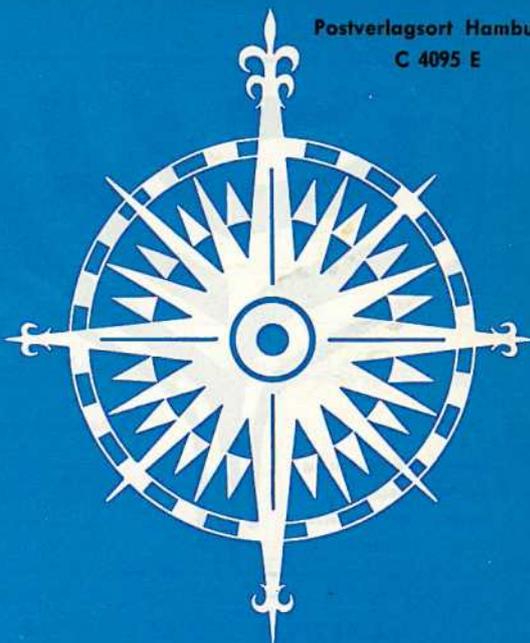


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Frohe Botschaft für Ladungen,
Frachten und Schiffe

Rot zur Zeit wenig gefragt

Was kostet ein Schiff?

Urlaub in Südamerika

Der Seemannsberuf ist soviel
wert wie seine Ausbildung

Landgang mit 100 Sachen

Von Schornsteinen und
„Wasserwagen“

Schiff auf dem Strom und auf
See

Weihnachtsabend mit der
Klapperschlange

Haben sie „eiserne“ Nerven?

Schmuntzelauge

Un de Moses hett blanke
Ogen

Sport an Bord



Zwei am weihnachtlichen Schlüssellochpeiler



Deutsche Boots-Ausstellung Hamburg international

21.-26. Januar 1965

Planten un Blumen · täglich 10-19 Uhr

Bundes-Fachschau
des Deutschen
Boots- und Schiff-
bauverbandes

Großer internationaler Markt für Wassersport und Berufsschifffahrt

Aussteller aus 18 Ländern

Übersichtlich durch Branchentrennung: Hochsee-Segel- und Motoryachten — Halle D; Segelboote und -yachten — Ernst-Merck-Halle; Motorboote — Halle E und Halle der Nationen; Jollen und Bootsbaumaterialien (Bootsrümpfe) — Halle B; Zubehör und Ausrüstung — Ernst-Merck-Halle; Motoren für Wassersport und Berufsschifffahrt — Halle C; Angebote für die Berufsschifffahrt — Pavillon A; Beratungs- und Informationsstände — Festhalle.

Tag des Wassersports: 23. Januar 1965

Vorträge: Kunststoff-Bootsbau, Olympiade 1964 — Festhalle

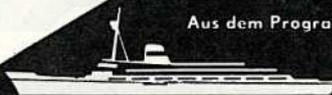
HAGENUK-FUNKGERÄTE

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



Aus dem Programm:

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



HAGENUK

23 Kiel · Postfach 500 · 41231

DKW

Das Prinzip
des Fahr-Komforts

J.A.Schlüter Söhne

Ausstellung Hamburg 1 · 45 22 51 · Vorführung Hamburg 13
Ballindamm 2-3 · Rentzelstr. 46-48

Gegr. 1851



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

International

Holzapfel

Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,

Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Kehrwieder

8. Jahrgang

Dezember 1964

Nr. 12



Wir wünschen

ALLEN FAHRENSLEUTEN
AUF SEE,
IN FERNEN HÄFEN
UND IN DER HEIMAT

*ein recht frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches Neues Jahr*

Reeder, Verlag und
Schriftleitung Ihrer Kehrwieder

Am Peilkompas

Frohe Botschaft

für Ladungen, Frachten und Schiffe

Diese Botschaft heißt „Note of Understanding“ und bedeutet die Manifestation von gutem Übereinkommen zwischen den beiden Geschäftspartnern, von deren Unternehmungen unsere Seefahrt lebt; Verladern und Reedern.

Ende Oktober 1964 haben dieses Dokument der Verständigung die Vertreter beider Wirtschaftszweige aus Belgien, Dänemark, der Bundesrepublik, Frankreich, Griechenland, Italien, Japan, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Schweiz und Großbritannien in London unterschrieben. Sie taten es in dem Bewußtsein, einen schiffahrts-historischen Akt zu begehen. Beide Partner, Konferenzreeder und Verloader, haben nunmehr ihr Verhältnis zueinander geregelt und die Form ihrer Beziehungen fixiert. Die Vertreter beider Wirtschaftszweige bekennen sich in diesem Dokument zu einem Geist der kaufmännischen Anständigkeit und realisieren ihn in einer Organisation, die den Mechanismus im Ablauf ihrer Geschäfte verbindlich festlegt. Es ist durchaus nicht abwegig, in dieser historischen Note den Geist des königlichen Kaufmannes kräftig

wieder aufleben zu sehen. Dafür spricht auch das niedergelegte Bekenntnis beider Partner zu einem System, das Differenzen auf honorabile Weise schlichten soll. Enthalten ist ebenfalls die Verpflichtung, sich in regelmäßigen Abständen zu treffen, um Grundsätzliches und Besonderes der beiderseitigen Interessen zu erörtern und gegebenenfalls neu entstandenen Umständen anzupassen.

Wie kommt es zu solch einer frohen Botschaft, die Wirtschaftszweige zu einer echten Geschäftsfreundschaft verbindet, deren weltweite und zukunfts-gestaltende Bedeutung noch gar nicht abzusehen ist? Aufgrund des sogenannten Bonner Aktes greift die amerikanische Regierung mit ihrer nationalen Antikartellgesetzgebung die internationalen Schifffahrtskonferenzen unablässig an. Einer ihrer Hauptanklagepunkte ist, daß die Konferenzreeder die Verloader über-vorteilen, ihnen die Frachten diktieren. Im Hintergrund stehen hier national-amerikanische Exportförderungstendenzen. Die US-Regierung will die Konferenzreeder zwingen, ihr wie einem staatlichen Steuerrevisor

ihre Bücher vorzulegen. Bei Nichtbefolgung hat sie eine Strafe von 1000.— Dollar angedroht. Daraufhin drohte die britische Regierung ihren Reedern Strafe an, wenn sie dieser amerikanischen Zumutung nachkämen. Auf dieser Spitze standen bei Redaktionsschluß die Dinge.

Wenn die Regierung der stärksten Wirtschaftsmacht der Welt gegen einzelne Kaufleute vorgeht, so sind sie machtlos. Sie bleiben aktionsunfähig auch dann, wenn sie sich auf supranationaler Ebene zu sogenannten Schifffahrtskonferenzen zusammengeschlossen haben.

Die Konferenzreeder wandten sich also an ihre Regierungen um Hilfe. Und die Regierungen waren grundsätzlich bereit. Sie verlangten von den Reedern aber Garantien, Unterlagen, Material und Argumente. Die Note of Understanding liefert sie.

Einbezogen in diesen neuen guten Geist im Seefrachtgeschäft sind auch die, denen auf See die Ladung anvertraut wird.

Der Wachoffizier

Rot zur Zeit wenig gefragt

Zu herabgesetzten Preisen, so wird aus Moskau berichtet, bieten dort die Buchhandlungen in diesen Wochen die Broschüre mit dem Verzeichnis von hohen Partei- und Regierungsfunktionären an — so, wie es bis zum 23. Oktober 1964 noch stimmte. Bei früheren Umstürzen wurden solche Publikationen sofort aus dem Handel gezogen und eingestampft. Diesmal will der Staatsverlag anscheinend noch einen Teil seiner Einnahmen retten.

Auch Moskaus internationaler Führungsanspruch wird überall und besonders in Europa zu herabgesetzten Preisen angeboten werden müssen, wenn er sich nicht einstampfen lassen will.

Die Partei des Genossen Breschnew hat fast die Fahne der Revolte aufpflanzen müssen. Wir hörten nie zuvor, daß die Genossen in Prag einen Moskauer Beschluß „überrascht und bewegt“ zur Kenntnis nahmen. Und die KP Italiens erklärte gar, daß Chruschtschows Sturz „auf Wegen durchgeführt worden sei, die das sowjetische Volk nicht billigen wird.“ Das sind Worte, die in den Ohren Moskaus nach Abwehrlertum und Gegenrevolution klingen müssen. Wenn der Kreml jetzt nicht sehr diplomatisch antwortet, könnte der Ostblock eines Tages doch zerbröckeln. Vorerst versucht er mit ideologischen Paukenschlägen zu übertönen, was faul ist im roten Bereich. Niemand im Westen kann mit Sicherheit sagen, warum Chruschtschow entthront wurde. Innenpolitische Auseinandersetzungen mögen schuld daran sein. Nikitas Poltern behob die Agrar-

krise nicht, die Rußland zum Kauf amerikanischen Weizens zwang — in russischen Augen eine Schmach. Zudem hat sich der ehemalige Kremlchef wohl doch zu sehr als Alleinherrscher aller Russen aufgespielt. Er scheute sich nicht, öffentlich über Minister und Parteisekretäre herzuziehen und sie in den Augen des Volkes lächerlich zu machen. Solche Grobheiten wiegen gewiß schwer. Der Fehlschlag in Kuba aber, der erbitterte Streit mit China, die aufbegehrenden Satelliten (und vielleicht auch die geplante Reise nach Bonn) dürften ebenfalls eine wichtige Rolle gespielt haben.

Wenn die Satellitenstaaten aber dennoch Chruschtschows Verdienste hervorheben und seinen Sturz bedauern, so muß das seine Gründe haben. Chruschtschow war bei den Satellitenvölkern ziemlich beliebt. Seine Rede gegen Stalin hat Millionen von politischen Gefangenen befreit und der Allmacht der verhassten Polizei ein Ende gesetzt. Außerdem beginnen sich im Satellitenbereich — und mehr natürlich noch in den Staaten des freien Westens — auch die eingefleischten Kommunisten zu fragen, ob ein Land, das durch Intrige und Falschspiel regiert wird, der geeignete Mittelpunkt für den Weltkommunismus darstellt. Rußland hat viel für die Kultur Europas getan. Aber Menschenwürde und Freiheit sind dort noch nie zu Hause gewesen.

Diese Entwicklung bedroht nicht nur die Stellung Moskaus. Besitzen denn die Herren von Budapest, von Sofia oder Bukarest eine demokratischere Berechtigung zum Regieren als Kossygin und Breschnew? Indem sie die neuen Machthaber in Zweifel ziehen, bringen sie den eigenen Sockel ins Wanken.

Und Asien? Die Männer, die Chruschtschow stürzten, trauen China selbst nicht recht. Vermutlich werden sie auf einen anderen Stil umschalten, ohne daß deswegen die Gegensätze zwischen Moskau und Peking beseitigt wären. Eine Verhärtung mit China ist gleichfalls nicht ohne eine gewisse Verhärtung der Front gegenüber dem Westen zu erreichen. Obendrein dürfte sich das Zweigespann Kossygin/Breschnew auf die Dauer sowieso nicht halten. Die Reaktion des Westens auf die Umwälzungen in Rußland muß deshalb vorläufig provisorisch bleiben. Vielleicht kommt es dadurch zu einem gewissen — allerdings spannungsgeladenen — Stillstand in den großen Auseinandersetzungen der Weltpolitik.

Es gibt nicht nur einen Eisernen Vorhang

Wir sprechen — mit Recht — nur verächtlich oder traurig von der Mauer, die Herr Ulbricht baute, um die Ostdeutschen von den Westdeutschen zu trennen. Vergessen wir dabei aber nicht, daß die Ostdeutschen mit der gleichen unangenehmen Strenge von all ihren Nachbarn getrennt sind. Der Eisernen Vorhang richtet sich nicht nur gegen den Westen. Er richtet sich auch gegen den Osten.

Jeder Reisende, der die Oder-Neisse-Grenze überquert, kann sich selbst davon überzeugen. Die sogenannte Volkspolizei steht der ganzen Grenze entlang äußerst wachsam Posten. Die Gewehrläufe weisen nach Polen hin. Und auf der polnischen Seite werden Polizeihunde in Baracken abgerichtet.

Ein ähnliches Bild bietet sich entlang der Berggrenze zwischen Ostdeutschland und der Tschechoslowakei. Noch weiter im Osten, entlang der trostlosen, vom Krieg schwer heimgesuchten Grenze zwischen Polen und der Sowjetunion patrouillieren polnische und sowjetische Wachmannschaften Tag und Nacht hinter Stacheldraht.

Rumänien hielt es ebenfalls für richtig und nötig, Minenfelder zwischen sich, Ungarn und Jugoslawien zu legen. Dagegen tat es wenig, um die südliche Grenze nach Bulgarien zu befestigen. Offensichtlich entweder in der Überzeugung, daß die Donau selbst eine genügende Grenzbefestigung darstellt oder daß kein Rumäne, der noch bei Trost ist, gern nach Bulgarien auswandern würde. Bulgarien wiederum gibt dieses Kompliment oder diese Beleidigung zurück, indem es seinerseits seine Grenzen nach Rumänien nur leicht bewacht und all seine Vorräte an elektrischem Stacheldraht und an Minen an der Grenze zur Türkei und Griechenland konzentriert.

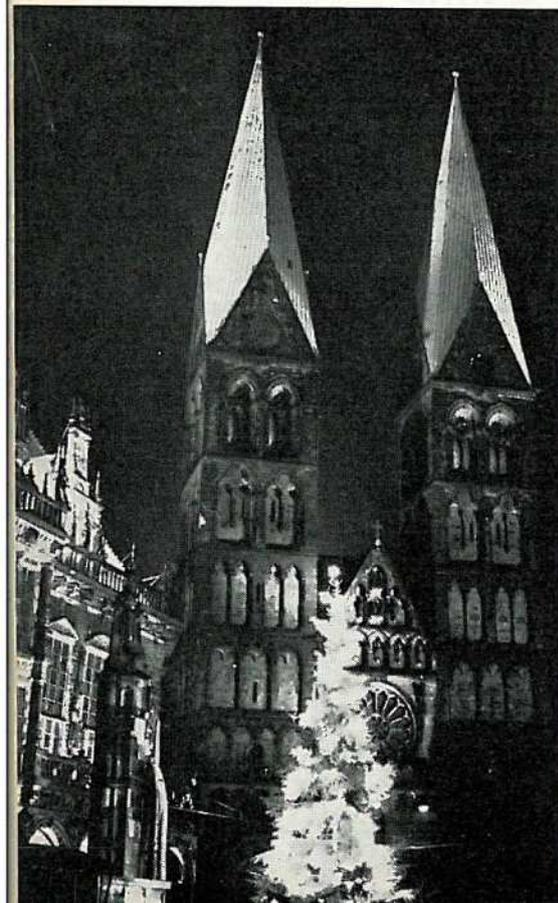
Die kommunistischen Grenzbefestigungen werden also um so schroffer und häßlicher, je mehr die örtliche Bevölkerung geneigt sein könnte, das Nachbarland zu betreten. Die Polen, zum Beispiel, verteidigen ihre Grenzen weniger energisch als die Russen. Sie wissen, daß kein geistig gesunder Pole seine Freiheit in der Sowjetunion suchen würde. Da aber manchmal Russen nach Polen entweichen, schließt sich die Sowjetunion mit Stacheldraht ab.

Brauchen wir noch mehr Beweise? Beweise dafür, daß die kommunistischen Regierungen diese Eisernen Vorhänge nicht bauen, um Spione und Saboteure am Zutritt zu hindern, sondern um ihre eigenen Leute im Lande zu halten? Das Gestrüpp der kleinen Eisernen Vorhänge, die in so üppiger Zahl hinter dem großen Eisernen Vorhang nach Westen gewachsen ist, ist ein beschämendes Eingeständnis der Roten. Das Eingeständnis nämlich, daß sie ihre Landsleute nur mit roher Gewalt vor der Flucht zurückhalten können. Vor der Flucht nach einem Nachbarland oder dem verpönten „kapitalistischen“ Westen.

Unser schönes Deutschland

Rathaus, Dom und Bremer Roland
im Festschmuck

Ruth Mayer



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Was kostet ein Schiff?** Wirtschaft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

In der Reihe der Berichte über die gegenwärtig an verschiedenen Seefahrts- und Schiffingenieur-
 schulen gehaltenen Vorträge über wirtschaftliche Zusammenhänge des Reedereigeschäfts ver-
 öffentlicht „Kehrvieder“ in der vorliegenden Ausgabe eine Zusammenfassung der Ausführungen,
 die Diplomkaufmann Heinz Gast (Reederei H. Schuldt, Hamburg) kürzlich zu dem Thema
 „Die Preiskalkulation und die die Preisbildung beeinflussenden Faktoren der Schiffswerften, ihre
 Auswirkungen auf die Projektierung von Schiffsnbauten bei den Reedereien“ gehalten hat.

Am Anfang steht

intensives betriebswirtschaftliches Denken

Diplomkaufmann Gast stellte an den Anfang seiner Ausführungen die Feststellung, daß die gegenwärtige Situation auf dem Seefrachtenmarkt von den Reedereien ein sehr viel intensiveres betriebswirtschaftliches Denken voraussetzt als je zuvor. Die Entwicklung der Schiffsbetriebskosten zwingt die Kalkulatoren der Reedereien mehr denn je dazu, umfangreiche Berechnungen auf dem Ladungs-, Hafen-, Treibstoff- und dem Finanzaufwandssektor vorzunehmen. In diese Berechnungen sind auch die Abschreibungen, die die anteilige Wertminderung des in einem Schiff investierten Kapitals zum Ausdruck bringen sollen, einzubeziehen. Die Abschreibungen stellen nämlich einen häufig unterschätzten Kostenfaktor dar, der nicht selten darüber entscheidet, ob ein Schiff mit der erzielten Frachtrate überhaupt wirtschaftlich eingesetzt werden kann. Die den Abschreibungen zugrunde gelegten Anschaffungskosten eines Schiffes werden nicht unwesentlich von der Wahl der Bauwerft sowie dem Sachverstand und dem Verhandlungsgeschick der nautisch-technischen Inspektoren der Reedereien beeinflusst. Insofern liegt auch bei den Inspektionsabteilungen der Reedereien nicht nur für die technische, sondern auch für die kaufmännische Wirtschaftlichkeit eines Schiffsnbaus eine bedeutende Verantwortung.

Kontraktpreis und Mehrkosten

Die Anschaffungskosten eines Schiffsnbaus setzen sich nach den Feststellungen von Diplomkaufmann Gast aus dem Kontraktpreis der Werft, den Mehrkosten auf Grund einer vereinbarten Gleitklausel, den Mehrkosten für Sonderarbeiten sowie aus den Kosten für die Schiffbaufinanzierung und Erstausrüstung zusammen. Der Kontraktpreis ist in der Regel ein Gleitpreis. Ihm liegen nämlich Klauseln über die mögliche Preissteigerung infolge von Lohn- oder Materialpreiserhöhungen während der Bauzeit des Schiffes zugrunde, die dem Auftraggeber weiterbelastet werden. Für den Umfang der Mehrkosten für Sonderarbeiten gilt die Regel, daß diese umso geringer sind, je gründlicher die Vorbereitung eines Projektes getroffen wurde und je besser sich die Zusammenarbeit zwischen Reederei und Bauwerft gestaltet.

Kalkulationsschema der Werften

Die Werften legen der Preisbildung für Schiffsnbauten ein Kalkulationsschema zugrunde, das nach den einzelnen im Verlauf des Neubaus anfallenden Kostenarten aufgliedert ist. Auf die Herstellungskosten, die sich aus den Material- und Leistungskosten sowie den Fertigungslöhnen und den Konstruktionskosten zusammensetzen, werden die anteiligen Betriebs- und Verwaltungskosten aufgeschlagen. Nach dem Gewinnzuschlag ergibt sich sodann der Verkaufspreis des Schiffes. Diplomkaufmann Gast wies in diesem Zusammenhang sehr deutlich auf den Unterschied hin, der zwischen den

dem Schiffsnbau direkt zurechenbaren Kostenarten und den sogenannten Gemeinkosten besteht. Die Fertigungsmaterialkosten und die Fertigungslöhne sind den einzelnen Baugruppen eines Schiffsnbaus direkt zuzurechnen. Die Materialgemeinkosten, die die Kosten des Materialbezuges, der Lagerhaltung und der Einkaufsabteilung umfassen, können einem bestimmten Schiffsnbau entsprechend ihrer Eigenart nicht unmittelbar belastet werden. Sie werden vielmehr mittels eines Schlüssels dem Schiffsnbau anteilig belastet.

Was den Preis beeinflusst

Im Anschluß an eine sehr eingehende Analyse der wichtigsten Kostenarten in den Werftbetrieben gelangte Diplomkaufmann Gast sodann zu der Feststellung, daß die Preiskalkulation darüber hinaus durch die Beschäftigungslage der Werft, durch staatliche Förderungsmaßnahmen, durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen und durch rationelle Kostenerwägungen in den auftraggebenden Reedereien beeinflusst werden kann. Infolge der besonderen Kostengestaltung im Schiffbau sind die Werften an einer kontinuierlichen Beschäftigung besonders interessiert. Die Hereinnahme von Schiffbauaufträgen zu nicht kostendeckenden Preisen kann in Zeiten schlechter Auftragslage vorteilhafter sein, als wenn die Werftkapazität nicht ausgenutzt würde. Hinsichtlich der staatlichen Förderungsmaßnahmen hob Diplomkaufmann Gast hervor, daß diese in den verschiedensten Formen ausgeübt würden und von einer direkten Subventionierung der Baukosten bis zu einem staatlichen Dirigismus reichen.

Standardisierung ist Trumpf

Eine entscheidende Bedeutung für die Senkung der Selbstkosten eines Schiffsnbaus kommt nach Auffassung von Diplomkaufmann Gast auch den innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen der Werften zu. Diese finden ihren Schwerpunkt in der Organisation eines rationalen Materialflusses sowie in der Standardisierung der Fertigung. Gerade die Standardisierung der Schiffe hat bei modernen Schiffswerften bereits ein beachtliches Niveau erreicht. So haben verschiedene Werften in der Zielsetzung, aus der aufwendigen Einzelfertigung den Schritt zu einer wirtschaftlich vertretbaren Fließbandfertigung zu machen, bereits ein Höchstmaß an Standardisierung erreicht. Diese reicht von der Verwendung standardisierter Schiffsbliche über die einheitliche Dimensionierung der einzubauenden Möbel bis hin zur Typisierung des Angebots an Schiffsnbauten. Im Zuge dieser Zielsetzung und im Interesse der Erhaltung und Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit haben sich fortschrittliche Werften bereits heute auf den Bau bestimmter Schiffstypen auf der Grundlage einheitlicher Bauvorschriften eingestellt.

Der Strukturwandel im Schiffbau wirkt sich naturgemäß auch auf die Überlegungen der Reedereien und deren nautisch-technische In-

spektionen aus. Die Reedereien, so meinte Diplomkaufmann Gast, werden künftig wegen der Vergabe von Schiffsnbauten nur mit solchen Schiffswerften verhandeln, deren Fertigungsprogramm den Bau des von der Reederei gewünschten Schiffstyps vorsieht. In anderen Fällen muß die Reederei befürchten, daß ihr ein vergleichsweise zu hoher Preis genannt wird, weil das Kostenniveau der auf andere Schiffstypen spezialisierten Werft zu hoch ist. Auf der anderen Seite lohnt es sich auch zu überprüfen, ob die Werft den Schiffsnbau schon in Serie hergestellt hat, weil anzunehmen ist, daß eine serienmäßige Herstellung auch zu günstigen Herstellkosten führen wird. Schließlich sollte sich der Reeder auch Klarheit darüber verschaffen, daß die vorgelegte Bauvorschrift ebenfalls auf den wirtschaftlichen Fertigungsablauf der Werft abgestimmt ist. Jede Änderung einer standardisierten Bauvorschrift wirkt sich nämlich ebenfalls in einer Erhöhung der Herstellkosten und des Preises für den Schiffsnbau aus.

