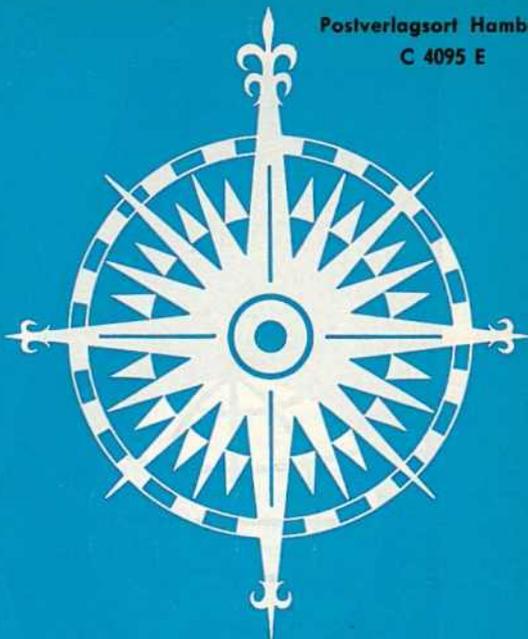


Kehrwieder



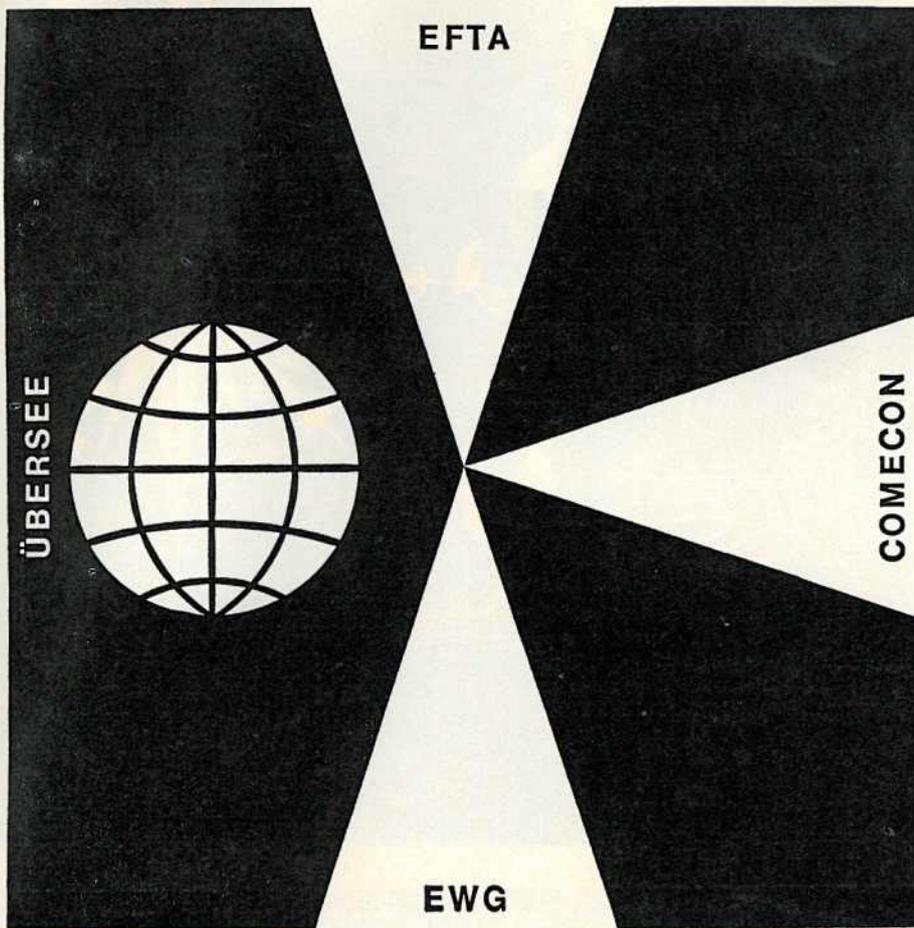
REEDER



Winterseefahrt

Aus dem Inhalt:

- Die armen Leute an Land
- 1964 im Kaleidoskop
- Reederversammlung 1964
- Urlaub in Südamerika
- Wie sie das Wetter „machen“
- Seiner Zeit fast ein halbes Jahrhundert voraus
- Eine (Winter) Seefahrt, die ist (besonders) lustig
- Schmuntzelauge
- Neue Bedingungen für A 5 und C 6
- Geschichte der Meisterschaft der Meere



Im Schnittpunkt
der Märkte

Hafen Hamburg

775 Jahre im Dienste der Wirtschaft
Der Seehafen Hamburg besteht seit dem Jahre 1189. Die Vorteile seiner verkehrsgünstigen Lage machten ihn bald zum Umschlagplatz des kontinentalen Warenhandels. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Im Zeichen der europäischen Wirtschaftsböcke nimmt er eine Schlüsselstellung im Schnittpunkt der Märkte EWG, EFTA und COMECON ein. Alle Waren des Welthandels können hier mit modernen, leistungsfähigen Anlagen schnell und kostensparend umgeschlagen werden. Seine Reedereien, Außenhandelsfirmen, Banken, Versicherungen und Speditionen sind mit ihren weltweiten Geschäftsverbindungen erfahrene Berater und Partner auf allen Gebieten des Güterverkehrs in Europa und Übersee. Für den Handel zwischen den Kontinenten steht ihnen heute ein dichtes Netz regelmäßiger Schifffahrtslinien zur Verfügung, das den Hafen Hamburg mit Ibero- und Nordamerika, dem Nahen und Fernen Osten, Afrika und Australien verbindet.

Mittler zwischen Europa und Übersee

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

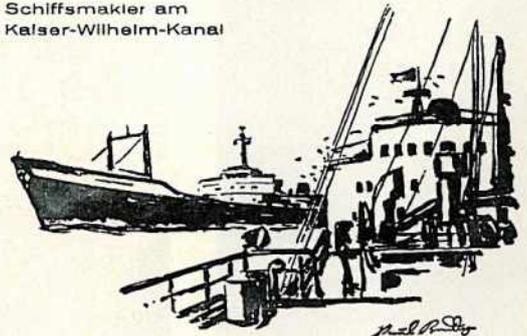
HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSSEN & 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

BEISSER GEBRÜDER



FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Kehrwieder

9. Jahrgang

Januar 1965

Nr. 1

Am Peilkompafs:

„Gott schuf Menschen, Affen und Seeleute. Unsere Reeder kennen wir nicht, denn auf dem Kontor sind sie entweder nicht zu sprechen oder nicht vorhanden. Und ehrlich gesagt: Gehe nie zu deinem Fürst, wenn du nicht gerufen wirst. Und zu uns an Bord kommt auch kein Reeder. Dort hat er nur seinen Vertreter. Der hat acht goldene Heiligenscheine. Daß sie nicht um sein Haupt schweben, sondern an seine Ärmel genäht sind, macht wenig aus. Schließlich lassen sich acht Stück auf einem Haupt auch schlecht unterbringen. Dafür ist dieser Vertreter draußen auf der tiefen blauen See der Mann, der gleich hinter Gott kommt. Und dann kommt langelange gar nichts und dann die beiden Männer mit sechs Heiligenscheinen am Ärmel, der Erste und der Chief. Dann kommt wieder langelange gar nichts, und dann im totalen Nichts, da ist irgendwo er, der Seemann.“

Wir wollen hier nicht untersuchen, ob es so war und ist und so bleiben wird. Wir wollen nur feststellen, daß es auf See heute noch zu jeder Zeit zu Situationen kommen kann und kommt, in denen Kapitän und alle Mann aus tiefster Seemannsbrust sagen: Die armen Leute an Land.

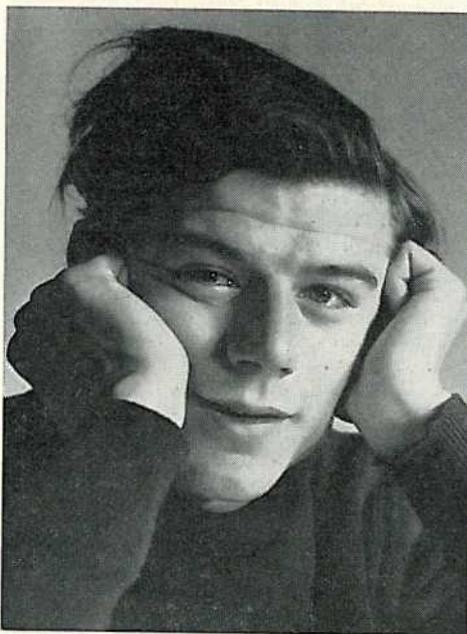
Möglich, daß dieser Schnack genauso selten geworden ist, wie der vom Menschen, Affen und Seemann, und der vom Kapitän nächst Gott und sonst gar nichts. Was steht dahinter, hinter diesem „die armen Leute an Land?“

Es ist Stolz auf das, was den diamantharten und kostbaren Kern des Seemannslebens ausmacht, eingebettet in Galgenhumor und Ironie, mit einem kräftigen Schuß Mitleid mit den armseligen Kreaturen an Land, die niemals erleben und begreifen können, was ein Seemann erlebt, und die niemals erfassen können, was Seemann sein heißt.

„Die armen Leute an Land“, — das kann plötzlich aufblitzen, wenn einer nach schwerer Reise, nach richtiger Schietreise, oben auf der Reling steht, in jeder Hand einen Koffer, die Gangway vor sich, und unten steht die Taxe klar für die erste weichgepolsterte Etappe des vor ihm ausgebreiteten Urlaubs. „Die armen Leute an Land“, — das kann in unsichtbaren goldenen Lettern über irgendeiner Bar schweben, in Yokohama oder in Santiago, oder über dem Zuckerhut in Rio de Janeiro. Doch mit echtem Galgenhumor, mit aller Selbstironie und mit gewissem Mitleid sagt, denkt oder fühlt es der erfahrene Fahrensmann gerade dann, wenn es weit draußen auf See am dicksten kommt. Vielleicht selbst in Seenot und erst recht dann, wenn man Kameraden

Die armen Leute an Land Gibt's die noch?

Über Wandervögel und Flüchtlinge



85 % unserer Schiffsbesatzungen sind Jugendliche unter 25 Jahren. „Wir fahren mit Kindergärten zur See“ brummen manche Oldtimer kopschüttelnd in ihren Bärten. Die junge Generation hat eine Marke, die heißt „kritisch“. Das brauchte keinen der Älteren zu irritieren, der dieser kühlen Kritik durch sein Vorbild standhalten kann.

aus dieser Not hilft. Bergsteiger mögen ähnlich empfinden, nachdem sie die Wand bezwungen haben. Oder Bergleute, die im Berg eingeschlossen waren. Oder Sportler nach dem Kampf. „Die armen Leute an Land“, — das heißt auch, daß der Kampf wichtiger ist, als der Sieg. Wer schon einmal Seeleute beobachtet hat, wie sie, bis zum Bauch in eisigen reißenden Wassern stehend, eine Luke nachgeschalken, der weiß, was sie über Leute empfinden, die Tag für Tag, Jahr für Jahr aus dem Bett ins Büro und vom Büro in die Pantoffeln gehen: Die armen Leute an Land.

Nun, man sagt, daß dieser Schlag Seeleute, die noch so denken und empfinden, heute rarer auf unseren Schiffen geworden sei. Die treu sind ihrem Schiff, ihrem Reeder, ihrem Beruf, die strebsam, entschlossen und charakterstark genug sind, ein ganzes Seemannsleben durchzustehen, sie seien im Schwinden. Dafür sei die Zahl der freiheits-

liebenden Wandervogel, denen es nichts ausmacht, ihr Seefahrtbuch in Rekordzeit zu füllen, im Anwachsen. Noch alarmierender sei die Zahl derer, die die Seefahrt ganz an den Nagel hängen, der Seeflüchtigen im Sog des gelobten Wohlfahrtslandes Westdeutschland.

Zu dem Wandervogel -ist nicht viel zu sagen. Er ist noch nicht ganz ausgegoren und freiheitsliebend, will die Welt kennenlernen und die ganze Seefahrt, nicht nur einen einzigen Reedereistil. Da ihn nichts hält, weder Seemannsgesetz noch Tarif, ist er nicht zu halten, es sei denn durch Ausbildungsvertrag. Alles ist ja liberal, das Grundgesetz genauso wie das Seemannsgesetz, und der Zeitgeist dazu. Daß Freiheit nichts anderes, als schwer zu tragende Selbstverantwortung ist, und daß zur Selbstverantwortung auch berufliche Strebsamkeit und Leistungswille gehören, hat offenbar dem Wandervogel noch keiner gesagt. Daß diese Wandervogel aber zur Ursache werden können, wegen der andere der Seefahrt ganz den Rücken kehren, wird ihnen nicht bewußt, und damit sind wir bei den Seeberufsflüchtigen, die sich nicht damit abfinden können, daß nach jeder Reise selbst die eingefahrenste Besatzung auseinandergeht oder auseinandergerissen wird. Damit sind wir schon bei einem Grund angelangt, aus dem Seeleute ihren Beruf wechseln. Es läßt sich eine ganze Liste von Gründen für die echte Fluktuation aufstellen für die Seefahrt. Es hat sie immer schon gegeben, doch heute trifft sie unsere Seefahrt ins Mark:

Schiffe sind nicht seetüchtig, dürfen nicht auslaufen, weil die Besatzung nicht ausreicht.

- Die Unfallgefahr für jeden Mann der Besatzung, für Schiff und Ladung, steigt bei mangelnder zahlenmäßiger und qualitativer Besatzung über das Verantwortbare hinaus.
- Die Aufwendungen für Personalersatzbeschaffung — wenn überhaupt möglich — übersteigen das wirtschaftlich Vertretbare.
- Ebenso die Aufwendungen für Ausbildungsinvestitionen (Seemannsschulen, Schulschiffe, Ausbildungsoffiziere usw.).
- Das Ausweichen in personalsparende Rationalisierung und Automatisierung mit neuen Finanzierungs- und Personalproblemen im Gefolge wird unvermeidlich.

In Hinblick auf diese gravierenden Fluktuationsfolgen scheint es angebracht, die Gründe der Seefahrt aufzuzeigen. Nur die Kenntnis der Wurzel eines Übels kann helfen, es zu beseitigen. Der Seemann, der eine
(Lesen Sie bitte weiter auf Seite 18)

1964 im Kaleidoskop

Betrachtet man die weltpolitischen Ereignisse des vergangenen Jahres wie durch ein Kaleidoskop, so werden aus der Vielzahl der Figuren, gebildet aus den kleinen bunten Steinchen der Ereignisse, zwei in's Auge fallen, die faszinieren. Man scheut sich, das magische Röhrchen weiterzudrehen. Denn ihre Struktur läßt ahnen: Hier wirkt ehernes Gesetz, hier wird das Geheimnis der vorbestimmten Gestalt durchsichtig wie in einem Kristall. Das eine Bild in unserem politischen Kaleidoskop trägt die Unterschrift „Deutsche zu Besuch bei Deutschen“, und das andere „Die rotchinesische Atombombe“.

Deutsche besuchen Deutsche

Da steht eine Mauer, die das größte Gefängnis der Weltgeschichte umschließt. Darinnen ein verschlagener Gefängnisdirektor, der sie baute. Er öffnete einen Spalt weit und rief mit großer Geste der Welt die Lüge in's Gesicht: Seht, auch in meiner Brust schlägt ein mitleidiges Menschenherz, denn ich erlaube Gefängnisbesuche. Ich lasse nicht nur Besuch hinein, sondern gewähre meinen Gefangenen sogar noch Urlaub hinaus.

Und die hineindürfen zum Gefängnisbesuch, sie müssen Eintritt bezahlen. Aus ihnen schlägt der Russe mit der sächsischen Fistelstimme Kapital für seine zerrütteten Finanzen, hundert Millionen im Jahr.

Soweit so schlecht. Diesen maßlosen Zynismus kauft Ulbricht kein denkender Mensch als Menschenfreundlichkeit ab. Woran ihm lag, war politisches Kapital. Ein Briefkopf mit DDR und der Unterschrift eines westlichen Beamten hätte ihm genügt. Auf unserer Seite wurde ein parteipolitisches Kobolzschießen veranstaltet, um Deutsche zu Deutschen zu lassen, ohne daß Ulbricht sein Dokument in die Hände bekommt, aus dem zu entnehmen wäre, daß sein Macht-

bereich keine sowjetisch besetzte Zone Deutschlands ist, sondern ein souveräner Staat. Nach etlichen Stürmen im Wasserglas ist dann das Kunststück der Passierscheinfrage doch noch geglückt. Der Spalt wurde geöffnet, und wie ein angestauter und entfesselter glühender Lavastrom ergossen sich in beiden Richtungen Deutsche zu Deutschen. Wo getrennte Deutsche sich in ihren vier Wänden wiedersehen, da begann der große Irrtum, die große Fehlkalkulation des ziegenbärtigen Kerkermeisters. Für Ulbricht wurde es der Fluch der bösen Tat. Aus dem wirtschaftlichen und politischen Kapital, das er aus dem vergewaltigten Recht der Zusammengehörigkeit aller Deutschen schlagen wollte, wurde die überwältigende Demonstration des Bestehens auf dieses Recht. Die vielen hunderttausend Deutsche, die im vergangenen Jahr festen Schrittes über die schwankende Brücke der Passierscheinfrage gingen, haben der Welt ein donnerndes Nein zugerufen, ein Nein zum erbärmlich bequemen status quo, ein Nein zur Abfindung mit dem Schicksal der Zerrissenheit. Die Ströme, die sich durch die Mauer ergossen, sie haben ohne einen einzigen vergossenen Blutstropfen, auf geduldige, sittsame und disziplinierte Manier die deutsche Frage wieder mitten in die weltpolitische Debatte geworfen. Die vielen hunderttausend Deutschen aus Ost und West, die sich Geschenke brachten und in die Arme schlossen, sie haben für unsere Wiedervereinigung mehr erreicht, als jahrelange sterile Reden und pathetische Bekenntnisse. Nicht die überraschende Äußerung des Präsidenten der UNO-Vollversammlung über die deutsche Teilung, nicht unseres Außenministers wiederholte Vorstöße in der Deutschlandfrage, schon gar nicht das Wohlwollen irgendeiner Regierung hatten und haben die Wirkung, wie diese Besuche, die Deutsche Deutschen abstatteten.

Vor Errichtung der Mauer wählten die Deutschen mit Millionen Flüchtlingsfüßen die Freiheit. Sie bewiesen damit Kennedy's These vom

unwiderstehlichen Sog, den freiheitlich intakte Demokratien ausüben. Nach der Errichtung der Mauer wählten die Deutschen wieder mit den Füßen. Sie wählten die Wiedervereinigung.

Die rotchinesische Bombe

Rotchina hat seine erste Atombombe gezündet. Bei den Gefängnisbesuchen in Deutschland wurde mit friedlichen menschlichen Mitteln große Politik gemacht. Leider wird mit der ersten chinesischen Atombombe nun nicht umgekehrt mit lauten spektakulären Mitteln menschliche Politik gemacht. Ganz im Gegenteil: Rotchina gehört nicht zum Atomclub, Rotchina pfeift was drauf, und auch auf den Atomversuchsstop. Sein Atompilz macht den Streit in der westlichen Allianz um den Finger am Atomknopf und damit die Uneinigkeit in der atlantischen Gemeinschaft und in

der NATO so lächerlich und so gefährlich, wie sie wirklich sind. Und der rotchinesische Atompilz überschattet dunkel jenes atomare Patt, das den Weltfrieden des Schreckens erzwingt, das mit zwingender Logik Entspannung, Koexistenz und Beendigung des kalten Krieges nach sich zog. Den rotchinesischen Atompilz sehen die farbigen Völker zu groß und die westlichen zu klein. Die farbigen Völker sehen in ihm so etwas wie eine riesige sie schirmende Friedenseiche. Das ist falsch. Das ist er nicht. Er ist die furchtbarste und unberechenbarste Bedrohung des Weltfriedens, die je über die Menschheit verhängt wurde. Die westlichen Völker einschließlich der konventionellen Atomgiganten sehen, wie oben gesagt, diesen Atompilz winzig klein. Auch das ist falsch. Wir kleben immer noch an unserem Klischee von China, dem bedeutungslosen Volk von elenden zerlumpten Kulis. Das stimmt nicht mehr. Die Chinesen sind nicht nur klug, sondern sie sind das älteste, im Grunde nie besiegte, nie eroberte Kulturvolk dieser Erde. Die Chinesen sind das größte Volk der Erde. Aus ihrer Sicht ist ihr Reich das Reich der Mitte, das Reich, dem infolgedessen die Welt Herrschaft mit Fug und Recht zukommt. Weltmachtstreben aus Sendungsbewußtsein und Weltmachtstreben aus kommunistischer Ideologie vereinigen sich heute in Rotchina zu einer ungeheuer explosiven Ballung. Die Leistung der Schaffung der Atombombe aus eigener Kraft, aus der Kraft dieser „nichts-nützigen, trägen, dummen elenden Volksmassen“ ist in Wirklichkeit ein überwältigendes Zeugnis der effektiven Kraft, die in diesem zähen fleißigen und intelligenten Volke steckt. Wir unterschätzen die Rotchinesen auch deshalb, weil Kommunismus für uns die Marke für das Schlechte, Böse, Destruktive schlechthin geworden ist. In Wirklichkeit ist der Kommunismus für die Chinesen gut. In China befreite er tatsächlich, wirkte nach jahrhundertelanger feudalistischer dekadenter Mißwirtschaft wie eine Heilsbotschaft, wie der Segenbringer, der endlich, endlich kam. Der erwachte chinesische Drache hat einmal kurz probiert, ob er noch Feuer speien kann. Er kann es.

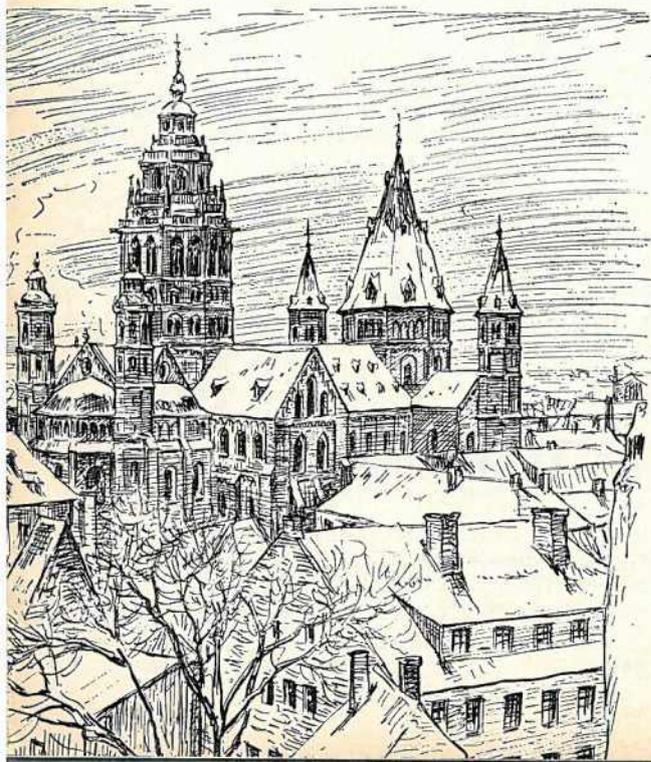
An diesen rotchinesischen Atompilz des Jahres 1964 wird man sich erinnern in Washington, in Moskau, in den europäischen Hauptstädten, in Indien und in Afrika. Er dürfte und sollte niemals wieder Ruhe geben, wenn diese Erinnerung nicht zu einem grausamen Erwachen werden soll. Oswald Spengler schon beschwor die Gelbe Gefahr. Die gelbrote Gefahr ist größer. Die atomare gelbrote Gefahr die größte. Angesichts dieser ungeheuerlichen Bedrohung des Weltfriedens ist es durchaus nicht kühn, wenn vorausgesehen wird, daß sie imstande wäre, die Todfeinde von gestern und heute zu Freunden von morgen zu machen: Sowjetrußland, Europa und Amerika. Nicht kühn und utopisch ist diese Schlußfolgerung aus dem rotchinesischen Atompilz, sondern nur vernünftig und logisch.

Im politischen Kaleidoskop 1964 kann man die rotgelbe Explosion nicht scharf genug unter die Lupe nehmen.

