für ein Leichtmetall, 4. griechische Vorsilbe übel (in Fremdwörtern), 5. ein aus England kommendes starkes Bier, 6. Hauptstadt des Schweizer Kantons Aargau, 7. vor dem Schwimmbad stellt man sich darunter, 9. ein französischer Schritt, 10. lateinisches Grußwort, Gebet, 13. wenn man ihn dreht, macht er Musik, 16. berühmte spanische Flotte, 18. ein gezogener Wechsel, 20. Name altpersischer Könige, 21. spanischer Adelstitel, 26. englische Anrede, 28. franz. „Straße“, 29. nicht Mekka sondern, 31. von wem ist Fra Diavolo?, 32. Gewebe für Futter und Kleider, 34. es brennt wie Z, 36. Stadt im Glatzer Bergland, 38. Amts-Kleidung, 41. gar-selten, 44. Abk. für „absoluter Druck“.

Die Bord-Intelligenzbestie fragt

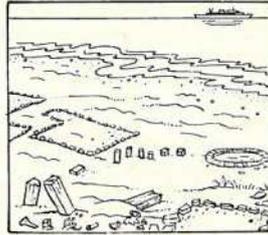
„Wenn ich aus meiner rechten Westentasche in die linke einen Betrag lege, der die Hälfte des in der linken vorhandenen ausmacht, befindet sich in jeder Westentasche gleich viel Geld. Wieviel Geld muß dann wohl anfangs in jeder Westentasche gewesen sein?“ Es wird scharf nachgedacht, bis die Köpfe rauchen. Wer findet die Lösung?



„Patz-Pils“ in aller Welt
„Patz-Pils“ . . . weil es gefällt.
das ORIGINAL EXPORTBIER
der Schultheiss-Brauerei A. G.
ANTONI HUEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 **Telefon 36 54 92**

Im Meer versunkene Dörfer

Bei den friesischen Inseln der Nordsee gibt das Meer bei niedrigem Wasserstand gelegentlich immer noch Reste längst versunkener Dörfer frei, die Überschwemmungs-



katastrophen zum Opfer gefallen sind. Die zerfallenen Häuser sind mit Schlick überspült und nur manchmal liegt der immer in Bewegung befindliche Schlick so günstig, daß Grundmauerreste sichtbar werden. Wenn man die Zeiten von Ebbe und Flut genau einhält, kann man sie zu Fuß über das Watt erreichen. Ziegelbrocken, Holzbalken, Topfscherben und Tierknochen liegen zwischen Muscheln und Meerespflanzen umher und zeugen von früherem blühenden Leben. Sogar tiefe Schachtbrunnen sind noch vorhanden, jedoch zum großen Teil mit Schlick angefüllt. Wenn man Glück hat, liegen die Deckplanken noch auf, die das Eindringen von Schlick verhinderten.

Was ist Bernstein?

Bernstein entstand aus dem Harz heute ausgestorbener Nadelhölzer. Wie auch bei den heute lebenden Nadelbäumen trat durch normalen Stoffwechsel dauernd Harz aus der Rinde aus. Besonders heftig wurde der Harzausfluß, wenn der Baum verletzt wurde. Das Harz hatte — wie auch heute noch — die Aufgabe, die gewaltsam verursachte Wunde zu verschließen und dadurch das Eindringen von Schmutz



und Krankheitserregern zu verhindern. Man nimmt an, daß das Bernsteinharz, von dem es einige Sorten gibt, durch den Einfluß der Sonne glasklar geworden ist. Im Laufe von Millionen von Jahren ist es dann zu „Stein“ verhärtet. Jene Bernsteinwälder lebten vor 35 bis 50 Millionen Jahren. Besonders in-

teressant sind Insekteneinschlüsse im Bernstein, weil sie uns wertvolle Hinweise auf die damalige Insektenwelt geben.

Wüßten Sie schon . . .

. . . daß beim plötzlichen Verdunsten von allem Meerwasser der Erde die gesamte Erdoberfläche von einer 70 Meter hohen Salzschrift bedeckt werden könnte? Die Berechnung hierzu geht von einem Kubikmeter Meerwasser aus, das 28 kg Salz enthält. Da die Wassermenge der Erde mit 1263 Millionen Kubikkilometer geschätzt wird, ergibt sich die Menge von 35½ Billionen Tonnen Salz.

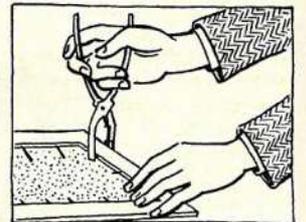
Woher kommt das Zitat?



Der Würfel ist gefallen . . .

Julius Cäsar (100—44 v. Chr.) war ein glorreicher römischer Feldherr und Staatsmann. Als er im Jahre 49, im Bewußtsein der Tragweite seines Entschlusses, nach langem Zögern das kleine Flößchen Rubicon im Nordosten Italiens überschritt, sprach er die Worte: „Der Würfel ist gefallen!“

Unser Tip



Nach der Parole „Selbst ist der Mann“ rahmen wir kleine Bilder natürlich selbst ein. Für das Befestigen der kleinen Drahtstifte auf der Rückseite ist ein Hammer ungeeignet, das bewerkstelligen wir am besten mit einer Flachzange. Dabei müssen wir die Zange recht weit öffnen, damit sie den Drahtstift fassen kann. Die Außenbacke der Zange, die den Rahmen umfaßt, sollten wir mit einem Band umwickeln, damit der Rahmen nicht durch Kneifstellen beschädigt wird.



v. Höveling
FARBEN



Klar bei Schmunzelauge

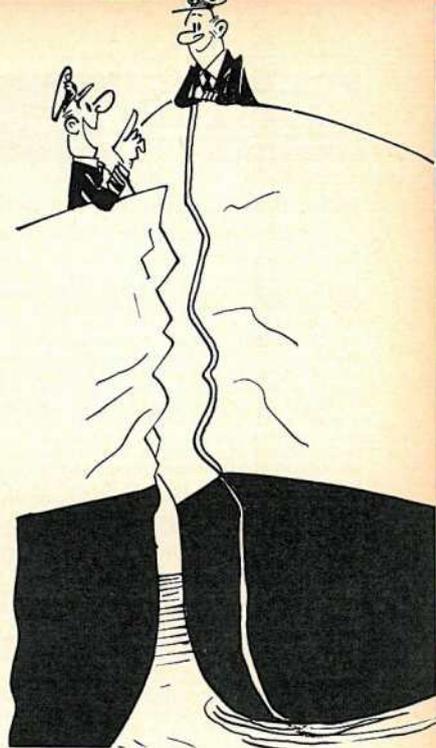
Dä Callaohund!

Komische Reis wär datt; op Utreis in Antwerpen, mit enmol harr wie'n Hund an Bord, hä wär ober schon befohrt, datt zeig hä uns, as wie in slecht Wetter käm'n, datt mok em nix ut, hä wuss genau wenn en öber dä Kant käm, denn woahr hä sick weg! In Curacao wär hä dä erste Mann an Land un harr ok gieik ne Klopperee mit'n poor dor ansässige Keuter, ober dor worr hä snell mit fertig un sus no de Stadt rinn — und wurde nie wieder gesehn!