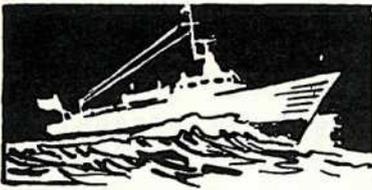
Werft- plus Reedereierfahrungen ergeben das wirtschaftlichste Schiff

Diplomkaufmann Gast beschloß seine Ausführungen mit der Feststellung, daß gerade in heutiger Zeit dem Erfahrungsaustausch zwischen Werften und Reedereien eine große Bedeutung zukommt. Nur so könne es den Schiffswerften ermöglicht werden, ein Typenprogramm zu entwickeln, in dem das wirtschaftliche Optimum an verschiedenen Schiffsgrößen, Maschinenleistungen und Lade- und Löscheinrichtungen erreicht wird. Dieser Erfahrungsaustausch ist ebenso für die rationelle Fertigung und den wirtschaftlichen Einsatz von Schiffsnbauten von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit. Er dient dem Reeder und Werften im gleichen Maße interessierenden Ziel, ein wirtschaftlich optimales Schiff mit niedrigen Anschaffungskosten herzustellen.



Sparen in vielerlei Formen

Über 23 Milliarden Mark haben die Sparer der Bundesrepublik im Laufe eines Jahres — von Juli 1963 bis Juni 1964 — zurückgelegt; sie haben damit einen neuen Sparrekord aufgestellt, einen Rekord, von dem fast alle Sparformen profitieren. An erster Stelle steht immer noch das Spargbuch, auf das fast die Hälfte aller Ersparnisse eingezahlt wird. Die ander Hälfte wandert mehr und mehr in Wertpapiere, die in der vergangenen Periode die größte Zuwachsrate hatten.



Flottenumschau

Bundesmarine

Im Herbst 1964 hat das Bundesverteidigungsministerium den Bau einer Anzahl von Hilfschiffen an verschiedene Werften vergeben. Acht Versorger (3500 ts) sollen auf Werften in Hamburg, Flensburg und Bremen hergestellt werden, drei kleine Betriebsstofftanker (2000 ts) auf einer Kieler Werft. Mehrere Seeschlepper mit 2000 bzw. 3000 PS, die Eisverstärkung erhalten, werden in Bremerhaven gebaut. Damit kann der Flottenstoß später auf modernen Stand gebracht werden. Mehrere kleine Landungsboote (LCM), die 23 m Länge haben, sind in Auftrag gegeben. In Kiel werden einige Küsten-Uboote (450 ts) hergestellt.

Zusätzlich zu den drei vorhandenen Marinefliegergeschwadern wird jetzt ein weiteres aufgestellt. Dieses Geschwader soll für die Ubootsjagd und Seeaufklärung ausgerüstet werden. Die eine der beiden Staffeln erhält Flugzeuge vom neuen Typ „Breguet Atlantic 1150“.

Deutsch-französischer Flottenaustausch

Die französische Marine und die Bundesmarine führen einen Austausch mit bemannten Fahrzeugen durch. Das M-Boot „Weilheim“ hat nach Brest verlegt, um für einige Wochen in einem französischen M-Boots-Verband Dienst zu leisten. Dafür wurde das französische M-Boat „Phenix“ für etwa 4 Wochen beim 6. Minensuch-Geschwader in Cuxhaven eingegliedert.

Erster Seelord in Wilhelmshaven

Der Besuch des Ersten Seelords und Oberbefehlshabers der Royal Navy, Admiral Sir Luce, beim Zentralen Marinekommando in Wilhelmshaven war der erste Besuch des höchsten britischen Marineoffiziers in dieser Stadt in der Geschichte. Hierbei wurde auch an den Kleinen Kreuzer „Emden“ gedacht, der vor 50 Jahren im Indischen Ozean operierte und am 9. November 1914 von dem überlegenen australischen Kreuzer „Sydney“ niedergelassen wurde. In Canberra/Australien wurde eine Gedächtnisfeier abgehalten, zu der einige frühere Besatzungsangehörige der damaligen „Emden“ eingeladen worden sind. Ein Geleitboot der Bundesmarine führt ebenfalls den Namen des Kleinen Kreuzers aus dem Ersten Weltkrieg.

Deutsche Ausbildung für Afrikaner

Die Bundesmarine leistet für mehrere afrikanische Staaten eine Militär- und Ausrüstungshilfe. Für Tanganjika wurde bei uns eine Gruppe von Marineoffizieren auf Küstenwachbooten ausgebildet. Mehrere solcher Kleinboote werden an Tanganjika geliefert. Madagaskar erhält ebenfalls einige Wachboote, nachdem etwa 50 Madagassen bei uns geschult worden sind. Für Äthiopien wird eine Ausbildung in seepolizeilichen Aufgaben durchgeführt. Nigeria erhält Unterstützung beim Aufbau seiner Luftwaffe. Einige Soldaten aus Guinea erhalten eine Pionierausbildung. Für Sudan, Libyen und Somalia wird Unterstützung auf militärpolizeilichem Sektor gegeben. Diese Hilfsmaßnahmen sind an sich gering, sie sind für uns neuartige Aufgaben, für die die Beteiligten viel Mühe aufbringen müssen.

Fremde Marinen

Die Königlich Niederländische Marine sieht ihre Aufgabe im Schutz des Küstenvorfelds der Niederlande, der Niederländischen Antillen und von Suriname sowie in der Sicherung der eigenen Handelsflotte mit

über 5 Mill. BRT. Der Hafen Den Helder ist der größte der fünf Marinestützpunkte in den Niederlanden. In Übersee dient Curacao als wichtiger Stützpunkt. Die Marine unseres Nachbarn im Westen ist verhältnismäßig stark. An größeren Einheiten sind ein Flugzeugträger, ein Fla-Kreuzer, 12 Zerstörer und 12 Fregatten bzw. Korvetten vorhanden. Der Kreuzer „De Zeven Provinciën“ wird zu einem Raketen-träger umgerüstet und erhält Terrier-Raketen für die Luftabwehr. Etwa 70 Minensuchfahrzeuge sind vorhanden, ferner einige Uboote und eine Anzahl von Landungs-, Versorgungs- und Schulfahrzeugen. Die Seefliegerei ist in die Marine eingegliedert. Auf dem Neubauprogramm stehen schnelle Fregatten und Uboote. Die kanadische Marine besitzt einen Träger, 9 Zerstörer, etwa 45 Fregatten, 15 Minensucher, mehrere Uboote und einen umfangreichen Park an Hilfsschiffen. Der Schwerpunkt liegt bei den Fregatten (etwa 2800 ts). Sieben Fregatten der „St. Laurent“-Klasse werden modernisiert. Sie erhalten eine Plattform für Hubschrauber, die zur Ubootsjagd hergerichtet sind. Die Fregatten werden mit einem auf verschiedene Tiefen einstellbaren

Sonargerät am Heck ausgerüstet (Variable Depths Sonar = VDS), das bei mehreren Marinen eingeführt worden ist.

Zerstörer und Fregatten, die sich aus dem früheren Torpedobootszerstörer zu selbständigen Schiffstypen entwickelt haben, sind in vielen Marinen das Kernstück geworden. Die Grenze zwischen dem Zerstörer und der Fregatte von heute ist nicht klar zu ziehen. Es gibt Universalfahrzeuge als Mädchen für alles und Spezialfahrzeuge für Ubootsabwehr oder Fliegerabwehr. Neuere Typen tragen Raketen, andere führen unbemannte Hubschrauber für die Ubootsabwehr mit. Ein großer Teil der Zerstörer und Fregatten trägt aber noch konventionelle Bewaffnung.

Unbemannte Hubschrauber

Der Wettlauf zwischen der Angriffskraft der Uboote und der Abwehrkraft moderner Zerstörer und Fregatten hat zur Entwicklung des genannten unbemannten Hubschraubers geführt. Der kleine Hubschrauber wird durch Funk ferngesteuert, er ist mit einem Zielsuchtorpedo ausgestattet, um das geortete Uboot bekämpfen zu können. Start und Landung des Hubschraubers sind auch bei Seegang möglich. Die Einsatzmöglichkeiten von Hubschraubern beschränkt sich aber nicht nur auf die Zusammenarbeit mit Überwasserfahrzeugen in der Ubootsbekämpfung. Hubschrauber werden in den großen Marinen mehr und mehr für Minenräumaufgaben und für Lande-, Versorgungs- und Bergungsunternehmen eingeführt. —R—



gehört
gesehen
festgehalten



Das sind nur 24 von über hundert Kolbenringen, die anlässlich eines Senatsempfanges zum Tag der Kapitäne im Hamburger Rathaus zusammenkamen.



Der festliche Rahmen für das Bordweihnachten kommt im Heimathafen schon frühzeitig an Bord. Besonders gut sind Schiffe mit Patenstadt dran, die, wie hier die „Magdeburg“, vom Reichsrat und Kurdirektor des Harzstädtchens Hahnenklee, eine ausgewachsene Hirschkuh vor die Füße gelegt bekommen. Hahnenklee ist der erste Ort der Bundesrepublik, der eine Patenschaft für ein Schiff übernommen hat, das nicht seinen Namen trägt.



Uralters japanisches Teezeremoniell, vollendet zelebriert in Hamburg, und zwar in den Ausstellungsräumen einer japanischen Handelszentrale.

Internationale Parade von 400 Boots- und Schiffs-Motoren

Die von über 300 Ausstellern aus 20 Ländern mit 600 Booten und Zubehör besetzte Deutsche Boots-Ausstellung International (vom 21. bis 26. Januar 1965 im Hamburger Ausstellungspark Platanen und Blumen) präsentiert ein lückenloses Angebot in allen Sparten des Wassersports und der Berufsschiffahrt. Das macht sich vor allem in der Sparte Boots- und Schiffsmotoren bemerkbar. Modelle aus aller Welt, von den handlichen Außenbordmotoren bis zu den PS-schweren Innenbordern, sind in Hamburg vertreten, rund 400 an der Zahl. Boots- und Schiffseigner und solche, die es werden wollen, sowie Werften erhalten in Hamburg einen hervorragenden Überblick über das gesamte internationale Motorenangebot.

St. Pauli-Damen

sollen in Zukunft in 2 Hochhäusern (sogen. Mädchentürmen) untergebracht werden. Der Termin des Baubeginns hängt nur noch von der Entscheidung des Senats ab.

In Buenos Aires ging ich an Land

zum Urlaub in Südamerika

3. Fortsetzung

H. Meiners, 1. Offizier

Ich besuche Seelöwen, Riesenschildkröten, Leguane auf den Galapagos

Am 8. abends war es dann soweit, daß ich meinen Koffer auf die „Cristobal Carrier“ bringen konnte und danach den Kakerlaken in der mir zugewiesenen Kabine erklärte, daß von jetzt ab ich darin wohnen sollte. Die meisten dieser niedlichen Tierchen wollten das jedoch nicht einsehen und versuchten während der ganzen Reise, ihr Reich zurückzuerobern, wogegen ich mich natürlich brutal wehrte.

Aber ich will nicht lästern; ich habe, wie ich jetzt ja behaupten kann, das Festland lebend und ohne nasse Füße wieder erreicht, wenn auch der ohrenbetäubende Lärm der zu beiden Seiten des Schiffes angebrachten mehrrohrigen Auspuffe mich zeitweise befürchten ließ, ich könnte vorher außenbords springen!

Als ich an der vergitterten Kombüse vorbeikam, nickte ich freundlich einem halben Dutzend Hühnern zu, die sich auf den säuberlich verstaubten Tellern auf die Nachtruhe vorbereiteten.

Gegen 23 Uhr heulten die Motore freudig auf, die Leinen wurden losgeworfen, und wir brausten mit angeblich 8 kn Fahrt durch die Nacht.

Am 3. Reisetag sahen wir morgens Land, und gegen Mittag fiel der Anker in der Bucht von San Cristobal, der Hauptinsel der Galapagos und Sitz des Gouverneurs. Herrlich blaues Wasser um und leuchtend weißer Strand vor uns. Dahinter das Dorf aus einer ganz ansehnlichen Anzahl 1- und 2-stöckiger Holzhäuser mit Schule und Kirche. Insgesamt leben auf dieser Insel etwa 1300 Menschen.

Nachmittags ließ ich mich von 2 jungen Leuten durch die Ansiedlung und am Strande entlang führen. Mit Badehose bewehrt wollte ich mich anschließend in das farbenfroh lockende Wasser stürzen, wick aber entsetzt zurück, als mein Fuß die Kälte des feuchten Elementes spürte; so nahm ich nur ein Sonnenbad. — Der kalte Humboldtstrom und der von Norden kommende warme treffen sich hier bei den Inseln, und so ist das Wasser teils kalt, teils angenehm warm, je nach Jahreszeit.

Meine Begleiter schleppten mich zu ihren vielen Verwandten, und ich trank allerhand Apfelsinensaft. In den Bergen gibt es hier haufenweise Apfelsinen-Bäume, die man gar nicht alle abernten kann. Da man aus Apfelsinen aber auch Schnaps macht, bekam ich den zum Schluß natürlich auch vorgesetzt. Und so verpaßte ich schließlich das Boot, das mich zu den meine Abwesenheit genießenden Kakerlaken zurückbringen sollte. Ich übernachtete also inmitten einer riesigen Familie in einem entsprechend großen Holzhaus.

Es war auch günstiger so, denn wir sollten am frühen Morgen auf Langustenfang gehen. Die aufgehende Sonne sah uns denn auch zwischen schwarzen Lavablöcken am Meer herumturnen. 2 Jungs waren mit Handschuhen und Gesichtsmaske bewehrt und holten 40—50 cm lange Langusten aus ihrem Versteck hervor. Innerhalb einer knappen Stunde hatten wir etwa 10 Stück zusammen. Das langte fürs Frühstück, und einer der Jungs lief mit dem Fang voraus, um ihn dem Kochgeschick einer seiner Tanten

anzuvertrauen. Als wir das betreffende Haus erreicht hatten, stand das Frühstück auf dem Tisch — cebiche de langosta! Bei einem cebiche wird das rohe Fisch-Fleisch in reinen Limonensaft gelegt und ist innerhalb kurzer Zeit gar. Mit viel Zwiebeln und noch schärfer gemacht durch entsprechende Gewürze, wird es dann serviert — Gedicht!

Anschließend überredete man mich zu einem Spaziergang in die Berge

Nun, ich tippelte tapfer mit, und bald machte es mir auch Spaß. Ich erlebte das sonderbare Schauspiel, daß sich innerhalb von knapp 200 m Höhenunterschied die trockene, wüsten- oder steppenartige, fast nur mit Kakteen bewachsene Landschaft an der Küste in fast tropische Vegetation verwandelte! Unzählige, vollkommen überladene Apfelsinen-Bäume säumten den Weg, außerdem alle möglichen Fruchtarten, die ich nacheinander probieren mußte — sehr schmackhaft. Manche Früchte hatten eine unvorstellbare Süße.

Der Weg steigt langsam an und ist zuerst sehr steinig, weshalb das Laufen ziemlich anstrengend ist. Kurz vor dem Dorf — genannt „Progreso“, Fortschritt — wird der Weg sandig. Das Dorf besteht wieder aus Holzhäusern, ansonsten wenig reizvoll. Sehr interessant dagegen ist, daß hier oben alles wächst, was man sich vorstellen kann; europäische Pflanzen neben tropischen, Kartoffeln neben Bananen und Apfelsinen!

In den frühen Morgenstunden lichtete die „Cristobal Carrier“ Anker, und gegen 8 Uhr machten wir den nächsten Stopp vor der kleinen Insel Sta. Fé, auch Barrington genannt. Alle Inseln haben 2 oder 3 Namen, da sie lange Zeit herrenlos waren und erst spät von Ecuador annektiert wurden. Sta. Fé ist unbewohnt und wurde nur für Touristen angelaufen. In Cristobal war ein Führer zu uns gestoßen, der uns nun an Land begleitete.

Wir landeten mit unserem kleinen Boot in einer flachen, sandigen Bucht und wurden am Strand von einer großen Seelöwen-Herde mit erstauntem Gebrüll begrüßt. Wir konnten ganz dicht an sie herangehen und stellten dabei fest, daß sie ganz fürchterlich stanken! Auf ihrem Fell hatten einige Schwären, die wahrscheinlich von großen Moskitos herrührten, die uns auch wie Stukas anfliegen.

Eine wunderbare Gelegenheit zum Filmen! Die Seelöwen zogen sich langsam in ihr eigentliches Element zurück und bestaunten uns von dort — offensichtlich hielten sie es so für sicherer.

Nach einer Weile machten wir uns dann auf zu einer Wanderung landeinwärts, wir wollten Leguanas suchen, die sagenhaften Land-Leguane. Die übliche trockene Küstenlandschaft mit Kakteen-Bäumen; im braunen Lavaschlamm fanden wir haufenweise Spuren von Chivos, wilden Ziegen, und bald auch die ersten von Leguanas. Es dauerte aber noch eine ganze Weile, ehe ich einen entdeckte.

Etwa 10 m neben mir sah ich plötzlich einen fahlgelben Fleck, durch mein Glas konnte ich dann das sonderbare Tier erkennen. Ca. 1 m lang und wohl 30 cm hoch mit langem mit spitzen Stacheln bewehrtem Rückenrücken; die Haut sieht aus wie alte Leinwand von schmutzig-

gelber Farbe und bildet Falten am Nacken wie eine Halskrause.

Wir schlichen uns vorsichtig heran, und unserem Führer gelang es, die wirklich urweltlich aussehende Echse am Schwanzende zu fassen. Das Tier fauchte tüchtig, und mein Begleiter machte mich auf die scharfen Zähne aufmerksam. Leguanas sind Vegetarier und fressen die Früchte der Kakteen.

Ich verschoß allerhand Filmmeter und war dann erstaunt zu sehen, daß das Tier nicht losrannte, als es losgelassen wurde. Der Leguan reagiert so langsam, daß er noch nach einer ganzen Weile den Griff an seinem Schwanz spürt und daher annimmt, man hielte ihn noch fest! Als er dann wirklich davonrannte, geschah das auf eine sonderbare Art und Weise — ein Mensch würde sich ähnlich bewegen, wäre er zum Kriechen gezwungen! Brr! das Tier, etwas größer, und es wäre etwas für „einen, der auszog das Gruseln zu lernen“!

Wir stiegen wieder hinab zu unserem Boot, das schon auf uns wartete; der Comandante unseres Ozeanriesen hatte nach uns geblasen. Nach ca. 2 Stunden Fahrt gingen wir in der Bucht von Sta. Cruz vor Anker. Sta. Cruz hat nach San Cristobal die meisten Siedler — ca. 1200 —, wohl weil es die schönste Insel ist. Das kleine Dorf zieht sich ganz am Strande hin. Linker Hand wird die Bucht von felsigem Ufer gerahmt, auf und hinter dem sich eine Gruppe „Gringos“ niedergelassen hat, u. a. die bekannte Familie Angermeyer.

Die C. D. Foundation hat am Rande des Dorfes eine Station, in deren Freigehege ein paar „Galapagos“ leben, die vielerwähnten Riesenschildkröten. Die größte davon hat ein Gewicht von etwa 250 kg!

Wenn dieses gewaltige Tier durch das Gestrüpp kriecht, kracht es, als ob ein kleiner Panzer sich dort seinen Weg bahnte. Über sein genaues Alter konnte man keine Auskunft geben, doch scheint es mehrere hundert Jahre auf seinem gepanzerten Buckel zu haben. Es war Mittag, als wir unsere nächste Station, Santiago, erreichten. Hier wird Salz geladen, das in einem riesigen Vulkan-Krater gewonnen wird. Außer den Salzminen-Arbeitern wohnt auch hier niemand, nur noch das liebe Vieh.

Auf einer Jeep-Fahrt durch eine fast flache, steppenartige Landschaft hatte man fast den Eindruck, irgendwo in SW-Afrika zu sein; das Auftauchen eines Löwen hätte uns wahrscheinlich kaum erstaunt! Stattdessen begegneten wir Unmengen von wilden Ziegen und Eseln. Auf sämtlichen Inseln leben unzählige ehemals zahme, irgendwann einmal entsprungene Haustiere, wie Pferde, Ochsen, Esel, Ziegen, Hunde, Katzen usw. Die Fleischversorgung ist also verhältnismäßig einfach.

Am schwarzen Strand sahen wir Schildkröten-Spuren, die fast wie Ackerwagen-Spuren aussahen! Die Schildkröten sind sehr selten geworden, sie zeigen sich nur noch an ganz abgelegenen Stellen. Sie kommen nachts ans Ufer, um im Sand ihre Eier zu vergraben. Früher hat es auf den Inseln gewimmelt von „Galapagos“, aber während und nach der Walfänger-Zeit ist ein furchtbarer Raubbau getrieben worden, bis sie in neuerer Zeit unter Naturschutz gestellt wurden.

wird fortgesetzt

Der Seemannsberuf ist so viel wert wie seine Ausbildung

Die Grundlage für die Ausbildung der seemännischen Nachwuchskräfte bildet unverändert die Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen (Eignungsverordnung). Diese Rechtsverordnung wird ergänzt durch die Ausnahme-Richtlinien der Küstenländer. Die Überwachung der Bordausbildung und die Durchführung der Matrosenprüfungen erfolgt durch die Ausbildungsinspektion im Auftrage folgender Vereinsmitglieder:

● Bundesrepublik Deutschland, Land Schleswig-Holstein, Freie und Hansestadt Hamburg, Freie Hansestadt Bremen, Land Niedersachsen, Verband Deutscher Reeder, Verband Deutscher Küstenschiffer, Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr.

Auf Grund ihrer Feststellungen und Erfahrungen hält es die Ausbildungsinspektion für erforderlich, auf folgende Punkte hinzuweisen: Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere bemühen sich erfreulicherweise in zunehmendem Maße, die ihnen durch die Eignungsverordnung gestellten Aufgaben zu erfüllen und für eine ausreichende Ausbildung an Bord zu sorgen.

● Weil dieses Bemühen häufig dadurch beeinträchtigt wird, daß manche Junggrade ohne ersichtlichen Grund nach kurzer Zeit das Schiff wechseln, wird nochmals auf die Möglichkeit des Abschlusses von Ausbildungsvereinbarungen durch einzelne Reedereien oder Reedergruppen hingewiesen.

Im Jahre 1963 wurden insgesamt 354 Ausbildungsvereinbarungen neu abgeschlossen, von denen weniger als 15 % aufgelöst worden sind — ein Anteil, der zeigt, daß die durch eine solche Vereinbarung erzielte Bindung das planlose Abmusternd wirksam verhindert. Die Ausbildungsinspektion begrüßt es, daß bisher in

diesem Jahr mit 366 abgeschlossenen Ausbildungsvereinbarungen die Gesamtzahl des Vorjahres überschritten wurde, obwohl die Zahl der Bewerber für die Seemannsschulen zurückgegangen ist. Da durch den Abschluß von Ausbildungsvereinbarungen die gewünschte und erforderliche systematische Ausbildung nach der Eignungsverordnung gewährleistet wird, empfiehlt die Ausbildungsinspektion erneut den Abschluß solcher Vereinbarungen in möglichst großer Zahl. Sie wird daher auch weiterhin Eltern und Jugendlichen, die bei ihr nach Berufsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt fragen, diesen Weg empfehlen.