Unser schönes Deutschland

Mainzer Dom im Winterschmuck

Heinrich Schopper



Unter dem Vorsitz von Professor Dr. Rolf Stödter (Reederei John T. Essberger, Hamburg) fand am 3. Dezember 1964 in Hamburg die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder statt. An ihr nahmen mehr als 230 Reeder aus Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen teil. Neben den Neuwahlen für das Präsidium und für den Verwaltungsrat war die Reederversammlung einer Erörterung der schiffahrtspolitischen Entwicklung im Jahre 1964 und aktuellen Fragen der deutschen Seeschifffahrt gewidmet.

In Bonn und an den Küsten: Seefahrt tut not

Im Vordergrund der Beratungen während der Reederversammlung stand das Bemühen um ein Strukturprogramm für die deutsche Seeschifffahrt, das die grundsätzliche Konsolidierung des Wiederaufbaus und die dringend erforderliche Rationalisierung und Modernisierung der deutschen Handelsflotte ermöglichen soll. Die Mitglieder des Verbandes Deutscher Reeder stellten in diesem Zusammenhang mit großer Befriedigung fest, daß die Sprecher aller Bundestagsfraktionen während der Schifffahrtsdebatte im Deutschen Bundestag am 10. und 12. Juni 1964 übereinstimmend die Notwendigkeit von Förderungsmaßnahmen für die deutsche Seeschifffahrt betont haben. Es wurde auch hervorgehoben, daß sich ebenfalls die Küstenländer dieser Forderung angeschlossen haben.

Keinerlei Kriegsentschädigung

Die Zielsetzung eines Förderungsprogramms für die deutsche Handelsflotte muß in erster Linie darauf gerichtet sein, die Kapitalstruktur der deutschen Reedereien grundlegend zu verbessern. Als einziger deutscher Wirtschaftszweig wurde die deutsche Seeschifffahrt während und in der Folge des zweiten Weltkrieges nahezu vollkommen vernichtet. Der überwiegende Teil der für ihren Wiederaufbau erforderlichen Investitionen mußte über den Kapitalmarkt finanziert werden, der in der ersten Nachkriegszeit besonders ungünstige Konditionen aufwies. Da die deutschen Reeder im Gegensatz zu ihren ausländischen Wettbewerbern für ihre Kriegs- und Reparationsverluste keine Entschädigung erhalten haben, und da es ihnen auch nicht möglich war, im Wege der Selbstfinanzierung neues Kapital zu bilden, weisen die Bilanzen der deutschen Reedereien eine ungewöhnlich hohe Fremdverschuldung aus. Sie stellt einen schwerwiegenden Wettbewerbsnachteil dar.

Drohende Veralterung

Die deutschen Reeder haben während der Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder erneut zum Ausdruck gebracht, daß diese Wettbewerbsnachteile am ehesten durch eine Strukturhilfe behoben werden können, die darauf ausgerichtet sein muß, die Eigenkapitalverhältnisse der deutschen Reedereien nachhaltig zu verbessern. Ergänzt werden muß diese Strukturhilfe durch eine Zinsbeihilfe für die verbleibende Fremdkapitalbelastung. Um die dringend erforderliche Rationalisierung und Modernisierung der deutschen Handelsflotte zu erreichen, ist es weiterhin erforderlich, sowohl die Verschrottung überalterter und unwirtschaftlicher Tonnage als auch den Neubau moderner Schiffseinheiten zu fördern. Nach der Auffassung des Verbandes Deutscher Reeder sollten diese Maßnahmen im Rahmen

eines fünfjährigen Schifffahrtsprogramms, das bereits im Jahre 1965 zum Tragen kommt, abgewickelt werden.

Wann fällt die Entscheidung?

Während der Reederversammlung wurde ferner hervorgehoben, daß ein vom Bundesverkehrsministerium bereits vor zwei Monaten vorgelegter Entwurf für ein Schifffahrtsförderungsgesetz diesen Gedankengängen Rechnung trägt. Es wurde die Hoffnung ausgesprochen, daß dieser Entwurf auch die Billigung der übrigen Bundesinstanzen finden möge, und daß die Bundesregierung diesen Gesetzentwurf baldigst dem Deutschen Bundestag zuleitet.

Werften können doppelt soviel Schiffe bauen, wie gebraucht werden

Neben den Fragen der Förderung des deutschen Schiffbaus und steuerlichen Problemen stand die aktuelle wirtschaftliche Situation der deutschen Handelsflotte weiterhin im Vordergrund der Beratungen. Die Ratenentwicklung auf den Weltrampfrachtenmärkten habe, so wurde festgestellt, im Jahre 1964 einen stetigeren Verlauf genommen als im Vorjahr. Die Spitzennotierungen des Jahres 1963 seien allerdings nicht mehr erreicht worden. Auch heute könne eine grundsätzliche Erholung der Frachtemärkte nicht festgestellt werden. Es sei auch zweifelhaft, ob sie angesichts der Tonnageentwicklung und der Tatsache, daß die derzeitige Werftkapazität auf der Welt mehr als doppelt so groß wie der Neubaubedarf der Welthandelsflotte sei, für die nächste Zukunft erwartet werden könne.

Schutz der deutschen Flagge

Hinsichtlich der vielfältigen Wettbewerbsverzerrungen auf den Weltmeeren habe das Jahr 1964 keine Entlastung, sondern vielmehr eine Verschärfung der Situation mit sich gebracht. Es sei einigen Reedereien zwar gelungen, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Flaggen-diskriminierung durch Privatabkommen zu mildern, das Problem sei mit diesen Maßnahmen jedoch nicht aus der Welt geschafft. Der Verband Deutscher Reeder verkenne nicht die bisherigen Bemühungen der Bundesregierung, der Diskriminierung der deutschen Flagge im Wege von Handels- und Kreditverträgen zu begegnen. Diesen Bemühungen sei bislang jedoch ein entscheidender Erfolg versagt geblieben. Daher muß nach Meinung der deutschen Reeder das Außenwirtschaftsgesetz zum Schutz der deutschen Flagge nunmehr weit stärker als bisher angewandt werden.

Reeder und Verlater kamen sich näher

Die weiteren Erörterungen auf handelspolitischem Gebiet bezogen sich vor allem auf die Ergebnisse der UN-Welthandelskonferenz, auf das Dumping der Ostblockreedereien und auf die amerikanische Schifffahrtspolitik. In diesem

Zusammenhang wurde vor allem auf die kürzlich von den europäischen Verladern einerseits und den Reedern andererseits unterzeichnete „Note of Understanding“ hingewiesen, in der Reeder und Verlater aus elf europäischen Staaten und aus Japan ihren Willen bekunden, ihre Beziehungen in eigener Verantwortung und unter Ausschluß jeglicher staatlicher Intervention zu regeln. Die Unterzeichnung dieser „Note of Understanding“ wurde als ein Ereignis angesehen, das zwar aus dem Schifffahrtsstreit mit den USA resultiert, aber weit über den eigentlichen Anlaß hinaus wirksam werden wird.

Seefahrtsgerechte Wehrdienstlösung Intensivierte Werbung um Verständnis für unsere Seeschifffahrt

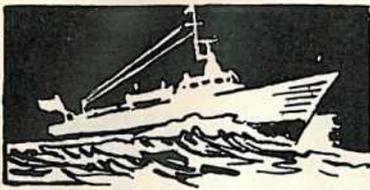
Im Rahmen der Erörterungen über die personellen Fragen nahmen die deutschen Reeder mit großer Befriedigung davon Kenntnis, daß das Verfahren für die Uk-Stellung von Seeleuten wesentlich vereinfacht worden ist. Die Freistellung der Seeleute wird künftig für die gesamte Dauer ihres Dienstes auf deutschen Handelsschiffen ohne besonderen Antrag erfolgen können, und zwar durch die Einschaltung eines zentralen, für das gesamte seemannische Personal zuständigen Wehrersatzamtes. Außerdem wurde zum Ausdruck gebracht, daß die aus der allgemeinen Vollbeschäftigung resultierende angespannte Nachwuchssituation den Verband Deutscher Reeder veranlassen wird, seine Anstrengungen zur Information über die Schifffahrtsberufe noch wesentlich zu intensivieren. Überhaupt vertreten die deutschen Reeder die Ansicht, daß es heute mehr denn je darauf ankommt, in der breiten Öffentlichkeit unseres Landes mehr Verständnis sowohl für die volkswirtschaftliche Bedeutung als auch für die Sonderlage der deutschen Seeschifffahrt zu erwecken.

Woraus besteht der zweite Lohn?

Zu jedem Hundertmarkschein, den ein Arbeitnehmer verdient, zahlt der Arbeitgeber im Durchschnitt 25,50 DM laut Gesetz und Tarif als „zweiten Lohn“ hinzu. Im einzelnen: Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung 11,90 DM, bezahlter Urlaub 6,75 DM, bezahlte Feiertage und Ausfallzeiten 4,45 DM, Arbeitgeberzuschuß im Krankheitsfall 1,20 DM, sonstige soziale Leistungen 1,20 DM. Außerdem werden oft noch erhebliche freiwillige Leistungen (im Bundesdurchschnitt 14,75 DM) gewährt.

Meier-Hedde neuer Vorsitzender

Als Nachfolger von Herrn Professor Dr. Rolf Stödter hat Herr Ernst Meier-Hedde (Schlüssel Reederei oHG, Bremen) vom 1. Januar 1965 ab den Vorsitz im Verband Deutscher Reeder übernommen. Außer Herrn Meier-Hedde gehören dem neu gewählten Präsidium des Verbandes Deutscher Reeder die Herren Consul Thomas Entz (Zerssen & Co., Rendsburg), Harald H. Schuldt (H. Schuldt, Hamburg) und Professor Dr. Rolf Stödter (John T. Essberger, Hamburg) an.



Flottenumschau

Bundesmarine

Bei Jahresbeginn 1965 hatte die Bundesmarine einen Personalbestand von etwa 33 000 Mann. Durch Ausscheiden der noch jungen Soldaten auf Zeit und der älteren Berufssoldaten sowie durch den Eintritt junger Soldaten ist immer eine gewisse Personalbewegung zu verzeichnen, was eine normale Erscheinung darstellt. Es sind etwa 250 Kriegsschiffe und rund 70 Hilfsschiffe vorhanden. Außerdienststellungen werden durch Übernahme von Neubauten ausgeglichen. Im Jahre 1964 kamen die Zerstörer „Hamburg“ und „Schleswig-Holstein“ in Dienst, ferner die durch Umbau modernisierten Fregatten „Raule“ und „Gneisenau“, das Geleitboot „Braunschweig“, sechs Tender der „Rhein“-Klasse, zwei Uboote und eine Anzahl von Hilfsfahrzeugen verschiedener Art. Die Marineflieger begannen mit der Umstellung auf den Starfighter F 104-G auf einen modernen Flugzeugtyp, der auch für die Seefliegerei verwendbar ist.

Die Geleitboote der „Köln“-Klasse sollen ab 1965 die Bezeichnung Fregatten erhalten, die Minenschiffe werden in Minenleger umbenannt. Eine Anzahl von älteren Schiffen kam 1964 außer Dienst oder wurde in den Reservestatus überführt, darunter die Schulfregatten „Graf Spee“ und „Hipper“, sowie ältere Räumboote, KFK und Versuchs-Schnellboote.

Im Jahre 1964 haben viele Fahrzeuge der Bundesmarine im Zusammenhang mit Übungen und Flottenmanövern oder bei ihren Ausbildungsreisen Besuche in fremdländischen Häfen durchgeführt. Die „Gorch Fock“ segelte über Lissabon, Bermudas nach New York, auf der Rückreise wurden Irland, Island und Norwegen angelaufen. „Hipper“ und „Graf Spee“ kamen nach Ostpakistan und Thailand, die „Weser“ besuchte Karachi und Bombay und war später in Veracruz/Mexico und in den Kanadischen Seen. Geleitboote waren im Mittelmeer, Troßschiffe übten im Nordatlantik. Aber auch die vielen ungenannten Kleinfahrzeuge, die sogenannten Boote, suchten Auslandshäfen im europäischen Bereich auf.

Im neuen Jahr wird das nunmehr eingehend erprobte Schulschiff „Deutschland“, das größte Kriegsschiff der Bundesmarine, eine fünfmonatige Weltreise antreten. Die Fahrt geht über das Mittelmeer, den Suez-Kanal nach Indien, Manila, Japan, Hawaii, San Francisco, Columbien, Azoren, Brest und zurück nach Kiel. Mit etwa 265 Mann Stammbesatzung und rund 265 Kadetten tritt das Schiff am 25. Januar die Ausreise an. Ende Juni soll es zurück sein.

Der geplante Übergang auf Fernlenk Waffen auf einigen Überwasserschiffen der Bundesmarine, der bereits in vielen Marinen erfolgt ist, wird auch die Wehrtechniker, die Schiffbauer und das bisher nur auf die herkömmliche Artillerie geschulte Marinepersonal vor manche Probleme stellen. Alle Marinen, die diesen Übergang durchgemacht haben, klagen über einen Mangel an Spezialisten und hochqualifizierten Technikern. Der Bau der ersten Fernlenk Waffen-Zerstörer in den USA soll 1965 anlaufen. Die Schiffe sollen 4 1/2 Jahr nach Auftragserteilung einsatzfähig sein. Die zukünftigen Besatzungen sollen schon während des Baues der Schiffe ausgebildet werden, weil eine erhebliche Spezialisierung erforderlich wird. Die Marineplanung sieht auch den Bau von Flugabwehr-Korvetten und die Ausrüstung von Schnellbooten mit Kleinraketen vor, wie die modernen Marinen es bereits durchführen.

Neben der Ausbildung des Personals werden im Jahre 1965 zwei Dinge besondere Auswirkung auf die Bundesmarine haben. Das ist die im Jahre 1964 beschlossene Umorganisation und die in Zukunft zu erwartende Umrüstung auf moderne Flugabwehrwaffen, auf die Fernlenk Waffen. Die Umorganisation soll einfachere Befehlsverhältnisse in der Marine schaffen. Dem Verteidigungsministerium mit dem Führungsstab der Marine sollen im Jahre 1965 nur noch zwei Säulen unterstehen, das Flottenkommando und das Marineamt. Dem Befehlshaber der Flotte werden zusätzlich alle Versorgungseinheiten und -einrichtungen unterstellt, die bisher gesondert zur Basisorganisation gehörten. Das Kommando der Flottenbasis wird aufgelöst. Aus dem bisherigen Zentralen Marinekommando wird ein Marineamt geschaffen, dem die Fachkommandos, die Ausbildungseinrichtungen, die Stammdienststelle, das Schiffsübernahmekommando und weitere Landdienststellen eingegliedert oder unterstellt werden.



gehört
gesehen
festgehalten

Vier Tote und 34 Schiffbrüchige

brachte der deutsche VW-Transporter „Mathilde Bolten“ von dem im Nordatlantik in Seenot geratenen US-Getreidefrachter „Smith Voyager“ (7606 BRT) nach Puerto Rico.

Die amerikanische Nachrichtenagentur United Press verbreitete darüber folgende Meldung:

● „Die Bedingungen, unter dem sich die Bergungsaktion vollzog, sind als nahezu unmöglich zu bezeichnen. Mit der offiziellen Verhandlung der Küstenwacht Anfang Januar wird ein neues Kapitel des Wagemuts in der Geschichte der deutschen Handelsmarine aufgeblättert.“

Blonde Ladung auf eigene Rechnung

nahm das Maschinenpersonal des MS „Hödur“ (6103 BRT) von Gävle (Mittelschweden) nach Nordenham mit. Dort wurden die beiden Schwedinnen Margot (20) und Elvi (19) am 2. Liegetag aufgestöbert, nachdem ihre Eltern dringend um diese Bordrazzia gebeten hatten.

Fünf mitteldeutsche Seeleute

segelten im November in skandinavischen Häfen achteraus. Einer von ihnen erreichte als blinder Passagier Hamburg.

Paradiso war sein letzter Schläger

dann wurde der Piratensender vor der holländischen Küste auf der Hubinsel „T.V. Nord“ nach einem mehrwöchigen Seekrieg von Polizisten mit Tonnenlegern, Hubschraubern und Bombern geentert und zum Schweigen gebracht.

Die Studenten der Seefahrtsschulen

haben sich Ende letzten Jahres zum Studentenverband „Deutsche Seefahrtsschulen“ zusammengeschlossen.

Hohe Gefängnis- und Geldstrafen wegen Schmuggels

erhielten in Kopenhagen der Koch Uwe R. Bruhns (80 Tage) und der Matrose Franz Waldeck (50 Tage) des Hamburger Seebüchlers „Hein Godenwind“. Außerdem kostete den Seeleuten ihr Zigarettenschmuggel zwischen Kiel und Faaborg zusammen DM 30 183 an Zoll und Bußgeld.

Schwere Zeiten für St.-Pauli-Schlepper

Diese Portiers in goldstrotzender Kapitänuniform müssen in Zukunft DM 1000 Strafe bezahlen, wenn sie versuchen, Passanten den Weg zu versperren oder sie am Ärmel zu fassen.

„Seute Deern“ hat Seute Deern

als Reeder und Kapitän und führt wieder die deutsche Flagge. Die hölzerne 3-Mastbark hat in Emden festgemacht, um unter der Regie ihrer Käuferin, der Emdener Gastronomin Erna Hardisti, als Gaststätten- und Hotelschiff wieder flottgemacht zu werden. Der Segler lief 1919 in Gulfport (USA) als 3-Mastschoner vom Stapel. 1939 wurde er bei Blohm & Voss zur Bark umgetakelt und segelte als Schulschiff für die Reederei John T. Essberger. Nach dem Krieg lag der Windjammer als Wohn- und Hotelschiff in Hamburg. Dann wurde sie von einem alten Delfzijler seiner Heimatstadt zum Geschenk gemacht und diente als Hotelschiff. Jetzt liegt sie zur gründlichen Überholung in der Werft in Emden.

Import aus China

Ein Hamburger Schiffsmakler will für einen Genußmittel-Konzern für DM 480 000,— 17 original-chinesische Dschunken in Hongkong kaufen. Die Dschunken sollen als schwimmende Ausstellungen in Großstädten Verwendung finden. Aus Alt-China importieren wollen unsere Modeschöpfer für 1965 den Schlitz im Damenrock. Ostasienfahrer kennen das und werden sicherlich nichts gegen diese reizvolle Note im heimatischen Straßenbild einzuwenden haben.

Durch die Tür auf die Straße

flog der 195 Pfund schwere Schiffskoch Arnold S. und blieb mit schwerem Schädelbasisbruch in einer Blutlache liegen. Noch heute, nach 4 Monaten, ist er arbeitsunfähig. Er war wegen eines Streitobjektes von 3 DM das Opfer des brutalen St. Pauli-Kellners B. Schillings des Lokals Dschunke geworden. Kürzlich wurde der Schläger für seine Brutalität unverständlicherweise zu nur 10 Monaten Gefängnis verurteilt.

Ein Stabsfeldwebel mit Gouverneursgehalt

diente viele Jahre im niederländischen Barras. Es war ein Farbiger, der, anstatt Alimente zu zahlen, seine 72 unehelichen Kinder als ehelich erklären ließ und dann durch die Kinderzulage zu seinem sagenhaften Einkommen gelangte.

Wer immer gut ißt und trinkt

der kann nicht nur jede Strapaze „entbehren“, sondern neuerdings — wenn er auch noch gut schläft — im Schlaf Fremdsprachen erlernen. Das geht so: Der Lernbeflissene prägt sich vor dem Einschlafen dreißig fremdsprachliche Wörter ein. Nach zwei bis drei Stunden Schlaf wiederholt dann ein Tonband diese Vokabeln mit der Übersetzung in die Muttersprache. Nach Aufwachen hat der Schläfer dann diese Vokabeln gelernt. Dieses Verfahren üben seit 1000 Jahren buddhistische Mönche und neuerdings erhalten, modern technisiert, Ingenieur-Schüler in Kiew derartig angenehmen Unterricht.

In Buenos Aires ging ich an Land

zum Urlaub in Südamerika

4. Fortsetzung

H. Meiners, I. Offizier

Zwischen netten Leuten und wilden Tieren im „Paradies auf Erden“

Die Walfänger liefen die Inseln damals für Frischproviand an und nahmen dabei bis zu 300! lebende Schildkröten mit. — Wir fanden auf Santiago Corrales aus kleinen Steinwällen, in denen die Tiere „gesammelt“ wurden. In dem ca. 100 m tief im Krater liegenden Salzsee stolzierten zu unserem Erstaunen rosarote Flamingos herum. — Viele der Inseln haben Salzseen, wo diese so herrlich anzuschauenden Vögel leben.

Am nächsten Morgen trieb ich mich an der bizarr zerklüfteten Lava-Küste herum, mit Interesse die vielen riesigen, in allen Farben schillernden Krebse beim Fressen beobachtend. Herrliche Film-Objekte!

Ich schlich mich an die überall auf und zwischen den Felsen sich sonnenden Seelöwen heran und nahm ihr wütendes Gebrüll auf Tonband, wenn sie sich gestört fühlten. Eine Seelöwin ließ sich nur kurze Zeit begaffen und trieb mich dann zähnefletschend und fauchend von ihrem Baby weg. Ein kleines Tier ließ sich dagegen anfassen, was mir nur einen erstaunten Blick eintrug. Die meisten zogen sich ganz einfach durch einen eleganten Kopfsprung in ihr feuchtes Element zurück. Sie kamen aber immer wieder angeschwommen, bäugten mich und trieben ihre Späße miteinander; man bekommt direkt Lust, sich mit ihnen anzufreunden und mitzumachen!

Der nächste Tag sah uns in Pto. Villamil auf der Insel Sta. Isabela, wo für die Touristen eine Wanderung ins Innere auf dem Plan stand. Ziel war ein ehemaliges Sträflingslager, wo eine riesige Steinmauer an diese Zeit erinnert. Der Bau dieser ganz und gar unsinnigen Mauer wurde seinerzeit vom Lagerkommandanten angeordnet, um die Häftlinge zu beschäftigen; es sollen viele dabei umgekommen sein.

Das Schiff lud inzwischen wilde Ochsen. Am Strande werden diese mit Kopf und Schwanz längsseits am Boot angelascht, jeweils 2 an jeder Seite. Als wollten sie das Boot schieben, strampeln die armen Viecher dann zum Schiff hinüber, wo sie an den Hörnern einzeln an Deck gehievt werden.

Wieder einen Tag später ging die „Cristóbal Carrier“ frühmorgens in der Black Beach Bay vor Anker. Floreana ist m. E. die schönste der Galápagos Inseln. Und deshalb wohl hat sich damals der deutsche Zahnarzt Dr. Ritter, durch den die Inseln in den 30iger Jahren in Deutschland ins Gespräch gekommen waren, und wenig später die Familie Wittmer hier niedergelassen.

Die Familie Wittmer lebt heute noch auf Floreana, und am schwarzen Strand steht ein doppelstöckiges Holzhaus, in dem Frau Wittmer alle die Insel besuchenden Gäste auf das herzlichste begrüßt und bewirtet. Die Wittmers waren während aller Jahre — und sind es heute noch — Haupt-Besuchsziel aller Sportsegler.

So wurden auch wir herzlich aufgenommen, und Frau Wittmer — ihr Mann starb vor kurzem — freute sich, einen Landsmann zu treffen; als sich herausstellte, daß sie es mit einem Lloyd-Offizier zu tun hatte (ein Amerikaner bemühte sich bei Besuchen immer, sofort die Besonderheiten seiner Mit-Touristen herauszustellen), erzählte sie gleich von ihrer Rückreise mit der „Buntenstein“, die sie von einem Deutschland-Besuch zurückbrachte.

Sie sei damals froh gewesen, erzählte sie, wieder auf ihrer Insel zu sein. Deutschland hatte ihr nicht mehr gefallen — was ich unterwegs von vielen, lange im Ausland lebenden Deutschen gehört habe!

Alle sind zufrieden dort auf Floreana, und nach wenigen Stunden Aufenthalt verließen wir das gastfreundliche Haus; es ging zurück nach Sta. Cruz.

Noch lange sahen wir am Berghang einen besonders grünen Fleck, aus dem Palmen hervorragten — das ehemalige Grundstück Dr. Ritters, der damals auf so tragische Art gestorben war; er war Vegetarier und hatte ein einziges Mal vergiftetes Hühnerfleisch gegessen!

Wir passierten die Post-Office Bay, wo noch ein weißes Holzfaß als Postkasten dient! Hier hatten schon damals im 18. Jahrhundert die Walfänger ihre Post deponiert, wenn sie die Inseln zum Aufnehmen von Wasser und Proviant anliefen. Ausgehend hinterlegten sie hier ihre Post für die Heimat; die heimkehrenden Segler nahmen sie mit.