In Callao brochen dä Lüüd en neen mit, ick kann euch vertelln, datt wär en Gewächs. Dä Vadder wär woh'l'n Daggel, dor harr hä dä Been von, sin annern Vadder wär'n Schäferhund, datt Fell harr hä von Bernhardiner, ober dä Treue harr hä von Seemann arft! An mi hung hä wie'n Gerichtsvollzieher an sin Kund'n, an lewsten wär hä noch mit mi in dä Maschin gohn, datt kunn hä nie begriepen, datt ick in dä warme Bod rinn gung. Cherry, denn Nom harr hä weg. An dä Kombüs wär sin Standquartier, slopen dä hä bi jäden, dor kenn hä nix, sogar bin Kaptein wär hä to find'n. In jeden

Hoben wär hä an Land un harr nä Fründin; mach manche wohl ne Dusche kregen hem'n, as se mit datt Völkergemisch von Junge ankom iss. Bestimmt wär ens: Hä kenn dä Uhr un kunn lesen, denn immer wär hä to dä Affohrt an Bord, dor harr hä ne Nees vor. Wenn hä sick mol verlopen harr, jog hä dorch alle Kneipen, bitt hä en von uns funn harr, denn gung hä nich von de Lappen. As wi opp Heimreis wedder in sin Hoben käm'n, erkenn em jo wohl en Kanacker wedder. Ober datt harr hä nich gern, ass dä em griepen wull, zeig hä de Tähn un datt Gebiss wär wi Elfenbein un scharp win Rasiermesser. De Amigo hau snell aff, sons harr hä em beten. Mit dä Passagiern kunn hä sick fein verdrägen, dor krech hä jo Bontjes un Schocolot. En ole Dom harr em int Hart sloten, seelich wär se, wenn hä mit Gebell an ehr hoch gung, dä Heuchler! Hä wuss genau, de ole Dom harr immer watt vor em! Ick harr em en Halsband mokt mit'n Schild opp „MS Wiesbaden-Cherry-Peru“ un dor is hä denn ok in Hamburg mit verlorn gohn. Dä Bäcker harr em mit no Hus nohm un dor is hä utreeten. Wull wohl wedder an Bord, wer em kregen hätt is nich bedrogen, ober ick weet nich, son Seemann an Land hätt doch jümmer Heimweh no Schipp un See!

Lagermeister Hans Sietz,
MS Marburg



„Natürlich, jetzt fällt mir ein, woher wir uns kennen. Kollidierten wir das letzte Mal nicht in Bremerhaven im September 1962?“

Auf dem Dampfer war das Sparen ausgebrochen. Das ging bis zu den Streichhölzern, bis zu jedem Salzkörnchen. Der III. Offizier sollte mit dem OA zusammen die Wetterkarte zeichnen. Der Kapitän trifft aber den OA am Kombüsenschott mit einer Buddel Bier. „Sie hier, ich denke, Sie zeichnen Wetterkarte?“ „Der III. braucht den Bleistift“, kam sanft die Antwort.

Ohne Worte

Kaum war das Schiff im Heimat-hafen fest, fuchtelte der Inspektor auch schon dem Dritten Ing. wild mit einem Brief vor der Nase herum. Der Inspektor tobte: „Haben Sie diesen konfusen Brief geschrieben?“ Er wartete keine Antwort ab, sondern wütete weiter: „Unmöglich sowas, ein Mensch mit Patent, der sich nicht verständlich ausdrücken kann, ist ein Idiot. Haben Sie das verstanden?“ — „Nein“, sagte der Dritte Ingenieur.

Electronic Rowenta



Das fortschrittlichste Feuerzeug der Welt. Keine beweglichen Teile. Anheben - die Flamme brennt. Absetzen - die Flamme erlischt. Automatisch! Zündung durch Elektronenblitz

Rowenta Gas-Petit

Klein, leicht und handlich. Ideales Gas-Feuerzeug für die Dame. Das Zweitfeuerzeug für den Herrn. Viele geschmackvolle Dekore.



Rowenta Gas-Snip

Das meistverkaufte Gas-Feuerzeug Deutschlands. Verstellbare Flamme für Zigarre, Pfeife, Zigaretten. - Auswechselbare Mechanik.



Fleischlieferant für Schiffsproviant

Frisch von der Fabrik direkt zum Schiff

Direktimporte

Eigene Fleischwaren-Fabrik

Günstige Preisgestaltung

Tropenfeste Dauerwurst und Schinken
Vollsterilisierte Fleisch- und Wurstkorserven

Hausveterinär kontrolliert Fabrikation
Sofortlieferungen mit Thermoswagen in geschlossener Kühlkette an alle Kais des Kontinents.

JOH. MÜGGE KG.

Hamburg-Freihafen

Tel. 78 14 86-89 FS 02-14009

Draht: meatimport



Täglich millionenfach bewährt-

Rowenta



Neubauten

„Christoffer Oldendorff“ mit automatischer Fernsteuerung der Antriebsanlage

Zur technischen Erprobung ist am 27. August das vierte von der Lübecker Flenderwerke AG. gebaute 30 000-t-Massengutschiff, das MS „Christoffer Oldendorff“ in die westliche Ostsee ausgelaufen (Bau-Nr. 536). Es ist das zweite der beiden 30 000-t-Schiffe, die von der Lübecker Reederei von Oldendorff in Auftrag gegeben wurden und das erste deutsche Handelsschiff mit einer automatischen Fernsteuerungsanlage für die Hauptmaschine. Mit dieser Anlage kann die Hauptmaschine direkt vom Maschinenraumgeber auf der Brücke durch das Brückenpersonal getrieben werden, ohne daß im Maschinenraum ein Bedienungsmann den Maschinenstand der Hauptmaschine betätigt. Die bisher erforderlichen Handgriffe werden durch die Fernsteuerungsautomatik ausgenommen, die so schnell und feinfühlig arbeitet, daß stets eine optimale Ausnutzung der Maschine erreicht wird, ohne daß eine Überlastung eintritt. Besonders bei den Umsteuermanövern von „VORAUS“ auf „ZURÜCK“ wird eine ausgezeichnete Anpassung an die Fahrertfordernisse erreicht, wodurch in engen Gewässern schnell und sicher manövriert werden kann.

Diese bei der AEG-Schiffbau in Zusammenarbeit mit der MAN entwickelte Anlage, bei der erstmalig neuartige elektronische Geräte Verwendung fanden, bedeutet im deutschen Handelsschiffbau einen wichtigen Schritt vorwärts auf dem Wege zur Rationalisierung des Schiffsbetriebes.

Bei der „Christoffer Oldendorff“ handelt es sich im übrigen um ein Schwesterschiff der „Henning Oldendorff“, die seit Mitte März d. J. in der Kohlenfahrt zwischen Hampton Roads und dem Kontinent eingesetzt ist. Beide Schiffe sind die größten der Reederei und zugleich auch der Lübecker Flotte. Sie verfügen über neun Luken, die entsprechend den kurzen und langen Laderäumen ebenfalls abwechselnd unterschiedliche Längen besitzen und als Abdichtung Mac Gregor-Stahlkuckendeckel System „Single Pull“ erhielten. Das Öffnen und Schließen erfolgt über zwei 12-t-Luken-deckel- und Verholwinden. Die neun Laderäume haben einen Gesamthalt von ca. 1,5 Mill. cbf, wobei die Räume 3 und 7 auch für die Aufnahme von Ballastwasser verwendet werden können, hiermit wird eine Ballastkapazität von ca. 21 500 t erreicht. Die Wohnräume der Besatzung, die Brückenaufbauten und der Maschinenraum liegen im Hinterschiff. Als Antriebsanlage kam ein MAN-Dieselmotor der Type K 7 Z 78/155 mit Aufladung und Schweröltrieb zum Einbau. Bei einer Leistung von 10 500 PSe wird der Neubau in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 15,5 kn erreichen.