Im Gegensatz zu früheren Jahren werden die durch die Eignungsverordnung vorgeschriebenen Zeugnisdurchschriften jetzt von einer größeren Anzahl von Schiffsleitungen der Ausbildungsinspektion eingesandt. Es ist zu hoffen, daß auch diejenigen Schiffsleitungen, die dieser Verpflichtung leider bisher noch nicht nachgekommen sind, in Zukunft die Zeugnisdurchschriften übersenden. Zu dieser Übersendung an die Ausbildungsinspektion — Bremen, Kohlhöckerstraße 37 — verpflichtet § 6 der Eignungsverordnung im Interesse der Überwachung der Ausbildung.

Wenn aus den eingesandten Zeugnisdurchschriften auch im allgemeinen ein Bild vom Leistungsstand des einzelnen Junggrades gewonnen werden kann, ist es doch unerlässlich, in jedem einzelnen Ausbildungsbereich eine Beurteilung abzugeben. Es genügt nicht, wie es bedauerlicherweise häufig vorgekommen ist, nur zu schreiben: „Berufsschule“, „Seemannsschule“, „Bootschein“ oder „im Rahmen der Vorschriften“ oder ähnliche allgemeine Wendungen.

● Es liegt nicht nur im Interesse des Junggrades, sondern es ist auch für die Fortsetzung der Ausbildung auf dem nächsten Schiff von Bedeutung, daß die Beurteilung in jedem Fach erfolgt. Für diese einzelnen Fächer und Ausbildungsgebiete geben die Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt und sein Berufsbild (Anlagen 1 und 2 zur Eignungsverordnung) eine Reihe von Anhaltspunkten.

Leider wird noch immer nicht auf allen Schiffen auf die ordentliche Führung des sowohl durch die Eignungsverordnung als auch durch den Manteltarif für die deutsche Seeschifffahrt vorgeschriebenen Berichtsbuches geachtet.

● Das Berichtsbuch dient nicht nur zur Vorlage bei der Matrosenprüfung, sondern es soll darüber hinaus dem Ausbilder und dem Junggrad den jeweiligen Ausbildungsstand darstellen.

Aus der Praxis heraus wird häufig angeregt, ins einzelne gehende Ausbildungspläne durch die Ausbildungsinspektion ausarbeiten zu lassen. Dieser Vorschlag erscheint im Hinblick auf die Unterschiedlichkeit der Erfordernisse des Schiffsbetriebes in den verschiedenen Fahrtgebieten nicht durchführbar. Maßgebend für die Ausbildung der seemännischen Nachwuchskräfte sind die schon erwähnten Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt sowie das Berufsbild des Matrosen in der Seeschifffahrt, wie sie der Eignungsverordnung angefügt sind. Diese Bestimmungen geben den einzelnen Schiffsleitungen die Möglichkeit, die Ausbildung mit den Gegebenheiten des betreffenden Schiffs und des jeweiligen Fahrtgebietes

abzustimmen. Die damit zusammenhängenden Entscheidungen können den Kapitänen nicht abgenommen werden. Im übrigen bieten auch die bekannten Lehr- und Lernbücher alle erdenklichen Hilfen. Die Ausbildungsinspektion ist darüber hinaus bereit, gerade in dieser Frage beratend mitzuwirken und steht für Bordbesuche zur Verfügung.

● Es hat sich gezeigt, daß eine intensive Ausbildung die Nachwuchskräfte anspricht und eine wesentliche Bedeutung für ein längeres Verbleiben an Bord darstellt. In diesem Zusammenhang weist die Ausbildungsinspektion darauf hin, daß denjenigen Junggraden, die vorzeitig das Ziel des jeweiligen Ausbildungsabschnittes erreichen, die Möglichkeit einer Verkürzung der Ausbildungszeit geboten wird (vergleiche hierzu Ziffer 3 der Richtlinien der Küstenländer über Ausnahmen nach § 10 der Eignungsverordnung).

Das Interesse an technischen Dingen ist auch bei dem seemännischen Nachwuchs zu bemerken. Es wurde festgestellt, daß auf denjenigen Schiffen, auf denen für die Unterrichtung der Junggrade auch die Ingenieure, Funkoffiziere und Elektriker herangezogen wurden, die Unterrichtsstunden bereitwillig besucht wurden, auch wenn sie außerhalb der Arbeitszeit liegen. Selbstverständlich muß das auf den Seemannsschulen erworbene praktische und theoretische Wissen durch ständige Wiederholung und Ergänzung eine Festigung und Erweiterung erfahren.

Auch wegen dieser neuerlichen Feststellungen der Ausbildungsinspektion ist es notwendig, der Ausbildung an Bord besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das gleiche gilt auch für die Probleme der mitmenschlichen Beziehungen. Ein neu an Bord kommender Junggrad sollte in den ersten Tagen seines Dienstes an Bord von der Schiffsleitung oder den für seine Ausbildung Verantwortlichen in seine Aufgaben eingewiesen werden.

● Es hat sich herausgestellt, daß die Art und Weise, in der der Junggrad in seine neue Arbeitsumgebung aufgenommen wird, entscheidend ist für sein Hineinwachsen in die Bordgemeinschaft.

Es wird nicht verkannt, daß sich daraus gerade für die jungen Schiffsoffiziere Aufgaben ergeben, die sie nur dann zufriedenstellend lösen können, wenn sie ausreichend dafür vorbereitet sind. Es erscheint daher unbedingt notwendig, daß die jungen Schiffsoffiziere auf den Seefahrtsschulen für diese Aufgaben ausgebildet werden.

Erfreulicherweise ist festzustellen, daß die Ausbildung und insbesondere die Bereitschaft zur Ausbildung zugenommen haben. Trotzdem sind bei den Matrosenprüfungen die Ergebnisse in den Fächern „seemännische Arbeiten“ und „Sicherheitsdienst“ (Boots- und Feuerschutzdienst) am wenigsten zufriedenstellend. Die Ausbildungsinspektion erneuert daher die Bitte an Reedereien und Schiffsleitungen, der Ausbildung gerade in diesen Fächern besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Die erfreuliche Zusammenarbeit, die sich in den letzten Jahren zwischen allen an der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses interessierten Stellen und den Schiffsleitungen ergeben hat, ermutigt die Ausbildungsinspektion zu der Hoffnung, daß die gegebenen Empfehlungen und Ratschläge in die Tat umgesetzt werden.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Heute :

DKW F 102



Wer DKW sagt, meint Frontantrieb und Zweitaktmotor. Auch der neue „Heuler“ aus Ingolstadt, der mit dem Werbeslogan „Formel des Fortschritts“ angepriesene DKW F 102 — bleibt bei dieser schon Tradition gewordenen Konstruktionsregel. Ob das allerdings auch in Zukunft so bleiben wird, kann heute schon aus vielerlei Gründen bezweifelt werden. Denn eins ist sicher:

Der Zweitaktmotor hat neben handfesten Vorteilen (unkomplizierte Konstruktion — weniger Verschleiß) auch manchen Nachteil. Wer je schon in dahinschleichenden Autobahnkolonnen Hintermann eines Zweitaktfahrers gewesen ist, wird ein Lied davon zu singen wissen — es sei denn, er hätte die riechende Rauchfahne seines Vordermannes als besonders angenehm empfunden.

Zur Ehre des F 102 kann allerdings festgestellt werden, daß diese (anscheinend unvermeidlichen) Nachteile eines Zweitaktmotors kaum in Erscheinung treten, und wenn, dann höchstens noch beim Anlassen. Auffallend sind jedoch seine Vorteile, die diesem Wagen mit der modernen, ansprechenden Karosserie das Prädikat (eines unabhängigen Kritikers) „wertvolle Bereicherung der Mittelklasse“ eingebracht haben. Neben der sorgfältigen Verarbeitung und reichhaltigen Ausstattung besticht vor allem die erstaunliche Leistungsfähigkeit und Robustheit, die der F 102 auf einer Testfahrt über rund 30 000 km bewiesen hat. Ein neutrales Team von Fachleuten — darunter bekannte Sport- und Rennfahrer wie Dr. Bernd Rosemeyer jr., Gerhard Mitter, Peter Ruby — „knüppelten“ den Wagen über Rutschplatten, Holperstrecken, Wasserdurchfahrten und stellten ihn in Slalomfahrten, Geschwindigkeitstests und Bremsprüfungen auf manche harte Probe.

So ergab beispielsweise der Beschleunigungstest in mehrmaliger Wiederholung eine Zeit von 18,4 Sek., für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Das heißt: Mit seinen 60 PS bietet der F 102 einen optimalen Sicherheitsfaktor bei Überholvorgängen oder kritischen Verkehrssituationen. Einen ebenfalls hervorragenden Wert erbrachte die Bremsmessung aus 100 km/h Geschwindigkeit: der Wagen stand nach 46 m (die Vorschriften lassen einen Maximalbremsweg von 154 m zu!). Dabei hielten die vorderen Scheibenbremsen den Wagen auch nach 20 Vollbremsungen hintereinander exakt in seiner Spur. Das ist nicht zuletzt auf den „Vor-zug“ des Frontantriebs zurückzuführen, der dem Wagen in Verbindung mit der drehstabgefederten Vorderradaufhängung und der weichgefederten aber straff gedämpften Hinterachse seine fast ideal zu nennende Straßen- und Kurvenlage gibt (was bekanntlich ebenfalls eine alte DKW-Tradition ist). Verbrauchsmessungen im Stadt- und Landverkehr (alle Geschwindigkeitsbereiche) ergaben Werte zwischen 10,8 und 11,5 Liter/100 km. Ergebnisse, die einem Vergleich mit Mitbewerbern aus der Mittelklasse durchaus Stand halten, noch zumal das benötigte Öl durch die Frischöl-Automatik selbsttätig beigelegt wird. Lediglich die Tankkapazität von 45 Litern kann in diesem Zusammenhang als kleiner Nachteil empfunden werden, da sie nur für eine Fahrstrecke von etwa 400 Kilometern ausreicht. (Inspektion alle 10 000 km).

Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Freilauf und Lenkradschaltung, großzügige Rundumsicht (92%), 2 Rückfahrcheinwerfer, ausstellbare Fondfenster, Parkleuchten, Einzelsitz

auf Rollenlaufschienen, Zigarettenanzünder und 3 Aschenbecher, blendfreier Innenspiegel, ein gepolstertes Armaturenbrett und — last not least — der 600 Liter große Kofferraum runden das Bild eines guten, komfortablen Autos ab, das seine Käufer finden und zufriedenstellen wird.

Und wie ist der Preis? Nun, nicht gerade niedrig. Einige Monatsheuern werden Sie schon auf den Tisch des Hauses Auto-Union legen müssen, um Besitzer eines F 102 zu werden. Genau sind es 7200,— DM ab Werk. Der Transport von Ingolstadt nach Hamburg beispielsweise kostet noch einmal 215,— DM. Falls Ihr Geld dann immer noch nicht alle ist und Sie Wert auf „Extras“ legen, liefert das Werk auf Wunsch den F 102 mit automatischer Kupplung gegen einen Aufpreis von 275,— DM, Stahl-Kurbelschiebedach für 360,— DM, Zweifarben-Lackierung für 85,— DM und 5 Weißwandreifen anstelle der

Serien-Reifen, wenn Sie nochmals 83,— DM dazulegen.

Technische Daten und Kosten

Motor: Zweitakt, ventillos, 3 Zylinder in Reihe
Kühlung: Wasserpumpen-Umlauf, Kühlsystem plombiert, frostsicher bis -35° C
Gesamthubraum: 1175 ccm
Höchstleistung: 60 PS (DIN) bis 4500 U/Min
Verbrauch: 10,8—11,5 Liter (Normalbenzin)
Spitze: um 139 km/h
Länge: 4280 mm
Breite: 1618 mm
Höhe: 1450 mm (unbelastet)
Wendekreis: ca. 11 m
Preis ab Werk: 7200 DM
Jahressteuer: 173,— DM
Jahresversicherung: 358,— DM bis 250 000 DM Deckungssumme)

AUF PRIVATKURS

Lohnsteuerjahresausgleich

Kürzlich schickte mir das Finanzamt 85 Mark im Lohnsteuerjahresausgleich zurück. Ich hatte mir mehr ausgerechnet; aber anscheinend hat mir das Finanzamt Ausgaben gestrichen, die ich angegeben hatte. Was kann man tun? Hat man als Lohnsteuerzahler keinen Anspruch auf einen Steuerbescheid?

Doch, man hat! Nur macht das den Finanzämtern Arbeit. Aber Sie können von Ihrem Finanzamt einen Bescheid verlangen. Stellen Sie schriftlich einen entsprechenden Antrag. In Paragraph 4 der „Verordnung über den Lohnsteuer-Jahresausgleich“ ist Ihr diesbezügliches Recht ausdrücklich festgehalten. Auf Grund dieses Bescheides können Sie dann sehen, was man Ihnen gestrichen hat und eventuell Einspruch einlegen . . .

Unterstützung der Eltern

Als jüngstes Familienmitglied habe ich meinen festen Wohnsitz bei meinen Eltern, welche ich mit meiner Heuer unterstütze. Mein Vater bekommt eine kleine Rente von 136 Mark im Monat, meine Mutter hat keine Rente. Beide Eltern sind 77 Jahre alt und nicht mehr erwerbsfähig. Gibt es für mich eine Steuervergünstigung?

Ja, die gibt es. Und zwar in Form der „außergewöhnlichen Belastung“. Alle Voraussetzungen treffen bei Ihnen und Ihren Eltern zu. Für jeden unterstützten Familienangehörigen werden jährlich 1200 Mark als „außergewöhnliche Belastung“ anerkannt. Von diesem Betrag werden jedoch die Einkünfte der Angehörigen, soweit sie 1200 Mark im Kalenderjahr übersteigen, abgerechnet. Da die Jahresrente ihres Vaters 1632 Mark beträgt, also 432 Mark. Es werden Ihnen dann $2 \times 1200 \text{ Mark} = 2400 \text{ Mark}$, abzüglich 432,— = 1968 Mark anerkannt und von Ihrem Jahresverdienst abgesetzt werden, ehe die Lohnsteuer berechnet wird. Sie können die „außergewöhnliche Belastung“ beim Lohnsteuer-Jahresausgleich erreichen; die zuviel gezahlte Lohnsteuer wird Ihnen dann erstattet. Sie können aber auch zu Beginn des Jahres beim Finanzamt die Eintragung eines steuerfreien Betrages für „außergewöhnliche Belastung“ auf der Lohnsteuerkarte beantragen. Sie bezahlen dann von vornherein weniger Steuern . . .

Kfz-Abmeldung:

Was muß ich berücksichtigen, wenn ich meinen Wagen im Winter vorübergehend abmelde? Im vorigen Jahr erlebte ich es nämlich, daß mir am Finanzamt gesagt wurde, ich hätte 15 Mark sparen können, wenn ich einige Tage früher mit der Abmeldung gekommen wäre. Das soll mir nicht wieder passieren. Und: Wie ist es mit der Haftpflichtversicherung — bekommt man dort auch zurück, was man im voraus gezahlt hat?

Sie müssen zuerst das Fahrzeug bei der Zulassungsstelle abmelden. Dazu müssen der Kraftfahrzeugschein und die Nummernschilder vorgelegt werden. Diese werden dort nur „entwertet“, können also im Frühjahr wieder neu verwendet werden.

Das Finanzamt wird dann (mancherorts auf Meldung der Zulassungsstelle hin, anderorts nur auf Antrag) für jeden vollen Monat, der zwischen dem Tag der Abmeldung und dem Tag, bis zu dem die Kfz-Steuer im voraus bezahlt ist, ein Zwölftel der Jahres-Kfz-Steuer erstatten. Bei dem „vollen“ Monat liegt der Haken: angenommen, sie haben bis zum 18. März im voraus gezahlt. Am 19. Dezember melden Sie Ihr Fahrzeug ab — zwischen den beiden Terminen liegen nur noch zwei volle Monate. Hätten Sie am 18. Dezember abgemeldet, lägen drei volle Monate dazwischen, für die Sie die Kfz-Steuer zurück bekämen.

Bei der Kfz-Haftpflichtversicherung ist es etwas anderes. Die Versicherungen lassen vom Tag der Abmeldung des Fahrzeuges an die Versicherung ruhen und rechnen die nicht ausgenutzten Prämien für die Zeit nach der Wiederanmeldung an. Bei der Versicherung brauchen Sie also keinen Antrag auf Rückerstattung zu stellen, wenn Sie Ihren Wagen nur vorübergehend abmelden.

Wenn Sie aber Ihr Fahrzeug ganz aus dem Verkehr ziehen, weil es reif für den Schrottplatz ist, dann müssen Sie die Rückerstattung der Haftpflichtversicherungsprämie, die Sie zuviel im voraus bezahlt haben, bei der Versicherung beantragen . . .



Die Freiwache

Von Schornsteinen und „Wasserwagen“

Von Ludwig Dinklage

„Dat schall een Schosteen sien? Dat is'n orientalschen Kamelsattel!“ So empfingen uns die Fastmoker auf der Alten Liebe zu Cuxhaven, als wir voller Stolz unser neuestes Seebäderschiff vorführen wollten.

Ja, wir Alten von der christlichen Seefahrt, die wir auf Segelschiffen aufgewachsen sind und nur ganz zögernd das „Neuland“ eines Dampfers betraten, kamen uns hier an Bord recht dummerhaftig vor. Wir mußten uns vollkommen umstellen, wurden wir doch nicht mehr durch Gottes heiligen Atem, den Wind, angetrieben, sondern durch eine ganz weltliche

stand auf zwei solcher Miefröhren. So wurde ein zweiter, allerdings blinder Schornstein auf das Bootsdeck gestellt ohne Verbindung zum Kesselraum. Damit er aber doch qualmte und kein Fahrgast es merken sollte, daß dies nur eine Attrappe war, wurden die beiden Schlotte durch ein Rohr miteinander verbunden. Der Fahrgast war froh und fühlte sich wie in Abrahams Schoß, konnte er doch jetzt mit einem „Zweischornsteiner“ über den großen Teich gondeln.

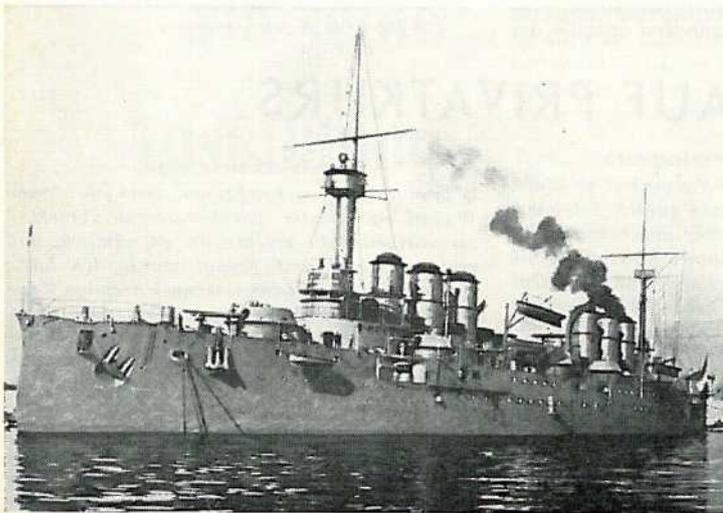
Ein alter Fahrensmann erzählte mir kürzlich: „Als III. Offizier kam ich auf einen wunder-

fang mit ihrer „Selandia“. Warum jetzt noch einen Schornstein? Das bißchen Motorenmief konnte doch schließlich durch einen hohlen Mast in die Gegend gehustet werden. Bald kam auch eine große deutsche Reederei auf den Gedanken, ein Motorschiff zu bauen. Eine Kieler Werft wagte sich an den Auftrag heran. Ohne Schornstein, nach dänischem Vorbild. Damit aber hatte sie sich verrechnet. Die Laderäume waren zwar voll wie immer, denn Kisten und Fässer fragen nicht nach Schornsteinen, wohl aber seine Majestät, der Fahrgast. Die schönen Passagierkammern blieben leer. Wohl oder übel mußte das Schiff wieder an die Werft, um sich dort einen Schornstein auf das Bootsdeck pappen zu lassen, aus dem sich die bräunlichweißen Wölkchen ringelten. Nun war das Schiff sicher, man konnte sich ihm anvertrauen. Die Passagierkammern waren alle besetzt.

Was dieselben Passagiere wohl heute sagen würden, begegneten ihnen die modernen Seebäder- und Fährschiffe oder auch die Tanker? Natürlich, einen Schornstein haben sie fast alle, manche sogar einen Schornstein mit Fenstern, hinter denen allerdings keine Rauchkammer, sondern eine Bar mit vielen Getränken auf den Besucher wartet. Bei Schleppern sieht man manchmal einen Menschenkopf aus dem Schornstein ragen. Das ist beileibe kein härbeißiger Kapitän, den meuternde Matrosen zum Räuchern in den Schornstein gehängt haben, sondern hier hat der Schiffsführer seine Kommandobrücke und seinen Ruderstand.

Und wodurch pufft der Motor aus? Entweder durch den achteren Mast, wenn überhaupt noch welche vorhanden sind, um die Topplampen und die Antennen zu tragen. Meistens aber findet man ein paar bizarr geformte Röhren, die Picasso entworfen haben könnte. Man ist zunächst in Versuchung, sie für die Entlüfter der Toiletten anzusehen.

Derartig piepsige Dinger haben ja auch die Riesen der Seeschifffahrt, die sowieso einen etwas picassomäßigen Eindruck auf die alten Fahrenleute machen.



Den „Schornsteinrekord“ hielten die französischen Panzerkreuzer wie hier die „Ernest Renan“, die 1908 in Dienst gestellt wurde. Die 36 000 PS leistenden Kolbenmaschinen verließen dem 13 640 t großen Schiff eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. Eingentartig mutet auch die Anordnung der sechs Schornsteine an, je drei vorn und achtern. Bei der deutschen Marine hat man es übrigens nur bis zu vier Schornsteinen gebracht und das war bei den beiden 1904 gebauten Panzerkreuzern „Roon“ und „York“, 9500 t. Die 19 000 PS leistenden Kolbenmaschinen gaben den Schiffen eine Geschwindigkeit von 21 Knoten.

(Foto: Archiv W. Brandt, Hamburg-Gr. Flottbek).

„Schruv in'n Achtersten“. Anstatt des hohen Dombaues der Segel gab es nur ein paar kurze Sticken, die mit ihren aufgetoppten Ladebäumen aussahen wie auf den Kopf gestellte Regenschirme, von denen der Wind die Bespannung wegweht hatte.

Wir fuhren damals mit Schornsteinen. Je mehr Schornsteine ein Schiff hatte, desto sicherer erschien es dem Passagier. Mindestens zwei Schornsteine, lieber noch drei oder vier, mußte schon ein Dampfer haben. Den Rekord halten hier meines Wissens die Franzosen und Italiener mit ihren Linienschiffen und Panzerkreuzern um die Jahrhundertwende, die mit sechs Schloten dem bösen Feind entgegendampfen sollten. Hier in unserm nordischen Raum war es der kleine Kreuzer „Askold“, den 1900 die Kieler Germaniawerft für die Russen gebaut hatte. Dieser hatte zwar nur fünf Schornsteine, aber dafür um so höhere, was ihm den Spitznamen „die Zementfabrik“ einbrachte. Die Brunsbütteler Zementwerke hatten nämlich auch fünf hohe spindeldünne Schornsteine.