Bevor die „Cristóbal Carrier“ ihren Dienst aufnahm, was noch gar nicht so lange her ist, erhielten die Wittmers ihre Post auf eben diese Art und Weise! Nur daß es meistens Sportsegler waren, die vorbei kamen; es war ungeschriebenes Gesetz, die Post-Box aufzusuchen, wenn man die Inseln passierte!

In Sta. Cruz besuchten wir die „Gringo“-Kolonie und unterhielten uns mit den Angermeyers und anderen. Alles zufriedene Leute; einige sagten: Galápagos — für uns das Paradies auf Erden!

Zuviel Fahrt am Chimborazo Äquator noch nie so deutlich gesehen

1½ Tage später, am 23. Mai, setzte ich meine Reise zu Lande fort; auf nach Quito!

Eine Fähre setzte mich nach Duran über. Von dort legt ein Schienenbus in 12 Stunden die Strecke nach Quito zurück.

Um 6.30 Uhr brausten wir los; ich hatte mir ganz vorne den besten Platz ausgesucht. D. h., zunächst brausten wir noch nicht, da es erst einmal durch den Ort ging, und die Kühe und Schweine nicht schon beim 1. Hupenton davontoben — offensichtlich wußten sie, daß uns nichts daran lag, sie zu überfahren.

Aber dann donnerten wir doch ab — und wurden ganz hübsch hin- und hergeschüttelt. Die Schienen sind wohl zu dünn, daß sie sich im Laufe der Jahre derart ausgeleiert haben. Na, es half nichts, ich mußte mich daran gewöhnen; und bald fiel es mir auch nur noch auf, wenn ich versuchte, beim Filmen die Kamera ruhig zu halten.

Zunächst sehr fruchtbares Flachland; ununterbrochen passierten wir große Felder mit Zuckerrohr, Mais und Bananen. — Schönes, saftiges Grün!

An die Hupe mußte ich mich auch erst gewöhnen; sie saß mir ja fast vor der Nase und schrie immer wieder auf. Diese dummen Ochsen, Esel und Schweine!

Dann geht es innerhalb kurzer Zeit über 1000 m hoch; das steilste Stück der Strecke hat man in eine glatte Felswand sprengen müssen! Der Bus fährt immer vor- und rückwärts.

Die Vegetation hat sich geändert, ist nicht mehr so üppig. Wir befinden uns wieder auf dem Altiplano, dem Hochland.

Dann taucht linker Hand der Chimborazo auf; die Bahnstrecke führt direkt an seinem Fuß entlang. Ein imposanter Berg; allerdings sah man ihn leider nicht in seiner ganzen weißen Pracht. Eine dicke Wolke verhüllte sein Haupt. Langsam neigte sich der Tag seinem Ende zu, ebenso die Bahnfahrt. Unser Wagen hatte sich fast geleert, und wenn es bergab ging, wie fast die ganze letzte Strecke vor Quito, nahmen wir für mein Gefühl etwas reichlich viel Fahrt auf! — Schließlich tauchten vor uns die Lichter der Hauptstadt Ecuadors auf — ich war ganz froh darüber.

Morgens wachte ich von lautem Getöse auf, wieder in einem Savoy. Man feierte den 24. Mai, den Tag, an dem General Sucre 1822 die Spanier besiegte und damit die Unabhängigkeit Ecuadors errang.

Die Luft war lau, wenn es zeitweilig auch etwas nieselte; so schnappte ich mir meine Kamera und ging los, die Stadt zu erforschen. Vorerst aber sah ich den Umzug. Ganz Quito war offensichtlich auf den Beinen. Sämtliche Militär-Abteilungen waren vertreten, alle Vereine und Schulen, von denen es in Südamerika ja in jeder Stadt eine Unzahl verschiedener Richtungen gibt; selbst Nonnen mit ihren Zöglingen marschierten mit! 4 Düsenjäger donnerten einzeln und in Gruppen über die Stadt. Quito ist die Stadt der Kirchen; und wenn Cusco etwa 60 aufweisen konnte, so gibt es hier um die 90!

Zeugnisse aus der Inka-Zeit findet man hier sonderbarerweise gar nicht; etwas weiter von der Stadt entfernt soll es ein Fort geben, sonst nichts. Erstaunlich, wurde doch von Quito aus das Nordreich des „Tawantinsuyu“ regiert. Wurde alles zerstört?

Ich bummelte durch die Straßen, trieb mich auf dem Indio-Markt herum und kletterte auf den Panecillo, von wo aus man einen guten Blick auf die im Tal liegende Stadt hat. Quito gefällt mir am besten von allen Städten des Altiplano, es hat irgendwie eine freundliche Atmosphäre. Das Klima ist angenehm — nachts allerdings kann es empfindlich kühl werden. — Die Stadt liegt auf rund 2800 m Höhe.

Rund 24 Meilen nördlich der Stadt Quito beginnt die Nord-Halbkugel. Am Äquator-Denkmal überschritt ich zum 1. Male die Linie zu Fuß und an Land — sie ist dort ganz deutlich aufgemalt; so klar sieht man sie nicht einmal an Bord, wenn man durch das Glas guckt.

Um alle 3 Möglichkeiten ausprobiert zu haben, ließ ich mich auch noch in der Luft hinübertragen, als ich nämlich am 27. 5. mit einer „Boeing 720 B“ der Avianca nach Bogotá weiterreiste.

wird fortgesetzt

Das Wetter abzuschaffen, ist noch niemandem gelungen, selbst der autoritärsten Staatsführung nicht. Im Gegenteil, da erinnern wir uns des mächtigen Pharaos, dessen Verfolgungsheer das Wetter schlug, es in den zurückflutenden Wassern des Roten Meeres ertränkte, nachdem die vor ihm flüchtenden Israeliten eben dieses Meer trockenen Fußes überquert hatten. Aus jüngerer Geschichte kennen wir zwei „Welteroberer“, deren Streitmacht „mit Mann und Roß und Wagen“ zerschlagen wurde, — vom russischen General Winter: Napoleon und Hitler. Auch Stalin konnte wohl das Brot, das Licht und die Wärme rationalisieren, aber nicht das Wetter. Welche Bedeutung die Weltmacht Wetter heute noch beispielsweise für unsere Seefahrt besitzt, braucht in diesem Blatt nicht erläutert zu werden. Jeder weiß, was ein paar Sturm- und -nächte einem Schiff und seinen Männern an Bord und an Land abfordern an Durchstehvermögen und vielen harten D-Mark. Unvergessen auch der Eiswinter vor ein paar Jahren, der eine ganze riesige internationale Flotte einfach einmauerte in Eis, sie umklammerte, bis das Eis schmolz.

Die Weltmacht Wetter, die Katastrophen heraufbeschwört und Paradiese erblühen läßt, die über Hunger und Sattsein entscheidet, diese Weltmacht, die mit Schuld daran war, daß ein Diktator von Chruschtschows Format in die Versenkung verschwand, weil er seiner Sowjetunion die Schmach antun mußte, Weizen bei den verhaßten „Kapitalisten“ zu kaufen, — dieser Supertyrann regiert willkürlich, und die Technik ist ihm nichts. Elektronik und Automation vermögen die Fesseln der Erdanziehung zu sprengen, aber sie können keinem einzigen Windhauch befehlen, wo, wann, woher und wohin er wehen soll. Kläglich genug machen sich die paar sagenhaften Wettermacher im australischen Busch aus und die modernen Meteorologen, die Wolken zu „melken“ versuchen, — wenn die Winde günstig sind. Nein, kein Mensch, kein Wetteramt, nicht Wissenschaftler und Techniker können Wetter „machen“.

Alles meteorologische Bemühen zielt daher nur darauf ab, das Wetter so genau zu beobachten, daß sich gewisse Gesetzmäßigkeiten in seinem Ablauf bestimmen lassen. Denn wenn man zum Beispiel weiß, daß Zyklonen im Nordatlantik im allgemeinen von Westen nach Osten ziehen, dann kann man auch voraussagen, daß es westlich einer festgestellten Zyklone stürmisch werden wird. Hat man also aufgrund von Millionen Wetterbeobachtungen über einen großen Zeitraum hinweg genügend Studien, Forschungen und Vergleiche angestellt und Erfahrungen gesammelt, dann kann man es wagen, Wetterabläufe vorauszusagen. Und darauf kommt es an. Das brauchen Seefahrer, Fischer, Landwirte, Veranstalter von politischen und sportlichen Veranstaltungen und viele andere mehr. Zu wissen, wie morgen das Wetter wird, das hilft planen und disponieren, das hilft Millionen und Abermillionen sparen.

Deshalb beschäftigt sich unser Seewetteramt vornehmlich mit fünf Fragen:

- Wie ist das Wetter?
- Wie war das Wetter?
- Mit welcher Häufigkeitsverteilung treten die einzelnen Wetterelemente auf?
- Wie wirkt sich das Wetter aus?
- Wie wird das Wetter?

Was die Öffentlichkeit und an hervorragender Stelle unsere Seeschiffahrt von dem Wetteramt hauptsächlich wissen will, ist, wie das Wetter wird. Das Wetteramt gibt zur Zeit 24stündige Voraussagen heraus. An langfristigeren wird noch gearbeitet.

Wie entstehen Wettervoraussagen?

In einem ehemaligen Klassenraum der altherwürdigen Hamburger Seefahrtsschule klappern rund um die Uhr 15 Fernschreiber, werfen fast lautlos zwei Faksimile-Blattschreiber Serien von Wetterkarten aus, werden drei Festwellenempfänger abgehört. Hier laufen über das Zentralamt des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach und die Wetternachrichtenzentrale in Quickborn die Meldungen eines globalen Wetterbeobachtungsnetzes zusammen. Spinnen in diesem Netz sind Paris für Westeuropa, Stockholm für Nordeuropa, Moskau für den Ostblock, Rom für Südeuropa und den nahen Osten, sowie das schon erwähnte Offenbach für Mitteleuropa. Mit Amerika besteht Kabelverbindung.

- Die Seeobse, die Wettertelegramme von Nautikern und Bordfunkern, gehen unmittelbar über Norddeich- und Kiel-Radio unverzüglich auf einen der 15 Fernschreiber im Telexraum des Seewetteramtes, und zwar je ein Fernschreiber ausschließlich für Norddeich- und Kiel-Radio hin und zurück.
- Unverzüglich auch werden sie über die Nachrichtensammelzentrale nach Offenbach, Stockholm, Paris, Rom und Moskau weitergestrahlt. Und im Deutschen Seewetteramt selbst werden sie sofort für die Wetteranalyse und Wettervorhersage bearbeitet.

Dem Betrachter der Karte des Wetterbeobachtungsnetzes wird mit einem Blick klar, daß dieses Netz über See nur einen minimalen Bruchteil der Dichte über Land hat. Praktisch wären da nur die wenigen Wetterschiffe als spärliche Quellen der dringenden Unterlagen, ohne die keine Vorhersage möglich ist. Jede gemeldete Seebeobachtung hilft diesem Übel merklich ab, hilft das viel zu weitmaschige Netz über See verdichten.

Die Nachrichtensammelstelle heißt Fernschreiberraum. Denn der Fernschreiber hat die Telegraphie verdrängt (15 Fernschreiber, doch nur noch drei Telegraphieempfänger). Der Faksimile-Empfänger, der über Funk fertiggezeichnete Wetterkarten liefert, ist stark im Kommen. Er überspringt das Abhören von Morsezeichen sowie die Übersetzung und Rückübersetzung in und aus Code-Gruppen. Er gestattet die Übertragung von Wetterkarten mit Lichtgeschwindigkeit. Wenn man bedenkt, daß es bei der Synopsis, also bei der Sammlung und Verarbeitung möglichst vieler Wetterbeobachtungen aus möglichst großen geographischen Räumen in möglichst gleichzeitiger auf ein Maximum an Zeitersparnis und ein Optimum an Genauigkeit ankommt, dann läßt sich unschwer voraussagen, daß in wenigen Jahren der Faksimile-Blattschreiber den Fernschreiber verdrängt haben wird.

Was geschieht mit diesen tausenden von Wetterbeobachtungen, die im Fernschreiberraum einkommen? Sie sind die Mosaiksteinchen, aus denen sich die Meteorologen ein Bild für die Analyse der Wetterlage zusammensetzen, um dann daraus die Wettervorhersage für 24 Stunden zu erarbeiten.

Wie geschieht das? Zunächst wandern alle Meldungen aus der Nachrichtenzentrale in einen Raum, in dem sanatorienartige Ruhe herrscht. Hier sind fleißige junge Damen schweigsam und eifrig zeichnend am Werk. Sie übersetzen pausenlos die Code-Gruppen in Wettersymbole und tragen diese auf vorgedruckte Karten ein: Windpfeile, Temperaturen, Luftdrucke usw. — überall dorthin, woher die Meldungen stammen. Sie ordnen die Wettertatsachen übersichtlich in die Geographie. Was daraus entsteht, ist der Rohbau für die Wetterkarte, ist die erste Stufe der Synopsis.

Die zweite Stufe ist dann die Wetterkarte selbst. Sie entsteht dadurch, daß Meteorologen die einzelnen Wettertatsachen in Beziehung zueinander setzen, die Punkte gleichen Luftdrucks beispielsweise zu kreisförmigen Linien, den Isobaren, verbinden. Warm- und Kaltfronten ermitteln sie aus Temperatur und Windverteilung. Kenntnis, Erfahrung und Routine lassen die Meteorologen ein anschauliches und für sie sehr sprechendes Bild zeichnen: Die Wetterkarte. Sie ist vornehmlich zusammengesetzt aus Luftdruckgebilden, den Hochs und Tiefs. Dieser Vorgang, die Verwandlung von durchschnittlich 600 Wetterbeobachtungen in eine Wetterkarte wiederholt sich alle sechs Stunden, bei Bedarf alle drei Stunden.

Aus den fertigen Arbeitswetterkarten wird dann eine Analyse erarbeitet, die meteorologische Ausdeutung der Wetterlage. Vom Eingang der Beobachtungen bis zur fertigen Analyse brauchen die Meteorologen, wenn man durchschnittlich 600 Einzelbeobachtungen zugrunde legt, um eine Analyse zu fertigen, vier Stunden. Diese stellt die wissenschaftlich-exakte Bestimmung aller sich aus der Wetterlage ergebenden Bewegungs- und Veränderungstendenzen dar. Sie leitet also schon über zum nächsten Schritt, zur Vorhersage.

Dieses ist das Ergebnis von meteorologischen Überlegungen aus der Analyse.

Woher die Wetterfrösche die kühne Sicherheit nehmen, vorauszusagen, was das Wetter tun wird? Das ist nichts als Wissen und Erfahrung. Sie wissen zum Beispiel, daß ein Tief immer in Richtung des stärksten Luftdruckfalles wandert. Aus Richtung und Größe diese Druckfalles können sie auf Richtung und Geschwindigkeit des Tiefs schließen. Umgekehrt wissen sie, daß ein Hoch im allgemeinen noch höher hinaus will. Mit anderen Worten: Ein Hoch wandert immer in Richtung des stärksten Luftdruckanstieges. Also auch wie ein Hoch seine Lage verändert, können sie voraussagen.

Die Analyse sagt ihnen auch, welches Tief noch nicht an seinem Tiefpunkt angelangt ist, sich also noch vertiefen wird. Auch darüber haben sie Aufschluß, welches Tief sich wieder auffüllt, also schwächer wird. Das hat natürlich auf Windstärke und -Richtung Einfluß. Da der Wind kalte und warme, trockene und feuchte Luft transportiert, lassen sich aus Windstärke und -Richtung wieder eine ganze Reihe von Folgerungen ziehen, die für Niederschlag, Temperatur und Nebelbildung bestimmend sind. Solch eine Kette von zwangsläufigen Abläufen übersieht ein Meteorologe mit einem Blick. Er komponiert sie mit seinem geistigen Auge schneller, als er sprechen kann.

(Lesen Sie bitte weiter auf der nächsten Seite)

SEEMANN UND WEHRDIENST

NEUE REGELUNG

Wer zur See fährt, braucht nicht zur Bundeswehr. Das ist allgemein bekannt. Weniger bekannt ist, daß es auch hier Ausnahmen gibt und leider eine Menge Verwaltungsarbeit notwendig ist, damit der Seemann nicht einberufen wird. Kürzlich aber ist das Verfahren zur Unabkömmlich- („UK-“) Stellung der Seeleute vereinfacht worden. Bundesverteidigungsministerium und Bundesverkehrsministerium haben zusammengewirkt, um den bisherigen Gang der Anträge und die Zuständigkeiten übersichtlicher zu gestalten. Das gibt Anlaß, das Thema Seemann, Wehrpflicht und UK-Stellung noch einmal aufzugreifen und kurz darzustellen.

Bedingungen der UK-Stellung

Wie jeder deutsche Staatsbürger unterliegt auch der Seemann der Wehrpflicht: Nur wird er nicht zum Wehrdienst einberufen, wenn und solange er zum fahrenden Personal eines unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes gehört. Vertauscht er also seinen Arbeitsplatz an Bord mit einem an Land, kann er einberufen werden, ebenso wenn er bei einer ausländischen Reederei mustert.

Musterungspflicht nach wie vor

Um festzustellen, ob der Wehrpflichtige überhaupt zum Wehrdienst tauglich und grundsätzlich verfügbar ist, muß er gemustert werden. Dieser Musterung, die nicht mit der seemannischen Musterung vor dem Seemannsamt verwechselt werden darf, hat sich auch der Seemann zu stellen. Hieran hat sich nichts geändert. Wer also wehrpflichtig ist und noch nicht gemustert wurde, muß damit rechnen, daß er zur Musterung geladen wird, wenn sein Schiff einen deutschen Hafen anläuft. Die Musterung erfolgt dann vor dem in der Ladung bezeichneten Kreiswehrratsamt, in der Regel vor einem Amt des Hafengebietes.

Zentrale Stelle

Für die UK-Stellung und Wehrüberwachung ist jetzt aber, und das ist eine ganz wesentliche Neuerung, eine zentrale Stelle zuständig: das Kreiswehrratsamt Hamburg-Nord/Mitte. Dieses Amt führt die Unterlagen für das gesamte fahrende Personal der deutschen Seeschifffahrt. Es soll künftig eng mit der Seebertugsgenossenschaft zusammenarbeiten, deren Seemannskartei bekanntlich die zentrale Übersicht über alle Seeleute führt.

Wesentliche Vereinfachung

Während nun früher die Reederei für jeden einzelnen Seemann einen besonderen UK-Stellungsantrag einreichen und von Zeit zu Zeit bestätigen mußte, daß der betreffende Seemann noch bei ihr fuhr, werden in Zukunft Seeleute auf deutschen Seeschiffen von vornherein nicht mehr einberufen, solange sie zum fahrenden Personal gehören. UK-Stellungsanträge und damit zeitraubender Papierkrieg sind überflüssig geworden.

Bis sich das neue Verfahren jedoch eingespielt hat, kann es vorkommen, daß doch der eine oder andere Seemann noch einen Einberufungsbefehl erhält. Das kann allerdings auch in Zukunft der Fall sein, wenn unklar ist, ob die Voraussetzungen für die Wehrratsaufnahme noch vorliegen, also beispielsweise dann, wenn Zweifel darüber bestehen, ob jemand noch zum fahrenden Personal gehört. In diesen Fällen empfiehlt es sich, sofort mit der Reederei in Verbindung zu treten, die dann einen UK-Stellungsantrag einreichen wird.

Abiturienten und Assistenten

Vom Wehrdienst freigestellt wird grundsätzlich nur das fahrende Personal. Dieser Grundsatz ist in der Vergangenheit von verschiedenen Kreiswehrratsämtern sehr wörtlich genommen worden. Wer zwar die Absicht hatte, zur See zu fahren, seinen Arbeitsplatz an Bord aber noch nicht angetreten hatte, also noch kein Fahrensmann im wahrsten Sinne des Wortes war, bekam in vielen Fällen einen Einberufungsbescheid zugestellt. Vor allem bei Abiturienten und Ingenieur-Assistenten in der Zeit zwischen dem Abitur oder dem Lehrabschluß einerseits und dem Beginn ihrer eigentlichen Fahrtzeit andererseits hat es deswegen häufig Schwierigkeiten bei der UK-Stellung gegeben. Die zuständigen Stellen — nicht zuletzt auch der Verband Deutscher Reeder — haben sich daher seit längerem bemüht, die Wehrdienstbefreiungen auch in diesen Fällen praxisnäher zu gestalten. Sie haben gefordert, für die UK-Stellung auch dieser Personengruppen es genügen zu lassen, wenn beispielsweise durch die Vorlage eines Assistentenscheines, einer Ausbildungsvereinbarung oder der Annahmebescheinigung einer Seemannsschule die Absicht, eine Bordstellung antreten zu wollen, nachgewiesen wird, auch wenn zu diesem Zeitpunkt der Arbeitsplatz an Bord noch nicht angetreten werden kann. Das Bundesverteidigungsministerium bereitet zur Zeit einen Erlaß vor, der zu entsprechenden Erleichterungen für das UK-Stellungsverfahren der Abiturienten und Ingenieur-Assistenten führen soll.

Wie sie das Wetter machen

(Fortsetzung von Seite 6)

Er weiß zum Beispiel, daß sich ein Tief immer dann vertiefen muß, wenn der Druckabfall davor stärker ist, als der Druckanstieg dahinter. Und er weiß auch, daß sich ein Tief dann abschwächt, wenn der Luftdruckabfall vor dem Tief schwächer ist, als der Druckanstieg dahinter. Um diese eminent wichtig und folgerichtige Situation immer sofort erfassen zu können, bedient er sich eines einfachen Tricks. Die steigenden Drucktendenzen werden alle schwarz in die Wetterkarte eingetragen, die fallenden rot. Dazu gebrauchen die Zeichner rationellerweise einen Federhalter mit roter und schwarzer Doppelfeder. So sieht der Analytiker das Tief gewissermaßen wandern, nämlich in das rote Feld hinein. Ein Hoch sieht er sinngemäß in die schwarze Region hineinziehen. Natürlich werden bei allen Überlegungen auch die letzten Vorhersagen berücksichtigt.

Doch die Wetterlage unmittelbar über der Erdoberfläche ist nicht die einzige Grundlage für die Voraussage. Da gibt es als wichtiges Hilfsmittel noch eine Karte der Luftdruckverteilung in 5000 Meter Höhe. Auch für diese Höhen gibt es ein Beobachtungsnetz. Seine Dichte verhält sich zu der am Boden wie etwa 1:100. Mit anderen Worten: Auf etwa hundert Bodenwetterstationen fällt eine Höhenstation. Ihre Ballons gehen bei sogenannten Radiosondenaufstiegen bis zu 20 Kilometer Höhe. Sie enthalten Instrumente zur Messung von Druck, Feuchte, Tagestemperatur und Wind. Ein Kurzwellensender funkt dann die Daten zur Bodenstation. Auf dem erwähnten Weg gelangen sie dann zweibis dreimal am Tag zum Seewetteramt. Dort wird dann eine Arbeitskarte für die Höhenwetterlage gezeichnet. Darauf sieht der Meteorologe gewissermaßen Schienenstränge, auf denen sich die Druckgebilde über der Erdoberfläche fortbewegen werden. Sie marschieren nämlich längs der Höhenisobaren.

Um wenigstens ein vages Bild von der Wetterküche und der Tätigkeit ihrer Köche im Wetteramt zu geben, sind einige Beispiele aus der Wettervorhersage erläutert worden. Es waren Beispiele aus den bereits erforschten Gesetzmäßigkeiten. Aus ihnen lassen sich mit etwa 85 Prozent Sicherheit zutreffende Vorhersagen erarbeiten. Daß jedes Wettergeschehen auf der Erde seinen Ursprung in der Sonne hat, und daß bei allen meteorologischen Überlegungen die Erddrehung eine entscheidende Rolle spielt, gehört für die Meteorologen zum täglichen Brot. Was diese Gesetzmäßigkeit von Sonneneinstrahlung und Erdumdrehung anbelangt, so liefern sie geradezu vertrauenerweckende Grundlagen für die Qualität der Vorhersagen.