„Margarethe Bolten“ — Massengulfrachter für den Autotransport

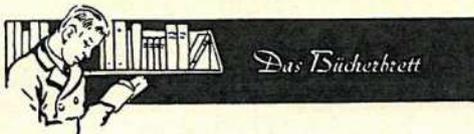
Bei der Lübecker Flenderwerke AG. fand am 23. August der Stapellauf eines Massengulfrachters statt, der mit hochziehbaren Autodecks ausgerüstet wird und bei einer Tragfähigkeit von ca. 23 000 t dw mit zu den größten Autotransportschiffen gehören wird. Dieses unter der Werft-Nr. 538 im Bau befindliche Spezialschiff ist für die Reederei Aug. Bolten Wm. Müller's Nachf., Hamburg, bestimmt und wurde von Frau Bärbel Binder auf den Namen „Margarethe Bolten“ getauft. Dieser moderne schnelle Massengulfrachter ist außer für die Erz-, Kohlen- und Getreidefahrt für den Autotransport in Zusammenarbeit mit dem VW-Werk konstruiert und gebaut worden. Es ist ein Schwesterschiff des im Mai d. J. von den Lübecker Flenderwerken abgelieferten Neubaus „Johann Schulte“, der ebenfalls VW-Transporte zwischen dem Kontinent und den USA durchführt.

In den vorhandenen hochziehbaren stählernen Autodecks können ca. 1750 VW-Einheiten untergebracht werden, während ein Spezialladegehirr ein schnelles Löschen und Laden dieser empfindlichen Fracht ermöglicht. Der Laderaum dieses 190 bzw. 178,15 m langen, 22 m breiten, 14,2 m hohen und 9,85 m tiefgehenden Schiffes liegt bei 1 100 000 cbf. Brückenaufbauten mit den Wohnräumen der Besatzung sowie der Maschinenraum werden im Hinterschiff angeordnet, während als Antrieb ein einf. wirk. 2-Takt Borsig-Fiat-Dieselmotor mit Aufladung und Schweröltrieb zum Einbau kam. Es handelt sich um die Type B 759 S, die bei 135 UpM 12 600 PSe leistet. Hiermit soll das Schiff eine Geschwindigkeit von 17 kn bzw. 18 kn in der Autofahrt erreichen. Die Ablieferung soll Ende d. J. erfolgen.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:
Seemanns Sonntag, dem 3. Oktober
Seemanns Sonntag, dem 31. Oktober.



Das Bücherbrett

Neuer Schiffsatlas aus Bremen

Das Institut für Schiffsverkehrsforschung legt soeben unter dem Titel „The World Shipping Scene“ eine neue Arbeit vor, die in der kartographischen, schaubildlichen und textlichen Kombination einer Darstellung der gegenwärtigen Position und Situation der internationalen Seeschifffahrt, des internationalen Seeschiffbaus und der Seehäfen der Welt besteht. Das Werk gliedert sich in drei Teile.

Der erste Teil besteht aus einem Atlas der Seeküsten, Häfen und Küstenplätze. Er enthält 220 Karten verschiedenerlei Größen und Maßstäbe aller Seeküsten der Erde mit 11 084 Häfen und Küstenorten. Besonders interessant erscheint hierbei, daß viele der in diesem Atlas ausgewiesenen Häfen mit Symbolen ihrer Wassertiefen, ihrer Bunker und Reparatur-ein-schließlich Dockmöglichkeiten, ihres Charakters u. a. als Fahrgasthäfen, und ihrer Einwohner- und Güterumschlagzahlen versehen sind. Aus den Karten lassen sich auch die Grenzen der Ozeane und Meere ersehen.

Der zweite Teil des Werkes stellt einen Überblick über die gegenwärtige Situation des Seehandels, der Seeschifffahrt und insbesondere auch des Seeschiffbaus in den jeweiligen Ländern und Standorten, den Seehäfen, dar. Neben einer Reihe von Welt-Karten-Übersichten mit Darstellungen der Positionen der einzelnen Schiffsverkehrs-, Schiffbau- und Seehandelsländer, enthält dieser Teil die schaubildliche Darstellung dieser Politik der einzelnen wichtigsten Schiffsverkehrs- und Schiffbauländer der Welt — insgesamt 42 Karten —, wobei insbesondere alle ihre Seeschiffbauwerften mit ihrem durchschnittlichen Ausstoß der letzten sieben Jahre schaubildlich ausgewiesen sind. Alle größeren Registerhäfen für Tonnage, für Trockenladung und Seefischerei sowohl als auch für Tankertonnage sind hier gekennzeichnet wie ebenso alle Raffineriehäfen der einzelnen Länder. Im Anschluß hieran wird diese schaubildliche Darstellung durch eine textliche Übersicht über die gegenwärtige Situation der wichtigsten Schiffsverkehrs- und Schiffbauländer ergänzt.

Der dritte Teil mit dem Index erscheint ebenfalls besonders interessant, weil er nicht nur in dem umfassenden Hafenregister besteht, sondern einmal die wichtigsten Seeverkehrsgüter aufzählt, danach weit über 1500 Seehäfen mit ihren wichtigsten Umschlagsgütern registriert und dann schließlich alle die Seeschiffbauwerften mit ihrem jahresdurchschnittlichen Ausstoß namentlich und zahlenmäßig nennt, die im zweiten Teil des Werkes schaubildlich dargestellt wird. Die Arbeit wurde von Dr. Gustav Adolf Theel, dem Direktor des Instituts, konzipiert und unter seiner Gesamtleitung im Institut für Schiffsverkehrsforschung zeichnerisch und textlich durchgeführt. Die graphischen Arbeiten leitete und leistete im wesentlichen Dorothea Mattern-Authenrieth.

Das Werk umfaßt 300 Seiten, davon je 144 Karten- und Textteil. Es ist im demy-quarto Format geschmackvoll in Plastikfolie gebunden. Der Preis beträgt DM 92,— ausschließlich Porto und Verpackung.

Das Werk kann über das Institut für Schiffsverkehrsforschung Bremen, Hollerallee 32, bezogen werden.

Wer weiß etwas von Harald Zühlke?

Gesucht wird Harald Zühlke, geb. 29. 11. 1941 in Borkenheim (Posen), von seiner Mutter Hildegard Zühlke, geb. Jeske, wohnhaft in Heroldingen Nr. 77 über Nördlingen/Bayern. Letzte Nachricht Mitte September 1962 aus dem Deutschen Seemannsheim, Westzeedijk 94, Rotterdam. Harald Zühlke wird gebeten, sich doch sofort mit seiner Mutter in Verbindung zu setzen. Personen, die etwas über seinen Aufenthalt wissen, werden gebeten, Nachricht zu geben an Seefahrt-Verlag G.m.b.H., 2 Hamburg-Bahrenfeld, Bahrenfelder Steindamm 74b.