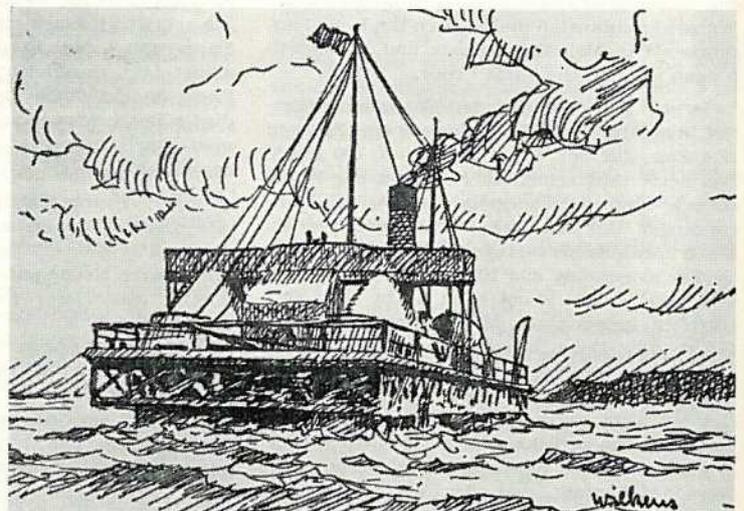
Man reiste also mit Schornsteinen. In den Ankündigungen der Reedereien vergaß man Anno dazumal auch niemals anzugeben, wie viele Schornsteine das Passagierschiff führte und welchem Kapitän man sich anvertraute. Als um 1910 die Hapag ihre beiden schönen, fast 17 000 BRT großen Musikdampfer „Cincinnati“ und „Cleveland“ auf Stapel legen ließ, meinten die Ingenieure von Blohm & Voss, daß ein Schornstein vollauf genügen würde. Albert Ballin war allerdings anderer Ansicht und be-

In den 90er Jahren baute der französische Ingenieur Ernest Bazin das Ozean-Rollenschiff „Rouleur Bazin“, das in 50 bis 60 Stunden über den Atlantik jagen sollte, jedoch niemals über eine Geschwindigkeit von 7 Knoten hinauskam. Auch sein verbessertes Rollenschiff, die „Ernest Bazin“, erfüllte nicht die darin gesetzten Hoffnungen. Sie endete 1890 als Kohlenhulk in Hull.

(Zeichnung Hans Wilkens)

schönen Neubau einer angesehenen Reederei. Fast 10 000 BRT groß war unser Schiff. Der erste Anlaufhafen sollte Vigo sein. Dort warteten einige Hundert Erntearbeiter auf uns, die wir zum La Plata bringen sollten. Was die wohl für Augen machen werden, wenn sie auf einem solchen Dampfer reisen würden, glaubten wir. Aber statt dessen ein großes Wehegeschrei: „Malditó! Nur ein Schornstein! Imposiblemente! „Manana! Paciencia!“, packten sie ihre Bündel und trotteten wieder in die Stadt. Wir mußten ohne sie die Reise machen. Nach ein paar Tagen kam ein ganz alter Klapperkasten unserer Linie, der bald nur noch auf der Farbe schwamm. „Olé, dos chimeneas!“ Sie hatten ihren Zweischornstein-Dampfer.“

Dann kamen die ersten Motorschiffe. Das war um 1910 herum. Die Dänen machten den An-



Aber es sehen nicht alle Neubauten so aus. Betrachteten wir doch einmal die Engländer und ganz besonders ihre „Musikdampfer“. Fast alle haben einen gewaltigen Schornstein, je dicker desto besser. Und sehen diese Schiffe nicht prächtig aus? Hier weiß man auch wenigstens, wohin mit der Reederei-Marke. Man braucht sie nicht um Kommandobrücken und Schnapsbuden zu pinseln.

Nach dieser Schornstein-Geschichte die Frage, hatte Ben Akiba recht, daß es nichts Neues auf der Welt gibt? Wie ist das mit dem Schiffsantrieb? Segel, Raddampfer, Schraubenschiffe mit Hoch- und Niederdruck-Kolbenmaschinen, mit Turbinen, turbo- und dieselektrischem

Antrieb, alles alte Hüte. Jetzt spricht man vom Kernenergie-Antrieb, von Tragflügelbooten und Luftkissen-Fahrzeugen. In zwei Stunden von Hamburg nach Helgoland! Das soll demnächst der Fall sein, mit einem Tragflügelboot. Sind diese Dinge so neu? Keineswegs. Bereits während des letzten Krieges doktorte man an diesen herum. Gegen Ende der 40er Jahre griffen Jachtwerften diese Idee auf und entwickelten kleinere und größere Boote dieser Art, die sich auf manchen Binnenseen und selbst auf See recht gut bewährten. So wurde unter anderem damit eine Fährverbindung über die Straße von Messina eröffnet. Als aber ein Hamburger Konstrukteur einmal auf der Elbe sein Tragflächenboot einem sehr sachverständigen Kreise vorführte, war man zunächst sehr interessiert daran, kam aber schließlich nicht über die Antwort auf die Frage „Sehr schön die Geschwindigkeit und Manöviereigenschaften. Aber wie soll dann mein Restaurateur auf seine Rechnung kommen? Auf den Dingen hat ja kein Mensch mehr Zeit, ein anständiges Frühstück einzunehmen“, hinweg.

Der schöne Glitschekahn verrostet seitdem weiter an Land. Schade drum! Aber hört hier nicht schon beinahe ein Schiff auf, ein Schiff zu sein?

Dasselbe konnte man vor über hundert Jahren denken, als 1854 der Engländer Frederick Sang ein großes Floß baute, das auf Hohlzylindern schwamm, die an ihren Enden schmale Schaufeln trugen. Die quer zum Floß liegenden Zylinder sollten sich drehen und mit den Schaufeln diesen „Wagen“ über das Wasser rollen.

Aber es war nichts. Also weg damit auf den großen Schrotthaufen der verunglückten Erfindungen!

Vielleicht war aber doch etwas Gutes daran, zum mindesten an den Zylindern. Fing doch unser heutiger Wagen nicht auch seine lange Geschichte mit einem runden Baumstamm an, der über das Land rollte? Das meinte auch der Australier Wilcox. Auch er nahm zwei Walzen, die diesmal an den Enden zugespitzt waren. Die Walzen trugen ein Floßdeck, auf dem unter anderem die Maschine stand. Von hier aus wurden durch ein Raupenband die Walzen in Drehung versetzt. Das war sehr schön ausgedacht, doch es klappte nicht. Der Entwurf landete mit diesem Wasserwagen ebenfalls auf dem Schrotthaufen.

Der „Rollwagen zur See“ spukte jedoch weiter in den Köpfen der Erfinder. Zwölf Jahre lang tüftelte Robert Fryer an einer ähnlichen Wasserdroschke herum. 1880 kam er damit endlich an die Öffentlichkeit. Es war ein dreieckiges Floß, auf das man alles, was zu einem Passagierschiff gehört, gestellt hatte. Der Kniff dabei waren die drei Zylinder, die diesmal unter den Ecken montiert waren. Die Maschine war so konstruiert, daß sie jede Walze für sich drehen konnte. So sparte man auch das Ruder ein. Fryer aber hatte vergessen, Neptun, den Herrscher über alle Meere, Flüsse und Pfützen nach seiner Meinung zu fragen. Neptun meinte „Nee!“ Diese Karre verdrehte sich so im Seegang, daß die „Alice“, welchen hübschen Namen dieses Gefährt trug, auch auf dem Schrotthaufen endete.

Vielleicht hatte ein Kanadier mehr Glück. F. A. Knapp hieß der Mann, der 1879 auf dem St. Lorenzstrom seine schwimmende Nudelwalze einem neugierig-staunenden Publikum vorführte. Sein Zylinder hatte die gewaltige Länge von 33 Metern und einen Durchmesser von 6,6 Metern. Im Innern des Zylinders befand sich ein zweiter, kleinerer, in dem außer der Maschinen- und Kesselanlage auch noch die Räume für die Passagiere und die Besatzung lagen. Auf ein Floß oder wenigstens ein kleines Deck hatte man verzichtet. Um frische Luft zu schnappen, mußten zwei kleine Brücken genügen, die man an den Enden der

Walze angebracht hatte. Hier befanden sich auch die Schornsteine und die Lüfterorgane. Die äußere Walze wurde durch einen kleinen Wagen in Drehung versetzt, der wie ein Goldhamster in seiner Drahtrolle herumtobte und trotz äußerster Geschwindigkeit nicht von der Stelle kam. In der inneren Walze saß man wie in der Hexenschaukel auf dem Jahrmarkt. Das Haus drehte sich rund herum, nur das Innere blieb fest auf seinem Platz. So sollte das auch hier sein und war es auch mehr oder weniger auf dem glatten Wasser des St. Lorenz. Aber wie würde das auf See aussehen? Das Ergebnis der Probefahrt war geradezu niederschmetternd. Bei einem gewaltigen Kraftaufwand rollte das Ungetüm nur mit 5 bis 6 Knoten Fahrt über das Wasser.

Mister Knapp aber hatte sich nicht entmutigen lassen. Trotz allem baute er weiter seine Walzenschiffe und bot diese auch der amerikanischen Regierung an, als diese durch die Versenkung ihres Panzerschiffes „Maine“ im Hafen von Havana ihren Ärger mit den Spaniern bekam. Aber die Yankees wurden auch ohne Herrn Knapps Erfindung mit den Spaniern fertig.

Inzwischen war auch ein Franzose, Ernest Bazin, auf den Gedanken verfallen, ein Walzenschiff zu bauen. Er verließ sich aber nicht nur auf die sechs Walzen, die unter dem floßähnlichen Rumpf lagen, sondern nahm noch zwei Räder und eine Schraube hinzu. Nun konnte ja eigentlich nichts mehr schief gehen. Gespannt wartete alles auf die Probefahrt, die in den 90er Jahren auf der Seine stattfand. Nun, man war zufrieden und ebenso mit der Überquerung des Kanals von Calais nach Dover. Treu und brav rollte die „Rouleur Bazin“ noch an der englischen Ostküste entlang, sagte in jedem Hafen einmal kurz „Bon Jour“, und Ernest Bazin glaubte bereits den Stein der Schiffahrtsweisen gefunden zu haben. Wenn er nicht den Mund so voll genommen hätte! Er hatte mit einer Mindestgeschwindigkeit von 30 Knoten herumgetönt, aber über 7 Seemeilen in der Stunde kam sein Möbelwagen nicht hinaus. Neptun war dagegen und sagte wieder einmal „Nee!“. Aber was soll man dazu sagen? Im Wasser fast nichts und über Wasser ein Wind-

fang wie ein Rathaus! Und damit gegen heranstürmende Wasserberge anrollen? Nein, mit dem schönsten Porsche holt man auch auf einem frischgepflügten Kartoffelacker keine 150 Stundenkilometer mehr heraus.

Bazin ließ den Mut nicht sinken. Mit Unterstützung der französischen Kriegsmarine baute er ein ähnliches Fahrzeug mit vier paar Rollen und einer Schraube. Auf das Ruder verzichtete er. Mit einem Wasserstrahl wollte er dieses Gefährt steuern. Aber auch diesmal war das Ergebnis niederschmetternd. 1250 Pfund Sterling bezahlte der Besitzer eines Schrotthaufens in Hull für diese „Ernest Bazin“.

Wie die meisten Erfinder dieser „Rollwagen“ ging auch Ernest Bazin von dem Gedanken aus, daß ihre Konstruktionen nicht nur auf dem Wasser, sondern auch auf dem Lande fahren konnten. Es waren also gewissermaßen Vorläufer der heutigen Luftkissenfahrzeuge.

Jahrzehntelang spukte ein solcher Rollwagen in den Köpfen der Erfinder herum. Selbst 1930 noch nahm ein Österreicher fünf riesige Walzen und dazu einen zweiflügeligen Flugzeugpropeller, der von einem 300pferdigen Motor angetrieben wurde. 130 Stundenkilometer konnte unser Freund aus Wien mit diesem Rollwagen herausholen. Das war außerordentlich hübsch, aber er holte diese sehr beachtliche Geschwindigkeit auf der schönen blauen Donau heraus, auf das rauhe Wasser der See aber wagte er sich nicht. Nur „Juxreisen“ mit Touristen wurden gemacht. Bald hörte man nichts mehr von diesem Wunderwerk der Schiffbaukunst.

Immer noch sind wir auf dem Wege, Schiffe zu entwerfen, die nicht durch das Wasser fahren, sondern über das Wasser rollen, oder wie man es nennen will. Noch ist der Fisch das Vorbild des Schiffes. Wird es das bleiben? Sicher brüten schlaue Köpfe über Reißbrettern und Logarithmentafeln und tüfteln neue Schiffskörper, neue Antriebsarten aus, die nicht nur schnell und wirtschaftlich arbeiten, sondern auch seetüchtig sein müssen. Gerade das letzte ist ein sehr wichtiger Faktor, denn seit den Wikingern sind die Ozeane noch nicht friedlicher geworden.

Ein Kinken muß ausgetörnt werden

In Heft 9 der „Kehrwieder“ brachten wir unter „Wer ist wer?“ eine Plauderei über Kapitän Ulrich Walter. Darin hieß es, daß die Viermastbark „Herzogin Sophie Charlotte“, 2581 BRT, heute noch als polnisches Schulschiff „Dar Pomorza“ fährt. In dieser Meldung ist leider ein Kinken. Die Rickmers-Werft in Bremerhaven baute 1894 den Viermaster für eigene Rechnung als „Albert Rickmers“ und verkaufte das Schiff 1900 an den Norddeutschen Lloyd, der ihn als Schulschiff einsetzte. 1913 übernahm die Hamburger Reederei Schlüter & Maack das Schiff und stellte es in die Salpeterfahrt ein unter Beibehaltung des alten Namens.

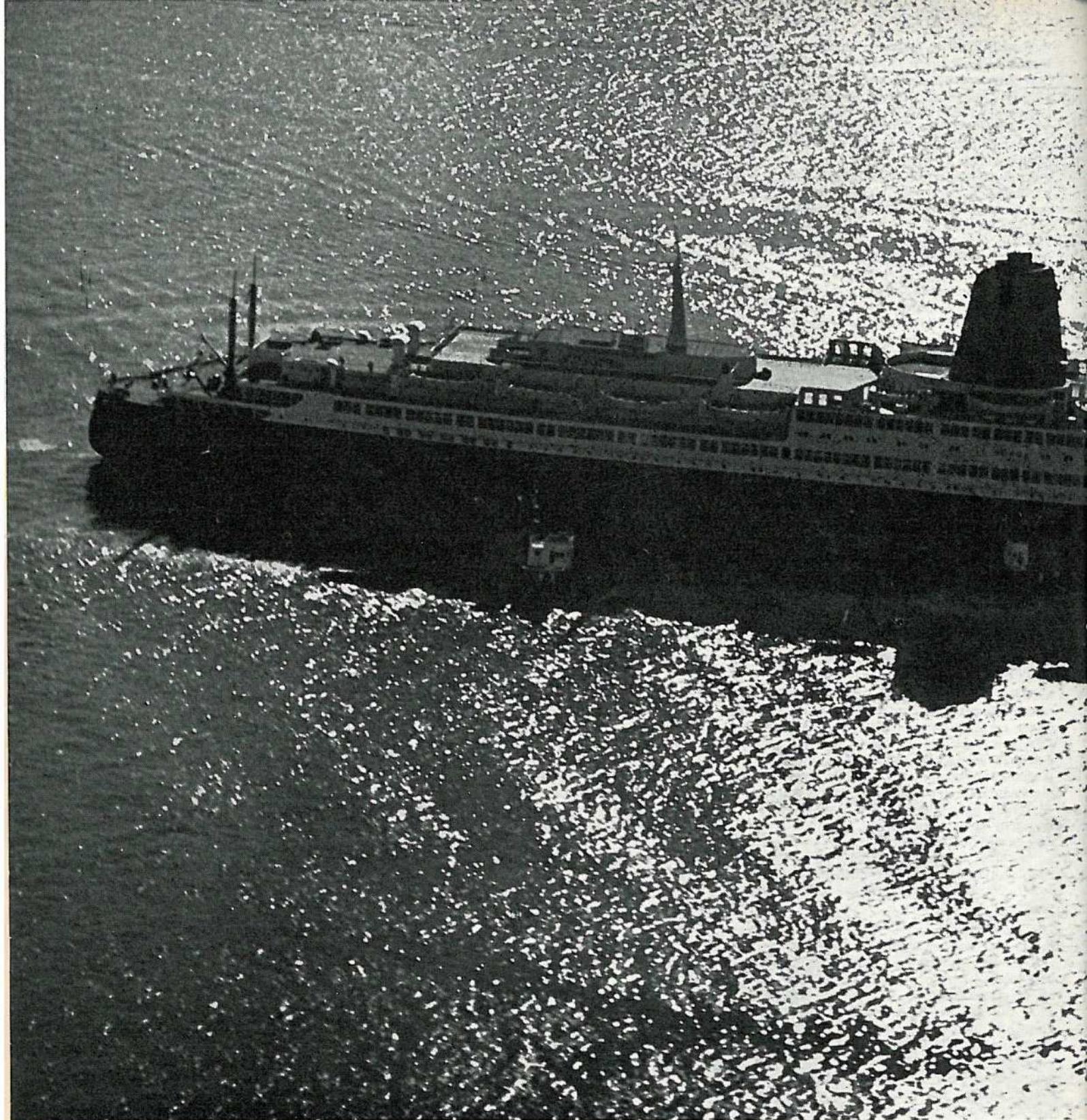
1919 mußte die „Lotte“ an den Feindbund ausgeliefert werden. 1922 übernahm es der finnische Reeder R. Mattson aus Mariehamn auf den Alands-Inseln. Hier segelte die „Herzogin Sophie Charlotte“ noch bis 1927 unter diesem Namen.

Das polnische Schulschiff „Dar Pomorza“ wurde 1910 von Blohm & Voss für den Deutschen Schulschiff-Verein als „Prinzess Eitel Friedrich“ gebaut, wurde 1919 an Frankreich ausgeliefert als „Colbert“ und bald darauf an

die Polen abgegeben, die die 1561 BRT große Bark zunächst „Pomorze“ nannten, sie dann aber umtaufte in „Dar Pomorza“. Der Name bedeutet „Geschenk Pommerellens“.

Vielleicht wird es interessieren, wie der Lebensweg der anderen Schulschiffe des Deutschen Schulschiff-Vereins verlaufen ist. Die 1901 von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde gebaute Bark „Großherzogin Elisabeth“, 1260 BRT, die noch bis 1945 als stationäres Schulschiff vor der Seemannsschule in Hamburg-Finkenwerder lag, wurde 1945 an Frankreich ausgeliefert. Unter dem Namen „Duchesse Anne“ dient sie der französischen Kriegsmarine. — Das 1914 ebenfalls von der Tecklenborg-Werft erbaute Schulschiff „Großherzog Friedrich August“, 1701 BRT, liegt heute unter dem Namen „Statsraad Lehmkuhl“ als stationäres Schulschiff des norwegischen Schulschiff-Vereins in Bergen. — Die Bark „Schulschiff Deutschland“, 1257 BRT, 1927 auch von Tecklenborg erbaut, dient noch heute als stationäres Schulschiff der Seemannsschule in Bremen.

Und damit dürfte dann wohl der Kinken ausgetörnt sein. ld.



**SCHIFFE
AUF
DEM
STROM**

**UND
AUF
SEE**

*Ein Hoch steht im Norden
am Rande der Arktis,
eiskalt, überziehend
Europa mit klirrendem Frost.*

*Ein Tief zieht vom Süden
des weiten Atlantik
wirbelnd in sich,
Kräfte sammelnd
und aufpeitschend die See
mit haushohen Wellen,
stetig marschierend
gegen das Hoch
droben im Norden.*

*Eiskalte Stürme
peitschen die See
zu riesigen Wogen,
alles zermalmend,
was Trotz ihnen bietet!*

*Dazwischen ein Schiff,
— eines von vielen —
beladen zieht es
ächzend die Bahn:*

*ein Staubkorn nur
in des Ozeans unendlichen Weiten.
An Bord nur der Mensch,
gläubig dem Unwetter trotzend,
vertrauend dem Schiff,
das gibt ihm die Heimat!*

*Aufjauchzend die Wellen
sich stürzen auf Menschenwerk
klein und zerbrechlich. — —*

*Doch Seemannskunst bietet
die Stirn den Gewalten!*



*Wohl schüttelt und zittert
das Schiff in den Seen —
doch wieder und wieder
gleitet's ins Tal
der Wellen, die tosend
den Untergang wollen;
wieder und wieder,
pausenlos
wie zu Urzeiten.*

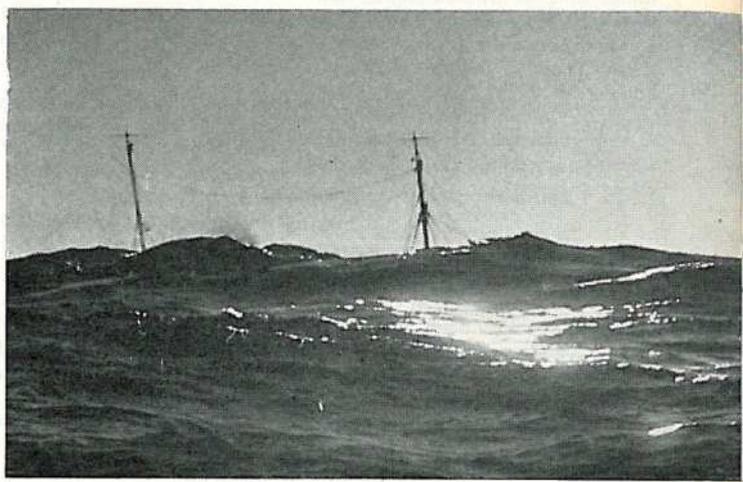
*Das Schiff ziehet weiter,
und mit ihm die Männer
müde, doch stolz
und dankbar dem Einen,
der schützend die Hand hielt
über Schiff und die Menschen!*

*Das Meer ist besänftigt,
die Sonne strahlt wieder
über die friedliche Welt.*

*Das dauerte Tage,
bis endlich das Hoch
im Norden auffüllte
das anrennende Tief
und Ruhe schuf
auf Gottes Meeren. —*

*Ein Stäubchen nur immer
auf unendlichen Meeren
das Menschenwerk „Schiff“
— seine Seele: Der Mensch! —*

Kapt. H. Nosle



WEIHNACHTSABEND mit der Klapperschlange

von Peter Knüppelholz

Wenn der Hamburger Dom seine regennassen Pforten schließt, wenn der letzte Teddybär liebevoll umarmt im Gewimmel des U-Bahnschachtes verschwindet, weihnachtet es auch an der Küste. Der Schiffshändler Schlumbumski mobilisiert das letzte Moped, um alles mit Geschenken zu überschütten, was im laufenden Geschäftsjahr seiner Fahne treublieb. Nach einer im Safe aufbewahrten Verteilungsrolle sind sie alle eingestuft: vom Sektkorb bis zum Drehbleistift . . . In der Seemannskneipe wird der Nylonbaum aus dem Karton geholt, glattgestreichelt und seefest gezurrt.

Dann ist es an der Zeit, sich auch an Bord mit den Weihnachtsvorgängen zu befassen. Der Koch dachte an Plumpudding, denn er hatte eine englische Großmutter, aber der Steward, der immer weiter sah, war dagegen gewesen. Er sah den wohlgeformten, flammenumzüngelten Nachtschiff in den Salon kommen und den Sicherheitsoffizier vom Sitz hochschnellen und zum Trockenfeuerlöscher greifen, nee, lieber nicht! Schließlich hat der Koch die Dose mit dem umstrittenen Inhalt dem Moses vom Dreimast-schoner „Eintracht“ aus Bützfleth überlassen, der bei uns längseit liegt. Wenn der Schipper und seine Madam den Plumpudding zu fassen kriegen, denken sie ohnehin, es ist Grützwurst und essen ihn zu den Bratkartoffeln, sozusagen nach „Altenländer Art“.