Wenn es einmal nicht stimmt

Als Beispiel für die restlichen 15 Prozent mögen die sogenannten Kaltlufttropentiefs dienen. Das sind die unberechenbarsten Druckgebilde, gewissermaßen die schwarzen Schafe in der großen Familie der Wettererscheinungen. Man kann sie sich wie Tropfen vorstellen, die sich aus einem Kaltluftgebiet lösen und nach unten (Süden) mitten hinein in Warmluftmassen fallen. Dort stiften sie erhebliche Unruhe. Sie bewirken ähnlich vehemente Vorgänge, wie vergleichsweise etwa ein Tropfen kalten Wassers, der auf eine heiße Herdplatte fällt. Bei ungünstigen Bedingungen über der Wasseroberfläche entstehen aus solchen Kaltlufttropfen dann plötzlich und unvorhergesehen sehr heftige und außerplanmäßige Sturmtiefs. Wann und unter welchen Bedingungen solche Tropfen entstehen, ist noch Gegenstand meteorologischer Forschung. Vorerst sind sie den Wetterfröschen noch ein Dorn im Auge und Angriffsfläche für die Skeptiker.

Und nun noch ein abschließendes Wort zu den Kunden des Wetterdienstes. Von dem Zementfabrikanten, der im Juni wissen wollte, wann im Winter die Kanäle zufrieren, ist außer dessen unwirksamer Naivität nicht viel zu berichten. Aber da ist der Rundfunk, der im Anschluß an jeden Nachrichtendienst das vom Seewetteramt gelieferte Wetter und die Vorhersagen ausstrahlt. Da sind die Spezialdienste für Reise- und Wintersport, der Wirtschaftswetterdienst und die Frostwarnungen, die alle im Fernschreiberraum und den Zeichensälen des Seewetteramtes ihre Quelle haben. Die speziellen Wetterdienste für Schifffahrt und Fischerei sind uns in ihren vielfältigen Formen bekannt.

Schifffahrt, Fischerei, Werften und Küstengebiete, und zum Beispiel auch Wanderzeltzirkusse, verlassen sich auf die rechtzeitige Warnung vor Wind (Windstärke 6—7), Sturm (8—10) und Orkan (11—12). Wer in Hamburg wissen will, ob er mit seinem Mädchen die liebe Sonne bei Mutter grün genießen kann oder ob er eine Kinokarte opfern muß, braucht am nächsten Telefon nur 1164 zu wählen, und schon weiß er Bescheid.

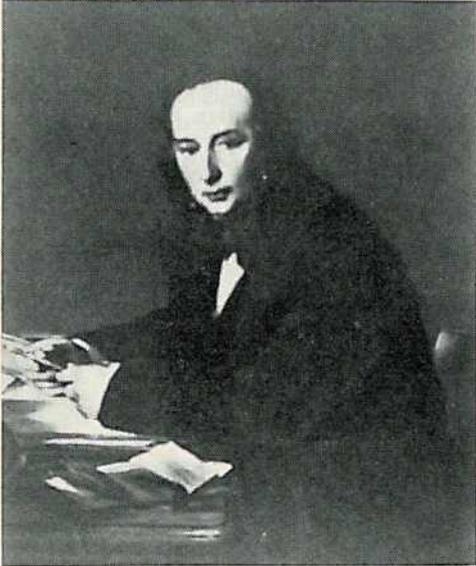
Ein Blick in die Zukunft lehrt, daß das Wetter auch und gerade den Wetterkundigen niemals Ruhe läßt. Schon arbeiten sie an langfristigen Wettervorhersagen für den Atlantik, für die Routenberatung Nord oder Süd, das ist die Frage für Kapitäne und Reeder: Englischer Kanal oder um Schottland herum, denn das kann Sturm gegenan bedeuten oder Wind von achtern, auf dem Atlantik gewonnene oder verlorene Tage. Das Problem liegt darin, daß die Entscheidung praktisch schon im letzten Nordseehafen fallen muß. Und um sie fällen zu können, muß der Kapitän das Wetter für die nächsten sechs Tage auf dem Atlantik im voraus wissen. Doch das ist noch zu lang für die Zuverlässigkeit, ohne die das Seewetteramt keine Vorhersage herausgibt.



Die Freiwache

Seiner Zeit fast ein halbes Jahrhundert voraus

Von Ludwig Dinklage



Isambard Kingdom Brunel, geboren am 9. April 1806 in Portsmouth als Sohn des genialen anglo-französischen Technikers Sir Marc Brunel, war der größte Ingenieur seiner Zeit. Vom Tunnel-, Brücken- und Eisenbahn-Bauer wurde er schließlich Schiffbauer und entwarf zusammen mit seinem Assistenten Scott Russels drei berühmte Schiffe. Sein bedeutendstes Werk, das Riesenschiff „Great Eastern“, erlebte er nur bis zur Probefahrt. Acht Tage nach Antritt dieser, am 15. September 1859, starb er. So blieb ihm der Kummer erspart, wie sein Schiff immer tiefer sank und schließlich als schwimmender Tingeltangel endete.

Sir Marc Isambard Brunel, einer der bedeutendsten Ingenieure Europas, war am 24. April 1769 in Hacqueville in der Normandie geboren. In den unruhigen Zeiten der französischen Revolution hielt es ihn aber nicht lange in seiner Heimat. Er wanderte aus nach dem für die Technik aufgeschlosseneren England, erwarb dort bald das britische Bürgerrecht, nachdem er sich in London als Techniker niedergelassen hatte. Viele Brücken und Tunnel entstanden auf seinem Zeichenbrett, so die Britanniabridge in London und der Themse-Tunnel, der in den Jahren von 1825 bis 1842 erbaut wurde. Die Dampfmaschine wurde durch seinen Kolbenmechanismus verbessert. Manche seiner Konstruktionen sind noch heute unübertroffen. Auf der Höhe seines Ruhms starb er im Alter von 80 Jahren am 19. Dezember 1849 in London.

In seinem Sohn Isambard Kingdom Brunel, geboren am 9. April 1806 in Portsmouth, fand er einen würdigen und womöglich noch genialeren Nachfolger.

Brunel des Jüngeren Interesse galt zunächst dem Eisenbahnwesen, das damals noch in den Kinderschuhen steckte. 1825 wurde in England zwischen Stockton und Darlington die erste Eisenbahnlinie eröffnet. Da aber die Lokomotiven noch nicht recht zuverlässig waren, mußten immer wieder Pferde zu Hilfe genommen werden. Fünf Jahre später gab es schon meh-

rere Eisenbahnlinien, doch die gesamten Schienenstränge waren nur 245 Kilometer lang.

Eine der bedeutendsten Linien gehörte der Great Western Railway Company, die ihre Züge von London nach Bristol fahren ließ. Brunel wurde Chefingenieur dieser Gesellschaft. Als sich 1835 auf einer Versammlung ein Aktionär darüber beschwerte, daß die Strecke viel zu kurz sei, entgegnete Brunel lächelnd: „Warum verlängern wir sie denn nicht? Warum fahren wir nicht mit einem Dampfschiff von Bristol weiter nach New York?“

Diese Frage, diese Antwort sollten entscheidend werden für den weiteren Lebensweg des damals fast 30jährigen Brunel. Er wandte sich fortan dem Schiffbau zu.

Gewiß, es gab um die Mitte der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts bereits Dampfer. 1819 hatte die „Savannah“ als erstes maschinengebetriebenes Schiff den Ozean vom Hudson zum Mersey überquert, aber sie war mehr gesegelt als gedampft, war also nur ein Segler mit Hilfsmaschine als ein Dampfer mit Hilfsbesegelung, die es noch bis zur letzten Jahrhundertwende gab.

Brunel setzte sich an sein Zeichenbrett und entwarf einen für die damalige Zeit recht großen Raddampfer von 84 m Länge, 13,8 m Breite und einer Verdrängung von 1320 t. Das Schiff, das nach der Gesellschaft „Great Western“ getauft wurde, konnte 200 t Ladung nehmen und dazu in den Bunkern noch 600 t Kohlen. Mit 148 Passagieren und 60 Mann Besatzung trat die „Great Western“ am 8. April 1838 ihre erste Reise von Bristol aus nach New York an, wo bei der Ankunft am 24. April ihr zu Ehren große Feiern veranstaltet wurden. Mit einer Durchschnittsfahrt von über 8 Knoten war es schneller gewesen als alle früher gebauten Dampfschiffe. Auf späteren Reisen konnte die „Great Western“ ihre Zeit noch verbessern. So brauchte sie im Durchschnitt fünfzehn Tage für die Westreise und dreizehn Tage für die Rückfahrt. So hatte die Great Western Railway Company ihre Linie von London über Bristol bis nach New York verlängert.

Fünf Jahre nach der Jungferreise der „Great Western“, 1843, stellte die Eisenbahn-Gesellschaft ihren zweiten, von Brunel gebauten Dampfer, die „Great Britain“, in Dienst. Dies Schiff wies viele Fortschritte auf. So war Brunel einmal auf den Schraubenantrieb gegangen, und zum andern war das Baumaterial statt Holz Eisen, und zwar sowohl die Spanten und Längsverbände als auch die Außenhaut. Das 3700 t große Schiff war 98 m lang. Selbstverständlich war man bei einer Hilfsbesegelung geblieben, die sich sogar auf sechs Masten verteilte.

Sowohl die alten Seebären als auch die Schiffszimmerleute betrachteten diese Blechschachtel mit Mißtrauen. Konnte so etwas überhaupt

schwimmen? Ein kleines Loch nur, ein herausgesprungenes Niet, und die ganze Herrlichkeit versank im Ozean. Aber gerade dieses erste Eisenschiff war es, das alle Bedenken zerstreute. Die ersten Reisen verliefen gut, doch dann strandete die „Great Britain“ an der irischen Küste. Jedes Holzschiff wäre hier in kurzer Zeit vom Sturm zerschlagen worden, der eiserne Schiffsrumpf aber blieb intakt und konnte sogar wieder abgebracht werden. Noch heute soll sich die „Great Britain“ als Kohlenhulk in Port Stanley auf den Falkland-Inseln befinden. Die Ehre des Eisens war gerettet und damit begann der Siegeszug dieses Baumaterials.

Man muß die Kühnheit des jungen Brunel bewundern, der sich von allem Althergebrachten freimachte und nun an ein neues Projekt heranging. Er wollte ein Schiff bauen, das alles bisher dagewesene weitaus übertraf, selbst das bisher größte Schiff der Welt, die „Arche Noah“. Aus der Bibel haben die Wissenschaftler die Abmessungen dieses Fahrzeugs genau errechnen können. Sie war demnach 153,3 m lang bei einer Breite von 25,5 m und einer Raumbreite von 15,3 m. 18 232 t soll sie verdrängt haben.

Die „Great Western“ und mehr noch die „Great Britain“ waren zwar gute, schnelle und zuverlässige Schiffe, aber sie hatten einen Fehler, der auch heute noch bei den Reedern schwer zu Buch schlägt. Die beiden Dampfer arbeiteten sehr unwirtschaftlich. Sie verbrauchten viel zu viel Brennstoff und konnten andererseits durch die großen Bunker zu wenig Ladung mitnehmen. Nicht einmal für eine Rundreise reichten die Kohlen aus.

Man mußte also ein Schiff bauen, das groß genug war, um genügend Brennstoff mitnehmen zu können. Brunel dachte dabei nicht nur an den Nordatlantik-Dienst, sondern auch an Fahrten nach Ostindien und Australien, ein Gebiet, in dem die Segelschiffahrt noch fast unumschränkte Herrscherin war. Was nach dort an Dampfern verkehrte, mußte viele Bunkerhäfen anlaufen, was Zeit kostete und die Reise unwirtschaftlich machte. Selbst wenn alle Passagierkammern ausgebuht und auch die Laderäume bis auf die letzte Ecke voll waren, wurden auf jeder Reise 1000 bis 10 000 Pfund zugesetzt.

Den Ausschlag für den Bau des neuen Schiffes gab eine Ausschreibung der Admiralität für eine Postbeförderung nach Indien und Australien. Daraufhin wurde die Eastern Steam Navigation Company gegründet. Dieser diente Brunel seine Pläne an. Er versprach, daß das Schiff 15 Knoten laufen sollte, was die Fahrt von London nach Bombay auf nicht einmal einen Monat, nach Hongkong auf keine vierzig Tage und bis nach Melbourne auf keine 44 Tage herabgemindert hätte. Die Frachtraten für Seide, Indigo, Tee und Gewürze betragen zwischen 7 und 30 Pfund für die Tonne. Das müßte bei dem großen Schiff einen hübschen Verdienst abwerfen. Bei den raschen Reisen und der großen Bequemlichkeit an Bord würden auch die Fahrgastkammern bald ausgebuht sein. Ebenso würde das australische Gold bestimmt mit einem so großen Schiff sicherer befördert werden als mit den Klippern. Er übersah auch, daß das Schiff einen guten Truppentransporter abgeben würde, machten doch die ständigen Aufstände in Indien große militärische Einsätze erforderlich. Kurzum, Brunel rechnete den Reedern einen jährlichen Überschuß von 40 % des Kapitals vor.

Brunel hatte an Baukosten 1 200 000 Pfund veranschlagt. Es war nicht leicht, diese Summe aufzubringen. Schließlich gelang es den Reedern, die Bausumme in kleinen Aktien zu je 20 Pfund zusammenzubringen.

Am 1. Mai 1854 wurde in Millwall an der Themse der Kiel gestreckt. Es entstand eine höchst geniale und teilweise noch heute zeitgemäße Konstruktion. Der 207,5 m lange Rumpf wurde durch zehn wasserdichte Schotten in elf Abteilungen unterteilt. Bis zum Zwischendeck, das in Höhe der Wasserlinie lag, befanden sich keinerlei Öffnungen. Eine eiserne Innenhaut wurde in 90 cm Abstand von der eigentlichen Außenhaut eingezogen, die ebenfalls bis zur Wasserlinie reichte. Sie sollte das Schiff unsinkbar machen. So wurde Brunel auch zum Vater des Doppelbodens, der heute aus keinem Seeschiff mehr wegzudenken ist.

Hatte man die Eisenschiffe bisher wie die Holzschiffe mit einem Balkenkiel erbaut, so wählte Brunel einen Flachkiel und dürfte damit auch vermutlich zum Ahnherrn dieser Kielkonstruktion geworden sein. Das von vorn bis achtern durchlaufende Hauptdeck war ebenfalls aus Eisen, doch mit Teakholzplanken belegt. Natürlich war auch eine Hilfsbesegelung nicht vergessen worden. Sechs Masten führte das Schiff, die nach den Wochentagen bezeichnet wurden und insgesamt 5434 qm Segel trugen. Der Dienstag- und Mittwoch-Mast trug Rahsegel, die übrigen nur Schratsegel. Bis auf den Sonnabend-Topp waren alle Masten hohl und aus Eisenblechen zusammengesetzt.

Die Maschinen leisteten zusammen 11 000 PS, die ihren Dampf aus zehn Kesseln erhielten. Fünf dünne Schornsteine leiteten den Qualm ab. Die beiden je 1000 PS leistenden Vierzylinder-Oszillations-Maschinen drehten die Schaufelräder, die einen Durchmesser von 17,5 m hatten. Die Hauptmaschine für die Schraube mit einem Durchmesser von 7,2 m leistete 9000 PS. Eine solch gewaltige Maschinenanlage war noch niemals gebaut worden.

Es war Raum für 4000 Fahrgäste vorhanden, und zwar für 800 in der I. Klasse, 2000 in der II. Klasse und 1200 im Zwischendeck. Hinzu kamen noch 400 Mann Besatzung.

Die Passagierräume, nicht nur jene der I. Klasse, waren äußerst elegant eingerichtet. Im Salon waren beispielsweise alle Sessel und Sofas mit Utrechter Samt bezogen, die Vorhänge aus roter Seide, den Boden bedeckten Brüsseler Teppiche, die Tische und sonstigen Möbel waren aus Nußbaum und schließlich gab es hier noch eine Orgel aus edlem Mahagoni. Alles war natürlich im schnörkeligen viktorianischen Stil gehalten.

Am 3. November 1857 sollte das Schiff vom Stapel laufen, ein Querablauf natürlich, da die Themse hier nicht breit genug ist. Miß Hope, die Tochter des Reederei-Direktors, betrat die Taufkanzel. „Ich taufe dich auf den Namen ‚Leviathan‘! Gott schütze das Schiff!“ Und die Champagnerflasche zerschellte am Bug. Aber die „Leviathan“ wollte nicht, selbst dann nicht, als die vielen Wünschen am gegenüberliegenden Ufer anfangen zu hieven. Es brach eine Hanftrosse nach der andern. Und auch der Schlitten splitterte. Vierzehn Tage später machte man einen neuen Versuch. Doch auch dieser scheiterte. Jetzt baute man einen ganz neuen Schlitten mit stärkerer Neigung. Wieder blieb das Schiff stecken. Es schien sich vor der See zu fürchten. Erst der vierte Versuch am 31. Januar 1858 glückte.

120 000 Pfund hatten diese Ablaufversuche verschlungen. Nun hatte die Reederei kein Geld mehr. Ein volles Jahr lang lag der Bau still. Die Aktien fielen. Die Great Eastern Company bot das Schiff der Admiralität an, als Kriegsschiff, als Truppentransporter, als Kabelleger.

Nichts! Überall zuckte man die Achseln. Die Reederei mußte in Konkurs gehen. Eine neue Gesellschaft, die Great Ship Company, übernahm das Schiff für 160 000 Pfund und ließ es

fertigstellen. Fortan führte es den Namen „Great Eastern“ und unter diesem ist es in die Geschichte der Seeschifffahrt eingegangen.

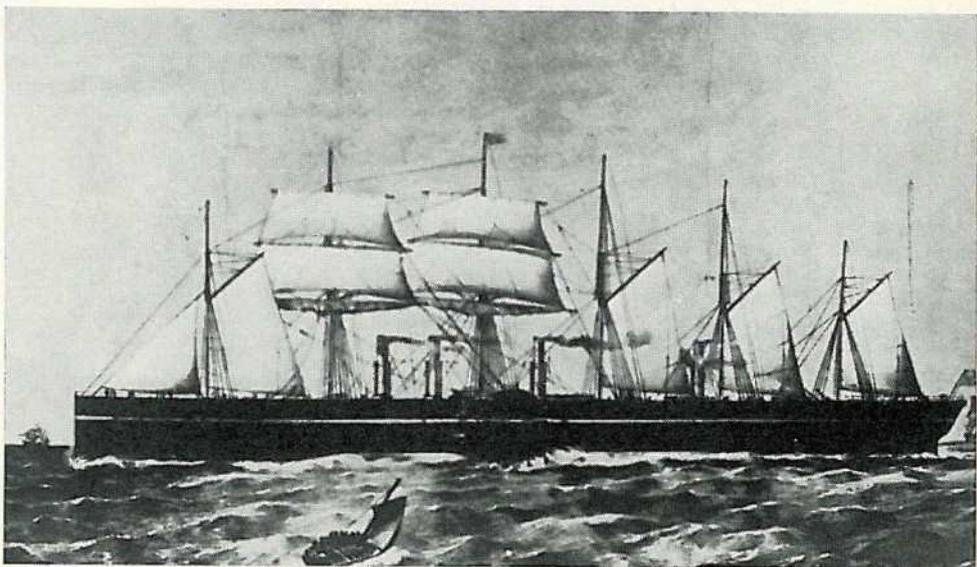
Am 9. September 1859 war die „Great Eastern“ endlich fertig und konnte die Themse verlassen. Schon meldete sich das nächste Unglück. Als es vor Hastings ankerte, entzündeten sich in einem Schornstein Kohlegase. Es erfolgte eine Explosion, bei der sechs Mann ums Leben kamen und der große Salon mitsamt der Orgel restlos ausbrannte. Da Schiffsrumpf und Maschine heilgeblieben waren, konnte das Riesenschiff seine Reise in die Irische See fortsetzen. Alles ging gut. Brunel hatte nicht zuviel versprochen, 15 Knoten lief die „Great Eastern“. Die erste Reise nach New York wurde erst im Juni 1860 angetreten, aber mit herzlich wenig Fracht und nur 36 Fahrgästen. Obgleich man sie in allen bedeutenden Häfen an der Westküste Englands und Schottlands vorgezeigt hatte, schienen die Verleger und das reiselustige Publikum eine Abneigung gegen die „Great Eastern“ zu haben.

Eine zweite Reise nach New York ergab dasselbe Fiasko, wenn auch die Überfahrtszeit auf zehn Tage verbessert werden konnte. Eine Fahrt als Truppentransporter nach Kanada brachte wenigstens die Unkosten ein. Die vierte Reise endete bereits in Cork. Das Schiff war

entsinnen. Unter eigener Kraft dampfte die „Great Eastern“ noch einmal die paar Meilen von Milford Haven zum Mersey, wo eine neue Aufgabe auf sie wartete. Dort fand nämlich eine Weltausstellung statt, auf der man die „Great Eastern“ noch einmal vorstellen wollte. Hoffte man dort neue Passagiere, neue Frachten zu finden? Nichts davon. Das Riesenschiff sollte nur ein Schaustück sein, und in seinen Salons gab es Ballett- und Singspiel-Vorführungen. Rund eine halbe Million Menschen trotteten über die Decks und achteten nur auf die Rüschenkleider der Balletteusen und die Dekolletés der Chansonetten und Soubretten.

Nun endlich die Ausstellung geschlossen, unternahm die alte Dame noch eine Tingeltangel-Reise nach Glasgow und Dublin, kam aber auch hier nicht auf ihre Kosten.

Es blieb nichts weiter als die Abwrackwerkstatt übrig. Der Auktionator, der das Schiff am 20. November 1888 unter den Hammer bekam, entschuldigte sich gewissermaßen mit einer kleinen Ansprache: „Daß eine so vortreffliche Leistung der Schiffbaukunst, ein so herrlicher Zusammenklang von Reichtum, technischem Können und menschlichem Fleiß in ein paar Jahren ein so schmachliches Ende erleidet, ist ein neuer Beweis für den gewaltigen Fort-



Die „Great Eastern“ war ihrer Zeit um fast ein halbes Jahrhundert voraus. Ursprünglich als „Leviathan“ vom Stapel gelaufen, wurde sie bald danach von der Great Ship Company übernommen und erhielt dort den Namen „Great Eastern“. Das in Millwall an der Themse erbaute Schiff war 207,5 m lang bei einer Rumpfbreite von 25 m und einer Raumbreite von 17,4 m. Es verdrängte 19 000 t und hatte eine Tonnage von 28 093 t. Die Maschinen leisteten zusammen 11 000 PS und verliehen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Knoten.

in schweres Wetter geraten, hatte Schäden am Ruder und an den Schaufelrädern und mußte zurücklaufen.

Da einer der vierhundert Fahrgäste über dieses Ereignis einen sehr unfreundlichen Bericht an die Zeitungen gab, verlor die „Great Eastern“ noch mehr an Ansehen bei der Bevölkerung. Sie mußte sich nach einer neuen Aufgabe umsehen und fand diese 1865 als Kabelleger. Zwei Fahrten machte sie als solcher. Nun charterte eine französische Gesellschaft das Schiff. In Paris sollte eine Weltausstellung stattfinden und man hoffte auf einen riesigen Zuschauerstrom aus der Neuen Welt, den nur ein Schiff wie die „Great Eastern“ bewältigen konnte. Neue Kessel und eine neue Kajüteinrichtung wurden eingebaut, doch wieder blieben die Passagiere aus. Die Franzosen gaben das Schiff zurück. Von 1868 bis 1875 diente es wieder als Kabelleger.

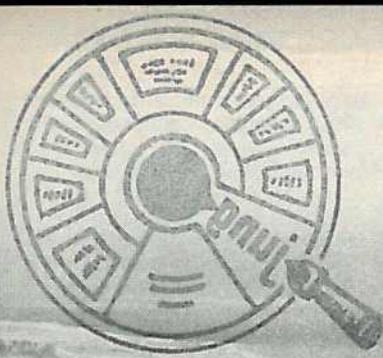
Als solcher hatte die „Great Eastern“ unschätzbare Dienste geleistet, doch jetzt wollte keiner mehr etwas von dem Schiff wissen. Es wurde nach Millford Haven an der Irischen See gebracht und dort aufgelegt. 1886 schien sich eine Liverpooler Firma noch des Schiffes zu

schrift, der auf dem Gebiete der Technik im allgemeinen und des Schiffbaus im besonderen in unserer Vaterlande zu verzeichnen ist.“

In New Ferry in der Grafschaft Cheshire wurde die „Great Eastern“ nach einem wechselvollen Leben abgewrackt. Als man bis auf den Doppelboden alles niedergedrückt hatte, fand man in diesem die Skelette von fünf Werftarbeitern neben ihrem Handwerkzeug liegen.