SCHIFFSUNFÄLLE

Die Seeunfälle deutscher Schiffe im Jahre 1962

Die vom Bundesverkehrsministerium abgeschlossene Statistik der Seeunfälle der deutschen Schifffahrt verzeichnet für das Berichtsjahr 1962 Seeschiffe mit 262 512 BRT (Vorjahr: 191 Seeschiffe mit 379 249 BRT) und 24 Binnen-, Sport- und andere Fahrzeuge (30) bei 176 Seeamtsverhandlungen (177). Gemessen am Seeschiffsbestand des Berichtsjahres bedeutet dieses der Anzahl nach eine Abnahme um rd. 4,6 v.H., der Bruttotonnage nach sogar um rd. 33 v.H. Die Unfälle von 101 Seeschiffen mit 149 576 BRT ereigneten sich an den Küsten, auf den Seeschiffsstraßen bzw. in den Seehäfen der Bundesrepublik. Häufigste Unfallart war die Kollision — 87 Seeschiffe —, während 55 Seeschiffe eine Grundberührung oder Strandung hatten. Bei 15 Schiffen waren Betriebsunfälle Gegenstand einer Untersuchung durch die Seeämter. Schwere Sachschäden als Folge eines Seeunfalls traten bei 52 Seeschiffen ein; gesunken, gekentert oder vollgelaufen und wieder gehoben sind 16 Seeschiffe, während weitere 9 Seeschiffe mit zusammen 10 857 BRT (darunter: MS „Augustenburg“, D „Nautilus“, D „Palmyra“ und die MS „St. Magnus“, „Uta“, „Berta Kienass“ in Totalverlust gerieten (Vorjahr: 7 Seeschiffe mit zusammen 2225 BRT). Dazu kommen die nicht seeamtlich untersuchten Totalverluste von 16 kleineren Fischereifahrzeugen in verschiedenen Häfen der Nordseeküste durch die Sturmflut im Februar 1962. Während Wetter- und/oder Seeverhältnisse mit 18,6 v.H. als direkt ursächlich für den Seeunfall eines deutschen Schiffes ermittelt wurden, gingen rd. 45 v.H. aller Unfälle in erster Linie auf ein Verschulden der Personen an Bord der beteiligten Schiffe zurück.

Unter Alkoholeinfluß

Am 30. Juli 1962 zwischen 15.00 und 16.30 Uhr ist der Messersteward Schurich in den Stockholmer Schären vom Bord des TMS „John Augustus Essberger“ verschwunden. Vermutlich ist er unter Alkoholeinfluß über Bord gesprungen und ertrunken. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

Am 23. Dezember 1962 gegen 00.30 Uhr ist der Matrose Vilarina-Martinez an Bord des MS „Elbmarschen“ in den Stockholmer Schären unter Alkoholeinfluß zu Fall gekommen und hat sich einen Schädelbruch zugezogen, an dessen Folgen er am nächsten Tage im Krankenhaus in Stockholm verstorben ist. Der Unfall ist von niemand verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen.

Am 12. 4. 1963 gegen 23.10 Uhr ist der Kochmaat Leskien vom Motorschiff „Bismarckstein“ auf dem Rhein bei Tiel in angetrunkenem Zustand über Bord gefallen und ertrunken. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Es sind auch keine Mängel an den Einrichtungen des Schiffes festzustellen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.

★

Der finnische Motortanker „Nunnahtti“ auf der Reise von Nadeland nach Venezuela kollidierte in der Nähe von Breiholz mit dem deutschen Motorschiff „Bismarckstein“ (400 BRT), das sich mit Stückgut auf der Reise von Rotterdam nach Turku/Abo befand. Beide Schiffe setzten ihre Reise mit leichten Beschädigungen fort.

Auf dem MS „Hildegard Doerenkamp“ (314 BRT) fand im Hafen Rotterdam eine Explosion eines Heißwasserboilers statt, bei der ein Mitglied der Besatzung verletzt wurde. Das Schiff befand sich auf der Reise von Houston nach Hamburg.

Am 27. Juli kollidierten das 499 BRT große schwedische MS „Kalmarsund XI“ und das 250 BRT große deutsche MS „Ilona“ vor der holländischen Küste. MS „Ilona“ ist gesunken. Die Besatzung wurde von der „Kalmarsund XI“ übernommen, die ihre Reise nach Den Helder fortsetzen konnte.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Am 30. Oktober ist Weltspartag

Sparen gehört dazu

Millionen leben nicht gedankenlos in den Tag hinein, sondern sorgen für ihre Sicherheit. Sparen gehört dazu. Millionen sparen längst bei den Sparkassen. Und Sie!? - Wehren Sie nicht ab: „Hat noch Zeit!“ Rasch ändern sich die Zeiten. Und dann? - Wer sich dem Zufall überläßt, ist selber schuld. Der Weltspartag mahnt: Sparen gehört dazu.

Im Land Hamburg:

Hamburger Sparcasse von 1827 Neue Sparcasse von 1864 Öffentliche Bausparkasse Hamburg
mit ihrer Girozentrale
Hamburgische Landesbank

Im Land Bremen:

Die Sparkasse in Bremen Städtische Sparkasse Bremerhaven Landesbausparkasse Bremen
mit ihrer Girozentrale
Bremer Landesbank



hält was es verspricht

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

Modell **BERND**
Gr. 26-45
DM 7.75
bis 10.75



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



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

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

Modell **THEO**
Gr. 36-47 DM 8.50 bis 9.50
Modell **OL-THEO**
Gr. 40-46
DM 13.50



Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:
2800 BREMEN: Heinrich v. d. Aa, Ostertorsteinweg 40/41 u. Korffsdeich 6/7 N, 2850 BREMERHAVEN: Seemannsausrüstung Varago, Postfach 2203 N, 2190 CUXHAVEN: Walter Glösing, Helgoländer Straße 7 NR, 2000 HAMBURG: Schuhhaus Schleicher, Dittmar-Koel-Str. 12 NR, 2000 HAMBURG: Artur Busch, Johannisballwerk 14-15 N, 2300 KIEL-SEEGARTEN: Hinrich Gotthard, Wall 65 N

R = Rep.-Mögl. N = Nachn.-Vers
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM/ Bergstraße Nr. 231

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Seeschiffahrt

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

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

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

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

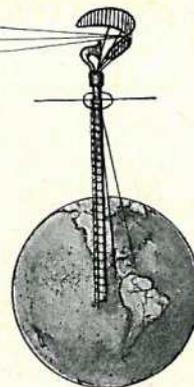
VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34



*gesichert sein
versichert sein*

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsgesellschaft

Lob und Tadel



Große Nachfrage nach Anerkennung

Dabei ist es eine uralte Erfahrung, daß jedes Menschenkind das Lob und den Tadel zeit- lebens braucht. Allerdings weiß der Menschen- kenner auch, daß jedermann bemüht ist, sein persönliches Bedürfnis nach Lob und Tadel weit von sich zu weisen. Meistens geschieht das mit dem Bemerkten, es sei einem völlig egal, was man von ihm denke. Davon braucht sich jedoch niemand irritieren zu lassen, der beispielsweise schon einmal beobachtet hat, wie mühsam ein Mann seine Freude verbirgt, wenn er sein Haupt zur Entgegennahme eines Ordensbandes neigt. Man muß nur einmal richtig zuhören, wenn einer zu Hause davon erzählt, wie ihn auf der Reise dieser oder jener oder gar der Kapitän oder der Chief in irgend- einer Weise anerkannt oder gelobt hat. Und die Horoskopproduzenten und Reklame- macher operieren alle ganz bewußt und ausgeklügelt mit der Tatsache, daß der Mensch nach Anerkennung hungert. Daher steht in jedem Horoskop etwas, was das Selbstbewußt- sein hebt. Und eine große Tageszeitung wirbt mit dem Slogan: Hinter dieser Zeitung versteckt sich ein intelligenter Kopf. Der Erfinder dieses Slogans weiß ganz genau, daß das Bedürfnis nach Lob so groß ist, daß man so- gar bereit ist, es zu kaufen. Beispiele und Be- weise für die unersättliche Nachfrage nach Lob und Anerkennung könnten bis zum Über- druß fortgesetzt werden. Ein beobachtender Blick auf die Mitmenschen, in jeder Familie, in jeder Bordgemeinschaft, und nur ein klein wenig Selbstbeobachtung und Selbsterkenntnis machen es ganz deutlich, daß jeder überall, wo er mit Menschen in Berührung kommt, auf den Hunger nach Lob und Anerkennung stößt.