Der Donkimann Klapperschlange hatte sich vom Messeseward einen Querbinder ausgeliehen, und der Heizer Oelauge hatte es ihm auch nicht ausgedreht, wußte er doch, daß diese Drapierung lediglich dem ersten Aufzug diene, wenn der Kapitän zum Essen in den Salon bitten ließ. Nach einigen technischen Umständen hatte sich das Klima in der Brückengegend hinreichend aufgeklärt. Selbst der Steward entwickelte eine betont freundliche, ja leutselige Miene, kannte er doch den Weihnachtsabend als einen solchen der Überraschungen, vor allem nachher, wenn der zwanglosere Teil einsetzte . . .

Es kam zu einem gelungenen Festabend. Das Menü war selbst für Nord-Ostseeverhältnisse dem kritischsten Esser gewachsen — es gab „Kanaldorsch blau nach Lotsenart“. Indessen hatte die Gattin des Kapitäns das letzte Lächeln des Jahres aufgesetzt. Sie hatte unter dem Tische eine Überraschung bereit, war sie doch im Zivilberuf Werbe-

leiterin eines Delikatesenunternehmens. Und so erhielt auch Herr Twist, unser Zweiter Ingenieur, aus zarter Hand eine Tube ausgehängt, die er jedoch sogleich an den Dritten weiterschmuggelte, weil er die Mayonaise für Zahnpasta gehalten hatte.

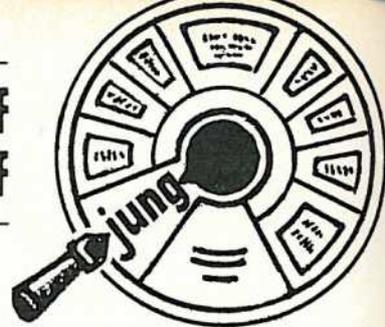
Sonst verlief alles nach gewohntem Programm. Beim dritten Reedereipunsch legte der Matrose Löwenzahn seine Füße hoch und bequem und die Klapperschlange warf die Fliege von sich. Der Moses ergriff sie und hing sie dem Reeder und Kommerzienrat um den Hals, der den Salon als Büste zierte. Vergeblich versuchte ein Assistent, ein Gedicht aufzusagen. Nach einem weiteren Umtrunk aber erhob sich Klapperschlange, der weithin sichtbar tätowiert war, aus seinem Sessel. Er erzählte seine Lebensgeschichte — obgleich die älteren Reisegenossen dieses Dampfers abwinkten: sie kannten das, was jetzt kam.

Da tauchte er aus der Vergangenheit, der alte Australheizer, dürr und ausgemergelt vor den Feuerschlünden alter Kohlenfresser, achterausgesegelt und ausgestiegen allerorts in der Welt, in den Staaten Kavallerist geworden, um der Kaiserlichen Marine zu entgehen, unter dem Sombro auf „stand by“ an Mexikos Grenzen, als dort der schlimme Yaqui-Aufstand tobte, später in die Legion nach Cochinchina und in das Strafbataillon auf Madagaskar. Schließlich trotz falschen Namens in der Musterrolle der Polizei in Hamburg ins Garn gegangen und mit tausend Mark in Goldstücken und einem arglosen Matrosengefreiten auf die Bahn nach Kiel versetzt. — Der arme Gefreite hatte gewiß noch keinen solchen Arrestanten bewacht gehabt und Getränksmann muß er auch gewesen sein, denn man brauchte für diese „Überführung“ runde drei Tage, um schließlich gemeinsam im Kalabus auf der Wik zu sitzen!

Und es geht noch weiter: nach dem ersten Kriege Betriebsheizer in der Heil'schen Sülzefabrik, just als ein Volksaufstand den Laden ausräumte und die Betriebsleitung in die Alster warf — nun, erlebt hatte er genug für einen einzigen Heiligen Abend . . .

Dann aber kam jenes Zeitalter in dieser Lebensgeschichte herbei, da mich mein Tischnachbar heftig anzustoßen begann. Denn nach den vorangegangenen fesselnden Schilderungen, die schon durch freimütiges Vorweisen von Narben und

Telegraf auf



Streifschußspuren recht anschaulich gemacht worden waren, schickte sich nunmehr Klapperschlange an, den silbernen Oberkiefer aus dem Gesicht zu nehmen, eine Trophäe, die er im Norwegenfeldzug eingehandelt hatte. Da wurde die Kapitänin blaß und zog ihren Gebieter hinter sich her in die Privatgemä-

cher. Der Steward aber floh jetzt auch, denn er besaß einen feingebügelten Instinkt für alte Rechnungen. Im Salon kehrte Stille ein, nachdem die amtlichen Bestände bewältigt waren, und die Gäste sich der ausgegangenen Heizung wegen in die Teppiche eingerollt hatten. — Ganz still war es.

Wo ist dein bester Freund?

von Anton Dörfler

Über Bücher träumen kann man auch heute noch, aber meist ist das ein gewöhnlicher und obendrein unehrlicher Rausch trotz aller Frisur und Kostümierung. In einem Buch mitempfinden, eine Geistesstat begehnen, das ist es, was einst erlebt wurde und was wieder geschehen muß. Der erste Anruf oder Anreiz, Länder, vorgeschichtliche Zeiten, alte Kulturen und Menschenträume zu entdecken, kam häufig aus einem Buch und entflammte, berief und weihte den Menschen, der dann

so nötig haben werden wie das tägliche Brot: sie versuchten durch das Denken das Leben zu meistern. Roman und Gedicht, jeder Schicksalsbericht, Utopien und Visionen, Chroniken und Anekdoten, Geistesblitze und Märchen, Spott und Verachtung: alles will und kann zu Ende gedacht werden. Es ist mehr zu fürchten der Mann, der ein Buch ganz und gar gelesen und in sich aufgenommen hat als jener, der nach zehn Seiten eines Buches schon darüber zu schreiben und zu irrlichtern weiß.

Der junge Mensch von heute — so heißt es — sei einsam, oft ratlos und sich selbst ein Rätsel. Sucht er die Kreise seiner Altersgenossen auf, findet er seine Unsicherheit verduztendfacht. Vielen fehlt nicht so sehr das andere Geschlecht oder ein jede Verantwortung oder Entscheidung abnehmender Häuptling, sondern ganz schlicht und einfach der ältere Freund. Wo aber findet man den? Inmitten der Bücher wartet er, den man gerade zu dieser Stunde braucht, da man glaubt, nun könne nur noch Betäubung helfen.

Zu allen Zeiten, seit es von Menschen Kunde gibt, war der ältere Freund der Anreger zum Denken, der Führer zum Geist, der Herausforderer jeglicher Bewährung. Und wenn es auch heute so ausschaut, als seien Bücher eine Ware, veraltet und welk: es ist nicht wahr. Bücher kommen wie Schicksal und Fügung, als Gefährten und ältere Freunde. Freilich ist ihre einstmalige Schar inzwischen gelichtet und oft von wenig empfehlenswertem Schrifttum durchsetzt, das gutes Geld rasch und mühelos einbringt. Aber echte Freundschaft gibt und fordert aus der Tiefe.

Allerdings gibt es Bücher, die, sind sie gelesen, nur noch für den Müll-eimer taugen; denn Verpackung von mehr oder minder fraglichen Genußmitteln waren sie. Aber es gibt auch Bücher mit Heiligenschein und solche mit Dynamitflagge. Und inmitten solcher ist gut rasten.

Lotungen

Gebildet ist derjenige, der in dem ständigen Bemühen lebt, die Gesellschaft und die Welt zu verstehen und diesem Vermächtnis gemäß zu handeln.

Zur Bildung ist man immer unterwegs, nie am Ziel.

Prof. Dr. W. Erbe

nicht mehr ruhen konnte, auf den Weg, auf seinen Weg zu kommen. Wer inmitten seiner Bücher lebt, hat alles um sich: Länder und Meere, Weltall und Weltfülle sowohl bei den Sternen oder im Wassertropfen. Er hat alle Menschen, die je möglich waren in Sucht und Wahn wie in Größe und Tat, bei sich, bereit zu raten, zu helfen.

Es ist hier nicht vom Buchhändler die Rede. Es kommt auch nicht darauf an, daß der Besitz von Büchern rundum und hoch hinauf ganze Wände bedeckt. Ob man ein kleines Regal oder einen Schrank damit füllt — wenn Stück um Stück erworben und gelesen wurde, kann man sich freuen und sich mit ihnen wohlfühlen.

Wir haben bisher viel zu sehr auf die Getriebenheit der Menschen, auf ihre Irrtümer und Verbrechen, auf ihre Schwächen und Laster geachtet, viel zu wenig auf ihre Träume. Die billig verspotteten Weltverbesserer allesamt hatten uns eines voraus, was wir im Künftigen

Rangliste der Deutschen Schlager

im November 1964

1. Memphis Tennessee

Herzlichen Glückwunsch Bernd Spier und Johnny Rivers, der als moderner, neuer Show-Man die Beat-Gruppen ersetzt und dabei „Das Whisky-A-Go-Go-Idol“ zu werden scheint. Bernd Spier aber ist unumstritten

gefragt, da seine Interpretation deutschen Textes glaubhaft klingt. Doch seien wir ehrlich: Glück ist alles! Vielen ähnlichen Nummern fehlt es eben an solcher Werbung, wie sie „Memphis Tennessee“ hatte. Aber „Klimpern“ gehört eben zum Handwerk.

HABEN SIE EISERNE NERVEN?

Bitte beantworten Sie ganz schnell:

Ja Nein

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| 1. Lachen Sie leicht? | ..... | ..... |
| 2. Lassen Sie sich gehen, wenn Sie sich ärgern? | ..... | ..... |
| 3. Weinen Sie leicht? | ..... | ..... |
| 4. Können Sie stillsitzen, ohne auf dem Stuhl herumzurschlen? | ..... | ..... |
| 5. Haben Sie schon jemals daran gedacht, Selbstmord zu begehen? | ..... | ..... |
| 6. Können Sie, wenn Sie liegen, in Ihren Ohren Ihr Herz klopfen hören? | ..... | ..... |
| 7. Haben Sie im Dunkeln oder in einem leeren Haus Platzangst? | ..... | ..... |
| 8. Wenn Sie nachts durch eine Straße gehen, haben Sie das Gefühl, jemand verfolge Sie dauernd? | ..... | ..... |
| 9. Vor eine plötzliche Entscheidung gestellt — zaudern Sie lange? | ..... | ..... |
| 10. Haben Sie jemals in sich den Wunsch gefühlt, auf einmal ganz laut loszubrüllen? | ..... | ..... |
| 11. Verlieren Sie in großer Gefahr rasch den Kopf? | ..... | ..... |
| 12. Auf einem erhöhten Platz stehend — fürchten Sie herunterzufallen? | ..... | ..... |
| 13. Schlingen Sie Ihre Mahlzeiten rasch herunter, verschlucken Sie gar Luft dabei? | ..... | ..... |
| 14. Haben Sie die Gewohnheit, eine ganz neue Sache in Angriff zu nehmen, bevor Ihre augenblickliche Arbeit zu Ende geführt ist? | ..... | ..... |
| 15. Macht es Ihnen Spaß, dauernd neuen Personen zu begegnen? | ..... | ..... |
| 16. Sagen Sie manchmal in der Wut Dinge, die Ihnen hinterher leid tun? | ..... | ..... |
| 17. Sind Sie gegenüber Angehörigen des anderen Geschlechts oft ironisch und zynisch? | ..... | ..... |
| 18. Wenn Sie zu spät in ein Theater oder in sonst eine Veranstaltung kommen — bleiben Sie lieber stehen, als daß Sie einen Platz in den ersten Reihen einnehmen? | ..... | ..... |
| 19. Drückt es Sie nieder, beim Spiel zu verlieren? | ..... | ..... |
| 20. Können Sie sich beim Lesen leicht konzentrieren? | ..... | ..... |

Punktbewertung:

Der Mensch, der wirklich gesunde Nerven und ein gut ausgeglichenes Gemüt hat, muß von diesen 20 Fragen mindestens 17 mit „nein“ und wenigstens 3 mit „Ja“ beantwortet haben. Wo aber muß das „Ja“ stehen?

Nach der Ansicht der besten Psychologen müßte die Antwort „Ja“ bei den Fragen 1, 4 und 15 gegeben werden. Der Mensch, der leicht lacht (Frage 1) hat eine relativ rasche Reaktion und vor allem nicht Furcht, sich durch Lachen lächerlich zu machen.

Bei der Frage 4 ist der Fall klar. Bei der Frage 15 erklärt sich die Notwendigkeit der „Ja“-Antwort daraus, daß nur der Mensch mit starken Nerven immer wieder neuen Menschen entgegenzutreten wagt, während der Nervöse Angst hat, Menschen zu begegnen, die ihm vielleicht nicht sympathisch sind.

Also, wer 17 mal „Nein“ sagte und 3 mal „Ja“ — der hat jene starken Nerven, die man sonst nur (meist fälschlich) den Helden der Weltgeschichte nachsagt. Irene Thorell (ici)

2. Das kommt vom Rudern, das kommt vom Segeln

Peter Lauch und die Regenpfeifer ließen sich unerwartet schnell vom Spitzenplatz drängen. Dafür war ihr Aufstieg geradezu phänomenal und der Absatz unglaublich hoch. Pause tut demnach not.

3. Skinny Minnie

The Beatles und Tony Sheridan kamen hierher von Platz 12 über Nummer 6. Wird es künftig wohl jemals wieder eine Hit-Paraden-Liste geben ohne irgendetwas Filziges oder Pilziges?? ...

4. Pretty Woman

(Oh, pretty Woman)
Roy Orbison fühlt sich jetzt gewiß als kleiner König. Aus dem Nichts hob ihn „das ewig Weibliche“ hinan! So sollte es öfters sein können, finden Sie nicht auch? (War doch sogar ein Goethe schon dieser Meinung!...) —

5. Du, Du gehst vorbei

16 und 13 waren die Placierungen für diesen tragischen Titel, bevor ihn Suzie nun „ganz groß“ herausstellen konnte. Vorbeigehen kann man bekanntlich an Tausend Sachen; aber man sollte es eben möglichst nicht — an der großen Liebe! Aber weiß man das immer so genau? ... M. Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge by „Musikmarkt“)



Zum 20. Todestag

Wassily Kandinsky
Der erste Abstrakte

Geb. 4. XII. 1866 in Moskau,
gest. 15. XII. 1944 in Neuilly-sur-Seine

Der russische Maler und Graphiker studierte zunächst Jura und Volkswirtschaft und kam 1896 nach München. 1911 wurde er in München Mitbegründer des „Blauen Reiters“. Dann wirkte er einige Jahre in Rußland und seit 1922 am Bauhaus in Weimar und Dessau. 1933 siedelte Kandinsky nach Paris über. Der Künstler war der erste, der gegenstandslose Bilder zu malen begann und sich mehr und mehr von der Wiedergabe des Dinglichen löste.

„FAHR MIT“ Jugendreisen auch im Winter



Schnapschuß auf einer Reise mit „Fahr mit“

Eine Fülle neuer Ferienvorschlage für junge Leute zwischen 16 und 25 Jahren enthält das soeben erschienene Winterprogramm 1964/65 der Deutschen Gesellschaft für Internationalen Jugendaustausch, V. Bonn (Viktoriastrae 24/26). Die Gesellschaft, die zu den größten Jugendreiseunternehmen in der Bundesrepublik gehört und hauptsächlich unter dem Namen „Fahr mit“ bekannt ist, hat ihr diesjähriges Angebot wieder um einige sehr attraktive Ziele erweitert und gibt insgesamt achtzehn verschiedene Ferienvorschlage für den Wintersport in ihrem Programm an.

Es finden sich darunter solch namhafte Orte wie Klosters in der Schweiz, Saalbach und Sölden in Osterreich oder Hirschegg im Kleinen Walsertal, aber auch weniger bekannte Ziele in anderen bedeutenden Wintersportgebieten, wie in den Dolomiten, im Ortlergebiet und neuerdings auch in den jugoslawischen Alpen.

Besonderes Interesse in diesem Programm

dürfen aber die Reisen „Per Schiff in die Heimat des Skisports“ finden: Skireisen nach Norwegen, wobei die Anreise ab Kiel mit dem Fahrschiff „Kronprinz Harald“ direkt nach Oslo erfolgt.

Im Rahmen des Deutsch-Französischen Jugendwerks kann man nach Frankreich zu einem „Deutsch-Französischen Jugendtreffen im Wintersport!“ fahren — und wer trotz des umfangreichen Angebots überhaupt keine Lust zum Wintersport verspürt, wird zu einer Winter-Urlaubsreise nach Palma de Mallorca eingeladen, — kann an einer Studienreise nach Westafrika (Senegal und Gambia; — 26 Tage ab Köln DM 1050,—) oder an einer Silvesterkreuzfahrt für junge Leute nach Tanger und Casablanca teilnehmen. (13 Tage Schiffsreise mit Bahnfahrt aus Deutschland zu Preisen von ca. 450,— bis 500,— DM). Kehr wieder berichtete darüber. Wer als junger Mensch Lust zu einem Wintersporturlaub im Kreise anderer Jugendlicher verspürt, sollte nicht versäumen, rechtzeitig bei der oben genannten Adresse dieses Programm anzufordern.

Berufstätige Dame, 43 Jahre, 1,58 m groß, blond, ev.,

gut und bedeutend jünger aussehend, schlank, mit mod.

Wohnung — sucht nach schwerer Enttäuschung

einen gutaussehenden Seemann

mit anstandigem Charakter zwecks späterer Heirat

Bildzuschriften ehrenwörtlich zurück. — Chiffre Nr. 390 unt.

Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hbg.-Altona, Bahnenfelder Steindamm 74 b

Marine-Uniformen
Tropenbekleidung

STEINMETZ & HEHL

HAMBURG 11 · Rodingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Klar denken, gepflegt sprechen, durch das Wort gewinnen!

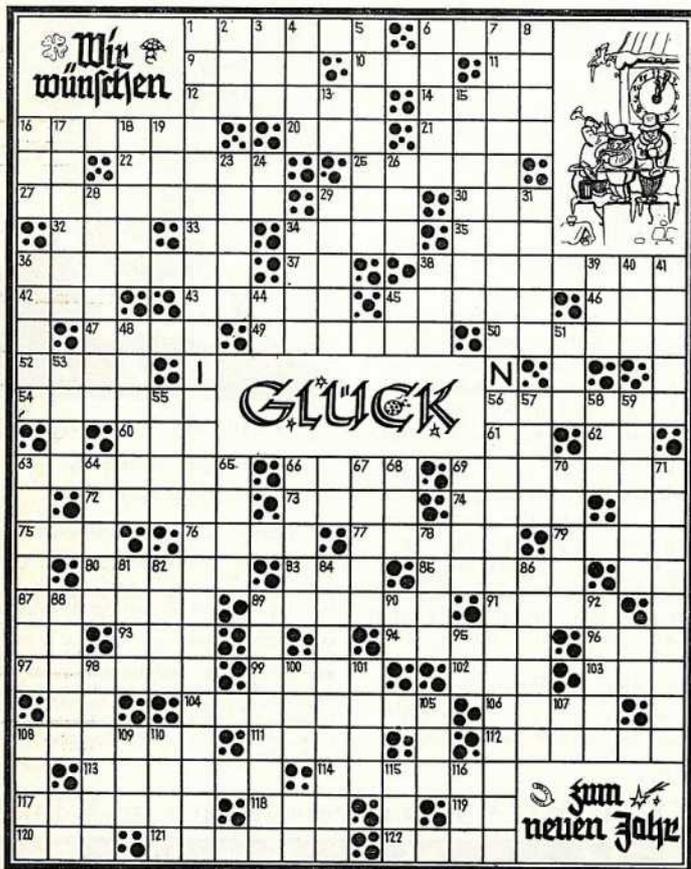
Gegen Redeschau und Prüfungsangst!

FROMM-SCHULE 34 65 79 Colonnaden 17

Jeden Monat kostenloser Probeabend

Knifflige Sachen

Die schlaue Kiste



»Unser großes Neujahrs-Keuzzworträtsel«

Waagrecht: 1. Geist, Witz, 6. Seezeichen, 9. Einzelvortrag, 10. Frauenkurzname, 11. Wert im Kartenspiel, 12. der Versroman vom Kampf um Troja, 14. Segelstange, 16. Evangelist, 20. sächlicher Artikel, 21. sehr unterschiedliche Kennzeichnung eines „Mannes“, 22. Sagenkönig des Mittelalters, 25. Lehrsatz, 27. nicht gönnen, 29. „Der Wahn ist kurz, die ... ist lang“, 30. englisch „zwei“, 32. französisch „Schritt“, 33. italienischer Artikel, 34. Brennstoff, 35. englisch „Schlager“, 36. bedruckter Teil einer Buchseite, 37. heiliges Wort im indischen Ritual, 38. Festspiel, 42. Erfolg bei Ballspielen, 43. Wildpferd, 45. Führer, 46. Frauenkurzname, 47. Fluß und Departement in Frankreich, 49. Lehre vom Satzbau, 50. Verfügung, 52. Schreiervogel, 54. enganschießende Kleidung, 56. europäischer Titel des japanischen Kaisers, 60. Getränk, 61. Fürwort, 62. altbabylonische Stadt, 63. russischer Komponist (Oper „Fürst Igor“), 66. Meeresstraße, 69. Brethlied, 72. Kampfplatz, 73. Titelheld bei Shakespeare, 74. falscher Weg, 75. französische Verneinung, 76. Stern, 77. römische Göttin des Herdfeuers, 79. Geldinstitut, 80. orientalischer Teppich, 83. in Fremdwörtern „über“, 85. tropischer Baum, 87. Verschuß, 89. Drama von Goethe, 91. Löhnung, 93. Schwur, 94. Münchner Zitherspieler, 96. Papegei, 97. die Himmelskörper, 99. griechische Göttin der Zwietracht, 102. Zweiergruppe, 103. Zeitmesser, 104. Verzeichnis, 106. Begriff im Fußball, 108. träge, verschlafene, 111. Blume, 112. der griechische Führer der Unterwelt, 113. Befehle, 114. Amtssprache in Israel, 117. Einsiedler, 118. Welt-Hilfssprache, 119. Zeichen für Helium, 120.

nordische Meeresgöttin, 121. Treppenabsätze, 122. schweizerischer Schriftsteller.

Senkrecht: 1. Antiker Spruch, 2. römischer Sonnengott, 3. Schliff im Benetzen, 4. englisch „Straße“, 5. Kellerrückstand, 6. Wasserfahrzeug, 7. Sprichwort, 8. Lasttier, 13. hier, 15. Freund des Schönen, 16. Pöbel, 17. Stadt in Syrien, 18. Milchprodukt, 19. Kanton der Schweiz, 23. Quellfluß des Ubangi, 24. chemisches Zeichen für Zinn, 26. Hornschuh vieler Tiere, 28. Hauptstadt von Kenia, 29. lange Erzählung, 31. Schlange, 34. englischer Konservativer, 36. Beginn, 38. Hunderasse, 39. lateinisch „Weg“, 40. lateinisch „Kunst“, 41. Gerät des Cowboys, 44. Autokennzeichen der Bahama-Inseln, 45. französischer Artikel, 48. Schulleiter, 51. Rheinmündungsarm, 53. Sternbild, 55. wüste Gegend, 57. Nebenfluß der Donau, 58. Begriff im Fußball, 59. Bienenmännchen, 63. Stadt am Ganges, 64. Pflanzenteil, 65. biblischer Ort, 66. Pflanzenteil, 67. Hauptstadt des franz. Departements Mayenne, 68. italienisch „drei“, 69. spanisch „Stelldichein“, 70. Lufttrübung, 71. Inselgruppe im Indischen Ozean, 78. Splitter, 81. Nebenfluß der Elbe, 82. Flachs, 84. Rücksendung, 86. babylonischer Gott, Untier, 88. lateinisch „zwischen“, 89. das Unvorbereitesein, 90. Kfz-Zeichen von Lübecke, 92. das Bestehen, 95. Abkürzung: Anno Domini, 98. Stockwerke, 100. spanisch „Fluß“, 101. englisch „Schmorgericht“, 105. französisch „König“, 107. Begriff in der ägyptischen Religion, 108. Lebewesen, 109. Abkürzung: Nährmittel-Einheit, 110. Storchvogel, 115. Hirschart, 116. englischer Artikel.