Man hatte sie vergessen, als man die Tankdecke dichtnietete und die Mannlöcher verschloß. Die „Great Eastern“ war zu ihrem Sarg geworden, in dem sie lebendig begraben lagen. Isambard Kingdom Brunel, der geniale Konstrukteur, hatte den traurigen Lebensweg seines Schiffes nicht mehr verfolgen können. Er starb kurz nach der Probefahrt am 15. Februar 1859.

Erst vierzig Jahre später, im September 1906, konnten englische Ingenieure ein Schiff vom Stapel laufen lassen, das größer war als die „Great Eastern“. Es war die 31 938 BRT große „Mauretania“ der Cunard Line, Liverpool, die 1909 das Blaue Band des Nordatlantik für England aus Deutschland zurückeroberte.



Telegraf auf

... Eine (Winter)seefahrt,
die ist (besonders) lustig...

Ihr müßt viel mehr Bratkatoffeln essen!

von Kapit. Kurt Gerdaun

nicht kommen, sonst der Kapitän
so schnell ihm seine Stellung er-
laubt, noch darüber. Als er in der
Schönung zur Kommode steht,
kommen die beiden anderen ge-
meinsam herzu. Der Kapitän blin-
zelt lächerlich wie eine Gewitterwolke
im verwehten in seiner Kabine
und schreit: "Hörst du nicht, daß
ich dich nicht zum Schluß ein
Kapitän, nicht erlauben, daß
wiederherkommen."

Die selbst, habe ich die
in den Zylinder geschoben und
Kapitän, die mit dem Schloß
entschieden die Kunde, daß
was ist die Welt der
und dann sind
man in der
mit
Kapitän, die

der Mine eines Geschulten Ver-
schworen und der heiligen Geist
eines neuen Diktators. Mit schon
keinen Schalterbewegungen zehrt
er sich der neue Kapitän, damit er
die stehen und die kann, daß
sagt er die Kolle der gleiche für
ein die er gleich bis auf der letzte
Anzahl der neuen wurde, so
und nicht so schnell, daß er
ist nicht, haben wir

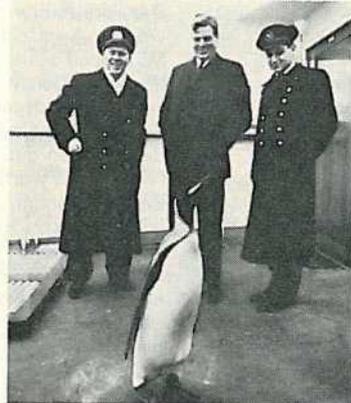
den schon wieder zerschüssenen
Handschuhe lugen. Die Föbe für-
len sich wie nicht zum Körper ge-
hörte Eisstücke an. Man kann
sich und schneit er verückt um
vor um die Eisstücke in be-
menschlichen, damit sie nicht
men Haltung

an ganzen Laderaum voll
unbedingt beach-
tungs-



Kälte-Experten auf der „Polarstern“

Sachkundige Kälte-Experten auf der Probefahrt des Kühl-
schiffes „Polarstern“ waren zwei schwarzbefrachtete Gesellen
aus Hagenbecks Tierpark. Das für die Hamburg-Süd bei der
Deutschen Werft gebaute Schiff zählt mit einer Dienstge-
schwindigkeit von 22 Knoten zu den modernsten und lei-
stungsfähigsten Einheiten der deutschen Handelsflotte. Es
wurde von der AEG mit elektronischen Automaten für
den Fahr- und Kühlbetrieb ausgestattet. Sie vermag Kühl-
raumtemperaturen bis zu minus 20 Grad C mit einer Ge-
nauigkeit von 1/10 Grad einzuhalten. Wie weit die Auto-
mation auf diesem Schiff Einzug gehalten hat, geht daraus
hervor, daß die Besatzungsstärke auf 27 Mann reduziert
werden konnte, was gegenüber vergleichbaren Schiffen eine
Einsparung von 8—10 Personen bedeutet. Der i-Punkt dieses
Trends ist ein Knopf, der nur alle vier Jahre einmal ge-
drückt wird. Er berücksichtigt den zusätzlichen Tag eines
Schaltjahres in der automatischen Kalender-Schaltung der
AEG-Datumzentanlage, die alle Meßwerte der Maschinen-
und Kühlanlagen mit Datum und Uhrzeit zu Kontrollzwecken
schriftlich registriert.



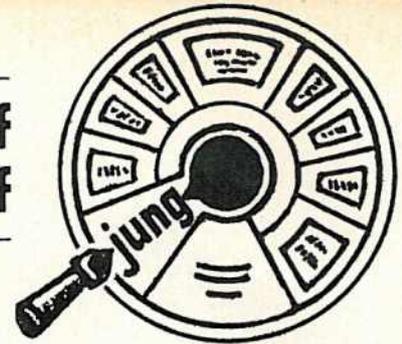
Cafe con leche

Die erste Kaffee-Ernte der Welt
in Hamburg. Die 16jährige Pau-
lette aus Haiti pflückte die rei-
fen Kaffeebohnen am 14. De-
zember letzten Jahres. Der Sa-
men für die Pflanzen stammt
aus Honduras und Costarika.
4 Jahre gedieh er im Treibhaus.
Doch auch in warmen Plätzen
in der Wohnung sollen Kaffee-
pflanzen kräftig in die Höhe
schießen. „Pflück schnell Kaffee,
es kommt Besuch“, könnte es
bald heißen, wenn sich dieser
neue Eigenbau durchsetzen
würde.
Doch wenn wir bedenken, daß
wir den Kaffee hunderttausend-
tonnenweise über See bringen,
wird es mit solchen Heimern
wohl noch gute Weile haben.



... Eine (Winter)seefahrt, die ist (besonders) lustig ...

Telegraf auf



Ihr müßt viel mehr Bratkartoffeln essen!

von Kapt. Kurt Gerdau

Es gibt einen ganzen Laderaum voll Regeln, die man unbedingt beachten muß, wenn man in die Eisregionen fährt. Eine davon ist, daß im Kantinenschrank genügend Rum für den heilenden Grog vorhanden ist, denn was nützt es, wenn das Schiff heil in den Hafen kommt, und der Kapitän ist erkältet?

Davon hat weder der am warmen Kamin sitzende Reeder noch die frierende Besatzung einen Nutzen, an die sowieso erhöhte Anforderungen gestellt werden.

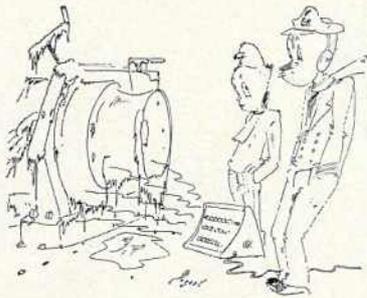
Das beginnt schon am frühen Morgen mit dem Streit um die Persenninge, die steifgefroren wie Gefrierfischfilets auf den Luken liegen. Zentimeterweise müssen sie voneinander getrennt werden. Zwar wurde im Abgangshafen reichlich Salz zwischen sie gestreut, aber sie lösen sich trotzdem nicht leichter. Die abgebrochenen Fingernägel bleiben auf dem Schlachtfeld oder in den Handschuhen zurück, wo sie dann bei unpassenden Gelegenheiten herausfallen. Eitler Sonnenschein prägt die vermummten Gesichter, wenn sie solche Luken morgens vorfinden. Meistens müssen sie erst noch von einem soliden Eispanzer befreit werden, was nur bedeutet, daß die Besatzung ein paar Stunden früher aufstehen muß. In arktischer Kälte versucht jeder auf eigene Faust, das Eis von den Luken zu schaffen. Alle handlichen Gegenstände, vom Feuerhaken, Schmiedehammer bis zur scharfgeschliffenen Kohlschaufel, die sich zur Eisbekämpfung an Bord besonders bewährt haben, werden eingesetzt, wobei besonders von den Schaufeln die Persenninge in arge Mitleidenschaft gezogen werden. Ober im Ruderhaus steht der Kapitän und rauff sich die noch ungekämmten letzten Haare, die ihm die Sorgen treuhänderisch überlassen haben.

Da es nichts gibt, was ein tüchtiger Seemann nicht kaputt bekommt, lösen sich die Reste der fast neuen Persenning von der Luke, so daß sie nun zusammengerollt werden können. Nachdem man sich wortreich geeinigt hat, nach welcher Seite sie fallen soll, beginnt das Zusammenlegen. Immer größer und unhandlicher wird der Berg aus Segeltuch, Eis und Schnee.

Unterdessen bilden sich unter den drei Unterhemden auf den Rücken kleine Schweißperlen, während die steifen Finger durch die Löcher in

den schon wieder zerschlissenen Handschuhen lugen. Die Füße fühlen sich wie nicht zum Körper gehörende Eiszapfen an. Man trampelt und schlägt wie verrückt um sich, nur um die Gliedmaßen in Bewegung zu halten, damit sie nicht in einer unbequemen Haltung erstarren.

Da sich der Motor an der Ladevinde im strengen Frost gemein benimmt, gebibt man sich auch gemeinsam zu ihr hin.



... und als wir Anker hieven wollten, ...

Der an alles denkende Steuermann hat noch am Abend vorher einen Waschkessel voll Wasser auf den Herd gestellt, damit es morgens heiß ist. Das wird in den dickwandigen Kühlwassertank gegossen, damit der Motor warm wird. Allein das Wasser genügt nicht; einige Matrosen murmeln unanständige Zaubersprüche, die auch nicht immer helfen. Gutausgebildete Maschinisten — aber wo gibt es die — kennen besondere Kniffe. So bleiben nur die ganz alten überlieferten Methoden.

Der Motor ist kalt, eiskalt, das Öl im Kurbelkasten steif wie alter Sirup. Die Ventile öffnen und schließen sich mit ostpreußischer Bedächtigkeit. Die Handkurbel wird eingeführt und nun wird gedreht und getörnt, bis die Zunge so weit aus dem Halse herausbummelt, daß sie sich um die Kurbel wickelt. Ein anderer holt schnell Benzin und Feuer, womit dem kalten Motor eingeheizt werden soll. Der Motor, auf den der Reeder heilige Eide zu schwören bereit ist, macht nur puff-puff und geht wieder in den Winterschlaf, aber er kennt nicht die unbeugsame Grausamkeit der Besatzung. Äther muß her, man schützt ihn in den Luftansaagekopf. Aber auch dazu sagt die kleine Höllmaschine nur puff-puff-peng und steht wieder.

Der Steuermann, der nun der Ansicht ist, daß sein Erscheinen genügen wird, um dem Motor Mores zu lehren, erscheint zornig vor ihm mit

der Miene eines geschulten Verschwörers und den heftigen Gesten eines neuen Diktators. Mit schaukelnden Schulterbewegungen schafft er sich genügend Raum, damit er gut stehen und drehen kann. Tief saugt er die kalte ozonhaltige Luft ein, die er gleich bis auf das letzte Molekül benötigen wird. Er setzt an und dreht so schnell, daß die Kurbel nicht folgen kann und herausrutscht.

„Gleich werde ich ihn haben“, und wieder dreht er die Kurbel immer schneller im Kreise herum.

„Los!“ keucht er, und der Gehilfe löst den Hebel. Der Steuermann pustet und törnt, dreht und keucht, aber der Motor lacht nur ganz leise und hämisch. Mit akuter Atemnot steht der Steuermann gebückt vor dem mechanischen Untier und japst: „Gleich hätte ich ihn gehabt!“

Das mußte er sagen, und nach diesem Abschiedsgruß verläßt er die Stätte und stolpert ausgelaugt nach achtern.

Der Kapitän hat das Schauspiel vom teuren Logenplatz aus dem Ruderhaus genau verfolgen können, wo auch die mahnende Uhr hängt, die ihn mit leisen Sekundenschlägen auf die bald beginnende Arbeitszeit aufmerksam macht.

Über das Unvermögen der heutigen Jugend und die an Land verausgabten Kräfte des Steuermanns schüttelt er ärgerlich den Kopf. Er zögert noch kurz, überprüft seine vorhandenen Energiereserven, greift dann entschlossen nach der am Haken hängenden dicken Jacke, stülpt sich die Fäustlinge über die Pranken und schliert nach vorne, wo die Besatzung im Halbkreis um das Maschinchen herumsteht und Flüche vom Stapel gleiten läßt, die er hier leider nicht wiedergeben kann, da sie sich selbst chemischen Reinigungsprozessen widersetzen.

Der Alte fühlt erst einmal das Kühlwasser, verzieht angewidert den Mund und schickt den Jungen nach neuem heißen Wasser. Dann kitzelt er den Motor ein bißchen, drückt an den Ventilen herum, fühlt mit den Händen den Puls, klopft an die Nieren und wartet, daß endlich das Wasser kommt. Ein zweiter Mann wird losgeschickt, der den Jungen und das heiße Wasser holen soll. Damit die anderen Verliebten nicht an das Deck festfrieren und sich gesundheitliche Schäden zufügen, dürfen sie weiterdrehen, in der Hoffnung, daß sich die Lager heißlaufen. Da die beiden immer noch

nicht kommen, saust der Kapitän, so schnell ihm seine Stellung erlaubt, nach achtern. Als er in der Schottöffnung zur Kombüse steht, kommen die beiden anderen gemeinsam heraus. Der Kapitän blickt sie finster wie eine Gewitterwolke an, verschwindet in seiner Kajüte hinter der Bordbar und stärkt sich, denn was nützt dem Schiff ein kranker Kapitän. Frisch ermuntert eilt er wieder nach vorne.

Eine selbstzündende Zigarette wird in den Zylinder geschraubt, und der Kapitän packt mit beiden Händen entschlossen die Kurbel. Der Motor weiß natürlich, was er dem Kapitän schuldig ist, und bemüht sich, ihm zu helfen, indem er eifrig puff-puff-puff-puff-puff macht. Mit rollenden Augen verfolgt der Kapitän gespannt wie ein Kampfrichter den Vorgang.

Mit einer herrischen Handbewegung verläßt der Alte die Bühne und schaut nicht zurück, als er nach achtern verschwindet. Wenigstens ein Motor läuft. Wie spät mag es schon sein? Er erschrickt, als er oben im Ruderhaus seinen Stammplatz an der warmen Heizung eingenommen hat. Die Arbeiter müssen gleich eintreffen. Noch aber muß der zweite Motor in Gang gebracht werden. Da der Kapitän gezeigt hat, wie das gemacht wird, begnügt er sich jetzt, von oben herab Regie zu führen, die seiner Meinung nach unfehlbar dazu führen wird, den Motor anzuwerfen. Inzwischen sind die Arbeiter eingetroffen und stehen nun um den Motor herum und schließen Wetten ab, ob und wer und wann das Biest anspringen wird.

Der Steuermann, der in der Maschine verschwunden war, um die große Lötlampe zu holen, deren Düse natürlich verstopft ist, kommt damit an, die Lampe wie einen Flammenwerfer vor sich herhaltend. Nachdem er dem Vormann den Mantel angesenkt hat und bei dem Versuch, das Eis vom Stiefel des Matrosen zu lösen, hält er die Flamme dem Motor unter die Nase. Während einer tüchtig dreht, muß so die Maschine warme Luft einatmen. Die Farbe, mit der das Motortorchen angestrichen ist, wirft Blasen, der nasse Handschuh eines Arbeiters verkohlt langsam, und die Besatzung wartet, daß der Kapitän als letzte Rettung kommt und ihnen hilft, aber der denkt noch nicht daran; denn er weiß aus Erfahrung, daß die Stunde seines Auftritts noch nicht gekommen ist. Er wird schon gehen, wenn er sieht, daß genügend Vorarbeit geleistet wurde.

Nachdem jedes Besatzungsmitglied versucht hat, die Maschine in Gang zu setzen, was keinem gelingt, kommt er endlich und dreht und dreht, und der Motor läuft!

„Ihr müßt viel mehr Bratkartoffeln essen!“ Mit diesem gutgemeinten Ratschlag wie man Muskeln und Verstand erhält, verabschiedet er sich, um den Ablader und den Vormann innerlich aufzuwärmen. Da er selbst vorbeugen muß, hält er mit. Muß er ja, denn was nützt einem Schiff ein kranker Kapitän? Wer soll am nächsten Morgen den Motor anwerfen? Da der Kapitän aber seine Kräfte nicht überschätzt, läßt er beide Motoren über Nacht laufen. Damit erspart man sich viel Zeit.

Als die Luke endlich vollgeladen ist, muß sie auch wieder zugedeckt werden. Mit den langen kruppstahlharten Persenningen, die festgefroren an Deck liegen. Mit dem Ladebaum werden sie auf die Luke geworfen und von der Besatzung ordentlich verprügelt, wobei sämtliche Besenstiele in Feuerholz verwandelt werden. Die Persenninge sind nicht weicher geworden, aber der Besatzung ist warm. Die Persenninge scheinen eingelaufen zu sein, denn sie passen weder vorne noch an den Seiten und jeder schreit den auf der gegenüberliegenden Seite an, er soll nicht so ziehen. Aber gezogen werden muß, denn sie müssen eingeschalkt werden, und nur aus dem Grund gelingt es dann auch.

Der Steuermann wundert sich, daß das Schiff soviel Schlagseite hat. Er peilt stundenlang die Ballasttanks, stellt Berechnungen an, die er nicht versteht und kommt zu der Überzeugung, daß aus irgendeinem Grund das Holz auf der einen Seite zu schwer, oder auf der anderen Seite zu leicht sei.

Mit undurchdringlichem Gesicht mustert ihn der Kapitän und denkt sich seinen Teil. Als man ablegen will, rührt sich das Schiff nicht von der Stelle. Es ist an der Kai festgefroren. Ein Schlepper muß das Schiff befreien. Das Schiff hat nun keine Schlagseite nach Steuerbord mehr, sondern fällt nun nach Backbord. „Das habe ich mir doch gleich gedacht“, sagt der Kapitän vor sich hin.

Das Fachgeschäft für



Marine-Uniformen, Tropenausrüstung, Arbeits- und Wassersport-Bekleidung

**Hamburg 11
Rödingsmarkt 43
Ruf: 36 46 91**

Steinmetz & Hehl

Sind Sie der

Typ

für den die

Mädchen schwärmen?

Wir kennen unter uns Kameraden auf jedem Schiff, die ausgesprochene Frauentypen sind. Sie kommen gut aus mit den Mädchen, sie haben irgendetwas, was sie anzieht, was ihnen imponiert. Doch man kommt nicht recht dahinter, was diese Jungen denn Besonderes tun oder was sie an sich haben, das offensichtlich eine so große Wirkung auf das andere Geschlecht ausstrahlt. Wir haben versucht, der Sache auf die Spur zu kommen und Mädchen gefragt, was sie an jungen Männern besonders mögen und schätzen. Bei dieser Umfrage haben sich ganz bestimmte Typen herauskristallisiert.

Der erste, bevorzugt von etwas verspielten, heiteren und immer zu dummen Streichen aufgelegten Mädchen, ist

der große Junge und Spielkamerad.

„Der Mann, den ich einmal heiraten werde, sagen sie, muß vor allen Dingen lustig und kameradschaftlich sein. Nur wenig älter als ich, aber auch nicht jünger, natürlich soll er gut aussehen. Aber ich wünsche mir keinen ‚schönen Mann‘, die sind mir zu eitel. Nein, mit meinem Mann möchte ich in unserer freien Zeit das tun, was uns gerade Spaß bringt. Auch einmal Unsinn, Balgereien und Kissenschlachten. Und dann muß er Verständnis für meine Liebe zu Hunden haben. Am schönsten wäre es ja, wenn wir selbst einen Hund hätten. Aber dazu gehören dann auch ideale Wohnverhältnisse, nicht nur ein idealer Mann. In Bezug auf Kochen darf er nicht zu anspruchsvoll sein. Dafür darf er rauchen soviel er will, wenn er das Geld dafür hat.

In Finanzfragen stehe ich auf dem Standpunkt: gleiche Rechte für alle. Also nach Abzug der notwendigen Ausgaben gleiches Taschengeld für ihn und für mich. Was er davon an Blumen für mich ausgibt, die ich gelegentlich zu bekommen hoffe, mache ich bestimmt mit Süßigkeiten und kleinen Überraschungen wieder gut.

Gut kleiden muß er sich auch. Ich mag keine Männer, die ungepflegt und salopp aussehen. Aber auch nicht zu langweilig. Auch in der Männermode gibt es nette Neuheiten, die nicht zu verrückt sind. Eines ist sehr wichtig: mein Mann muß gut tanzen können. Gut und gern. Es muß nicht sein, daß er regelmäßig mit mir zum Tanzen geht, aber zwei-dreimal im Monat.“

Eine Mutter schreibt ihrem jungen Seemann einen Brief

— zum Hintern-Spiegel-stecken

In zunehmendem Maße bemühen sich alle an der Ausbildung und Erziehung interessierten Stellen und Organe, dem seemännischen Nachwuchs Berufs- und Lebenshilfe angedeihen zu lassen. Dieses Bemühen wird aber nur dann erfolgreich sein können, wenn auch der Nachwuchs bereit ist, durch sein Verhalten dazu beizutragen, die an ihn gestellten Erwartungen zu erfüllen. Wenn auch der überwiegende Teil des seemännischen Nachwuchses um ordentliche Leistungen und einwandfreies Verhalten bemüht ist, so mag der nachstehende Brief einer Mutter an ihren Sohn Willi allen denjenigen Anlaß zur Besinnung geben, die weniger zu einer guten Bordgemeinschaft beitragen:

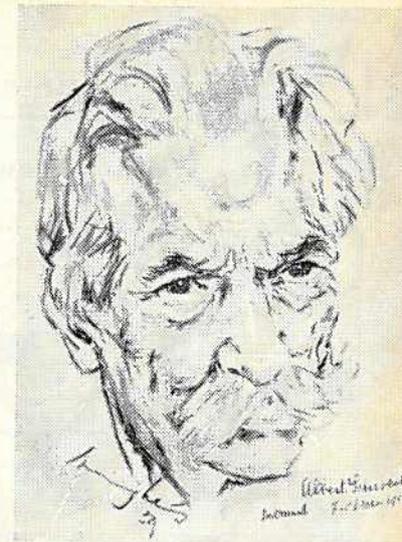
„Lieber Willi“

Am Tage Deiner Abreise erhielten wir einen Brief mit einer Mahnung an Dich, Deine Schulden zu bezahlen. Einen besseren Abgang konntest Du Dir gar nicht verschaffen. Vati hat mit Hamburg telefoniert — hoffentlich bezahlst Du umgehend Deine Schulden — wir müssen uns Deiner schämen. Gibst an wie ein Großer und bist nicht einmal in der Lage, Deine Dinge in Ordnung zu halten. Saufen und angeben macht noch keinen Kerl aus. Du kannst nur auf Gott und die Welt schimpfen und weißt nicht, daß Du die größte Schuld an allem trägst, was Dir nicht gefällt.

Bessere Dich und erziehe Dich selbst, sei Du zuerst, wie Du die Menschen haben willst. Vor allen Dingen sei ehrlich, fleißig, hilfreich und gut.“

Herzliche Grüße

Deine Mutter.



Zum 90. Geburtstag Albert Schweitzer

Zeichnung Imminghaus

Geb. 14. 1. 1875 in Kaysersberg (Elsaß)

Der „Urwald-Doktor“ ist gleichzeitig auch evangelischer Theologe, Philosoph, Musikforscher und Orgelkünstler. Seit 1913 arbeitet er als Missionsarzt in Lambarene in Gabun. Durch Vorträge, schriftstellerische Arbeiten und Konzerte in der Heimat bemüht er sich, Mittel für seine Arbeit im Urwald zu beschaffen. Schweitzers Wirken wird von christlichen Gedanken bestimmt. Das Wesentliche seiner Anschauung ist die echte Ehrfurcht vor dem Geheimnis des Lebens und der Wille, in Förderung des Lebens Gott zu dienen.