Auch Tadel ist Hilfe

Wie ist es aber mit dem Tadel? „Das Schlimmste aber war eine verdiente, jedoch nicht empfangene Ohrfeige.“ Dieses Selbst- bekenntnis kommt in Abwandlungen in den meisten Memoiren und Kindheitserinnerungen berühmter Leute vor. Der Schreiber dieser Zeilen fragte einmal einen Strafrichter, was er sich dabei denkt und fühlt, und wie er sich verhält, wenn er einen Menschen bestrafen muß. Der Strafrichter antwortete: „Ich denke, daß die Strafe notwendig und gerecht ist. Da- bei fühle ich immer Mitleid mit dem Bestraf- ten, und ich bemühe mich sehr darum, mich so zu verhalten, daß der Bestrafte nicht das Gefühl hat, daß ich ganz persönlich ihn be- strafe, sondern daß ihm durch mich G e r e c h- t i g k e i t widerfährt. Sehr häufig haben mir später die Verurteilten bestätigt, daß sie nicht das Gefühl hatten, eine Last aufgebürdet zu bekommen, sondern davon befreit zu werden.“ Es ist also ebenfalls eine uralte Menschen- erfahrung, daß auch jeder die Hilfe des Tadels braucht, um sich im Labyrinth von Gut und Böse zurechtzufinden. Gerechter Tadel ist leichter zu ertragen, als ein ungetadeltes Un- recht. Der Tadel zieht einen Schlußstrich unter eine Fehlleistung, und das weiß der Ge- tadelte dem Tadelnden sehr wohl innerlich zu danken. Jeder Mensch mit einem intakten Ge- wissen wird einen Tadel befreit annehmen wie eine zwar bittere, aber heilsame Pille. Er braucht sie.

Ein tödlicher Kreis

Die menschliche Natur braucht also beides, Lob und Tadel, wie Zucker und Salz. Aber Zucker schmeckt nun einmal besser, und man braucht davon auch mehr, als vom Salz.

Leider ist es nur die Minderzahl, die es besser, klüger und auch bequemer findet, zu loben. Jedoch die meisten wissen nur zu tadeln, zu schimpfen und zu poltern. Wie kommt das? Hier wirkt ein tödlicher Kreis. Weil die Nach- frage aller nach Lob größer ist, als nach Tadel, ist das Angebot an Lob auch um so geringer. Wer selber hungert, hat nichts abzugeben. Und weil alle so wenig zu geben haben, wird der Hunger immer größer.

Ein Mitarbeiter, der bei einem Menschen, den er über sich anerkennen soll, selbst keine An- erkennung findet, ist in den meisten Fällen einfach überfordert, wenn er dann noch nach unten loben soll. Er wird seinen Hunger nach Anerkennung mit dem Ersatzgift des Tadels und Nörgelns und Schimpfens um sich herum und vor allem nach unten zu stillen suchen. Doch solcher Tadel ist dann ungerecht, und alles wird nur um so schlimmer.

Das richtige Maß

Daß Lob und Tadel für den Arbeitsalltag wie Zucker und Salz für die Speise sind, dürfte aus dem Vorhergesagten hervorgehen. Einer aber, der nur gelobt wird, verliert leicht die Maßstäbe, wird leichtsinnig, überheblich, eitel. Ein Mensch andererseits, der nur getadelt wird, wird stur, bockig, schließlich krank. Ein Mensch, der weder gelobt noch getadelt wird, sieht sich in eine an ihm uninteressierte Um- welt gestellt. Zwangsläufig muß er mit Inter- essenlosigkeit an dieser Umwelt reagieren. Er verliert die Lust, in dieser gleichgültigen Um- welt zu arbeiten. Es ist ja dann auch gleich- gültig, ob er sich bewährt oder ob er versagt.

Alle diese Dinge um Lob und Tadel sind für eine Bordgemeinschaft um so wichtiger, als den Seeleuten ja nachgesagt wird, sie blieben in vieler Hinsicht zeitlebens wie große Kinder.

Was ihre gesunde natürliche Reaktion auf Lob und Tadel angeht, sind sie es ganz ge- wiß. Sie haben, wie alle, ein R e c h t auf Lob und Tadel, obwohl dieser Wirkstoff in keinem Tarif, auf keiner Speiserolle zu finden ist. Es gibt viel Wichtiges, über das man wenig Worte macht, das man aber um so dringender zum Leben braucht. Aber gerade bei solchen Din- gen gilt, daß nur wer zu geben bereit ist, auch das Recht erhält und hoffen darf, zu empfan- gen. — Schp —

Zunächst soll hier von einem Personalchef die Rede sein, der sein delikates schwieriges Amt bei einer großen Reederei ausübte, und dann in einen Landbetrieb überwechselte. Ob- wohl er mit den Seeleuten und die Seeleute mit ihm relativ gut klar kam, folgte dieser Personalchef dem Ruf in einen Industriebe- trieb. Man hatte ihn gerufen, weil er ein guter Personalchef war. Und er hat gewechselt, weil er fand, daß sich seine Tätigkeit bei der Ree- derei zu sehr bürokratisierte. Er wollte es un- mittelbar mit Menschen zu tun haben und nicht mit Papier. Er glaubte, in einer Landfirma näher an den Menschen im Betrieb heranzu- kommen. Doch nun kommt das Erstaunliche: Kaum hatte er sich in seinem neuen Wirkungsbereich eingearbeitet, mußte er feststellen:

Hier ist es noch schwieriger, hier bin ich zwar den Menschen räumlich viel näher, als bei der Seefahrt, aber innerlich ist es zu ihnen ein viel weiterer Weg, als zu meinen Seeleuten früher. Obwohl sie ja die größte Zeit in alle Welt zer- streut waren, war die Arbeit mit ihnen und einer Schiffsbesatzung dankbarer, als mit die- sen Betriebsangehörigen. Es scheint mir, als hätten die Leute hier im Betrieb nichts an- deres im Kopf, als mit möglichst wenig Auf- wand an Zeit und Leistung möglichst viel Geld zu machen. Sie steuern jeden Tag auf ihr immer ausgedehnteres Privatleben zu. Mensch- lich schalten die meisten im Betrieb daher auf Null. Die Seeleute waren viel aufgeschlossener. Wenn ich in ihren Wald anständig hineinrief, schallte es auch anständig heraus. Die Schiffs- besatzung antwortete viel deutlicher, reagierte viel lebendiger auf meine Bemühungen um sie. Sie freuten sich wie die Kinder, wenn ich sie l o b t e, und anstatt es mir zu verübeln, wenn ich sie t a d e l n mußte, fanden sie auch das durchaus in Ordnung.