Der Stern der Weisen und die Astronomie

Es muß vorausgeschickt werden, daß Christus sieben Jahre vor Beginn unserer Zeitrechnung geboren wurde. Tatsächlich weisen die Astronomen für dieses Jahr eine Konjunktion der Planeten Jupiter und Saturn nach. So nennt man die Stellung zweier Planeten, wenn wir sie in der gleichen Richtung sehen. Vom Frühjahr bis Herbst des Jahres 7 v. Chr. standen sie so dicht beisammen, daß man sie für einen einzigen, besonders hell leuchtenden Stern halten konnte. Man vermutet, daß sie für den „Stern der Weisen“ gehalten wurden. Würde das stimmen, dann hätte man zugleich einen Beweis dafür, daß Christus tatsächlich im Jahre 7 v. Chr. geboren wurde. Ganz einig ist man sich jedoch nicht. Die Literaturquellen stammen aus dem Altgriechischen. Diese Sprache unterscheidet deutlich zwischen „Stern“ und „Planet“. In den Quellen ist jedoch von einem „Stern“ die Rede.



Unser Freizeittip

Immer wieder schreiben uns die Fußballfreunde, wie gut ihnen der Sport auf der ganzen Linie tut. Und immer wieder schreiben uns Kapitane, Erste Offiziere und Chiefs, häufig selber aktiv am Ball, wie gut einer Schiffsmannschaft eine Fußballmannschaft tut. Auf eine Formel gebracht ließen sich diese Zuschriften so zusammenfassen: **Guter Sportgeist, guter Bordgeist.**

Deshalb schlägt „Kehrwieder“ vor: Nehmen Sie doch Sportgeräte mit auf die Reise; wie Boxhandschuhe, Expander etc. Eine Stoppuhr für Sprinter läßt sich wohl auf jedem Schiff auftreiben. Und wenn man schon auf dem Sportplatz ist, warum sollte man sich dann nicht auch im Kugelstoßen, Speer- oder Diskuswerfen üben? Und für einen kleinen Bordwettbewerb läßt sich sicherlich kein Zahler, kein Reeder lumpen, ein paar Preise zu stiften. Worauf „Kehrwieder“ ganz besonders hinweisen möchte, sind

Die Mistel als Weihnachtsschmuck



Steht in England ein Mädchen zu Weihnachten unter einem Mistelzweig, dann darf man es küssen, ohne zu fragen. Solche und viele ähnliche Sitten ranken sich um die Mistel, die jedoch nicht nur ein hübscher Weihnachtsschmuck ist. Für den Botaniker ist sie ein Schmarotzer, der sich auf den Bäumen festsetzt und ihnen den Saft entzieht. Bei zu großem Befall kann der Baum sogar eingehen. Auf wenig romantische Weise siedelt die Mistel sich dort an: Die Vögel fressen ihre weißen Beeren, die die unverdaulichen Samenkerne enthalten. Wenn ein Vogel „etwas“ fallen läßt, sind auch Mistelsamen dabei.

Für die Verwendung von Mistelholz, -blättern und -beeren gab es Hunderte von Rezepten, die zum Teil recht wirksam gegen Krankheiten waren. Leider ist dieses Wissen größtenteils verloren gegangen.

Schwimm- und Taucherausrüstungen. Wer außer Seeleuten hat schon die Chance, unter Wasser das zu erleben, was den Tauchsport so attraktiv und beinahe schon zum Volkssport gemacht hat? Wer kommt schon in tropische Gewässer und kann sich, gewissermaßen auf dem Berufswege, die Wunderwelt unter dem Wasserspiegel erschließen?

Wußten Sie schon, daß

der Nordpol 7417 m tiefer liegt, als der Südpol? Am Nordpol wird unter einer 3 bis 4 Meter dicken Eisschicht eine Tiefe von 4290 m gelotet. Der Südpol dagegen liegt auf einem 3127 m hohen Bergmassiv. Das gibt einen Unterschied von 7417 m. Übrigens ist der höchste Berg in der Antarktis fast so hoch wie der höchste Berg Europas, der Montblanc.



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHRT





Klar bei Schmunzelaug

Vom Borkumweg bis zur Haustür

„Einlaufen 15 Uhr, ankomme zu Hause 17 Uhr“, telegraphierte Willy, unser Storekeeper, vom Borkumweg nach Hause. Es konnte nichts mehr passieren. Das Kanalfest lag hinter ihm, und vor ihm beste Wetteraussichten. Kein Sturm, kein Nebel, nichts. Auf der Elbe hatten sie noch fast die ganze Tide mit. Es passierte auch nichts, bis pünktlich 15 Uhr bei Schuppen 17 im Freihafen die Gangway klar war. Dann ging Willy unverzüglich an Land. Auf die Fähre brauchte er auch nicht zu warten. Willy freute sich gewaltig. Rauf auf die Fähre und runter an den Tresen war eines. Weil er sich so freute. Er bestellte und traf dort einen Freund von seinem letzten Dampfer. Der gab einen aus. Sie freuten sich immer mehr, die beiden. Weil sie an Land kamen, und weil sie sich getroffen hatten. Als Willy dann schließlich ans Aussteigen dachte, waren sie bereits wieder im Freihafen, ganz hinten drin. Auf diesen Schreck nahmen sie natürlich einen und verpaßten dann das Aussteigen zum zweiten Mal. Nun war es egal. Ein Schiff fährt ja nicht auf Schienen.

Das wußte Willys Frau. Die würde die Uhrzeit bestimmt nicht so tragisch nehmen. Solch ein erfahrene Seemannsrau zu haben, freute Willy sehr. Deshalb gab er, endlich zu später Abendstunde an der Küste angekommen, erst noch einen aus. Sein Macker natürlich auch. Als er morgens bei Tagesgrauen schließlich auf dem absoluten Höhepunkt seiner Heiterkeit an seiner Haustür klingelte, fing seine Frau zu seinem maßlosen Erstaunen an zu schimpfen, anstatt ihn zu umarmen. „17 Uhr telegraphierst du und jetzt ist es 5 Uhr, ich habe die ganze Nacht kein Auge zuge-macht.“

„Denkst du etwa, ich?“

Dicht beim Mond

Es war schon spät, als Rudi bei hellem Mondschein über die Gangway kam. Der Wachmann wunderte sich über Rudis leicht ondulierte Gangart. Das kannte er sonst nicht an Rudi. Auch daß er nicht gleich zur Koje ging. Rudi starrte ins Wasser. „Was ist das für eine Lampe da unten?“ fragte er. „Das ist doch keine Lampe, das ist der Mond“, klärte der Wachmann auf. Rudi stöhnte auf: „Diese Schufte! Jetzt haben sie mich doch tatsächlich ins Weltall geschossen!“

AUA!

Kommt ein Afrikafahrer zur Prüfung in die Mündliche. Er versucht, die strenge Kommission milde zu stimmen. Das macht er so: „Meine Herren, mein Gehirn gleicht einer Wüste.“ Einer der Prüfungskommissare fühlt sich angesprochen und sagt wohlwollend: „Naja, aber in jeder Wüste gibt es doch Oasen.“ Der Delinquent in seiner Verzweiflung: „Aber ich weiß doch nicht, ob die Kamele hinfinden.“



Navigation: Ich hab' so das Gefühl, als wenn wir hier so in der Drehe herum-schwabbelten, Sie auch?

Na sowas!

Aus der Begründung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (Aktenzeichen: IC 88/63): „Auf dem Platz, auf dem ein Gebäude steht, kann ein weiteres Gebäude nicht errichtet werden.“

Wenn sich Seeämter solche juristischen Glanzleistungen zum Vorbild nehmen würden, könnten wir in der Begründung eines Spruches über eine Kollision etwa finden: „Auf der Position, auf der ein Schiff schwimmt, kann zur selben Zeit kein weiteres schwimmen.“ Das würde jedenfalls endlich jedem Quitze erleuchten. Auch als Prüfungsfrage in Gesetzeskunde würden sich solche bahnbrechenden Grundsätze bestens verwenden lassen. Etwa: „Warum fahren Sie nicht vierkant auf einen Gegenkommer zu?“ Antwort: „Siehe oben.“

Flaggenkunde

Ein Küstenewer lief ein. Eine Unterhose flatterte lustig im Wind. Die bestaunte Tante Amalie auf der Mole. „Sagen Sie“- wandte sie sich an einen Alten mit Schippermütze, der neben ihr an der Mauer lehnte, „welches Land führt diese Flagge dort?“ Der Alte brummte: „Für Sie bestimmt Niemandland!“

Affe als Hilfskraft . . .

Die Finanzbehörden in Balmoral (Australien) gewährten einem Farmer, der einen dressierten Affen als Treckerfahrer beschäftigte und ihn in seiner Steuererklärung als unbezahlte Arbeitskraft bezeichnet hatte, eine Steuerrückzahlung von 440 Mark. Der Farmer hatte auf die steigenden Unterhaltskosten für seinen „Mitarbeiter“ hingewiesen . . .

BUGSIER-,

REEDEREI- UND BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG 11

Johannisbollwerk 10

Telefon 31 12 81

Nachruf 6 44 02 84, 86 06 54

Telegr.: BUGSIER-Hamburg

Telex: 02 11228 und 02 14203

Bergungsstationen

Deutsche Küste

Dover

La Coruna (Spanien)

Las Palmas de Gran Canaria

Schleppassistenz

Hamburg

Brunsbüttelkoog

Kiel-Kanal

Wilhelmshaven

Cuxhaven

Überseeschleppungen



Bei jeder Brise diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H/1764 S

Neue Wehrdienstregelung Musterung und UK-Stellung deutscher Seeleute auf deutschen Schiffen

Deutsche wehrpflichtige Seeleute werden ab sofort regelmäßig ohne besonderen UK-Stellungsantrag automatisch und unbefristet vom Wehrdienst freigestellt. Diese Regelung gilt jedoch nicht für deutsche Seeleute, die auf ausländischen Schiffen fahren.

Der Musterung haben sich die wehrpflichtigen deutschen Seeleute jedoch bei Ladung nach wie vor im Kreiswehrersatzamt des ersten angelaufenen bundesdeutschen Hafens zu stellen, wenn in der Ladung kein anderes bezeichnet ist. Von der Musterung befreit sind die Seeleute lediglich, solange sie sich auf See oder in einem ausländischen Hafen befinden.

Für die Durchführung der Musterung, UK-Stellung und Wehrüberwachung des gesamten fahrenden Personals der deutschen Seeschiffahrt ist ab sofort eine besondere zentrale Abteilung beim Kreiswehrersatzamt Hamburg-Nord/Mitte zuständig. Anschrift:

Kreiswehrersatzamt Hamburg-Nord/Mitte
— Sachgebiet See —
2 Hamburg 13
Sophienterrasse 14
Tel. 44 12 61

Diese das Verfahren wesentlich vereinfachende Neuregelung ist auf Grund einer Absprache erfolgt, die der Verband Deutscher Reederei mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundesverteidigungsministerium getroffen hat.

Kein Feuerwerk mit Notsignalen

„Das Gewerbeaufsichtsamt Bremen weist aus gegebener Veranlassung darauf hin, daß pyrotechnische Gegenstände, die als Notsignalmittel an Bord von Seeschiffen geführt und nach zweijähriger Lagerzeit an Bord durch neue ersetzt werden müssen, nicht durch die Schiffsführung an Unbefugte beziehungsweise Kinder abgegeben werden dürfen. Gemäß § 5 (1) des Gesetzes über den Verkehr mit pyrotechnischen Gegenständen vom 4. Dezember 1956 — Brem. Gesetzbl. Nr. 33 Seite 143 — dürfen pyrotechnische Gegenstände, wie sie an Bord geführt werden, nur mit Genehmigung des Gewerbeaufsichtsamts vertrieben werden. Nach § 7 (1) vorgenannten Gesetzes dürfen pyrotechnische Gegenstände nur an Personen über 18 Jahre alt und nur gegen Vorlage einer schriftlichen Auftragserteilung mit Angabe des Verwendungszwecks abgegeben werden. Wenn auch nach den neuesten Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft keine Kanonenschläge mehr an Bord geführt zu werden brauchen, muß doch Sicherheit darüber bestehen, daß diese und auch alle übrigen Feuerwerkskörper nach der vorgeschriebenen zweijährigen Lagerzeit an Bord entweder an den Lieferanten zur Vernichtung zurückgegeben oder aber von seiten der Schiffsführung auf See unbrauchbar gemacht werden, in erster Linie dadurch, daß diese pyrotechnischen Gegenstände als überzähliges Gut den Schiffsbesatzungen zu Übungszwecken vorgeführt werden.“



Seefahrtsschule Hamburg

Am 12. November 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:
Frank Bahr, Horst Behrmann, Jürgen Borchert, Horst Flügeloh, Hans-Peter Greuner, Klaus Herwig, Klaus Dietrich Hildebrandt, Nickels Hinrichsen, Peter Hübschmann, Johannes Jarchau, Ewald Johannsen, Karl Kerlen, Stefan Littmann, Dieter Lohse, Wilhelm Meierfeldt, Jürgen Rinke, Helmut Rodig, Horst Rühmann, Ulrich Slomka, Michael Täger, Peter Weißenborn, Peter Wohlrab, Kurt Zander.

Am 21. November bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:
Michael Auerbach, Gerd Carstens, Reiner Collmann, Heiko Dankwort, Jürgen Fridts, Jochen Froberg, Rolf Gehrig, Hans-Joachim Groth, Folkert Günther, Dietrich Hennig, Uwe Hoppe, Peter Höselbarth, Peter Hübner, Uwe Jens, Rudolf v. Klinkowström, Klaus-Dieter Koll, Winfried Kühnel, Hans-Eberhard v. Levetzow, Helmut Luttsteck, Hartwig Muhl, Peter Olsson, Walter Pöhl, Joachim Schulz, Siegfried Sendzik, Henning Sievers, Volker Stute, Günter Wiehler, Helmut Wunderlich.

Seefahrtsschule Bremerhaven

An der Seefahrtsschule Bremerhaven bestanden am 30. Oktober 1964 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:
Uwe von Allwörden, Klaus Altrodge, Volker Austel, Reiner Cordes, Wolfgang Dittmar, Klaus-Peter Fricke, Holger Giese, Karl Hans Goetsch, Siegmund Hufnagel, Jürgen Klause, Werner Kybart, Bernhard Michels, Horst Neumann, Peter Pott, Rainer Runge, Karl-Otto Schwender, Georg Seeg, Alfred Stapelfeld, Klaus Tetzner, Werner de Vries, Rainer Zimmer.

Herr Heiko Gilster aus Nordenham erhielt das Befähigungszeugnis A 2.

Die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) bestanden:
Dieter Förster, Karl-Heinz Korus, Wilfried Lewke, Horst Maschin, Alwin Mester, Horst Wenzel.

Am 6. November 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:
Eckhard Bäcker, Kurt Brünjens, Gerd Driebold, Karl-Heinz von Düseln, Günther Garbas, Rolf-Dieter Haase, Hans-Ludwig Hahn, Boy Jensen, Alfred Koellner, Peter Krüger (mit Auszeichnung), Ingo Kruhm, Heiko Lochmann, Wolfram Meyer, Werner Patzer, Walter Richter, Raimar Schramm, Gunnar Schwede, Ernst-August Stagemann, Peter Stopat, Rembert Ströhlein, Lothar Suhmeyer, Michael Tolle, Helge Vollheim, Jürgen Zahn.

Herr Peter Krüger erhält von der Industrie- und Handelskammer Bremerhaven für seine ausgezeichneten Leistungen eine Prämie.

Das Seefunksonderzeugnis erhielten am 9. November 1964 die Herren:
Horst Butzke, Heinz Lutrop, Heinz Müller, Ingomar Schmittlein, Norbert Zink.

SCHIFFSUNFÄLLE

130 000 DM Schaden durch falschen Kurs

Am 25. September 1964 um 23.56 Uhr ist das Tankmotorschiff „Marie Boettger“ auf dem Vänersees auf der Untiefe Klacken aufgelaufen und hat erheblichen Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist gleich wieder freigekommen und konnte seine Reise fortsetzen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Rudergänger die Kursänderung des schwedischen Revierlotsen mißverstanden und dadurch einen zu weit westlich führenden Kurs gesteuert hat. Der wachhabende 2. Offizier hat sich schuldhaft verhalten, weil er weder den anliegenden Kurs noch die Kennung des angesteuerten Leuchtsenders kontrolliert hat. Die Maßnahmen nach dem Unfall sind nicht zu beanstanden.



Weyers Flottenaschenbuch 1964, 46. Jahrgang, 400 Seiten, 277 Abbildungen, 1288 Skizzen, Plastikeinband, im J. F. Lehmanns-Verlag, München, DM 48,—.
Auch die 46. Auflage ist wieder aktuell und lückenlos. Die Zuverlässigkeit der detaillierten Angaben ist seit Jahrzehnten bekannt. Daß dieser vierundsechziger Weyer wieder ganz up to date ist, will viel heißen. Geht doch der technische Fortschritt im Kriegsschiffbau und der damit zusammenhängende Strukturwandel der Flotten sprunghaft vorwärts. Besonders der Ausbau der Sowjet-Kriegsflotte mit ihren zahlreichen neuen Typen hat die westlichen Marineleitungen aufhorchen lassen und gezwungen, schnell zu reagieren. Auch wie die elektronischen Ortungs- und Feuerleitmittel und die Umstellung von Rohr auf Rakete die konventionellen Kriegsschiffstypen verändern, läßt sich am neuen Weyer genau verfolgen. Ergänzt und vervollständigt wird das Bild des Wandels der Seekriegsführung durch Angaben über Flugzeugtypen der Marineluftwaffen und durch Tabellen der auf See verwandten Flugkörper- und U-Boot-Abwehrmittel.



MS „Sirius“ teilautomatisiert

Die Werft Nobiskrug GmbH in Rendsburg lieferte am 17. Oktober ihren Neubau 638, das 3200 t/dw große Frachtmotorschiff „Sirius“ an die Flensburger Schiffspartenvereinigung AG & Co. GmbH, Flensburg, ab. Dieser Neubau, dessen Aufbauten und Maschinenraum sich im Achterschiff befinden, weist folgende Hauptdaten auf: Länge über Alles 89,90 m, Länge zwischen den Loten 82 m, Breite auf Spanten 13,50 m, Seitenhöhe bis zum Oberdeck 6,75 m und Konstruktionstiefgang 5,67 m. Als Antriebsanlage wurde ein MAN-Diesel der Type 7 V 40/60 mit Aufladung eingebaut, der bei 300 Upm 1870 Pse leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 13 kn verleiht. Die Drehzahl des Motors wird durch ein Renkgetriebe auf 150 Upm unteretzt. Die Maschinenanlage des 2123 BRT großen Fahrzeuges wurde von der AEG teilautomatisiert. Die Automation besteht im wesentlichen bei der Hauptmaschine aus der automatischen Überwachung der Temperaturen und Drücke. Bei Störungen wird akustischer und optischer Alarm ausgelöst bzw. es erfolgt eine automatische Zu- und Abschaltung der Reservepumpen. Bei den Dieselmotoren werden ebenfalls Temperaturen und Drücke automatisch überwacht, wie auch die Grenzspannungen und Grenzleistungen unter Kontrolle stehen, so daß bei Störung Alarm gegeben wird oder aber die Dieselmotoren automatisch zu- bzw. abgeschaltet werden. Weitere Automatisierung erfolgte bei der Druckluftversorgung und bei der Überwachung verschiedener Tanks und Bilgen.

„Friederike ten Doornkaat“ aus Kiel

Die Partenreederei MS „Friederike ten Doornkaat“, für die die Firma Bernhard Schulte, Hamburg, Korrespondentreederei ist, übernahm den gleichnamigen Neubau von der Werft Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort. Die Reederei stellt damit die 4. Einheit dieses Typs in Dienst, der bei 94,39 m Länge über Alles, 85,60 m Länge zwischen den Loten, 14 m Breite, 5,60 m Höhe bis zum Hauptdeck, 8 m Höhe bis zum Shelterdeck und 8,60 m Höhe bis zum Quarterdeck eine Tragfähigkeit von 4300 t als geschlossener und von 3075 t als offener Schutzdecker aufweist. Entsprechend beträgt der Tiefgang 6,77 m bzw. 5,57 m. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Schiffen dieses Typs wurde die „Friederike ten Doornkaat“ mit einem für Schwerölbetrieb geeigneten MAN-Diesel der Type G 7 V 52/74 ausgerüstet, der dem Neubau eine Geschwindigkeit von 14,5 kn ermöglicht.

MS „Fredenhagen“ — Spezialschiff für den Autotransport

Das für die Lübeck Linie AG bei der Lübecker Flender-Werke AG im Bau befindliche MS „Fredenhagen“ lief zur Ablieferung in die Lübecker Bucht aus. Dieses moderne Frachtmotorschiff erhielt Spezialeinrichtungen für den Transport von Autos und ist bei 71 m Länge, 12,8 m Breite, 7 m Seitenhöhe und 6 m Tiefgang mit 1583 BRT vermessend, hat eine Tragfähigkeit von etwa 2500 t und verfügt über einen Laderauminhalt von ca. 100 000 cbf. Die Autodecks sind von den Flender-Werken speziell für dieses Schiff entwickelt worden und können bei normaler Frachtfahrt ohne Schwierigkeiten innerhalb kürzester Zeit seitlich im Laderaum sowie auf dem Oberdeck neben den Luken verstaubt werden. Das Laden und Löschen der Autos erfolgt über Rampen sowie durch eine Außenhautpforte nach dem „roll-on-roll-off“-System. Als Hauptantrieb kam ein einfach wirkender direkt unsteuerbarer 4-Takt MAN-Diesel mit Aufladung und Ladeluftkühlung der Baureihe G 8 V 40/60 und einer Leistung von 1850 Pse zum Einbau. Hiermit erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 13 kn.

MS „Astarte“ und „Achilles“

Das erste von drei bei der Lürssenwerft, Bremen-Vegesack, für die DG „Neptun“, Bremen, im Bau befindlichen Frachtmotorschiffen, das MS „Astarte“ hat am 4. November die Wertprobefahrt erledigt und ist an die Reederei abgeliefert worden. Kurz vorher lief das Schwesterschiff „Achilles“ vom Stapel, während noch in diesem Jahr auch der dritte Neubau unter dem Namen „Arion“ ablaufen soll. Die für den Skandinaviendienst bestimmten Motorfrachter haben bei 499 BRT eine Tragfähigkeit von ca. 1200 t und stauen ca. 110 000 cbf. Zur Bedienung der beiden Luken, die Mac Gregor-Deckel erhielten, wurden drei Krane aufgestellt, mit einer Tragfähigkeit von 3 bzw. 5 t. Mit einer 1400 PS leistenden Deutz-Maschine erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 12,2 kn.