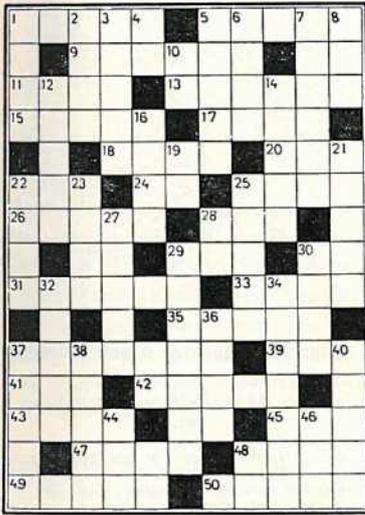
Rangliste der deutschen Schlager im Dezember 1964

1. **Memphis Tennessee**
Bravo! Auch das Weihnachtsrennen hat das Zweigespann Johnny Rivers — Bernd Spier gemacht. Das war gewiß für beide das schönste Festtagsgeschenk.
2. **Pretty Woman (Oh Pretty Woman)**
Roy Orbison ist mit seiner Zauberfee wieder zwei Plätze höher geklettert. Was „a pretty woman“ so vermag, ist zwar meist unberechenbar . . . Diesmal aber brachte sie ihren Auserwählten ein Stück weiter.
3. **Kann ein Land Kleines Annabell**
Doppelt hält besser — oder: „Einer der beiden Songs wird wohl gefallen!“ Mit dieser Devise zum Weihnachtsplattenumsatz machte auch Ronny im Spitzenteam mal wieder von sich reden. Die Titel, wenn auch nicht neu, bleiben doch stets volkstümlich und beliebt: Ein Land — und ein Mädchen . . .
4. **Do wah diddy diddy**
Manfred Mann hat's endlich geschafft, sich vom 16. über den 10. Platz auf Position 4 hoch-zu-diddeln. Mancher mags mögen!
5. **Skinny Minnie**
Und im Weihnachtswettbewerb um den „Platz auf der Rosinenkiste“ durften natürlich im Jahr der großen Beat-Welle die Pilzköpfe nicht fehlen. 1965 wird der Geschmack vielleicht von Pilzen abgelent und sich anderen Genüssen zugewendet haben. Ging er nicht bereits vom Bananenboy über Whisky und Schokolade zum SUKIYAKI! Abwarten, was nun 1965 auf Lager hat für den Allerweltsgeschmacks-Test . . . Könnte uns überhaupt noch etwas überraschen? **M. Ahlers**

(Copyright der Schlager-Reihenfolge by „Musikmarkt“)

Knifflige Sachen

Unser Kreuzworträtsel



Das trifft den Vierzehn auf den Kopf!

Wa g e r e c h t : 1. läßt sich der Arzt oft vom Patienten zeigen, 5. ein bogenförmiger Knochen, 9. zweitgrößte Stadt Dänemarks, 11. überstürztes Drängen, 13. tropische Frucht, 15. taugt nie etwas, 17. Grenzfluß zwischen Ungarn und Jugoslawien, 18. ein Spruch beim Begräbnis lautet: „... zu ...“, 20. Wurfspiess der Gemanen, 22. Antilope mit breiten gebogenen Hörnern, 24. Abk. für den USA-Staat Louisiana, 25. mündet in das Nördliche Eismeer, 26. wird meist monatlich ausbezahlt, 28. liegt zwischen Bergen, 29. morgen ist auch ein ... , denkt der Faulenzer, 30. Handelsunternehmen, 31. Rückenstück des Wildes, 33. liebliche Märchengestalt, 35. Telefongespräch, 37. Umgebung einer Persönlichkeit, 39. seltenes Erdmetall, 41. Kanton in der Schweiz, 42. „Der Freiheit eine ... !“, rief der Dichter Schenkendorf, 43. Pelz, 45. seemannisches Kommando für das Wenden, 47. Kleinvieh macht auch ... , meint der Bauer, 48. Gewürz, 49. mit ihm beschäftigten sich Wahrsager und Seelenforscher, 50. der Schauplatz im altrömischen Zirkus.

Senkrecht: 1. Man spricht vom ... der Zeit, 2. bei Schnupfen redet man durch die ... , 3. hat immer eine Gattin, 4. persönliches Fürwort, 5. wird im Kreis der fröhlichen Zecher ausgegeben, 6. entspringt im Karwendelgebirge, 7. Stadt im südwestlichen Sachsen, 8. hält Lebensmittel frisch, 10. Abk. für Flächenmaß, 12. norfranzösischer Fluß, 14. ein ... treibt den anderen, 16. Laubbaum, 19. nicht dort, 21. ungezogenes

Kind, 22. Stadt in der Steiermark, 23. bewohnt morastige Tümpel, 25. Vorratsraum, 27. Zeitmaß, 28. Zeichen für Tantal, 29. Bindemittel für Konditorwaren und Pillen (Pflanze), Tier, das uns am ähnlichsten ist, 32. Nebenfluß der Rhone, 34. wichtige Futterpflanze, 36. nennt man eine kleine Ortschaft, 37. freundliche Gesinnung, 38. Geschäftsname, 40. Stadt in Sachsen, 41. germanischer Kriegsgott, 46. Zahlwort, 48. Flächenmaß.

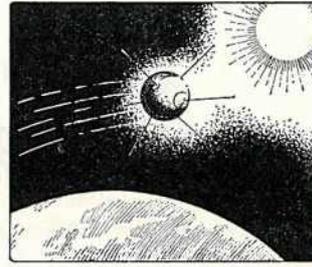
Der Wüstenritt, Durst und zwei Derwische

Hein und Fietje ritten durch die Wüste. Bekanntlich üben ja Sättel aller Art eine magische Anziehungskraft auf die Rückenenden von Seemännern aus. Als sie lange genug auf ihren Kamelen geritten waren, hatten sie keine Lust mehr, nur noch Durst. Hein sah eine Fata Morgana: ein schäumendes Glas Bier, so groß wie der Bremer Roland. Das Kondenswasser rann außen am Glase herab und ließ Hein's letztes bißchen Wasser im Munde zusammenlaufen. Da entdeckte Fietje einen Derwisch. Sie stiegen ab von ihren Kamelen und ließen sich den Kurs zur Küste geben. Auf des Derwische Frage nach ihrem größten Wunsch, antworteten beide wie aus einem Mund: Bier, eisgekühlt. Der Derwisch lächelte und sagte: Derjenige,

dessen Kamel als letztes den Hafen erreicht, wird zuerst zu seinem Bier kommen. Verwirrt stiegen die beiden wieder auf ihre Kamele. Nun hatten sie zwar den richtigen Kurs, doch je schlimmer ihr Durst wurde, desto langsamer ritten sie. Als schon die ersten Häuser des Hafens auftauchten, fanden sie in ihrer Verwirrung einen zweiten Derwisch. Sie stiegen wieder ab von ihren Kamelen und fragten um Rat. Der Derwisch gab ihnen den guten Rat gegen gutes Backschisch. Hein und Fietje ließen ihn gar nicht ausreden, sondern sprangen auf die Kamele und galoppierten mit A. K. davon. Hein kam als erster an und bekam an Bord die letzte Buddel Bier aus der Eisbox. Welchen Rat hatte ihnen der zweite Derwisch gegeben?

Die schlaue Kiste

Wie wird die Erde fotografiert?



In einzelnen, künstlichen Erdsatelliten sind Wunderwerke an Photokameras eingebaut, auf deren Aufnahmen aus einer Höhe von mehreren hundert Kilometern noch ein Hut auf dem Erdboden sichtbar ist. Ihre Brennweite beträgt mehr als zehn Meter. Denkt man noch an die ungeheure Geschwindigkeit des Satelliten von über 25 000 km in der Stunde und daran, daß sich auch die Erde noch darunter bewegt, dann erkennt man, daß allein der Verschluß von unerhörter Präzision sein muß, um ein Verwischen der Bilder zu vermeiden. Per Bildfunk werden die Bilder zur Erde gesandt. Oder man speichert sie auf einem Tonband, von dem sie beliebig abgerufen werden können. Eine zweite Kamera nimmt gleichzeitig den Sternenhimmel direkt über dem Satelliten auf. Aus dieser Aufnahme kann man später ersehen, wo sich der Satellit bei der Bodenaufnahme gerade befand.

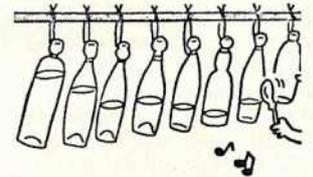
Woher kommt der Ausdruck:

Jemanden auf Herz und Nieren prüfen

Die Sammlung der 150 Psalmen, die unser Neues Testament enthält, bietet eine solche Fülle von Lebensweisheiten, daß man in allen Lebenslagen aus ihr schöpfen könnte. Im 7. Psalm, Vers 10, heißt es: „Der Herzen und Nieren prüft, ist ein gerechter Gott.“ Achtlos wenden wir heute im täglichen Leben diesen Ausspruch an, und nur wenige sind sich darüber klar, daß sie, indem sie so sprechen, aus dem Buch aller Bücher ein Zitat anwenden.



Unser Freizeittipp



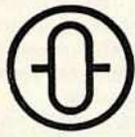
Xylophon für die Bordband

Mit einem Flaschen-Xylophon kann man lustige Musik machen. Es ist ganz leicht herzustellen, man muß nur einige Flaschen haben. Wein-, Likör-, Limonaden- und Medizinflaschen werden der Größe nach mit Bindfäden an eine Stange oder einen Besenstiel gehängt, den man über zwei Stuhllehnen legt. Links kommen die größten, rechts die kleineren Flaschen. Jetzt wird das Instrument gestimmt. Wir füllen Wasser in die Flaschen. Je voller die Flasche ist, desto tiefer klingt der Ton. Wir können also die Töne genau in der Reihenfolge einer Tonleiter abstimmen. Als Schläger dienen zwei leichte Teelöffel. So, und nun kann das Konzert beginnen. Mit einiger Übung bringt man es mit der Zeit zu einem großartigen Flaschen-Xylophonisten!

Der Kompaß ist uralte.



Es steht fest, daß die Chinesen lange vor unserer Zeitrechnung einen verlässlichen Richtungsanzeiger besaßen. Eine männliche Figur war auf dem Schiffsbug befestigt und hielt den rechten Arm nach Süden ausgestreckt. Man muß also annehmen, daß den Chinesen der Stahlnadelkompaß bekannt war. Sie fuhren mit diesem „Südweiser“ über den Indischen Ozean bis zur Ostküste Afrikas.

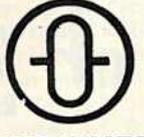


ANSCHÜTZ

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASS u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HAFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



ANSCHÜTZ



Klar bei Schmunzelaugen

Ganz schwerer Seenotfall

Fischereifahrzeuge zeigen bekanntlich nicht nur zur Weihnachtszeit ihren eigenen Tannenbaum bei Nacht. Auch bei Tage zeichnen sie sich nicht allein durch grandiose Mißachtung der Seestraßenordnung zugunsten des Fisches aus, sondern ebenfalls durch allerhand Schmuck an ihren Toppen. Daß aber einer darüber hinaus noch Notsignal zeigt, ist zum Glück recht selten, muß aber — ganz im Sinne eines solchen Signals — die Aufmerksamkeit der Seeverkehrsteilnehmer in erhöhtem Maße auf sich ziehen.

So ging es auch dem Kümo „Schweinesand“. Ranrauschen und rübergrölen, ob und wie man helfen solle, war eins. „Korkenzieher“, antworteten die vom Logger, „wir brauchen dringend einen Korkenzieher!“

* * *

Karriere

Sie waren alle schon im Rettungsboot, nachdem die Seen auch die zweite Luke eingeschlagen hatten. Nur der Moses verharrte eisern neben dem Kapitän. „Los, mein Junge, nun jump ins Boot“, forderte dieser ihn auf, „wenn Du keine nassen Füße bekommen willst“. Der Junge zögerte. „Sagen Sie bitte, Herr Kapitän, wenn ich hierbleibe und Sie saufen vor mir ab, bin ich dann Kapitän?“

* * *

Totalausverkauf

Jeder Mensch hat seinen Vogel und jedes Dorf seinen Trottel. Und so ein Trottel ist Hannes Hein, wenigstens nach der Meinung seiner Mitmenschen. Nachdem er mit bewunderungswürdigem Gleichmut sechs Jahre lang die erste Klasse absolviert, drei Lehrer der Verzweiflung nahe gebracht und ein Mindestmaß an Wissen erreicht hatte, kam er zu uns an Bord. Und hier ist er schon zehn Jahre. Richtig Schreiben und Lesen hat er auch bei uns nicht gelernt, aber ob er nun beim Malen den Pinsel von rechts nach links oder von links nach rechts bewegt, kann man hinterher ja nicht sehen. Anders war es bei den studierten Herrn gewesen, die hatten nie begreifen können, daß Hannes Heins Achten aus zwei aufeinandergesetzten Kreisen bestanden.

Soweit alles gut. — Aber als wir letzgens in Hamburg waren, kam Hannes ganz aufgeregt zum Alten und wollte einen Tag frei haben. „Hast Du was besonderes vor?“

„Jo, ick will heiroten.“ Zog eine Zeitung aus der Tasche und zeigte dem Kapitän eine Annonce: Eheanbahnungsinstitut XYZ

Vermittelt Heirat — Bezahlung später.

Na, ja. Hannes Hein zog los. Seinen besten blauen Anzug an, eine fesche Krawatte um und von unseren Wünschen begleitet.

Nach einer Stunde war er wieder da. „Na, Hannes“, fragt der Alte, „hat es geklappt?“

„Ne, Kptn, lieder nich. Dat Institut hew ick jo glieks funnen. Man as ick doar in de Dör rin keeg, seten doar man bloas Manslud. Ick glöw de Deerns wærn all verköfft!“

— J. B. —

Eilig

Frau Meier, 20 Lenze jung, ist jung verheiratet, ganz frisch. Mit Herrn Meier, dem 3. Offizier auf MS „Eros“. Frau Meier will nach Holtenau, da soll ihr Mann das erstmal nach Unterbrechung der Flitterwochen wieder einlaufen. „Back ihm einen Kuchen“, rät die Mutter der ungeduldigen Seemannsfrau. „Merke dir mein Kind, die Liebe des Mannes geht durch den Magen.“ Die Tochter, die schon gepackt hat, stöhnt: „Gibt es denn keinen kürzeren Weg?“

Beim Reedereivertrauensarzt

„Keine Kreislaufstörungen, keinen Herzinfarkt, kein Magengeschwür? — Mein Lieber, ich glaube Sie haben auf den letzten Reisen nicht so recht mitgearbeitet.“

* * *

„Ich weiß, mir fehlt nichts, Herr Doktor“, sprach der Messejunge bei der Untersuchung, „aber könnten Sie mir nicht bescheinigen, daß ich gegen Geschirrspülwasser allergisch bin?“

Der kleine Unterschied

Ausgerechnet zu Klausens Geburtstag hatte der Koch dicke Bohnen zum Abendessen auf die Back gebracht. Da stand schon, wie es sich gehört, eine Buddel Schnaps zum Ausgeben. Schnaps und Bohnen? Es entspann sich eine heftige Debatte in der Messe, ob sich das miteinander verträgt. „Verträgt das weiß ich nicht“, meinte der Bootsmann nachdenklich, „aber ein gewisser Unterschied besteht zwischen Bohnen und Schnaps bestimmt“. „Und welcher?“ wollten die anderen wissen. „Müßt Ihr mal probieren. Wenn ihr die Buddel Schnaps gelenzt habt, dann schießt ihr nach vorn!“



Und diesen hier habe ich bekommen, weil ich den Nerv habe, alle die anderen zu tragen.



Bei jeder Brise diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

S 11/64

Funkenfänger und Schalldämpfer für Dieselmotoren jeder Größe

Hakenlose Bootsabhängungen
Öl- und Wasserabscheider für Dampf, Druckluft und Gas

HEINR. WILHELM HUSS & CO. K. G.

Maschinen- und Apparatebau BREMEN Postfach 3055 · Ruf 44 50 32



Ankerplätze
SEEMANNSMISSION
APOSTOLATUS MARIS

Seemannspastor Erich Haarmann wurde 65 Jahre alt

Am 17. Dezember wird der Bremer Seemannspastor Erich Haarmann 65 Jahre alt. Herr Pastor Haarmann, 1899 in Eckelsdorf in Holstein geboren, studierte nach einem Schulbesuch in Goslar Theologie in Göttingen. Im Jahre 1931 wurde er bremischer Seemannspastor und ist es bis heute geblieben. Von vornherein war sein Bestreben auf den Bau eines neuen Seemannsheimes gerichtet, da das alte Seemannsheim am Korffsdeich, 1896 durch Zusammenbau zweier Wohnhäuser entstanden, keineswegs mehr den Anforderungen entsprach. Der Krieg vereitelte zunächst diese Pläne. Das Seemannsheim am Korffsdeich wurde — ebenso wie das Pfarrhaus an der Contrescarre — im Kriege zerstört. — Gleich nach seiner Rückkehr aus dem Wehrdienst nahm Pastor Haarmann die Betreuung der Seeleute zunächst durch Schiffsbesuche auf; in den ersten Nachkriegsjahren zusätzlich neben seiner Tätigkeit als Pfarrer an der Friedenskirche in Bremen. Ab 1950 widmete er sich wieder vollamtlich den Aufgaben als Seemannspastor. Am 26. September 1950 wurde nach langjährigen Bemühungen zunächst behelfsmäßig ein Seemannsheim im Volkshaus an der Hans-Böckler-Straße eröffnet, das im Laufe der Zeit bis auf 70 Betten vergrößert wurde.

Dieses vorläufig provisorische Seemannsheim konnte — wieder ein Erfolg unermüdlicher Anstrengungen Pastor Haarmanns — am 16. Mai 1956 als Krönung seiner Arbeit durch das schöne neue Seemannsheim am Stephanikirchhof ersetzt werden. Zu dem Seemannsheim trat am 22. April 1960 das benachbarte Seemannsfrauenheim in der Faulenstraße, die erste derartige Einrichtung in einem deutschen Seehafen; in diesem Seemannsfrauenheim finden vor allem die Ehefrauen und Angehörigen der Seeleute während der Liegezeit der Schiffe und der vorhergehenden Wartezeit Unterkunft, oft mit ihren Kindern, ebenso aber auch die Eltern jugendlicher Seeleute.

Neben seiner hauptamtlichen Tätigkeit als Bremer Seemannspastor ist Haarmann zugleich Geschäftsführer des „Fachverband Deutsche Seemannsmission e. V.“, der Dachorganisation der Deutschen Evangelischen Seemannsmission, die sich vor allem mit der Einrichtung und Unterhaltung der deutschen Seemannsheime im Ausland befaßt. Von Yokohama und von westafrikanischen Häfen bis zu den Häfen der Nord- und Ostsee geht der Wirkungsbereich dieses Fachverbandes, der im Augenblick als seine Hauptaufgabe die Einrichtung deutscher Seemannsheime in Duala (Kamerun) und Lomé (Togo) betreibt.

Herr Pastor Haarmann ist neben dieser vielfältigen Tätigkeit Mitglied des Kirchentages der Bremischen Evangelischen Kirche und verschiedener Einrichtungen des Diakonischen Werkes der Evangelischen Kirche in Deutschland.

Herr Pastor Haarmann, dem man seine 65 Jahre nicht ansieht, der sich vielmehr — sicher

auch durch seine häufigen Schiffsbesuche — eine jugendliche Frische und Beschwingtheit erhalten hat, wird seine Aufgaben hoffentlich noch recht lange wahrnehmen können.

Neues Seemannsheim in Spanien

In Pasajes-San Sebastián ist im Oktober d. J. im Zusammenhang mit einem Club der deutschen Kolonie ein neues gemütliches Seemannsheim eröffnet worden. Es läßt sich mit den ständig nach San Sebastián fahrenden Bussen gut erreichen und liegt genau an der Haltestelle Plaza de Toros (Stierkampflplatz): San Sebastián, Calle General Mola, 1-Erdgeschoss. Das Heim wird betreut von dem Beauftragten für die Deutsche Seemannsmission, Herrn Kurt Weber; Wohnung im Nachbarhaus C. General Mola, 3-Erdgeschoss.



A 5 und C 6 Fachschul- oder Mittlere Reife Ein Semester mehr

Die zuständigen Behörden der vier Küstenländer für die Seefahrt-, Schiffingenieur- und Seemaschinenschulen haben eine Bestimmung erlassen, die am 1. April 1965 in Kraft tritt und die Zulassung zu den A 5- und C 6-Lehrgängen an den seemannischen Fachschulen regelt.

Ab 1. April 1965 werden nur noch diejenigen Seeleute zu diesen Lehrgängen zugelassen, die neben den unverändert gebliebenen Fahrtzeitvoraussetzungen die Fachschul- beziehungsweise Mittleren Reife oder eine dieser gleichzeitige schulische Ausbildung besitzen. Die Aufnahmeprüfungen an den Seefahrtsschulen werden noch bis Ende März 1965 in der bisherigen Form durchgeführt. Zu den Aufnahmeprüfungen werden alle Seeleute zugelassen, die eine Matrosenprüfung abgelegt haben. Die Bestimmung, daß zur Aufnahmeprüfung eine mindestens sechsmonatige Fahrtzeit als Matrose nachzuweisen ist, ist in Fortfall gekommen.

Nach dem 1. April 1965 können nur noch in Ausnahmefällen Seeleute zu den obengenannten Lehrgängen zugelassen werden, die nicht die Fachschul- oder Mittlere Reife nachweisen können. Von diesen Seeleuten sind Anträge auf Zulassung zu einer Aufnahmeprüfung an diejenige Schule zu stellen, die sie besuchen wollen. Die Dauer der Schulzeit für die A 5- und C 6-Lehrgänge wird vom gleichen Zeitpunkt an von drei auf vier Semester verlängert. Die Fachschulreife kann an den Berufsschulen für technische Berufe in einem Kursus von einjähriger Dauer erworben werden.

Seefahrtsschule Hamburg

Am 21. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Karl-Heinz Bahmann, Joachim Behring, Erich Bendele, Rolf Bentzen, Rolf Berger, Klaus-Jürgen Böge, Uwe Bröhan, Harro Bücking, Günther Burmeister, Hans-Otto v. Danwitz, Hinrich Feldmann, Karl v. Frieling, Otto-Joachim Kettler, Gerhard Krämer, Michael Linz, Walter Mählmann, Uwe Martens, Rolf-Dieter Orlich, Hans Pinsker, Hinrich Prohn, Jörg Rausche, Dieter Schuster, Peter Steffens, Karl-Adolf Tilsen, Hanno Weber.

Am 8. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Herbert Altenberger, Wolfgang Dickert, Jochen Doermer, Herrmann Dörner, Willi Evers, Hans-Dieter Hencke, Dietrich Hoerner, Harm Hornmann, Rainer Kelp, Heinz Klotz, Peter Kranzsch, Dietrich Kuhr, Erhard Mach, Hans Meggers, Andreas Meyer-Rachner, Klaus-Dietmar Oleski, Klaus-Holger Penning, Henning Raasch, Heinz Scharpf, Jochen Schmidt, Manfred Schmitz, Uwe Schnackenberg, Ekkehart Schönfeld, Engelbert Steingasser, Volker Thierbach, Waller Tönshoff, Sigurd Zedler.

Ferner hat am gleichen Tage die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden: Dirk Fabricius.

Am 17. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Klaus-Dieter Ahlgrimm, Manfred Bammann, Peter Bredebusch, Klaus Dirksen, Arno Fritsche, Gerhard Härtel, Hans-Ulrich Huth, Heinz-Peter Knoch, Heinrich Köthe, Holger Korth, Horst Lüssow, Paul Mecklenburg, Reinhard Müllier, Helmut Munkelt, Peter Nagel, Heiko Peters, Peter Pingel, Michael Ratzmann, Henning Schmidt, Eggert Sierks, Peter Zelewski, Heinrich Koopmann.

Am gleichen Tage hat die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden: Willi Buhmann.

Anerkennung für beste Leistung

Bei der Aushändigung der Prüfungszeugnisse an die Teilnehmer des Lehrgangs zum Seesteuermann auf großer Fahrt, die am Donnerstag, dem 17. Dezember, nachmittags, an der Seefahrtsschule, Rainevilleterrasse, stattfand, hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Hamburg, Peter Rickmers, ein Zeissglas mit eingravierter Widmung an den Teilnehmer überreicht, der die besten Leistungen gezeigt hat. Die Stiftung des Nautischen Vereins wird seit 1957 alljährlich für besondere Leistungen auf einem A 5-Lehrgang mit einer gedruckten Urkunde überreicht. In diesem Jahrgang die Stiftung an Herrn Peter Bredebusch.

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden folgende Herren die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6):

Gerhard Barleben, Herbert Brüning, Hermann Bühsel, Peter Deutschmann, Lothar Friis, Wilfried Lohmeyer, Bolko von Rittler, Jochen Sachers, Peter Schmidt, Uwe Schmidt, Helmut Schröder, Klaus Schroh, Eckehart Schubert, Aribert Schwarz, Karl-Heinz Steinbach (mit Auszeichnung bestanden); Ehler Stelter, Klaus-Peter Stolpe, Walter Stoye, Arnold Weiß, Karl Heinz Wenderoth, Dietmar Wieners, Dido Wuppermann, Hans-Peter Zeltner.