Über diese Erfahrungen eines Personalchefs gibt es eine ganze Menge nachzudenken. Viel- leicht sind manche Seeleute verblüfft über das Lob über sie, das hier zum Ausdruck kommt. Auch denen, die dem Irrtum verfallen, daß an Land alles besser sei, wird die Erfahrung dieses Personalchefs mit See- und Landleuten einiges zu sagen haben: Worauf es hier an- kommen soll, ist die Bemerkung über Lob und Tadel.

„Sie freuten sich wie die Kinder...“

Man sagt den Seeleuten nach, daß sie zeit- lebens wie große Kinder bleiben. Man sagt es auch den Amerikanern nach. Wer das nicht glaubt, hat noch nie eine Kissenschlacht in einer Kapitänsklasse miterlebt, der weiß nichts von der großen Freude am Schabernack, den Seeleute miteinander treiben.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebüderdienst, Unter- und Oberbefahrten, Pauschalreisen

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

Ab 1. Juli 1963 neue Unfallversicherung

DAS WESENTLICHE DER NEUREGELUNG FÜR DEN BEI DER S BG VERSICHERTEN

Kreis der versicherten Personen und Tätigkeiten

Der Kreis der versicherten Personen ist noch weiter gezogen worden und umfaßt neben den bisher schon auf Grund eines Arbeits-, Dienst- oder Lehrverhältnisses Beschäftigten bzw. die im öffentlichen Interesse tätigen Personen u. a. neu:

Lernende während der beruflichen Ausbildung, also Seemannsschüler, Seefahrtschüler, Besucher von Fortbildungskursen sowie Umschüler in Lehrwerkstätten oder sonstigen Umschulungskursen.

Personen, die auf Grund von Arbeitsschutz- oder Unfallverhütungsvorschriften ärztlich untersucht oder behandelt werden (z. B. Seediagnostikuntersuchungen durch die Vertrauensärzte der See-Berufsgenossenschaft).

Alle Organmitglieder der Sozialversicherungsträger während ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit.

Die auf Antrag des Reeders durchzuführende Versicherung deutscher Seeleute auf ausländischen Schiffen ist nunmehr gesetzlich geregelt und den bisher schon geltenden Bestimmungen in der Rentenversicherung angeglichen worden.

Als versicherte Tätigkeit wird nunmehr auch das bei bargeldloser Lohn- oder Gehaltszahlung erforderliche Abheben der Arbeitsentgelte beim Geldinstitut angesehen.

Für Seeleute ist der Versicherungsschutz beim Landgang im Hafen über den bisher versicherten „Trossenbereich“ auf sämtliche dem Hafen eigentümliche Gefahren ausgedehnt worden.

Als Berufskrankheiten können künftig auch Krankheiten entschädigt werden, die nicht ausdrücklich als Berufskrankheiten bezeichnet, aber durch die berufliche Tätigkeit verursacht worden sind.

Leistungen

Verletztengeld

Anstelle des bisherigen Kranken-, Tage- und Familiengeldes hat das Gesetz ein Verletztengeld eingeführt, das nach den Grundsätzen der gesetzlichen Krankenversicherung gewährt wird. Es gilt aber nicht der in der Krankenversicherung festgesetzte Höchstbetrag des Grundlohnes von DM 660,—, sondern der in der Unfallversicherung maßgebende Jahresarbeitsverdienst. Bei späteren Wiedererkrankung an Unfallfolgen ist bei Arbeitsunfähigkeit ebenfalls Verletztengeld zu zahlen, wobei in der Regel die bereits gezahlte Verletztengeldrente nicht geändert wird.

Pflegegeld

Das Pflegegeld kann jetzt von der Berufsgenossenschaft über den Höchstbetrag von DM 350,— monatlich hinaus erhöht werden, wenn die Aufwendungen des Verletzten für fremde Wartung und Pflege diesen Betrag übersteigen.

Berufshilfe

Die Maßnahmen der Berufshilfe (bisher Berufsfürsorge) sind erweitert worden. Der verletzte Seemann soll so schnell wie möglich in das Erwerbsleben eingegliedert werden. Während solcher Berufshilfemaßnahmen werden Unterhaltsbeiträge zur wirtschaftlichen Sicherung des Verletzten und seiner Angehörigen gezahlt.

Wichtig für UV-Rentner

Der Jahresarbeitsverdienst als Grundlage für die Berechnung der Rente und aller sonstigen Geldleistungen wird nunmehr bis zur Höchstgrenze von DM 36 000,— jährlich berücksichtigt. (bisher DM 22 500,—). Hinzu kommt, daß dieser neue gesetzliche Höchstbetrag auf Antrag des Rentenberechtigten auch für Arbeitsunfälle gilt, die vor dem 1. 7. 1963 eingetreten sind, wenn der Antrag bis zum Jahresende 1964 gestellt wird. In der See-Unfallversicherung wirkt sich diese Vorschrift auch auf Versicherte mit hohem Jahresarbeitsverdienst aus, die einen Arbeitsunfall erlitten haben, bevor der gesetzliche Höchstbetrag von DM 9 000,— auf DM 22 500,— erhöht wurde (ab 1. 2. 62 = DM 22 500,—; 27. 5. 57 = DM 17 500,—).

Wiederverheiratung

Bei Wiederverheiratung wird wie in der Rentenversicherung künftig der fünffache Jahresbetrag der Rente gezahlt (bisher $\frac{3}{5}$ des Jahresbetrages). Wird die Ehe später ohne alleiniges oder überwiegendes

Verschulden der Witwe aufgelöst, so lebt der Anspruch auf Witwenrente nach Stellung des Antrages wieder auf; gezahlte Abfindungsbeträge sind in angemessenen Teilbeträgen zurückzuzahlen.

Schwerverletzte

Für Schwerverletzte sind die Vorschriften über die Höhe der Rente zusätzlich insoweit verbessert worden, daß die Rente um 10% zu erhöhen ist, wenn der Verletzte infolge des Arbeitsunfalles keiner Erwerbstätigkeit mehr nachgehen kann und keine Rente aus der Rentenversicherung erhält.

Sterbegeld

Bei Tod durch Arbeitsunfall betrug das Sterbegeld bisher den 15. Teil des Jahresarbeitsverdienstes. Zukünftig soll es den 12. Teil des Jahresarbeitsverdienstes betragen, mindestens aber DM 400,—. Die bisherige Sondervorschrift, für Seeleute Sterbegeld in Höhe von $\frac{2}{5}$ der Durchschnittsgehältern zu zahlen, ist weggefallen. Es gilt auch die Einschränkung nicht mehr, daß Sterbegeld nur gewährt wird, falls der Reeder die Bestattungskosten nicht nach § 75 Abs. 2 des Seemannsgesetzes getragen hat und der Verstorbene an Land beerdigt wird. Neu ist ferner, daß künftig die Unfallversicherung die Kosten für die Überführung des Verstorbenen an den Ort der Bestattung zu tragen hat.