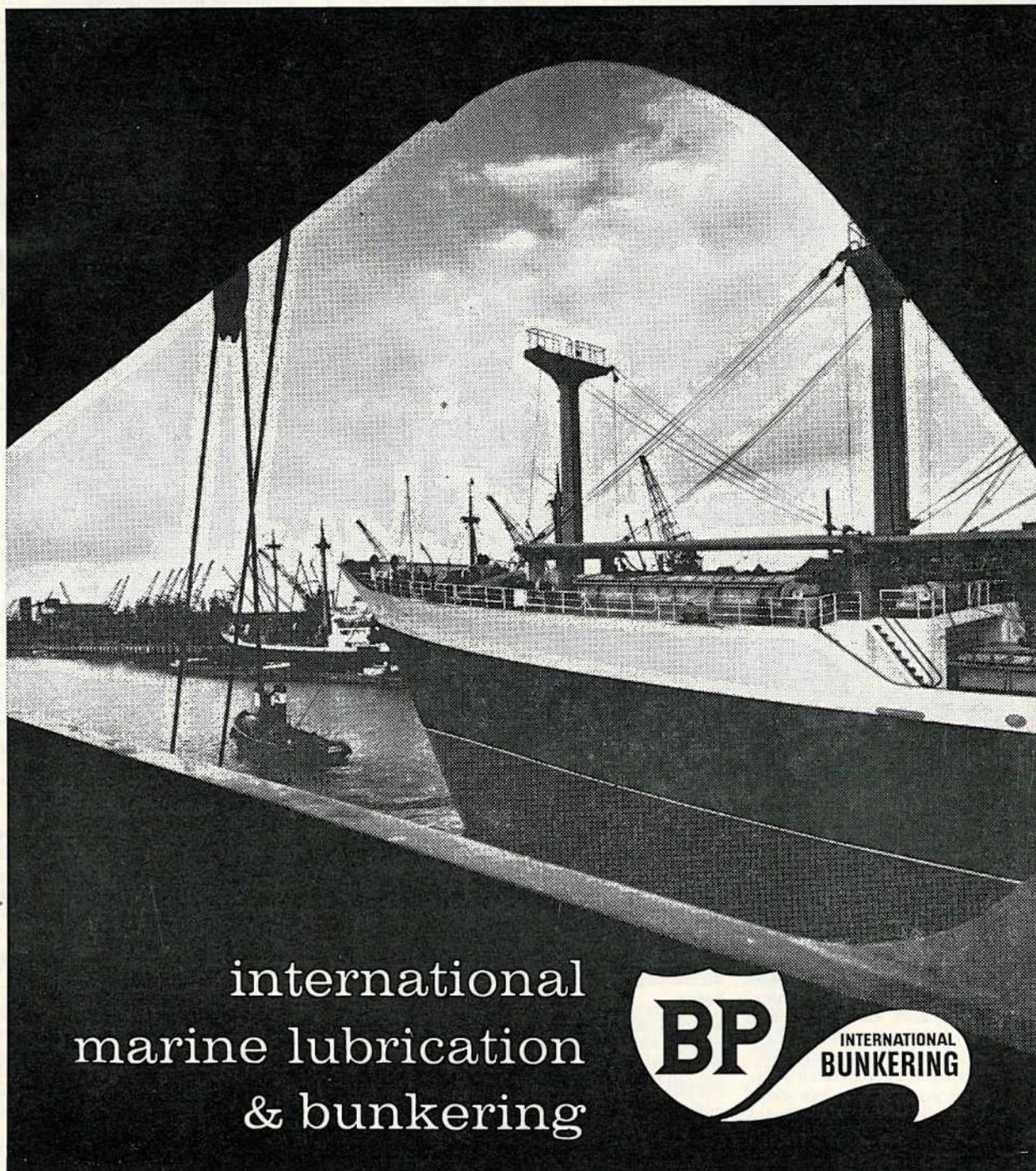
D „Pergamon“ (ex „Destrian“, 3573 BRT) von der Reederei Bock, Godefroy & Co., Hamburg, an die Eisen u. Metall AG, Hamburg/Bremerhaven.
MS „Blumenau“ (6021 BRT) von der Reederet-Union, Kiel, an die Hanseatische Reederei Emil Offen & Co., Hamburg. Neuer Name „Ditmar Koel“.
MS „Eric Reckmann“ (1308 BRT) von der Reederei J. Heinrich Reckmann, Hamburg, an die Reederei Anders Utiklien in Bergen.
TS „Carl Fritzen“ (8873 BRT) von der Partenreederei „Carl Fritzen“, Emden, an griechische Interessenten in London.
MS „Therese Horn“ (860 t) von der Reederei Heinrich C. Horn, Hamburg, nach Kapstadt.
MS „Gustav Pistor“ (5897 BRT) von der Columbus Schiffahrts- und Befrachtungs-Gesellschaft an amerikanische Interessenten.
MS „Alsterkamp“ (3180 BRT) von Rob. M. Sloman jr. als KR, Partenreederei MS „Alsterkamp“, an die Mediteranska Plovidba. Neuer Name „Plod“.
Kühlschiff „Brake“ (3172 BRT) von der Union-Partenreederei Bremen nach Formosa.
Kühlschiff „Amalienburg“ (ex „Bonita“) 3814 BRT, von der Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, an die UdSSR. Neuer Name „Tausk“.
Motorschiffe „Baldur“ und „Odin“ (6068 BRT) von der Seereederei „Frigga“ AG an griechische Käufer.
D „Marina“ (1946 BRT) am 9. 11. 64 in Kiel versteigert.
MS „Etha Rickmers“ (8404 BRT) von der Rickmers-Linie GmbH, an die Volksrepublik China.
MS „Walter“ (4389 BRT) von der Weser Reederei GmbH an eine Partenreederei.
MS „Erika“ (1971 BRT) von Karl Gross, Bremen, ebenfalls an eine Partenreederei.
Kühlmotorschiff „Brunswik“ (3128 BRT) — s. Z. gekentert — an deutsche Interessenten. Das Schiff wird zum Viehtransporter umgebaut.
MS „Norder Tili“ (ex „Mangan“) 475 BRT, vom Nordd. Lloyd Bremen, an griechische Interessenten.
D „Ursula Peters“ (ex „Califa“) 1482 BRT, von der H. Peters Reederei Hamburg, an die Rudolf Harmstorf Wasserbau-Werft GmbH, Lübeck, zum Abbruch.
D „Fuhlsbüttel“ (ex „Helga Böge“, 2395 BRT) von Koehn & Bohlmann Reederei KG., Hamburg, an die Eisen & Metall-AG., Hamburg/Bremerhaven, zum Abbruch.
MS „Ursula Rickmers“ (6907 BRT) von der Rickmers Reederei AG zum Abbruch nach Hamburg-Altenwerder.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



international
marine lubrication
& bunkering



CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING
LIMITED**

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81



Un de Moses hett blanke Ogen

Jo nu sünd wi mol wedder buten opp See un hüt is Heiligabend. In düssen Ogenblick stekt sä wohl to Hus dä Lichter an, bi uns an Bord brennt sä all dree Stünn, sünd mit dä Tied vorut. To Hus bumst an manche Dör dä Wihnachtsmann un lütte Kinnerharten jogt wi obgestörte Vogels. Wenn dä Ol Mann denn frogt: „Na warst du auch immer artig und lieb zur

So ist es — auf See — zu Weihnachten. Aus der Vielzahl der uns vorliegenden Bordberichte über Weihnachtsfeiern haben wir diesen plattdeutschen herausgesucht. Kein Pastor schrieb ihn, auch kein Dichter, sondern ein Seemann, der als Lagerhalter schon viele Weihnachten auf See verbracht hat. Wir haben ihn ausgewählt, weil der Verfasser es wagt, Gefühle anzusprechen, ohne kitschig und unaufrichtig zu werden. Der Bericht skizziert den Rahmen der Bordweihnacht. Das sind die weißgedeckten Tische, der Kerzenglanz und das, was Kombüse und Proviantraum für das Gelingen des Festes beitragen. Was diese schlichte ehrliche Geschichte vor allen anderen heraushebt, ist, daß sie über dem Rahmen den Inhalt nicht vergißt. Sie zeichnet ihn in sparsamen, geradezu scheuen, aber um so sichereren Strichen: Das vorsorgliche Geschenk der Mutter, die blanken Augen des Moses. Da weiß jeder, was dahintersteckt: Weihnachten, die Stille Nacht, die Heilige Nacht.

Annähernd 100 Prozent der bundesdeutschen Seeleute gehören irgendeiner christlichen Glaubensgemeinschaft an, sind Kirchensteuerzahler, sind getauft. — Sind getauft auf den Namen des Menschen- und Gottessohnes, dessen Eintritt in diese Welt nun zum neunzehnhundertvierundschzigsten Male mit dem größten Fest, das wir haben, gefeiert wird. Wir haben diese plattdeutsche Weihnachtsgeschichte, geschrieben von einem deutschen Seemann, ausgewählt, weil sie einfache Worte wie Pfeiler setzt. Sie darf es den Lesern überlassen, sofort die Brücken zu erkennen, die darauf ruhen. Die Brücken von Ewigkeit zu Ewigkeit und von Mensch zu Mensch. Die Brücke von Gott zu den Menschen, die ihnen der gebaut hat, den sie ihren Erlöser, ihren Friedensbringer nennen. Die darauf gehen, sind alle gleich, durch nichts mehr voneinander getrennt: Nicht durch Uniform und Dienstgrad, nicht durch Seemeilen, auch nicht durch Altersunterschied und auch nicht durch das, was der einzelne mehr oder weniger verdient. Diese Brücke führt über die

Mutti, wenn Vati auf See ist?“ — Wihnachtsmann, denn möt sä jo legen, oder hest du noch keen Schieben insmeten oder Fru Maiers Hund neckt? Slechte Kinner gifft nich, Wihnachtsmann, sünd al week wien Dannbomlicht, kannst henbögen, hewt sä mit uns ok mokt, worrn ok keen Engels. Hier bi uns an Bord ward allerlei mokt um datt son beten hübsch to kriegen; Smutje un sin beiden Trabanten hewt Karpen kokt, hett großartig smeckt, uns Reedere hätt Nöt un Äppel geben un mit twe Mann een Buddel Win! Herrmann hätt een Paket kregen von sin Muddi, harr sä in Hamborg bin Zahler affgeben: „Och geben Sie das doch bitte zu Weihnachten meinem Herrmannchen, er kann sich so furchtbar freun“, jo un datt deit hä nu, hett Backen wien Bossdorper Appel un Ogen wi en Bergsee! Rasierapparat elektrisch hett hä kregen; Herrmannchen wärst Muddi wull to rug an Bort.

Nanu Moses, hest jo ganz blanke Ogen. Nur nich ansteuten, kumt von selber wedder to sick. Na un so sitt denn jeder von uns mit sin Gedanken to Hus bi Vadder un Modder oder Fru un Kinner, un dä Junggäst denkt an dä Brut. Datt is Wihnacht opp See!

Lagermeister Hans Sietz (Hapag)

Abgründe aller Ängste, der uralten Ängste vor dem Tod, vor dem Leben, vor Schuld, und der modernen Ängste vor Verlassensein, vor Überforderung, vor Versagen in Beruf oder Liebe. Auch die Angst, nicht anerkannt zu werden, nichts zu gelten, nicht voranzukommen im Lebenskampf, ist aufgehoben. Diese Brücke, die sicher auch über Abgründe von Haß, Neid und Mißgunst führt, ist überstrahlt vom Stern zu Bethlehem, vom warmen weihnachtlichen Licht. Wer die frohe Weihnachtsbotschaft annimmt, der befindet sich auf dieser Brücke, der ist Nächster, der kennt nur Nächste. Der weiß sich geführt von einer Hand hin zu dem, der ihn liebt. Denn das ist Weihnachten: Das Geschenk der Liebe Gottes zu den Menschen.

Nichts anderes kann sie wirken von Mensch zu Mensch, als Güte. Und für alle, die unter Herzlosigkeit leiden, die von der erbarmungslosen Diktatur des Geldes und der Macht gequält sind, für sie ist diese Güte aus der Liebemacht des lebendigen Gottessohnes das Größte. — Größer als Betriebspsychologie und Bordklimatologie, größer, einfacher und — fröhlicher.

Davon bekommen nicht nur Schiffsjungen blanke Augen, sondern alle, die in der Stillen Nacht wiederfinden, was sie immerzu suchen, überall in der Welt und auf den Meeren. —hs—

Weihnachtsgrüße

In diesem Jahr sind folgende Weihnachtssendungen für Seeleute im Norddeutschen Rundfunk und auf der Deutschen Welle vorgesehen:

Norddeutscher Rundfunk

„Gruß an Bord“ am 24. Dezember von 19.00 bis 19.45 Uhr mitteleuropäischer Zeit, eine Sendung von Hermann R o c k m a n n und Hans Hermann S c h l ü n z. Diese Weihnachtssendung, die in diesem Jahr zum zehnten Mal zusammengestellt wird, kann nur in Europa und in den angrenzenden Gewässern empfangen werden.

Deutsche Welle

„Grüße aus dem Heimathafen“, 104. Folge, am 17./18. Dezember 1964. Diese Sendung, die seit März 1957 allmonatlich von Eva K r a u s s und Hans Hermann S c h l ü n z in der Reportage-Abteilung des Norddeutschen Rundfunks für die Deutsche Welle in Köln zusammengestellt wird, ist nur in außereuropäischen Gewässern zu hören. Sie wird über die Kurzwellenrichtstrahler der Deutschen Welle nach Übersee gesendet.

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

Seemannssonntag, d. 21. 1. 1965

Seemannssonntag, d. 28. 2. 1965

*

1058 Menschenleben aus Seenot gerettet,

beziehungsweise aus unmittelbarer Gefahr befreit, haben die Männer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Jahre 1963. Dazu haben sie 185 Mal ihre Boote und mit allen technischen Errungenschaften ausgerüsteten Seenotkreuzer losgeworfen, um in Kälte, Schneetreiben, Nebel und Sturm ihr Rettungswerk zu vollbringen. Diese Zahlen und Tatsachen weisen die größten Jahresleistungen in den 99 Jahren seit Bestehen der Gesellschaft auf. Dahinter steht eine stolze Bilanz von freiwilligen Spenden, verantwortungsvoller Sparsamkeit und aufopferndem Idealismus. Weiterhin wurden im Jahre 1963:

auf 57 Einsatzfahrten 39 Kranke und 12 z. T. Schwerverletzte befördert, 21mal Ärzte transportiert und 20mal Erste Hilfe geleistet,

auf 100 Einsatzfahrten 135 Schiffe, Boote und Fahrzeuge geborgen,

auf 109 Einsatzfahrten 104 Schiffen maßgebliche Hilfeleistung gewährt,

auf 18 Einsatzfahrten nach überfälligen Schiffen und Personen gesucht,

auf 17 Einsatzfahrten Havaristen oder gefährdete Objekte gesichert,

94 Einsatzfahrten dienten der Sicherung von Regatten, 162 Einsatzfahrten waren vergeblich oder blieben ohne Erfolg.

Die Flotte der Spendenschiffchen erbrachte im Berichtsjahr insgesamt 300 457 DM. Ein Rekordergebnis wurde auf der Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Reeder mit DM 4295,— erzielt.

70 Jahre enge Zusammenarbeit zwischen See-BG und GL

Am 27./28. November 1894 wurde in Hamburg und Berlin der Vertrag unterzeichnet, mit dem die nunmehr 70 Jahre ununterbrochen bestehende Zusammenarbeit zwischen der See-Berufsgenossenschaft und dem Germanischen Lloyd ihren Anfang nahm. Die See-Berufsgenossenschaft sicherte sich seinerzeit zur Durchführung ihrer gesetzlichen Aufgaben auf den Gebieten der Unfallverhütung und der Schiffssicherheit die Mitarbeit des Germanischen Lloyds und den Stab seiner Besichtigter.

Diese enge Verbindung von Unfallverhütung und Schiffssicherheit mit den Aufgaben der Klassifikation hat sich aufs beste bewährt, nicht zuletzt wegen ihrer praxisnahen, Zeit und Kosten sparenden Organisation. Man darf erwarten, daß sie auch unter der Herrschaft des demnächst in Kraft tretenden Schiffssicherungsvertrages von 1960 beibehalten bleibt, zum Besten unserer Seeleute und unserer Schiffe.

Cargocaire

verhindert Schwitzwasser - Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT



CARGOCAIRE G. M. B. H., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon 47 18 27

Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

Sehr geehrte Herren!

Mit großem Interesse habe ich den Artikel „... findet Schulschiffausbildung verkehrt“ in Ihrer Oktoberausgabe 1964 über MS „Rantum“ gelesen.

Wie Herr Böer selbst zugibt, stammt sein Bericht von der ersten „Probereise“, und es ist ganz klar, daß das Ausbildungsprogramm auf der ersten Reise nicht gleich in vollem Umfang durchgeführt werden kann.

Grundsätzlich möchte ich zu dem Artikel bemerken, daß nicht ein paar „beherzte Kapitäne“ es durchgesetzt haben, die „Rantum“ zum Ausbildungsschiff zu machen, sondern daß diese Initiative von der Reederei ausging,

aus der Überzeugung der Notwendigkeit heraus, dem Nachwuchs, der später einmal die deutschen Schiffe führen oder auf ihnen als Offiziere Dienst tun wird, schon heute eine möglichst gründliche Ausbildung zu geben.

Wenn die Industrie heute ihre Lehrlinge in eigenen Lehrwerkstätten ausbildet, um den ständig wachsenden Anforderungen der Technik gerecht zu werden, so muß in gleicher Weise die Schifffahrt ähnliche Wege einschlagen, die ja außerdem gar nicht mehr neu sind.

Der Seemannsberuf ist ein anerkannter Lehrberuf. Wir als Reeder fühlen uns verpflichtet, den uns anvertrauten Junggraden eine möglichst gute Ausbildung mit auf den Weg zu geben, um endlich einmal auch im Binnenland dem Seemannsberuf das ihm zustehende Ansehen zu verschaffen.

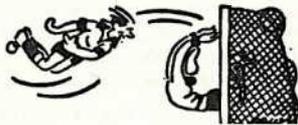
Wenn man also eine gezielte Ausbildung betreiben will, muß man schon bei den Junggraden beginnen. Von einem Offiziersanwärter dagegen kann und muß ich verlangen, daß er sich, nachdem er eine solch umfassende Grundausbildung erhalten hat, selbst während seiner Fahrzeit so viel aneignet, daß er für die Aufnahme an einer Seefahrtsschule keine Schwierigkeiten hat. Es dürfte wohl Herrn Böer nicht unbekannt sein, daß für die Schiffsführung eine gute Decksmannschaft genau so wichtig ist wie gute Offiziere.

Im übrigen möchte ich Herrn Böer einmal vorschlagen, sich einige Matrosenprüfungen anzusehen und dann Vergleiche anzustellen zwischen Junggraden, die in der bisher üblichen Art ihre Kenntnisse und Fähigkeiten erworben haben und solchen, die von den Schulschiffen mit planmäßiger Ausbildung kommen. Ich glaube, mehr brauche ich dazu nicht zu sagen.

Paul H. Entz — von Zerssen



Sport an Bord



Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Von Roland Weser (2)

Man weiß es: Alle Jahre wieder gewinnt eines der beiden Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd, die „Berlin“ oder die „Bremen“, den Atlantikpokal im Fußball, der in New York ausgespielt wird. 1963 ist allerdings keines der beiden Fahrgastschiffe Pokalsieger geworden, aber das ändert nichts daran, daß die großen Ozean-Liner der bekannten Bremer Reederei seit der Stiftung des Atlantikpokals im Jahre 1925 zu den Favoriten dieses sonderbaren Fußballwettbewerbs zählen.

Unser heutiger Bericht erzählt aus der Zeit vor dem Kriege, als die „Europa“ für die alte, im Kriege durch Brandstiftung verlorengegangene „Bremen“ die Kastanien aus dem Feuer holen mußte: Gegner im Grand Stadion Brooklyn war die Mannschaft des italienischen Passagierdampfers „Rex“. Das war 1939 und der Sieger in der Meisterschaft der Meere hieß — „Bremen“. Auf dieses Schiff, das 51 656 BRT groß war und bei seiner Indienstellung über 50 Millionen Mark gekostet hatte, warteten aber schon englische Kriegsschiffe, um es abzufangen. Denn vom Fußball war nicht mehr die Rede — der Krieg war ausgebrochen.

1929 war die „Bremen“ in Fahrt gegangen. Auf Anhieb hatte sie das Blaue Band der Meere gewonnen. Für die Reise von Cherbourg nach New York hatte sie vier Tage, 17 Stunden und 42 Minuten gebraucht. Das Blaue Band war erobert!

Die nächsten Schlagzeilen der „Bremen“ beruhten nicht auf der Schnelligkeit ihrer Schiffsmaschinen, sondern auf der Tüchtigkeit ihrer Fußballmannschaft. 1932 wurde die „Bremen“ zum erstenmal Sieger im Atlantikpokal, nachdem die englischen Schiffe „Baltic“ und „Berengia“ sowie die holländische „Statendam“ bisher die in New York ausgetragenen Spiele für sich entschieden hatten.

Die Konkurrenten um das Blaue Band, das später von dem Italiener „Rex“, der französischen „Normandie“ und der englischen „Queen Mary“ gewonnen wurde, waren auch die Gegner im Kampf um die Meisterschaft der Meere. Die noch heute erhaltene Sportchronik der alten „Bremen“ ist ein Beweis dafür, daß ihre Fußballmannschaft schon damals zu den Pokalfavoriten gehörte. Die Pokalverteidigung mißglückte nach vier Siegen durch eine Niederlage gegen die Elf des italienischen Dampfers „Rex“. Vor dem zweiten Sieg der „Bremen“ 1938/39 gab es noch einen Protest und ein Wiederholungsspiel der „Europa“ gegen das italienische Fahrgastschiff „Conte di Savoia“. Wäre den Italienern der Sieg geglückt, dann hätte die „Bremen“ noch einmal zum Kampf um den Pokal antreten müssen. Toll ist es damals in New York zugegangen, als die von der „Europa“ auf die Italiener trafen. Um es vorwegzunehmen: Mit den Azzuris als Fußballgegner hatten beide Bremer Schiffsmannschaften nicht viel im Sinn...

Warum? Nun, einer von der alten Crew der „Europa“, der am Spielfeldrand stand, berichtete darüber: „Es war wie bei einer Weltmeisterschaft. Alles, was auch nur einen Tropfen italienischen Blutes in den Adern hatte, kam als Zuschauer. Von uns war mehr als die halbe Besatzung — rund tausend Mann waren damals an Bord — aufgebrochen, die tatkräftigsten und stärksten Leute. Männer wie unsere Fleischer, die ihre Muskeln spielen lassen konnten. Die Amerikaner hatten berittene Polizei zum Platz geschickt.“

Und dann ging es los. Kaum hatte das Spiel angefangen, da war auch schon der erste Ball kaputt — ein Loch wie von einer Schusterahle. Als dem zweiten Ball auf die gleiche Art die Luft ausgelassen war, hieß es schon 5:0 für die „Europa“. Das geschah nach einer halben Stunde — und kein Ersatzball war mehr da! Der Schiedsrichter unterbrach das Spiel: Ein neuer Ball sollte beschafft werden.