Die Befähigungszeugnisse wurden den erfolgreichen Prüflingen von dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, am Donnerstag (10. 12.) überreicht.

Aufnahmeprüfung für Schiffingenieure

An der Ingenieurschule Bremen kann die Aufnahmeprüfung zum Schiffingenieur-II-Lehrgang an jedem Freitag während eines laufenden Semesters ab 9.30 Uhr abgelegt werden. Es werden künftig nur noch Lehrgangsbewerber, die die Aufnahmeprüfung bestanden haben, zur Teilnahme am Lehrgang aufgelordert. Vorbereitungskurse für die Aufnahmeprüfung finden an der OTV-Schiffahrtsschule statt.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 12. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:

Jürgen Boncies, Bruno Dose, Norbert Erben, Horst Fischer, Jörg Gösch, Gunnar Hansen, Bernhard Hasenbein, Dieter Herklotz, Günter Köpke, Berthold Last, Dirk Lenzen, Stefan Leuschner, Hans-Henning Lühr, Karl Opitz, Jürgen Peters, Bernhard Pogoda, Klaus Rocks, Gerd Seier, Klaus Steffens, Horst Weber, Gert Zimmermann.

Am 5. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Elk Abromeit, Bernhard Binding, Hans-Peter Bock, Jürgen Böhrens, Hans-Jürgen Bugdahn, Reiner Döhler, Jürgen Eggert, Harald Eichenberg, Eldor Jankus, Ulrich Kammelmeier, Gerhard Klein, Klaus Lange, Gerd Lorenzen, Klaus Lütjke, Gerd Mauer, Fred Metzlaß, Ingo Schacht, Ernst-August Schweitzer, Johann Unruh, Heinz Vogel, Eckhard Wolgast.

Am 21. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Reinhard Blodorn, Tilo von Bredow, Uwe Buck, Herbert Gorgs, Klaus Grope, Wolfgang Häter, Wolfgang Kattelön, Erich Kipke, Peter Laackmann, Hans-Dieter Lütkenhorst, Jürgen Möller, Albrecht Platz, Hans-Jürgen Schiller, Wolfgang Schmidt, Jürgen Steffen, Kurt Steinmetz, Klaus Thomas, Gernot Tiesler, Kurd-Albrecht von Ziegner.

Am 18. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:

Hadwin Caro, Wilhelm von Dollen, Rudolf Engelke, Manfred Faulhaber, Kurt Faust, Fritz Haegler, Karl-Hermann Hubert, Erk-Olaf Ketels, Günther Klamma, Harry Koesling, Werner Miethke, Peter Plathaber, Manfred Pump, Gerhard Repenning, Hermann Schneider, Harald Schöne, Werner Wegner, Axel Wiehlmann, Jürgen Wittmoser, Hans Zimmermann, Willy Zimmermann.

Am 22. Dezember 1964 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Harro Beutelrock, Achim Brandt, Sönke Carstens, Hermann Dietrich, Karl-Heinz Freese, Peter Heinsen, Rudolf Krause, Hans-Ekard Milkeritz, Heiner Popp, Günther Quellmalz, Volquard Richter, Werner Sakowitz, Dieter Schmidt, Roderich Schmökel, Hans-Peter Schulz, Robert Schumann, Wolfgang Schwerin, Wolfgang Thomas, Peter Thomsen, Heinz Vogel, Martin Winkler.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

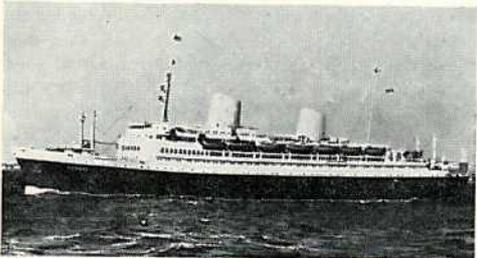


Neubauten

HAPAG-Schnellfrachter „Westfalia“

Das erste Schiff der vier Einheiten umfassenden Schnellfrachter-Serie, die die Blohm & Voss AG, Hamburg, für die Hamburg-Amerika Linie baut, ist am 17. Dezember 1964 unter dem Namen „Westfalia“ an den Auftraggeber abgeliefert worden. Alle Einheiten sind für den Ostasiendienst bestimmt und werden mit einer Geschwindigkeit von 21 kn mit zu den schnellsten Schiffen in dieser Fahrt gehören. Dieses 6-Luken-Schiff kann wahlweise als offener oder geschlossener Schutzdecker eingesetzt werden, wobei eine Tragfähigkeit von 9370 bzw. 11 970 t erreicht wird. Wie die Silhouette des Schiffes zeigt, verfügt es über eine lange Back und den Brückenaufbauten und dem Maschinenraum zwischen Luke 5 und 6. Laderaum 6 hinter der Maschine ist für Kühlräume mit einem Inhalt von 24 000 cbf sowie Ladeöltanks mit 51 500 cbf Inhalt vorgesehen. Für Stück- und Schüttgüter sowie Chemikalien sind ebenfalls entsprechende Räume vorhanden. Sämtliche Laderäume erhielten Cargocaire-Anlagen. Alle Ober- und Zwischendeckluken werden durch hydraulisch betätigte Stahldeckel verschlossen. Das umfangreiche Ladegerüst, bestehend aus 24 Bäumen mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 t, enthält auch einen 80-t-Schwergutbaum nach Stückpatent. Ein von der Werft in Lizenz gebauter MAN-Diesel der Baureihe K 9 Z 86/160 mit einer Leistung von 18 900 Pse bei 118 UpM soll dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 21 kn geben.

NDL bekommt als drittes Passagierschiff wieder eine „Europa“

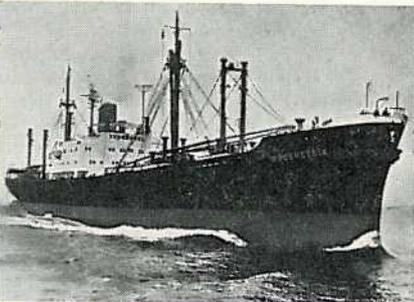


Verhandlungen des Norddeutschen Lloyd mit der Schweden-Amerika Linie über Erwerb „Kungsholm“ abgeschlossen. Das Passagierschiff erhält den traditionsreichen Namen „Europa“. Das 1953 in Vlissingen gebaute 21 164 BRT große Passagierschiff (183 m lang, 23,5 m breit) wird voraussichtlich Ende 1965 an den Norddeutschen Lloyd übergeben werden.

„Heinrich Schulte“, größter deutscher Massengutfrachter

In der westlichen Ostsee erledigte am 15. Dezember 1964 der Neubau 546 der Lübecker Flender-Werke AG, das MS „Heinrich Schulte“, seine technische Probefahrt, um gleichzeitig an die Reederei Schulte & Bruns, Emden, abgeliefert zu werden. Mit einer Tragfähigkeit von ca. 50 000 t ist es das z. Z. größte in Fahrt befindliche deutsche Massengutschiff. Es verfügt über neun abwechselnd kurze und lange Luken mit entsprechenden Laderäumen, die einen Gesamtinhalt von ca. 2,3 Mill. cbf aufweisen. Als Lukenabdeckung kamen hydraulisch betriebene Stahldeckel zum Einsatz. Unter Einbeziehung des Laderaums 5 hat das Schiff eine Ballastkapazität von ca. 25 600 t. Die Längs- und Querverbände des Neubaus wurden so gehalten, daß bei Erladung nur jeder zweite Raum beladen zu werden braucht, wobei die volle Tragfähigkeit ausgenutzt wird. Ein Borsig-Flat-Diesel der Type G 759 S mit Aufladung und Schweröltrieb kam als Hauptmaschine zum Einsatz. Mit einer Leistung von 12 600 Pse wird der 231,2 bzw. 220 m lange, 30 m breite, 16,4 m hohe und 11,9 m tief gehende Neubau eine Geschwindigkeit von 15,5 kn erreichen.

MS „Weserstein“ in 31 Tagen nach Japan



Das erste Schiff, das im Rahmen des neu eingerichteten deutschen Ostasien-Schnelldienstes des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie nach Ostasien eingesetzt war, hat seine Reise erfolgreich beendet. Nach 31 Tagen ist MS „Weserstein“ in Yokohama eingetroffen. Diese vorgezogene, sehr kurze Reisezeit konnte trotz Verzögerungen in Rotterdam und Djibouti eingehalten werden. MS „Weserstein“ ist eines der sieben auf Motorenantrieb und erhöhte Geschwindigkeit umgebauten Turbinenschiffe des Norddeutschen Lloyd.

Im neuen Schnelldienst nach Fernost werden neben diesen Schnellfrachtern des Norddeutschen Lloyd die Neubauten der Hamburg-Amerika Linie eingesetzt werden. Der erste Schnellfrachter MS „Westfalia“ hat am 20. Dezember 1964 seine Ausreise angetreten.

SCHIFFSUNFÄLLE

Vier Seeleute fanden den Seemannsod

Am 12. Dezember rammte das MS „Vera“ (1598 BRT) das auf der Unterelbe vor Anker liegende deutsche Kümo „Deutschland“ mittschiffs zwischen Luke 1 und 2. Die „Deutschland“ sank sofort. Von der siebenköpfigen Besatzung fanden vier Seeleute den Seemannsod. Der Kapitän Paul Scheu starb nach seiner Rettung. Der Kochsjunge Horst Röder (17) und der Matrose Hermann Trautmann (30) wurden auf der Rettungsinsel, die selbsttätig aufgetrieben war und sich aufgeblasen hatte, erfroren angetrieben. Der 13jährige Schiffsjunge Reiner Harst blieb vermißt.

Von Bord verschwunden

Am 29. November 1964 wurde auf MS „Moselestein“ morgens um 8.00 Uhr der 21jährige Maschinenassistent H. vermißt. Alles Suchen an Bord blieb ergebnislos. Man verständigte über Funk die Schifffahrt, brachte das Schiff auf Gekensurs und lief bis zur Position zurück, an der der Assistent zum letztmal gesehen worden war. Auch dieses Suchmanöver blieb ohne Erfolg. Die Seemannsverhandlung ergab keine Hinweise auf Unglücksfall oder Freitod. Ein Verschulden der Schiffführung oder dritter Personen liegt nicht vor.

Feuer mit schwerwiegenden Folgen

In der Nacht vom 7. auf den 8. Oktober 1964 ist in den unteren Mannschaftsräumen im Achterschiff des Motorschiffes „Eralo“ im Hafen von Detroit ein Feuer ausgebrochen, das sich sehr schnell ausbreitete und erheblichen Schaden verursacht hat. Der Matrose Kuckling und der Jungmann Schröder haben in ihren Kammern den Tod gefunden. Drei weitere Besatzungsangehörige haben Verletzungen erlitten. Der Brand ist durch die örtliche Feuerwehr gelöscht worden. Die Ursache des Feuers ist nicht zu ermitteln. Mängel an der Ausrüstung oder den Einrichtungen des Schiffes sind nicht festzustellen. Die von der Schiffführung zur Brandbekämpfung ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß. Nach Ansicht des Seemates ist mit größter Wahrscheinlichkeit ein glimmender Zigarettenrest die Ursache des Brandes gewesen, der einen Schaden von rund 350 000 DM verursacht hat. Es fehlen jedoch greifbare Indizien, die zu einer hinreichenden Erklärung führen könnten. Es ist zu begrüßen, daß die neue Ausstattung der Mannschaftsräume mit feuerfestem Material vorgenommen werden soll, obgleich dies nach den Sicherheitsvorschriften nicht erforderlich ist.

Unvorsichtige Nebel-Navigation, Schaden: 240 000 DM

Am 6. November 1964 kurz vor 5.00 Uhr stieß auf der Außenelbe, wenige Kabellängen westsüdwestlich der Tonne 2, das auslaufende marokkanische Motorschiff „Zagora“ mit dem von Esbjerg-Elbe-Weg kommenden Küstenmotorschiff „Hinrich Behrmann“ in dichtem Nebel zusammen. MS „Hinrich Behrmann“ wurde vom Bug des MS „Zagora“ an seiner Backborste in Höhe der Brücke in beinahe rechtem Winkel gerammt und erlitt einen Wassereintritt in den Maschinenraum mit der Folge, daß kurz nach der Kollision die Maschine und sämtliche Navigationsinstrumente ausfielen. Das Schiff wurde durch den auslaufenden Ebstrom vertrieben und erst nach Einleitung einer umfangreichen Suchaktion nach einigen Stunden nördlich der Tonne Großvogel-W aufgefunden und geborgen. Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß sich MS „Hinrich Behrmann“ beim Einlaufen hart an der nördlichen Fahrwassergerinne gehalten und trotz des im Radar auf kreuzendem Kurs erkannten Gegenkommers keine energischen Maßnahmen zur Abwendung der Gefahrenlage getroffen hat, sowie darauf, daß MS „Zagora“, auf dem der Gegenkommer im Radar nicht erkannt wurde, mit einer für den herrschenden Nebel zu hohen Geschwindigkeit gefahren ist, so daß das Schiff nicht mehr rechtzeitig aufgestoppt werden konnte. Den Schiffsführer von MS „Hinrich Behrmann“ sowie den Seelotsen von MS „Zagora“ trifft jeweils ein Verschulden. Die Höhe des Schadens an dem marokkanischen Schiff wurde in der Verhandlung mit 40 000 DM und der an dem deutschen Schiff mit 200 000 DM beziffert.

Kollisionsschaden über 250 000 DM

Am 26. August um 3.16 Uhr ist das mit der Flut aufkommene MS „Gerda Schnell“ bei Nebel auf der Nordelbe oberhalb des Kohlbrands mit dem seewärts gehenden MS „Etha Rickmers“ zusammengestoßen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die „Gerda Schnell“ in der nördlichen Fahrwasserhälfte auf den Bug der „Etha Rickmers“ geraten ist, weil sie einem auf dem Kohlenschiff liegenden Schiff mit Backbordrudder ausweichen mußte. Ferner hat eine Rolle gespielt, daß die gefährliche Annäherung auf beiden Schiffen nicht im Radar erkannt worden ist. Ein schuldhaftes Verhalten ist keinem der Beteiligten nachzuweisen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Nach Ansicht des Seemates kann unter den gegebenen Umständen in dem Backbordmanöver der „Gerda Schnell“ kein fahrlässiges Verhalten der Schiffführung und des Hafenlotsen erblickt werden, zumal der Hafenlotse mit Sicherheit nicht damit gerechnet hat, durch dieses Manöver soweit in die Nordseite des Fahrwassers zu kommen. Es wäre wünschenswert, wenn dem Lotsen außer Landradarberatung, die an dem Unfalltag ausgefallen war, noch weitere Informationsquellen zur Verfügung stehen würden. Während die „Etha Rickmers“ nur geringen Schaden erlitt, trug die „Gerda Schnell“ Schäden in Höhe von 250 000 DM davon.



Das Bücherbrett

Handbuch der Ostküste Nordamerikas, II. Teil, 1964

Die jetzt erschienene zweite Auflage dieses Buches ersetzt die unter dem Titel „Handbuch der Ostküste der Vereinigten Staaten von Nordamerika, II. Teil“ im Jahre 1941 herausgegebene erste Auflage. Das vom Deutschen Hydrographischen Institut in allen Teilen neu bearbeitete Handbuch dient als Ratgeber für die Schiffführung und gehört zur nautischen Ausrüstung aller an der Ostküste Nordamerikas zwischen Sandy Hook und Cape Kennedy verkehrenden Seefahrer. Das Buch umfaßt 251 Seiten; 12 Ansichten sowie 11 Karten und andere Abbildungen vervollständigen den Text. Der dem Hauptteil vorangestellte Teil A enthält u. a. Angaben über die Lichterführung amerikanischer Kriegsschiffe, über die Binnenwasserstraßen, die U.S. Coast Guard, die amerikanischen Seezeichen, das Lotsenwesen und die Quarantänenvorschriften. Ferner findet man hier eine Zusammenstellung der Reparatur- und Bunkermöglichkeiten, der deutschen Auslandsvertretungen sowie Angaben zur Landeskunde des in diesem Buch beschriebenen Küstenabschnitts. Neben einem Verzeichnis englischer Fachwörter bilden Umrechnungs- und Entfernungstabellen sowie Angaben über die Radarreichweite wichtiger Küstenpunkte den Schluß des allgemeinen Teils. Im Hauptteil des Handbuchs werden die Küsten und Häfen mit ihren Schifffahrteinrichtungen eingehend beschrieben und Ratschläge für die Schiffführung bei der Durchsteuerung der Fahrwasser und der Ansteuerung der Häfen gegeben. Dieser Teil ist in fünf Abschnitte gegliedert, von denen die ersten drei neben einer Beschreibung der Schiffswege ausführliche Angaben über die Delaware Bay und über Hampton Roads und die Chesapeake Bay enthalten. In den beiden letzten Abschnitten ist die Küste von Cape Henry über Cape Romain bis Cape Kennedy mit den dort liegenden Häfen beschrieben. Das in Leinen gebundene Handbuch ist zum Preis von DM 18,— durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.

Handbuch der Westküste Afrikas, II. Teil, 1964

Das Handbuch der Westküste Afrikas, II. Teil, ist nach vollständiger Neubearbeitung erschienen und ersetzt die 1. Auflage aus dem Jahre 1940. Das vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebene Handbuch beschreibt das Gebiet der West- und SW-Küste Afrikas vom Calabar River bis Cape Hangklip sowie die Inseln im Golf von Guinea und die Inseln Ascension, St. Helena, Tristan da Cunha und Gough im Südatlantischen Ozean. Das Buch, das in erster Linie als Ratgeber für die Schiffführung dient, hat 491 Seiten, 117 Ansichten sowie 21 Karten, Pläne und sonstige Abbildungen.

Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen

Bei Eckardt & Messtorf, Hamburg 11, Katharinenfleet 5, Tel. 36 43 74, ist ein Nachdruck der „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“, Band I/II, Ausgabe 1957/58, zum Preise von DM 42,40 erschienen. Das Buch hat einen Anhang „Verhalten im Seenotfall“ erhalten, der auch einzeln zum Preise von DM 1,50 bezogen werden kann.

Änderung der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter im Verlag des Bundesanzeigers

Die Änderungsverordnung enthält als Anlage eine Neufassung der Vorschriften über die von der Beförderung mit Seeschiffen ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände. Die Neufassung der Anlage gleicht die darin enthaltenen Vorschriften an entsprechende Bestimmungen anderer Verkehrsträger an und nimmt die seit der letzten Änderungsverordnung von der chemischen Industrie entwickelten neuen Produkte und Verpackungen in die verschiedenen Klassen der Seefrachtordnung auf. Eine Reihe von Bestimmungen ist den zwischenzeitlichen Erkenntnissen der Wissenschaft und Praxis angepaßt worden, nach denen beispielsweise brennbare Flüssigkeiten in Tanks bis zu 10 000 l und Kraftfahrzeuge mit zum Teil gefüllten Brennstoffbehältern auf allen Seeschiffen in der Mittleren und Großen Fahrt befördert werden können. Auch die Beförderung von Kraftfahrzeugen auf Fährschiffen und Küstenschiffen in der Kleinen Fahrt ist durch besondere Bestimmungen geregelt worden. Ferner enthält die Verordnung ausführliche Vorschriften über die Beförderung von Kernbrennstoffen und militärischer Munition.



Schiffsverkäufe

MS „Louise Bornhofen“ (4986 BRT) von Robert Bornhofen Reederei über die Reederei Bernhard Schulte für eine Parteneederei. Neuer Name: „Lissy Schulte“.
MS „Georg Russ“ (2606 BRT) von der Reederei Ernst Russ an eine Parteneederei, für die die Firma Ernst Jacob, Flensburg, als Korrespondenzreeder zeichnet. Neuer Name: „Detlef Mittmann“.
MS „Gudvin“ (2600 BRT) von einer norwegischen Reederei an die Reederei H. Peters, Hamburg. Neuer Name: „Hinrich Peters“.
MS „Don Roberto“ (ex „Burkard Bröhan“, 2760 BRT) von der Glücksbürger Reederei, Hamburg, an eine Parteneederei für die Reederei H. P. Vieth in Flensburg als Korrespondenzreeder zeichnet. Neuer Name: „Gisela Vennmann“.

Die armen Leute an Land

Landstellung anstrebt, tut es, weil er diesem Beruf weder charakterlich noch fachlich gewachsen ist, weil er in einer Nachkriegsära der pädagogischen Unsicherheit aufgewachsen ist, weil er dem verhängnisvollen Irrtum einer ausschließlich vom Kommerziellen bestimmten Wohlfahrtsgesellschaft unterliegt, daß Anspruch und Verdienst alles sei, Arbeit und Leistung dagegen wenig, weil er aufgrund des Arbeitskräftemangels der grassierenden Abwerbung und ihrem verlogenen Zungenschlag nicht widerstehen kann, weil er aufgrund dieser Personalwerbung Beruf mit gutbezahltem Zeitvertreib verwechselt und infolgedessen die ethische Seite der Arbeit zugunsten eines reinen Anspruchsdenkens weitgehend verloren gegangen ist, weil durch verbesserte Nachrichtentechnik das Mißverhältnis zwischen Isolation auf See und vermeintlich viel angenehmeren, bequemerem, sichereren und abwechslungsreicheren Leben an Land inmitten des Konsumkomforts vergrößert wird, weil deshalb aus dieser Isolation alle Vergleiche zum Landleben verzerrt erscheinen, weil der Seemann meistens in einem noch nicht voll urteilsfähigen Entwicklungszustand ein Opfer falsch verstandener Werbung geworden ist, weil er an Bord nicht genügend Vorbilder, Ausbilder und Erzieher fand, die auf ihre Aufgaben ausreichend vorbereitet waren, weil er zu wenig seemännische Kameradschaft und zu viel Radfahrertum erlebte, weil er mit der Härte und dem Verzicht nicht fertig wird, die ihm durch den Gegensatz zwischen Berufs- und Privatleben auferlegt sind, weil der Beruf des deutschen Seemannes in seiner Heimat immer noch keine Heimat hat, vielmehr mit Abenteuerertum verwechselt, in seinem Idealismus verkannt und in seinem Stand unterbewertet wird, weil es auf See, fern von der Reederei und im ständigen Wechsel der An- und Abmusterungen, so gut wie keine Möglichkeit gibt, sich einen festen Wirkungskreis zu schaffen, in dem man Anerkennung findet und sich wohlfühlt, weil er mit der Freizeit auf See nichts anzufangen weiß.

Das sind die wesentlichen realen Gründe der Fluktuation. Sie sind einerseits bedingt durch den Zeitgeist, wie jede Fluktuation in anderen Berufen auch. Andererseits entstehen sie aus den Besonderheiten des Seemannsberufes, wie sie zwar immer schon bestanden, von einem liberalbürgerlichen Wohlfahrtsgeist aber nicht gemildert, sondern verschärft werden. Es sei mit allem Nachdruck betont, daß die aufgeführten Gründe der Fluktuation bei den verantwortlichen Stellen nicht nur bekannt, sondern Gegenstand eingehender Studien sind

mit dem Ziel, diesem gefährlichen Tatbestand zu steuern. Diese Gründe sind deshalb real genannt, weil die meisten davon gefühlsbedingt sind. Man wird nie umhinkönnen, gerade den Gefühlen größte Aufmerksamkeit zu schenken, wenn man ihre Folgen, die Tatsachen, hier die der Fluktuation, ändern oder bessern will.

Die Tagungen in Loccum, Sanckelmark und Rissen, die „Personelle Navigation“, die Bemühungen des Verbandes Deutscher Reeder um Verständnis für die Belange der Seefahrt und um Hebung des Ansehens des Seemannes im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit, alles dies dient zur Zeit schon dazu, der Fluktuation zu steuern. Ebenso die Forderung von Ausbildungsverträgen und Schulschiffen mit ausgebildeten qualifizierten Ausbildern, weiterhin die Betreuung durch Funk, Presse und „Kehrwieder“, die intensivierten Bemühungen um Personalbestandpflege, die gemeinsamen Anstrengungen aller Berufsverbände und der Seemannsmissionen, alles erfährt zur Zeit einen spürbaren und zum Teil finanziell aufwendigen Auftrieb.

Warum bleiben Seeleute ihrem Beruf treu?