Hinterbliebenenrenten

Die Hinterbliebenenrenten sind erheblich verbessert worden. Die einfache Witwenrente ist um 50% erhöht, und zwar von $\frac{1}{5}$ auf $\frac{3}{10}$ des Jahresarbeitsverdienstes erhöht worden. Die erhöhte Witwenrente ($\frac{2}{5} = \frac{4}{10}$) erhält die Witwe zukünftig — wie bereits in der Rentenversicherung auch — solange sie mindestens 1 waisenrentenberechtigtes Kind erzieht. Für die ersten 3 Monate nach dem Tode der Versicherten ist der Witwe eine sog. Überbrückungshilfe in Höhe des Unterschiedsbetrages zwischen der Witwenrente und der Vollrente zu gewähren. Darüber hinaus können auch frühere geschiedene Ehefrauen eine Unfall-Witwenrente erhalten, wenn sie von dem verstorbenen Versicherten vor seinem Tode unterhalten worden sind.

Waisenrenten

Die Waisenrenten werden nunmehr nach Halb- oder Vollwaisenrenten unterschieden. Die Rente für Halbwaisen beträgt wie bisher für alle Waisen $\frac{1}{5}$ ($\frac{2}{10}$), die für Vollwaisen jedoch $\frac{3}{10}$ des Jahresarbeitsverdienstes. Die Vollwaisenrente ist somit um 50% erhöht worden.

Elternrente

Die Vorschriften über die Elternrente sind insofern erweitert worden, als zu den Verwandten der aufsteigenden Linie auch Stief- und Pflegeeltern gehören und die Elternrente auch gewährt wird, wenn der Verstorbene die Eltern zur Zeit seines Unfalls nicht nur tatsächlich unterhalten hat, sondern sie ohne den Arbeitsunfall unterhalten würde. Darüber hinaus beträgt die Rente dann nicht mehr einheitlich $\frac{1}{5}$ ($\frac{2}{10}$), sondern für ein Elternpaar $\frac{3}{10}$ des Jahresarbeitsverdienstes.

Einmalige Beihilfe

Witwen und Waisen erhalten eine einmalige Beihilfe in Höhe von $\frac{2}{5}$ des Jahresarbeitsverdienstes, wenn der Tod eines Unfall-Schwerverletzten nicht Folge des Arbeitsunfalles war. In besonderen Härtefällen kann auch eine laufende Beihilfe gewährt werden.

Rentenabfindung

Die Möglichkeiten einer Rentenabfindung sind erheblich erweitert worden. Nur kleine Dauerrenten (weniger als 30 v.H.) werden noch auf Lebenszeit abgefunden. Alle anderen Dauerrenten sind je nach dem Zweck der Verwendung nur bis zur Hälfte für eine gewisse Zeit abzufinden. Witwen- oder Witwenrenten können zum Zwecke des Grundstückserwerbs auch bis zur vollen Höhe abgefunden werden.

Unfallverhütung und Erste Hilfe

Ordnungsstrafe

Die Vorschriften über die Unfallverhütung und Erste Hilfe sind erheblich erweitert worden. Bei vorsätzlichen und grob fahrlässigen Verstößen gegen Unfallverhütungsvorschriften muß nunmehr gegen die schuldigen Unternehmer und Versicherten eine Ordnungsstrafe verhängt werden.



Gummi
für Schiff

und Hafen

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

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

GESUNDHEITSDIENST AN BORD

20. Fiebermessen (II)

Wie hoch kann die Körperwärme steigen?

Es gibt zwei Messungsskalen für die Körpertemperatur: In vielen europäischen Ländern wird nach Celsius gemessen. In Amerika nach Fahrenheit.

Die Achselhöhlentemperatur beträgt durchschnittlich 36,5 bis 37,2 Grad Celsius, das entspricht 97,7 bis 99,0 Grad Fahrenheit.

Im Mastdarm und im Mund gemessen ist die Körperwärme etwas höher als in der Achselhöhe. Die Körperwärme schwankt im Laufe des Tages um rund 1 Grad Celsius. Die höchsten Temperaturen werden am späten Nachmittag erreicht, die niedrigsten in der zweiten Hälfte der Nacht. Auch bei vielen Fieberzuständen steigt das Fieber nachmittags höher an. Es ist daher ratsam, in solchen Fällen außer der morgendlichen Routinemessung noch eine Messung zwischen 17.00 und 18.00 Uhr vorzunehmen.

Das Fahrenheit-Thermometer hat 180 Grade zwischen dem Gefrierpunkt für Wasser (32 Grad F.) und dem Siedepunkt für Wasser (212 Grad F.). Die Celsiusskala hat den Vorteil, zwischen dem Gefrierpunkt des Wassers bei 0 Grad Celsius und dem Siedepunkt des Was-

sers bei 100 Grad Celsius in 100 Grade eingeteilt zu sein. Das macht bequemes Verstehen und Einteilen möglich.

Celsiusgrade lassen sich in Fahrenheitgrade folgendermaßen umrechnen:

Fahrenheit ist $9/5$ Celsiusgrad plus 32.
Beispielsweise ist 39 Grad Celsius — $9/5 \times 39$, plus 32 = 70,2 plus 32 = 102,2 Grad F.

Höhe des Fiebers

Fieber steigt nur selten über 40 bis 41 Grad Celsius (104—106 Grad F.). Besonders hohe Temperaturen von 43 Grad Celsius und darüber wurden in Fällen von Hitzschlag beobachtet. Wenn die Körperwärme über 42 Grad Celsius emporsteigt, so geht das nicht selten mit einer gefährlichen Situation einher.

Die moderne Heilkunde jedoch betrachtet das Fieber als eine willkommene und bei Infektionen nahezu unentbehrliche Hilfskraft des Körpers.

Je schneller und kräftiger die Wärmesteigerung eintritt, um so energischer wehrt sich der Körper gegen die ihn bedrohende Schädigung.

Häufig gibt die Höhe des Fiebers einen Hinweis auf die Schwere der eingetretenen Infektion.
E. Jünemann



SPORT AN BORD

Großartige Schiedsrichterleistung des Kochs auf MS „Roland Russ“

Nach wechselnden Erfolgen im Vorjahr traten wir in diesem Jahr erstmals am 21. 4. in Antwerpen gegen das deutsche MS „Najada“ an. Es gab einen glanzvollen Jahresauftakt: 12:0 (5:0). Nach diesem weniger schweren Gegner trafen wir am 12. 5. in Montreal auf den Holländer MS „Solon“, der nur bis zur Halbzeit (1:2) mithalten konnte, um dann noch mit 1:8 Toren zu verlieren. Unser nächster Gegner war in Chicago am 23. 5. unser Schwesterschiff „Reinhart L. Russ“, das mit 1:4 Toren die Segel streichen mußte. In einem sehr rauen Spiel war dann am 8. 7. in Montreal der Norweger „Valetta“ dran. 4:2 (3:2) hieß es am Ende dieses Kampfes, der nur durch eine großartige Schiedsrichterleistung unseres Kochs noch in den Grenzen des Erlaubten blieb. Am 20. 7. gab es gegen die „Learina“ die erste Niederlage. Zwei Tage später erreichten wir dank einer großartigen 2. Halbzeit noch ein 2:2 (1:2) gegen den Fjell-Oranje-Liner „Prinzess Irene“. Schon am 23. 7. trafen wir auf den „Reinhart L. Russ“, der diesmal die bessere Mannschaft stellte und uns mit 0:2 (0:1) Toren das Nachsehen gab.