An jenem Tag rettete der damalige Präsident des Deutsch-Amerikanischen Fußball-Bundes das schon gewonnene Spiel. Mit seinem Auto raste er los. Eine Minute vor der festgesetzten Zeit war er wieder da — mit einem neuen Ball. König Fußballs muntere Trabanten tummelten sich — nicht gerade zimperlich — weiter. Noch drei Tore schossen die deutschen Seeleute gegen alle Widerstände. Dazu gehörte auch ein Neger, der den Rechtsaußen der „Europa“ mit seinem Regenschirm zu bremsen versuchte. 8:1 hieß das Schlußergebnis für die „Europa“, obwohl die Italiener zwei Fußballspieler vom FC Genua mitgebracht hatten. Durch den Sieg ihres Schwesterschiffes war die „Bremen“ Atlantikpokalsieger geworden. Aber es war spät im Jahr und von fern war schon der Kriegslärm zu hören. Die „Bremen“ verzichtete darauf, den Pokal — so wie es auch heute noch üblich ist — für ein Jahr mit in die Heimat zu nehmen. War es die Vorahnung kommender Ereignisse? In Deutschland hätte der Pokal nämlich kaum den Krieg überstanden — sowohl die „Bremen“ als auch das Verwaltungsgebäude der Reederei wurden vernichtet. Der Pokal soll heute etwa 10 000 Dollar wert sein.

Als der New Yorker Warenhausbesitzer Mr. Cawl ihn 1925 im Namen seiner Tochter stiftete und ihn Caroline de Lancy-Pokal nannte, hatte er 2500 Dollar gekostet, weil er aus fast reinem Silber ist. Aber kaum ein Silberschmied in den USA wird heute noch solch eine Arbeit liefern — das ist der Grund dafür, daß die pfundschwere Trophäe von den Reedereien der siegreichen Fußballmannschaften so hoch versichert wird.

Lesen Sie in der nächsten KEHRWIEDER: Gründungsversammlung mitten auf dem Atlantik.

Fußballspiele auf MS „Nürnberg“

7. Reise:			
Antwerpen:	„Nürnberg“ — „Hansa“	3:2	2:0
Adelaide:	„Nürnberg“ — Schwedenteam	2:0	2:0
Adelaide:	„Nürnberg“ — Adelaide-Ausw.	2:0	2:0
Melbourne:	„Nürnberg“ — „Himalaya“	1:2	0:2
Melbourne:	„Nürnberg“ — „Cap Vilano“	2:0	2:0
Sydney:	„Nürnberg“ — D. Club Sydney	2:0	2:0
Sydney:	„Nürnberg“ — „Pl. o. Melbourne“	4:0	2:0
Brisbane:	„Nürnberg“ — D. Club Brisbane	2:2	1:1
Melbourne:	„Nürnberg“ — „Münsterland“	8:0	2:0
Melbourne:	„Nürnberg“ — russ. „Perikop“	1:0	2:0
Melbourne:	„Nürnberg“ — „Cap Delgado“	5:0	2:0
Bunbury:	„Nürnberg“ — „British Star“	14:1	2:0
Bunbury:	„Nürnberg“ — Landm. Bunbr.	3:0	2:0
Antwerpen:	„Nürnberg“ — „Siegestein“	3:2	2:0
8. Reise:			
Rotterdam:	„Nürnberg“ — „Neuenfels“	6:0	2:0
Melbourne:	„Nürnberg“ — „Cap Blanco“	4:1	2:0
Sydney:	„Nürnberg“ — „Wellington Star“	4:5	0:2
Amsterdam:	„Nürnberg“ — „Kulmerland“	5:0	2:0
9. Reise:			
Antwerpen:	„Nürnberg“ — „Phönizien“	5:3	2:0
Rotterdam:	„Nürnberg“ — „Frankfurt“	4:2	2:0



GETRÄNKE VON
CANADA DRY
JETZT AUCH IN DER EINWEGFLASCHE

ZU BEZIEHEN DURCH:
GETRÄNKE-VERTRIEB NORD
G. m. b. H. & Co.
Harksheide (Bez. Hamburg) · Ruf: 522 10 71-75
ODER DURCH IHREN SCHIFFSAUSRÜSTER



Die aktiven Fußballfreunde der „Nürnberg“

Großer Anfangserfolg auf Colombo

Sehr geehrte Herren!

Wir freuen uns immer, wenn Ihre Zeitschrift „KEHRWIEDER“ bei uns an Bord eintrifft. Trotz der Vielseitigkeit dieser Zeitschrift freut es uns besonders, daß für den Sport auch ein paar Zeilen gewidmet werden. Wir sind selber begeisterte Anhänger des Königs „Fußball“. Möchten darum bei Ihnen anfragen, ob Sie in der Lage wären, auch unseren Bericht zu veröffentlichen. (Gerne! — Red.)

Auf ein Jahr wurde MS „Cyrene“ von der DDG „Hansa“ für den Dienst zwischen Colombo und dem Persischen Golf gechartert. Da zu Beginn der Reise schon mit langen Liegezeiten in Colombo gerechnet werden mußte, wurde eine Fußballgemeinschaft gegründet. Spieler oder Nichtspieler, jedes Besatzungsmitglied tat sein Scherflein in die Fußballkasse. In Rotterdam fand die Einkleidung der Fußballer statt.

Aus 27 Besatzungsmitgliedern war eine Mannschaftsaufstellung trotz größter Begeisterung nicht leicht. Wer nur einigermaßen gegen den Ball treten konnte, wurde mit aufgestellt. Außer der Idee und dem Willen zum Fußballspielen fehlte uns so ziemlich alles was erfahrene Fußballspieler an Rüstzeug mitbringen. Es ist jedoch beachtlich, daß wir gleich die ersten Spiele gewannen. Angefeuert durch diese Erfolge wurden bisher 17 Spiele ausgetragen und ein Torverhältnis von 69 : 16 erreicht. Nur eine Niederlage mußten wir bis jetzt hinnehmen und zwar gegen die „Treuenfels“. Drei Spiele endeten unentschieden. Das Bergfest der Reise liegt hinter uns, und wir hoffen für das nächste halbe Jahr noch viele Gegner zu treffen. Das Fußballspielen bereitet uns allen eine willkommene Abwechslung und viel Freude.

H. Demming, I. Offizier



Die Elf der „Cyrene“

Unsere bisherigen Spielergebnisse:			
„Cyrene“	— „Rheinfels“	(Deutschland)	7:1
„Cyrene“	— „Army Stars“	(Ceylon)	5:1
„Cyrene“	— „Maydan“	(England)	7:0
„Cyrene“	— „Army Stars“	(Ceylon)	2:0
„Cyrene“	— „Niels Märsk“	(Dänemark)	4:1
„Cyrene“	— „Treuenfels“	(Deutschland)	0:3
„Cyrene“	— „Toro“	(Norwegen)	1:1
„Cyrene“	— „Texas“	(Norwegen)	3:1
„Cyrene“	— „Neidenfels“	(Deutschland)	3:1
„Cyrene“	— „Hereiordshere“	(England)	2:2
„Cyrene“	— „Osman Club“	(Pakistan)	4:0
„Cyrene“	— „Drachenfels“	(Deutschland)	6:0
„Cyrene“	— „Radja“	(Holland)	8:1
„Cyrene“	— „Mangalore“	(Schweden)	8:0
„Cyrene“	— „Maaskerk“	(Holland)	1:1
„Cyrene“	— „Magdala“	(Dänemark)	4:1
„Cyrene“	— „Marlekerk“	(Holland)	4:2

Hoffnungsvoller Anfang

Auf Initiative der Schiffsleitung wurde auch auf MS Hornbay mit großer Begeisterung ein Fußballverein gegründet. Ein wenig Kopfzerbrechen bereitete uns die Aufstellung der ersten, vorläufigen Mannschaft.

Unsere erste Begegnung fand am 8. Sept. 1964 in New ork gegen MS „Brunskoog“ statt. Dabei zeigte es sich gleich, was es heißt, gegen eine gut eingespielte Mannschaft anzutreten. Wir wurden stark in die Defensive gedrängt und unsere Verteidigung hatte schwer zu kämpfen. Es war hauptsächlich das Verdienst unseres Torwarts, der ausgezeichnete Paraden zeigte, daß der Gegner nur 3 Treffer erzielte. Doch waren unsere schnell vorgetragenen Angriffe in den gegnerischen Raum nicht ungefährlich und führten zweimal zum Erfolg. Trotz dieser 2:3-Niederlage ließen wir uns nicht entmutigen.

Während unserer 14tägigen Liegezeit in Santos (Brasilien) haben wir dann drei weitere Spiele ausgetragen. Auf Grund der in New York gesammelten Erfahrungen wurden einige Umstellungen vorgenommen, die sich bei den nächsten Begegnungen bestens bewährten.

Durch Vermittlung des norwegischen Seemannsheimen traten wir am 1. Okt. 64 gegen den norwegischen Tanker „Nopal Rex“ an. Unsere Mannschaft spielte jetzt recht gut zusammen. Doch die Norweger drückten sehr aufs Tempo, so daß trotz unserer 1:0-Führung in der ersten Halbzeit das Spiel ziemlich ausgeglichen war. Nach der Pause zeigte sich dann, daß wir die bessere Kondition hatten. Die Norweger gerieten oft in Bedrängnis und unserem Sturm gelang es, noch 2 Tore zu schießen. Dieser verdiente 3:0-Sieg stärkte unser Selbstvertrauen.

Unser nächster und wohl schwerster Gegner in Santos war am 6. Okt. 64 MS „Undine“. Mit dem psychologischen Trick, mehrmals auf ihre bisherige Unbesiegbarkeit hinzuweisen, hatte die Undine-Mannschaft uns vor dem Spiel etwas unsicher gemacht. Doch bald nach dem Anpfiff merkten wir, daß überall nur mit Wasser gekocht wird. Leider kam auf beiden Seiten kein gutes Zusammenspiel zustande, denn der Platz war durch lang anhaltende Regenfälle aufgeweicht und vor den Toren hatten sich große Pfützen gebildet. Jedoch wurde auf beiden Seiten verbissen gekämpft. Einen erheblichen Schock erhielten wir kurz vor der Pause, als „Undine“ mit 1:0 in Führung ging. In der zweiten Halbzeit drehten wir dann auf und konnten gleich darauf ausgleichen. Obwohl wir danach weit mehr vom Spiel und einige gute Tormöglichkeiten hatten, blieb es bei dieser Schlamm-schlacht bis zum Schlußpfiff beim 1:1.

Etwas mitgenommen von der langen Liegezeit in Santos, traten wir 5 Tage später bei strahlendem Sonnenschein zu unserem letzten Spiel gegen den französischen Bananendampfer „Fort

Dauphin“ an. Unsere Gegner begannen sofort mit französischem Elan auf unser Tor zu stürmen. Bei dieser Offensive schossen sie dann auch das erste Tor. Doch bei unseren Entlastungsangriffen blieb der Erfolg nicht aus und bis zur Pause mußte der gegnerische Schlußmann zweimal hinter sich greifen. Unsere große Stunde schlug wieder in der zweiten Hälfte. Die Franzosen hatten sich am Anfang zu sehr verausgabt, so daß sich das Spiel nun vorwiegend in ihre Hälfte verlagerte. Bei dieser Abwehrschlacht konnten wir unseren Vorsprung auf 5:1 ausbauen, wobei noch einige gute Tormöglichkeiten vergeben wurden. Abschließend sei noch gesagt, daß der Gegner etwas Pech hatte und einmal unseren Pfosten und die Latte traf.

Alle Spiele verliefen trotz harten Einsatzes in einer sportlich sauberen Atmosphäre.

Ein besonderer Dank gebührt dem norwegischen Seemanns-Pastor in Santos, der sich sehr um uns bemühte und uns unentgeltlich die Umkleidekabinen und Duschräume des Heimes zur Verfügung stellte.

Gerhard Schwarzin
Sportwart

„R. C. Rickmers“ am Leder in Schweden und Rotchina



Die Internationals der „R. C. Rickmers“

Unser erstes Spiel machten wir eine Woche nachdem die neue Besatzung an Bord war in Göteborg. Unser Gegner war das norwegische Schiff „Trinidad“.

Unser anfänglich schlechtes Zusammenspiel wurde zusehends besser. In der 17. Minute gelang uns das 1:0. Nach dem Seitenwechsel, einige Leute wurden während der Halbzeit ersetzt, kam der Gegner kaum aus seiner Hälfte heraus. Nur unserem Schußpech und der massiven Deckung ist es zu verdanken, daß der Endstand nicht höher als 3:0 ausfiel.

Zwei Tage danach waren wir wieder auf dem Platz. Der Gegner war wiederum ein norwegisches Schiff, und zwar der Tanker „Hugo Hammar“. Wir spielten mit leicht veränderter Mannschaftsaufstellung. In den ersten 10 Minuten hatten die Norweger das Spiel in der Hand. Dank unserer guten Hintermannschaft gelang ihnen jedoch kein Tor. Mitten in der Drangperiode der Norweger schossen wir zwei Tore. In der zweiten Halbzeit mußten wir gegen

† **Kropp**

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

Gänsemarkt 19

J. M. LINDEMANN

Telefon 34 38 66-67 • Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 • Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art

den stärker werdenden Wind spielen. Wir hatten Anstoß. Der Ball wurde zum Rechtsaußen gegeben. Dieser umspielte zwei Gegner und flankte in die Mitte, wo der Mittelstürmer frei stand und den Ball aus ca. 20 Meter unhaltbar in den Winkel schoß.

Zwei Minuten später gelang uns das 4:0. Kurz vor Spielschluß erhöhten wir auf 5:0. Obwohl das Ergebnis sehr eindeutig ist, muß man dem Gegner eingestehen, daß er nie mauerte, sondern immer wieder stürmte und das Spiel offen hielt.

In Dairen (China) war wieder Zeit zum Fußballspielen. Ende August trugen wir bei strahlendem Sommerwetter unser drittes Spiel aus. Gegner war die Mannschaft des griechischen Messengutfrachters „Ntina J. Patera“. Leider konnten wir nicht in der gewohnten Mannschaftsaufstellung spielen, da einige unserer Leute krank bzw. verletzt waren. So hatte die Mannschaft keinen Zusammenhang und spielte ziemlich konfus. Unsere 1:0 Führung glichen die Griechen durch einen Handelfmeter aus. Zur Halbzeit stand es 2:2. Nach dem Anpfiff ließ die Kondition unserer Ersatzleute nach. Die 3:2 Führung der Griechen konnten wir durch einen Elfmeter ausgleichen. Wenige Minuten später erzielte unser Gegner das 4:3. Das sollte auch das Endergebnis werden. Es war ein verdienter Sieg, da die Griechen einen sehr schnellen Sturm besaßen, der unsere Hintermannschaft laufend überlief.

Wenige Tage später war die „Amstelstad“, ein holländisches Schiff, unser Gegner. Das sehr faire Spiel wurde wiederum auf dem Hafensportplatz in Dairen ausgetragen. Wir konnten in stärkster Besetzung antreten. Unsere schnelle 1:0 Führung glichen die Holländer bald aus. Obwohl wir Torchancen über Torchancen hatten, änderte sich an dem Ergebnis bis zur Halbzeit nichts. Der holländische Torwart war der überragende Mann auf dem Platz. Er angelte sich jeden Ball, der in den Strafraum kam. Auch unser Torwart war sehr gut. Beide erhielten viel Beifall von den chinesischen Zuschauern.

Kurz vor Spielende warfen wir noch einmal alles nach vorne. Sogar die Hintermannschaft stürmte mit. Dieser Überlegenheit war die gegnerische Deckung nicht gewachsen, so daß wir innerhalb weniger Minuten das 4:1 herauschossen. Das sollte dann auch der Endstand eines äußerst fairen Spiels sein. Das Ergebnis ist um 1 bis 2 Tore zu hoch ausgefallen.

E.-O. Bredow, 3. Offz.

Gesundheitsdienst an Bord

Der Wundverband

Um eine offene Wunde abzudecken, wird für gewöhnlich in bestimmter Weise präpariertes Verbandmaterial in geeigneter Menge aufgelegt und in entsprechender Art befestigt. Dieser Wundverband wird je nach Lage des Falles zur Not mit Tüchern, meistens jedoch mit den festen Abschluß bietenden Binden angelegt. Ab und zu, besonders bei kleineren Verletzungen werden Klebstoffe, wie Heftpflaster usw. benutzt. Ausgehend von der Erkenntnis, daß die größtmögliche Keimfreiheit einer Wunde die beste Bedingung zu einem glatten, reaktionslosen Heilverlauf ist, unterstützt man die Heilung durch einen reizlosen Verband. Dieser besitzt zugleich die Fähigkeit, die Wundsekrete aufzusaugen, das heißt, er wirkt auf die Wunde gut austrocknend. Ein solcher keimfreier, steriler Verband kann nur dadurch erreicht werden, daß man die zur Bedeckung zu verwendenden Verbandstoffe auskocht. Um absolut sicher zu verfahren, vernichtet man die im Verbandstoff befindlichen Keime durch strömenden Wasserdampf.

Ersteres Verfahren ist sehr einfach auszuführen. Man beläßt die zum jeweiligen Verband nötigen Verbandstoffe unmittelbar vor dem Gebrauch längere Zeit hindurch in einem, vorher gut gereinigten, gewöhnlichen Kochtopf in siedendem Wasser. Dann werden sie gut ausgewrungen und sofort auf die Wunde gebracht.

In Krankenhäusern erreicht man die Keimfreiheit des Verbandmaterials durch strömenden Wasserdampf. In Sterilisatoren können größere Mengen Verbandstoff auf einmal keimfrei gemacht werden. Aus dem Sterilisator entnommen, kommen sie in luftdicht abschließbare Blechbehälter, sogenannte Trommeln, aus denen sie in trockenem Zustand zum Gebrauch entnommen werden.

Für die Zwecke der Wundbehandlung an Bord werden keimfreie Verbandstoffe in größeren und kleineren Paketen und auch in verschiedener Kombination (Gaze in Binden-Kompressenform, Watte usw.) von den Verbandstoff-Fabriken in den Handel gebracht.

Die Anlegung eines derartigen Wundverbandes erfolgt gewöhnlich in der Weise, daß man auf die Wunde und deren sauber vom Blut gereinigte Umgebung eine mehrfache Schicht steriler Gaze von entsprechender Größe glatt auf-

legt. Darüber breitet man zur gleichmäßigen Kompression, insbesondere an unebenen Körperpartien, z. B. Achselhöhle, eine größere Menge aufgehäufter, sog. gekrümmte Gaze und befestigt nun den Verband mit Binden. Für gewöhnlich jedoch geht man so vor, daß man nur einige Lagen Gaze unmittelbar zur Wundbedeckung verwendet. Hierüber legt man einfaches, gut austrocknendes, ebenfalls sterilisiertes Verbandsmaterial. An den Rändern des Verbandes pflegt man zum guten Abschluß ca. handbreite Streifen entfettete Watte anzulegen. Anschließend werden die Verbandstoffe mit Mullbinden von gehöriger Breite und Länge befestigt. Sie werden zu leichter Kompression mit mäßigem Zuge angelegt. An den Kreuzungstellen der Binden pflegt man zum sicheren Halt des Verbandes einige Sicherheitsnadeln anzubringen.

Ein in solcher Weise angelegter Verband ist ein Dauerverband, der einige Tage liegen bleiben kann. Bei Anzeichen einer Störung im Heilverlauf muß die Abnahme früher erfolgen.

E. Jünemann

Auflösung von Seite 14

„Unser großes Neujahrs-Kreuzworträtsel“:

Waagerecht: 1. Esprit, 6. Boje, 9. Solo, 10. Ria, 11. As, 12. Illade, 14. Rahe, 16. Markus, 20. das, 21. Kerl, 22. Artus, 25. These, 27. beneiden, 29. Reu, 30. two, 32. pas, 33. il, 34. Torf, 35. hit, 36. Spiegel, 37. Om, 38. Festival, 42. Tor, 43. Zebra, 45. Lotse, 46. Ira, 47. Orne, 49. Syntax, 50. Erlaß, 52. Rabe, 54. Trikot, 56. Mikado, 60. Tee, 61. es, 62. Ur, 63. Borodin, 66. Belt, 69. Chanson, 72. Arena, 73. Lear, 74. Irre, 75. non, 76. Mira, 77. Vesta, 79. Bank, 80. Kelim, 83. tra, 85. Palme, 87. Riegel, 89. Stella, 91. Sold, 93. Eid, 94. Knabl, 96. Ara, 97. Sterne, 99. Eris, 102. Duo, 103. Uhr, 104. Register, 106. Ecke, 108. tranig, 111. Rose, 112. Charon, 113. Gebote, 114. Inrith, 117. Eremit, 118. Ido, 119. He, 120. Ran, 121. Stufen, 122. Heer.

Senkrecht: 1. „Es ist die Zeit ein wilder Gott“, 2. Sol, 3. Pli, 4. road, 5. Trester, 6. Barke, 7. „Jahre wissen mehr als Buecher“, 8. Esel, 13. da, 15. Aesthet, 16. Mob, 17. Aleppo, 18. Kaese, 19. Uri, 23. Uelle, 24. Sn, 26. Huf, 28. Nairobi, 29. Roman, 31. Otter, 34. Tory, 36. Start, 38. Fox, 39. via, 40. ars, 41. Lasso, 44. BS, 45. la, 48. Rektor, 51. Lek, 53. Argo, 55. Oede, 57. Isar, 58. Aus, 59. Drohne, 63. Benares, 64. Ranke, 65. Naim, 66. Blatt, 67. Laval, 68. tre, 69. cita, 70. Nebel, 71. Nikobaren, 78. Span, 81. Eger, 82. Lein, 84. Remission, 86. Moloch, 88. inter, 89. Stegreif, 90. LK, 92. Dauer, 95. A. D., 98. Etagen, 100. rio, 101. stew, 105. roi, 107. KA., 108. Tier, 109. NEM, 110. Ibis, 115. Reh, 116. the.

Zeichnungen und Fotos: E. de Jong S. 1 u. 2; Globus Marter S. 3; Conti-Press S. 4 u. 11; Auto Union S. 7; Lorisich-Anthony S. 10/11; „Fahrt mit“ S. 13; Deike Matern S. 14; Smith S. 15; Botho Koschwitz S. 18; Titelfoto: Conti-Press.

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

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



'Patz' Pils - weltbekannt das deutsche Exportbier

Originalabfüllung der **Schultheiss-Brauerei**
gebraut nach den deutschen Reinheitsgesetzen
IMMER EIN VOLLER GENUSS

Ihr Vorteil, es an Bord zu haben
Ihr Ausrüster, **Firma Antoni Höen Nachf.**,
Hamburg-Freihafen, Telefon 36 54 92,
liefert es Ihnen prompt brauereifrisch

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

See-Ausrüstung **CARL BOLLWITT Hamburg 11,**
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebücke) · Tel. 3435 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG



ATLANTIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG G. M. B. H.
Schiffsproviant,
Deck- und Maschinenausrüstung

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

2 HAMBURG 11 Telefon 33 68 05 Fernschreiber Telegramm-Adresse
Brooktorkanal 16 33 30 68 02 15 14 9 »Brocktea«

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre 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 ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.



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



Lindolin-
SCHIFFSFARBEN
sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN
AUSSENSTELLE SEEFAHRT
HAMBURG 11 · SCHAARTOR 1
RUF 36 45 93

Wichtige Mitteilung

Der letzte Verwaltungsbericht der Seekasse meldet:

**Mehr als 61% aller Neurenten
sind Invaliditätsrenten**

Tausende Ihrer Kameraden haben sich daher
bei uns zusätzlich invalidenversichert!

Fragen Sie uns. Wir sind Spezialisten auf dem Gebiet
der Seefahrt.

Wir beraten Sie auch in anderen Versicherungsfragen.

Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



Zillertal
bleibt
Zillertal

**Alles
für den Seemann**

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

Drahtseile

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

Die
weltbekanntesten *



„LILY“-BRAND
SCHIFFSFARBEN

Pieter Schoen & Zoon

G. m. b. H.

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

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

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHÜDER WEG. 6-10 RUF: 320555
BOHN, BORNHEIMER STRASSE, 131 RUF: 38303

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN

GEORG P.



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

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