Analog zum ersten Punkt obenaufgeführter Liste darf hier festgestellt werden; daß Seeleute berufstreu sind, weil sie ihr interessantes, vielseitiges Fach beherrschen, und weil ihre vornehmlich männlichen Tugenden den sehr hohen Ansprüchen dieses männlichen Berufes entsprechen, weil sie sich ihren schwer genug erworbenen Kenntnissen, Fertigkeiten und ihrer charakterlichen Berufsqualifikation genauso verpflichtet fühlen, wie ihrer Familie, der Seefahrt und ihrer Reederei, weil sie diesen Beruf gerade deshalb lieben gelernt haben, weil er ihnen mehr abfordert, als andere, weil ihnen ein Leben auf See viel mehr bedeutet, als irgendeine Arbeit an Land zum Zwecke des Gelderwerbs, mit anderen Worten, weil ihnen dieses Leben Erfüllung und Selbstzweck geworden ist, weil sie die Natur genauso lieben, wie sie den ständigen Kampf mit ihr brauchen, weil sie das Gefühl haben, daß es auf See hundertprozentig auf sie ankommt, weil sie das ganz besonders auf See ausgeprägte Vertrauen und Selbstvertrauen für die härteste Währung halten, weil ihr Leben auf See ihnen die gültigen Maßstäbe gab, um Idealismus und Materialismus richtig zu bewerten, weil sie ihre Isolation auf See nicht abschreckt und trennt, sondern hervorhebt, weil ihnen der Seemannsberuf Selbstachtung schenkt, wie kein anderer, weil ihre Bewährung im Seemannsleben sie lehrte und immer wieder bestätigt, daß dieser Beruf nur die Besten braucht, weil sie es noch kennen, dies: Die armen Leute an Land.

Der Wachoffizier

Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder.

Sehr geehrte Redaktion

Über Ihr Problem, die Gestaltung der „Kehrwieder“, haben wir, d. h. eine Klasse der Seefahrtsschule Hamburg, zwei Stunden diskutiert. Zusammenfassend einigten wir uns schließlich auf zwei Grundprobleme, wobei das erste nur mittelbar die von Ihnen angeregte Diskussion berührt.

● Wir meinen: Wenn Sie die Seeleute ansprechen wollen, dann müssen Sie dafür Sorge tragen, daß auch jeder Gelegenheit bekommt, die Zeitschrift zu lesen.

Viele Schiffe bekommen allenfalls zu Weihnachten ein Heft zu sehen. Obwohl die Möglichkeit besteht, daß z. B. bei Schiffen im Ausland ein Kompanidampfer die Zeitschrift befördert. Nebenbei könnte man im Heft selbst den Kapitän darauf hinweisen, daß er die Zeitschrift weitergeben möchte. Also bitte vielleicht eine höhere Auflage und etwas mehr Liebe zur Verteilung!

In Fragen der Gestaltung waren wir uns darüber im klaren, daß Sie große Geistesunterschiede bewältigen müssen. Wir sind aber der Meinung, das müsse nicht gleichbedeutend sein mit großen Differenzen in den Ansprüchen an eine Zeitschrift. Der Unterhaltungsteil sollte überwiegen. Vielleicht etwas weniger seicht als er manchmal erscheint. Wenn Sie Fachprobleme beschreiben, dann nur aktuelle Erkenntnisse. (Für spezielle Fragen steht doch genügend Literatur zur Verfügung.) Das Neue erschöpfend abhandeln, aber dennoch für den kleinsten Mann verständlich. Möglich ist es durchaus. Der Büchermarkt beweist es.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser kurzen Notiz eine kleine Anregung hinsichtlich der Gestaltung der „Kehrwieder“ geben zu können.

Hochachtungsvoll
G. Czyzewski

Seeleute immer noch Opfer von Landhaien

In Ihrer Ausgabe September 1964 lasen wir mit großem Interesse den Artikel unter obiger Überschrift. Sind wir Älteren nicht verantwortlich für die jungen Menschen, die heute zum großen Teil aus dem Binnenland kommen und die 'mal etwas läuten hörten von dem St. Pauli, wie es unser Rundfunk und verschiedene Schnulzensänger immer wieder besingen? — Die tolle Lola, die rote Irene, das Mädchen vom Hafen, das auf ihren Jonny wartet und vieles mehr, so daß es einem manchmal vorkommt, als wenn diese Leute Prozente bekommen für ihre Reklamesängerei. Es wäre doch am Platze, da Sie eine Zeitung unserer Reeder sind, die für uns viel Wissenswertes bringt, auch einmal diese Lokale namentlich bekanntzumachen. Aus Ihrem Artikel ging nicht hervor, welcher Laden es war, der diesen unverschämten Preis forderte, oder sollten Sie etwa Angst haben vor Schlägertypen? Das brauchen Sie nicht, die übernehmen wir. Und gerichtliche Belange wegen Geschäftsschädigung brauchen Sie wohl nicht zu befürchten, denn die Preiswucherüberwachung würde sich wohl dann näher damit befassen. Also nur heraus mit den Namen dieser Hyänen, denn anders kann man sie nicht benennen!

Es grüßt Sie

hochachtungsvoll
Storekeeper Hans Sietz,
MS „Weissenburg“



Minikay

hält bereits die Kühlraumisolierungen auf mehr als 600 Schiffen trocken und schützt wertvolles Kühlgut vor Verderb.

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon - Sammel - Nr. 4718 27

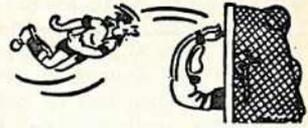
● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN !

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS !



Sport an Bord



Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Von Roland Weser (2)



Die ruhmreiche Fußballmannschaft der „Berlin“

Der Sportverein MS „Berlin“ wurde am 5. Juli 1954 auf 56 Grad 2 Minuten Nord und 25 Grad 15 Minuten West gegründet. Das ist auf der Reise von Bremerhaven nach New York eine Position mitten auf dem Atlantik. Die Passagiere haben sich eingelebt, und wenn sie zu den Klängen der unermüdlichen Bordkapelle ihre Feste feiern, dann haben die Jan Maaten auch mal einen Augenblick Zeit für sich. Auf der „Berlin“, dem 19 100 BRT großen Fahrgastmotorschiff des Norddeutschen Lloyd, reichte sie aus, um einen Sportverein zu gründen, der im Fußball beispiellose internationale Erfolge errungen hat: Gegen die größten Passagierdampfer der Welt errang die Schiffsmannschaft der „Berlin“ fünfmal den Atlantikpokal. Nicht zuletzt deshalb ist sie die deutsche Fußballmannschaft mit den meisten Spielangeboten für die USA.

Der Sportverein MS „Berlin“, der dem Bremer Fußball-Verband angeschlossen ist, wurde von Mitgliedern des Sportvereins der alten „Bremen“ gegründet, die sich vor dem Kriege bereits in die Siegerliste des Atlantikpokals eintrug. Gleich nach der Gründung hatte er 110 Mitglieder, die Fußball und Tischtennis spielten. Alle Sportgeräte werden aus der Vereinskasse bezahlt — auch die Bälle, die beim Training auf hoher See vom Wind über Bord getrieben werden — und nicht zu vergessen die Kluff für die Fußballmannschaft: Blaues Hemd mit weißen Aufschlägen, blaue Hose und blau-weiß geringelte Stutzen. Trainiert wird auf jeder Reise. Konditionstraining und Kopfballspiel stehen auf dem Bordübungsplan, denn in New York folgen meist zwei Spiele aufeinander: ein Spiel um den Atlantikpokal gegen eine Schiffsmannschaft und dann ein Freundschaftsspiel irgendwo weit im Land, von dem mehr noch als Sieg oder Niederlage mitgebracht werden — nämlich Erinnerungen fürs ganze Leben.

Die Fußballmatrosen der „Berlin“ sind die besten Kenner des amerikanischen Fußball, drüben Soccer genannt und nicht allzu hoch im Kurs, obwohl die Leistungen mit der großen Zahl der Einwanderer gestiegen sind. Fast zehn Jahre ist es her, daß die „Berlin“-Elf am Pier 97 den Bus bestieg und nach Brooklyn fuhr — zu ihrem ersten Fußballspiel auf amerikanischen Boden. Da die in New York erscheinende deutschsprachige Deutsche Staatszeitung und Herold das Spiel mit einem Bild der Mannschaft ankündigte, waren viele Zuschauer ins Metropolitan Oval gekommen — meist Deutsche, die sich freuten, daß die Blauen Jungs aus der Heimat wieder mitmischten. Heute, wo gleich zwei deutsche Passagierschiffe in New York Fußball spielen, außer der „Berlin“ auch die „Bremen“, kommt kaum noch jemand. Aber damals war das etwas anderes: Da war die Tatsache, daß auf der Nordatlantikkroute wieder ein Schiff unter deutscher Flagge verkehrte ebensowenig vorzusehen gewesen wie die Gründung eines Sportvereins, dem es unter der 350 Köpfe zählenden Schiffsmannschaft gelang, eine Fußballmannschaft auf die Beine zu bringen. Vor dem Krieg war das auf den Schwesterschiffen „Bremen“ und „Europa“ nicht leicht gewesen — und die hatten rund tausend Mann Besatzung.

Gegner im ersten Spiel war eine Mannschaft des Deutsch-Amerikanischen Fußballbundes, die Reserve des SC Deutsch-Ungarn. Als sich die Mannschaften dem bunt angezogenen Referee, wie man den Schiedsrichter drüben nennt, stellten, lag über dem Metropolitan Oval brütende Hitze — 32 Grad im Schatten! Ehe sich die New Yorker versahen, hieß es 3:0 für die fußballspielenden Seeleute, die loslegten, als gälte es die Weltmeisterschaft zu erringen. Das dicke Ende kam in der zweiten Halbzeit. Den Seeleuten ging die Puste aus. Die Deutsch-Ungarn hielten das Tempo jedoch durch, holten

Tor um Tor auf, und als der Schlußpfiff ertönte, hatte die „Berlin“-Elf 3:4 verloren, aber eine ganze Reihe von Einladungen zu neuen Spielen in der Tasche.

Jedesmal, wenn die „Berlin“ in New York festmachte, spielte ihre Mannschaft. Es ist interessant, einmal die Namen der Clubs festzuhalten, die ihre Gegner waren und noch sind. Denn in Deutschland kann sich kaum jemand ein Bild machen, wieviel ausgewanderte Deutsche drüben noch Fußball spielen, und zwar in folgenden Vereinen: German American SC Detroit, Deutscher Sportclub Brooklyn, Pfälzer SC (Brooklyn), Kolping Piepers Buffalo, Eintracht Atsoria New York, SC New York, Vereinigung Erzgebirge Philadelphia, Patchogue Soccer Club, FC Hoboken, Schwaben SC...

Einer der ersten Gegner waren die Kolping Piepers aus Buffalo, die von den Niagarafällen nach New York kamen, um gegen die „Berlin“ zu spielen. Die Männer, die an Bord mit den Seeleuten vor dem Spiel ein herrliches Fest feierten, hießen Stuhlmüller, Blitzter Evelt, Pfend I und II, Kugler, Prigl und Trainer Nachbar. Alle gute Bürger der USA, aber die Heimat haben sie nicht vergessen.

2:2 endete das Spiel in New York, in Buffalo dagegen gewannen die „Berliner“ 10:2. 1000 Zuschauer waren gekommen, denn die Deutsche Wochenzeitung hatte unermüdlich die Trommel gerührt und die Geschäfte aufgezählt, in denen Karten zum Preis von einem Dollar inklusive Steuern zu haben waren.

Beispielsweise bei Seep Eisgruber, 1432 Genesee Street, Ecke Barthel, oder bei Gebhardt Hug, Bäckerei, in Köhlers Barber Shop oder im Pine Hill Meat Market von Joseph Heigl, in Weidners Barber Shop und auch bei Hans Unfried, dem Fotohändler. Allein vier Friseure mit deutsch klingenden Namen wurden als Vorverkaufstellen genannt, kein Wunder, wenn da die Kunden lange genug eingeseift wurden: „Unsere Blauen Jungs aus Deutschland kommen zum Fußballspiel — da können sie doch nicht fehlen.“

Aber was die reklamefreudigen Leute in Buffalo anbetrifft, so wurden sie noch übertroffen von der Vereinigung Erzgebirge in Philadelphia.

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe:

„Waldesrauschen“ läßt ein.

MS „Uranus“ mit eigener Sportkasse wieder dabei

Nach dreimonatiger Abwesenheit im Fußball und mit neuer Besatzung konnten wir auf unserer letzten Seereise wieder mit Fußballspielen beginnen.

(Lesen Sie bitte weiter auf der nächsten Seite)



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

Durch Spenden der Besatzung, also aus eigenen Mitteln, bekamen wir soviel Geld in die Sportkasse, daß wir 11 Mann vollständig ausrüsten konnten. Dabei blieb noch soviel übrig, daß wir über eine gute Sportkasse verfügen. Außerdem wird jeden Monat Beitrag kassiert, so daß wir immer über eigene Beträge verfügen können.

Am 14. November 1964 starteten wir dann zu unserem ersten Spiel in Chikago. Unser Gegner war die MS „Rheinsteinst“ vom Norddeutschen Lloyd. Auf beiden Seiten begann das Spiel sehr nervös, später lief es dann ganz gut und wir trennten uns 1:1 unentschieden.



Gleich zwei Tage später machten wir, auch in Chikago, unser zweites Spiel gegen den englischen Dampfer „Manchester Progress“. Dieses Mal kamen wir gleich gut ins Spiel und wir führten nach 15 Minuten 1:0. Doch leider bedrängten die Engländer dann unser Tor und wir mußten durch einen eigenen Treffer das 1:1 hinnehmen. Gleich nach der Halbzeit konnten wir auf 2:1 erhöhen. Wir waren unseres Sieges schon sicher, da wir unaufhaltsam auf das gegnerische Tor stürmten, als ganz unverhofft das 2:2 fiel. So blieb es dann bis zum Spielende.

Abends kam es dann bei uns in der Messe zu einem zünftigen Sportlertreffen mit der Elf der „Manchester Progress“. Mit Gitarrenspiel und Gesang ging es dann bis pünktlich 24.00 Uhr, denn in England ist man schließlich an „Time please“ gewöhnt.

Um den Reigen voll zu machen, denn aller guten Dinge sind schließlich drei, traten wir am 28. November in Toronto gegen die MS „Bernd Leonhardt“ an, deren Mannschaft zuvor vergeblich einen Partner gesucht hatte. Dieses Mal sollte es für uns eine harte Prüfung werden, denn die „Bernd Leonhardt“ hatte letzte Reise acht Spiele gemacht. Sie war also ein harter Gegner. Bis zur Halbzeit waren wir wohl gleichmäßig, denn das Spiel stand nach der ersten Halbzeit 0:0. Doch dann machte sich die Überlegenheit unserer Gegner bemerkbar, denn wir mußten den ersten Treffer hinnehmen. Trotzdem kämpften wir weiter, da wir schließlich den ersten Sieg mit an Bord nehmen wollten, doch all unser Einsatz lohnte sich nicht. Bereits 15 Minuten später mußten wir den zweiten Treffer hinnehmen. Endspielstand 2:0 für die „Bernd Leonhardt“.

Trotz dieser Niederlage lassen wir uns nicht entmutigen und sehen unseren nächsten Spielen optimistisch entgegen. Der Schiffsführung, besonders unserem Kapitän, der uns zu jeder Gelegenheit Zeit zum Training und zum Spielen gab, den besten Dank. Genauso gilt der Dank unserem Funker, der uns immer bereitwillig die Spiele besorgte und dies wohl auch weiterhin tun wird. Abschließend möchten wir auch noch unsere Reederei bitten, uns auch ferner ihre Unterstützung für den Fußballsport zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen
Die Elf der MS „Uranus“

Und so spielten sie auf Vermittlung des Deutschen Seemannsheims in Rotterdam:

OKTOBER 1964

Bernd Leonhardt — Delta (portug.)	2 : 2
Bernd Leonhardt — Franconia (engl.)	2 : 1
Homburg — Adele Ohlrogge	0 : 6
Frank Leonhardt — Delta	1 : 7
Agir — Eckenheim	14 : 3
Gonzenheim — Frank Leonhardt	2 : 1
Sabratha — Delta (portug.)	4 : 2
Ratzburg — Neuenfels	2 : 0
Cap San Antonio — Gonzenheim	2 : 1
Agir — Riederstein	6 : 2

NOVEMBER 1964

Bussard — Alexander Sartori	6 : 0
Nürnberg — Frankfurt	4 : 2
Sanaga — Delta	4 : 4
Sabratha — Naguillan	10 : 0
Johannes Fritzen — Agir	4 : 7
Werra — Stollera	1 : 2
Mieke Legenhausen — Riederstein	4 : 2
Cap San Diego — Johannes Fritzen	5 : 1
Agir — Aquila	13 : 1
Carl Trautwein (A) — Carl Trautwein (B)	0 : 0

EIN VERSPÄTETER GRUSS
ZUM JAHRESWECHSEL
AUS ARGENTINIEN

*Frohe
Weihnachten
und ein glückliches
Neues Jahr*

AN ALLE
DEUTSCHEN SEELEUTE
SENDEN
EUGEN UND GERTRUDI
VOM
INTERNACIONAL SEAMANS
CAMPING-CLUB
QUINTA SANTA ELISA (ARGENTINIEN)



GRUSSE AUS DEM
HEIMATHAFEN

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

Seemannssonntag, d. 21. 1. 1965
Seemannssonntag, d. 28. 2. 1965

Sendeplan

Sendezeit	Frequenz (Wellenlänge)	
Ostasien, Australien		
0645—0945	15 205 kHz (19,73 m)	11 795 kHz (25,43 m)
Neuseeland		9 735 kHz (30,82 m)
Japan		
0945—1245	11 795 kHz (25,43 m)	9 735 kHz (30,82 m)
Südastien		
1250—1550	11 965 kHz (25,07 m)	9 735 kHz (30,82 m)
Nakost		
1600—1900	9 545 kHz (31,43 m)	7 125 kHz (42,11 m)
Afrika		
1715—2015	11 785 kHz (25,46 m)	9 530 kHz (31,48 m) 7 260 kHz (41,32 m*)
Westafrika		
1905—2205	11 925 kHz (25,16 m)	9 605 kHz (31,23 m)
Südamerika		
2230—0130	9 735 kHz (30,82 m)	9 575 kHz (31,33 m) 6 145 kHz (48,82 m)
Nordamerika Ost		
0000—3000	9 545 kHz (31,43 m)	6 100 kHz (49,18 m) 6 075 kHz (49,38 m)
Mittelamerika		
0145—0445	9 605 kHz (31,23 m)	6 145 kHz (48,82 m)
Nordamerika West		
0300—0600	9 640 kHz (31,12 m)	6 100 kHz (49,18 m) 6 075 kHz (49,38 m)

* Frequenz der Relaisversuchsstation

Nixenwitz Nr. 36 778—36 779



Auflösung von Seite 14

„Das trifft den Nagel auf den Kopf“:

Waagerecht: 1. Zunge, 5. Rippe, 9. Aarhus, 11. Hast, 13. Ananas, 15. Niets, 17. Drau, 18. Erde, 20. Ger, 22. Gnu, 24. La, 25. Lena, 26. Rente, 28. Tal, 29. Tag, 30. AG, 31. Ziemer, 33. Elfe, 35. Anruf, 37. Gefolge, 39. Zer, 41. Uri, 42. Gasse, 43. Nerz, 45. Ree, 47. Mist, 48. Anis, 49. Traum, 50. Arena.

Senkrecht: 1. Zahn, 2. Nase, 3. Gatte, 4. er, 5. Runde, 6. Isar, 7. Plauen, 8. Eis, 10. ha, 12. Aisne, 14. Nagel, 15. Erle, 19. da, 21. Range, 22. Graz, 23. Unke, 25. Lager, 27. Tempo, 28. Ta, 29. Tragant, 30. Affe, 32. Isere, 34. Luzerne, 36. Nest, 37. Gunst, 38. Firma, 40. Riesa, 44. Ziu, 46. ein, 48. Ar.

Wüstenritt

Der zweite Derwisch sagte: „Vertauscht eure Kamele“

Zeichnungen und Fotos: S. 1: Bildverlag Karl Zimmermann; S. 2: Ludwig Barth; S. 8 und 9: W. Brandt; S. 10: Botho Koschwitz, Foto Rausch; S. 11: Shell-Foto, Conti-Press; S. 13: Deike Mater; S. 14: Deike Mater; S. 15: D. Smith; S. 17: Norddeutscher Lloyd Bremen; Titelfoto: K. Dräger.

† 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

Schienen

Bei schweren Verletzungen, entzündlichen und eitrigen Prozessen, sowie bei komplizierten Knochenbrüchen ist nächst dem eigentlichen Wundverband in den meisten Fällen noch eine Ruhigstellung des verletzten Teiles und eventuell auch der benachbarten Gelenke nötig. Zu diesem Zwecke werden Schienen und andere Ruhigstellungsmittel benützt und mit Mull- oder Stärkebinden, oder auch Flanellbinden befestigt.

Der Seemann sollte es verstehen, in Notfällen mit dem einfachsten Material, das er zur Hand hat, solche Schienen zu improvisieren. Später können sie dann nötigenfalls immer durch besser ausgearbeitete Schienen oder Apparate ersetzt werden. Man kann bei einiger Geschicklichkeit mit geringen Mitteln Schienen und Apparate herstellen, die ihrem Zwecke oft viel besser als teure, komplizierte Vorrichtungen entsprechen. Verwendbar als Notschienen, Stützapparate usw. zur Ruhigstellung eines Körperteiles sind beispielsweise:

1. Stroh

a) Ein dickes Bündel Stroh wird in Abständen von ungefähr 10—15 cm mit Schiemannsgarn zusammengebunden und in entsprechender Länge zugeschnitten.

b) Stroh wird zu einem mäßig dicken, dreifachen Zopf geflochten, der durch jeweiliges Einflechten neuen Strohes beliebig lang hergestellt werden kann. Mehrere solcher Zöpfe von entsprechender Länge, durch Schiemannsgarn und Draht parallel gelagert und verbunden, geben eine gute Schiene.

c) Fingerdicke Bündel Stroh werden, mit ihrem Kopf- und Fußende abwechselnd, eng aneinander gelegt, ein Strang nach dem anderen, in Abständen von ca. 10—15 cm, durch Schiemannsgarn oder Draht verknüpft und so Matten hergestellt. In entsprechender Breite auseinander geschnitten können solche Matten gut zu Schienen verwendet werden.

2. Holz

Holz findet in Form von Brettchen, Latten, Stangen, Leisten, Rinde und Zweigen ausgedehnte Anwendung. Brettchen (Zigarrenkisten, Furnierholz usw.) können zu Finger- und Armschienen leicht zurechtgeschnitten werden. Zwei Brettchen an die entgegengesetzten Ränder eines viereckigen Tuches (Serviette usw.) angelegt und beiderseits gleichmäßig gegen die Mitte zu eingeschlagen, geben, wenn man die Innenseite etwas auspolstert, eine einfache Schiene für Arm und Unterschenkel. In ähnlicher Weise können Latten und Stangen (Stiele von Schaufeln, Besen, Stöcken usw.) zur Schienung der Gliedmaßen benützt werden. Die abgelöste Rinde mittelstarker Bäume oder dicker Äste gibt ganz bequeme Rinnen zur Lagerung verletzter Teile ab. **E. Jünemann.**



Der Unfall lauert überall



Gefahr erkannt - Gefahr gebannt

Veräußert von Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften e. V. Bonn

WTH

Pumpen für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
 Hamburg-Altona, Schomburgstr. 1 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

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

Elektrische Schiffsanlagen **HEINRICH G. HOMEYER**
 HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 28 51 · Nachts: 691 49 52, 29 55 28
 Neubau · Reparatur · Ausrüstung
 Ankerwickerei

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

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Bahrenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustelgebühren. 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, Schlachtereie
Gegründet 1855

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



Antoni Höen Nchf. PROVIANT DECK- U. MASCHINEN-STORES

Hamburg 11, Sandforquai 32 · Telefon: 36 55 86 / 36 54 92

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

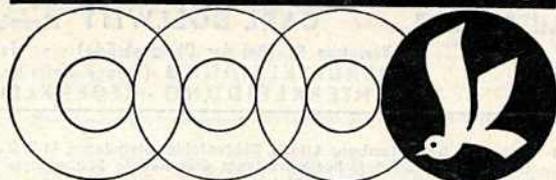
Pieter Schoen & Zoon

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



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

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