Wir hoffen, bald wieder Gegner zu finden und danken der Schiffsleitung und den Offizieren für ihre Unterstützung.

Es grüßt aus Canada und den USA
die Fußballer des MS „Roland Russ“

Auflösung von Seite 14

„Romeo und Julia“:

Waagerecht: 1. Arad, 5. Ahab, 8. Polyp, 10. Altar, 11. Om, 12. Salve, 14. Ra, 15. Lea, 17. See, 18. Tau, 19. Lord, 21. Grus, 22. Madeira, 23. Bar, 24. Ate, 25. Diskant, 26. Sau, 27. der, 29. Mi, 30. Sasse, 33. Uz, 35. Erg, 37. Ute, 38. Heu, 39. Liberia, 40. ira, 42. eng, 43. Bad, 45. Natur, 46. Elite, 47. Arzt, 48. Star.
Senkrecht: 1. Apollo, 2. Romeo, 3. Al, 4. dys, 5. Ale, 6. Aarau, 7. Brause, 9. pas, 10. Ave, 13. Leierkasten, 16. Armada, 18. Tratte, 20. Darius, 21. Grande, 26. Sir, 28. rue, 29. Medina, 31. Auber, 32. Serge, 34. Zunder, 36. Glatz, 38. Habit, 41. rar, 44. ata.

Bord-Intelligenzbestie

Der Frager hatte anfangs in der rechten Westentasche 80 und in der linken 40 Pfennige.

Berichtigung

In unserer letzten Ausgabe ist uns auf Seite 4 unter Albatrostreffen der IGA 63 eine bedauernde Namensverwechslung unterlaufen. Ehemaliger Schiffsführer der „Potosi“ war Kapitän Miethe.
(Wir hatten fälschlicherweise Kapitän Richarz gedruckt.)
Die Redaktion

Zeichnungen und Fotos: E. de Jong S. 1 u. 8; L. Barth S. 2; Globus Mater S. 3; Archiv Seefahrt-Verlag S. 5; Archiv Seewetteramt S. 7; Conti Press S. 8; Archiv Seehafen-Verlag S. 8 u. 15; Eilers S. 8; K. Bitterling S. 9; K. Schmische S. 10 u. 12; H. v. Medvey S. 11; Deike Matern S. 13 u. 14; D. Smith S. 15; K. F. Rausch Titelfoto.

Wer die Matrosenprüfung ablegen will

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

Der § 8 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen (Eignungsverordnung) hat folgende Neufassung erhalten.

§ 8

Wer die Matrosenprüfung ablegen will, hat nachzuweisen:

1. eine mindestens zwölfmonatige Fahrtzeit als Leichtmatrose auf Kauffahrteischiffen oder eine mindestens sechsendreißigmonatige Fahrtzeit auf Hochseefischereifahrzeugen — unter Anrechnung eines dreimonatigen abgeschlossenen Lehrganges an einer anerkannten Jungfischerschule —,
2. von den nach Nummer 1 sowie den §§ 4 und 5 erforderlichen Fahrtzeiten auf Kauffahrteischiffen eine Fahrtzeit von mindestens sechs Monaten auf Schiffen bis zu 2000 Bruttoregistertonnen Rauminhalt,
3. eine ausreichende Ausbildung; für den Nachweis sind die nach den §§ 3 bis 5 ausgestellten Zeugnisse und das Seefahrtbuch vorzulegen.

Die Fahrtzeit nach Nummer 2 braucht nicht nachzuweisen, wer gemäß einer zusätzlichen Vereinbarung bei einem Reeder oder einer Reedergruppe im Rahmen eines besonderen Ausbildungsganges eine mindestens zweijährige Fahrtzeit auf verschiedenen Schiffen oder in verschiedenen Fahrtgebieten erworben hat.

Auf Privatkurs

KINDERFREIBETRAG: Am 5. September 1962 wurde unser zweiter Sohn geboren. Der Stichtag für den Kinderfreibetrag ist der 31. August. Wenn unser Söhnchen also fünf Tage früher zur Welt gekommen wäre, hätte ich für das ganze Jahr den Freibetrag bekommen. So ganz gerecht finde ich das nicht.

Nun, irgendeine Grenze mußte der Gesetzgeber ja ziehen. Und mit dieser Grenze nimmt man es sehr genau: Wäre Ihr Sohn in der Nacht vom 31. August zum 1. September um 0.30 Uhr geboren worden, das Finanzamt hätte Ihnen

auch dann den Freibetrag nicht gewährt. Es ist nunmal laut Gesetz so, daß „steuermildernde Umstände“, die durch den Familienstand oder durch Kinder verursacht werden, nur dann für das ganze Jahr rückwirkend gelten, wenn sie wenigstens vier Kalender-Monate im Jahr bestanden haben. Sonst entfällt der Kinderfreibetrag.

Sie können aber wegen „Unterhalt mittelloser Angehöriger“ nach § 33a des Einkommensteuergesetzes außergewöhnliche Belastung geltend machen, und zwar für jeden Monat ein Zwölftel des für diese Zwecke vorgesehenen Freibetrages von 1200 Mark. Das sind je Monat hundert Mark, für Sie also 400 Mark.

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

† Kropp

Bereditungs-Büro • St. Anshar •
Tag- und Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19



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!

GEORG P.

Möllner

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

BEISSER GEBRÜDER



SEIT 50 JAHREN

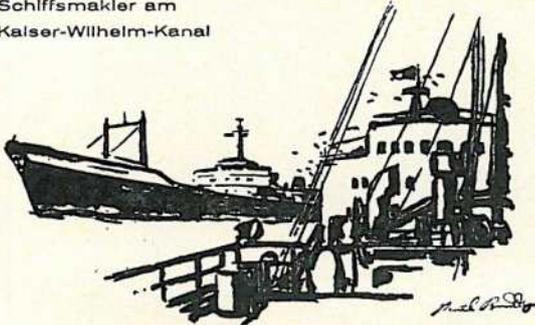
FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

TELEFON: 36 58 92

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Auslands- Umzüge

Homburg, Tel. 22 05 55
Winterhuder Weg 8-10

Bonn, Tel. 38 303
Bornheimer Straße 131



Heinrich Klingenberg

Alles
für den Seemann

Seemannsausrüstung · Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Seemannsausrüstung

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

Heinrich
von der Aa

Drahtseile

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,
Vorsitzen 52 (Bei der Oberseebücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

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

Deutsches Seekarten-Berichtungsanstalt
BADE & HORNIG

(2) Hamburg 11 · Stubbenhuk 10 · Tel. 35 32 90
Verkauf und Berichtigung von Seekarten und nauf. Büchern

Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL
HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung

Ihre Eheanbahnung **Frau KOGEL-TISCHLER**
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr

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

201. Dr. Rechner

Reyno
Menthol Fresh
FACTORY FRESH
MADE IN U.S.A.

Winston
KING SIZE
FILTER CIGARETTES
MADE IN U.S.A.
FINER FILTER FOR FINER FLAVOR

Camel
200
CIGARETTES
MADE IN U.S.A.

FOIL WRAPPED CARTON **FRESH FROM THE U.S.A.** FOR FULL, FRESH FLAVOR!

America's best cigarettes...
world-famous for
good taste!

„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.