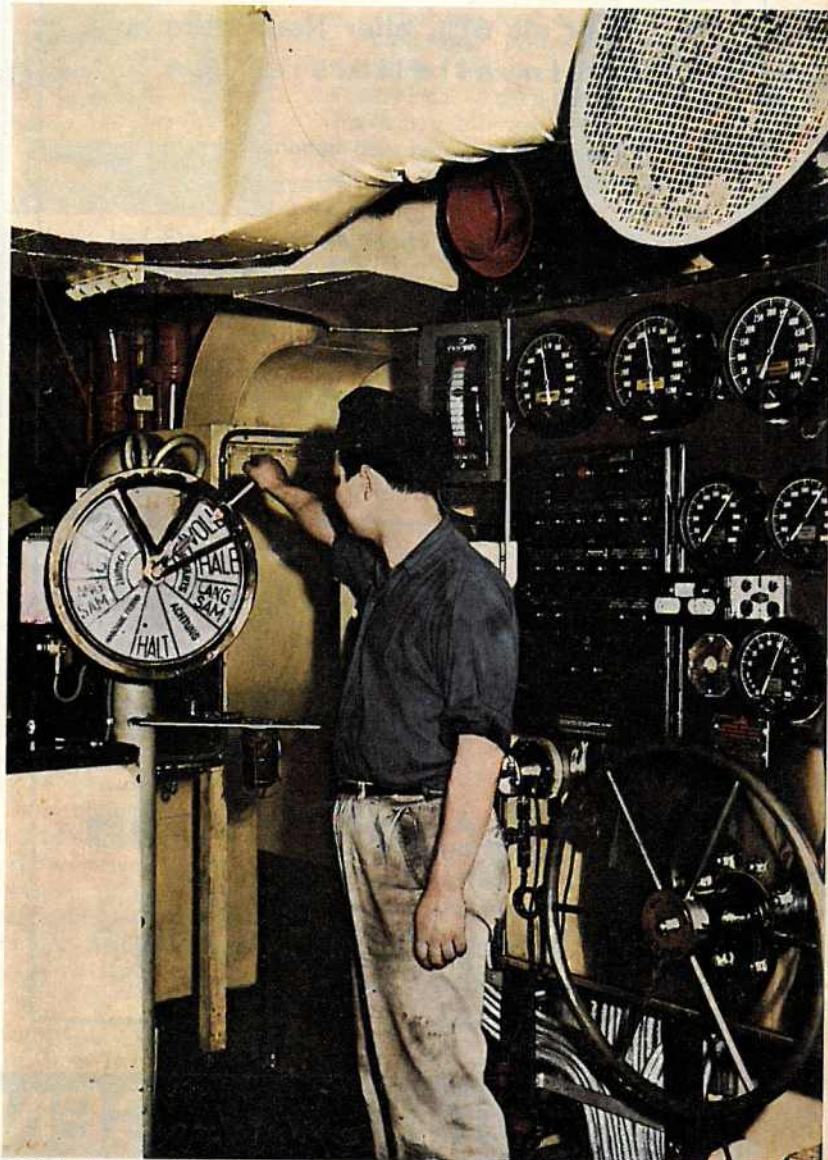


# Kehrwieder



## *Aus dem Inhalt:*

- Tauziehen in einem Boot
- Unsere Seeschiffstonnage
- In Buenos Aires ging ich an Land zum Urlaub in Südamerika
- Menschenführung an Bord
- Landgang mit 100 Sachen
- Der Amerika-Pokal
- Maschinenschaden mit Petri Heil
- Schmunzelauge
- Brauchen wir eine nationale Handelsflotte?
- Die Geschichte der Meisterschaft der Meere



Wachhabender Ingenieur



Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

**HAMBURG 11**

**SCHIFFSMAKLER**

**HAMBURG-ALTONA**

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

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



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.**



RUDERANLAGEN	SEEWASSER-VERDAMPFER
LADEWINDEN	UMFORMER
ANKERWINDEN	VORWÄRMER
VERHOLSPILLE	ENTGASER
SPEZIALWINDEN	KAMEWA-VERSTELLPROPELLER
BORDKRANE	ECHOLOTE
KOLBENPUMPEN	RADARANLAGEN
SCHOTTEN-SCHLIESSANLAGEN	KLARSICHTFENSTER

**ATLAS-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT · BREMEN**

International

**Holzapfel**

**Schiffsfarben**

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,  
Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66



**BASTÉ & LANGE**

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

**HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08**  
WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23  
TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

**VOLKSWAGEN** VON **RAFFAY+CO**



# Kehrwieder

9. Jahrgang

Februar 1965

Nr. 2

Die Tarifpartner haben sich geeinigt. Diesmal über den Manteltarif. Es gibt keinen neuen, aber der alte ist praktikabler gestaltet. Die Tarifpartner haben sich bemüht, Unklarheiten zu beseitigen, die sich häufigen Auslegungsschwierigkeiten zu überwinden und Härten zu mildern.

*So war es häufig: „Geh' mir weg mit dem Manteltarif! Wenn ich die Heuer fertigmachen soll, geht mir immer mehr als eine Pauschale drauf. Die im Kontor haben es gut, die haben Juristen im Haus oder an der Strippe. Doch wir an Bord, verheddern uns regelmäßig und rettungslos im Paragraphen- und Formulierungsgestrüpp. Prompt steigen uns dann die Reeder und die Besatzungen auf's Dach. Am Ende steht das Tarifschiedsgericht. Dort machen sich dann die Experten über die Fälle her. Dort sind sie auch gut aufgehoben für längere Zeit.“*

## Tarif und Staat

Wer soll hier den schwarzen Peter zugeschoben bekommen?

Einer der Tarifpartner? Hat etwa einer oder der andere ein Kuckucksei in das Paraphennest gelegt? Oder ist es eben nur der Wurm? Müßige Fragen. Tatsache ist, daß sich die Seefahrt wieder einmal, und besonders bei der Tarifgestaltung, als widerborstige Außenseiterin erweist.

An Land herrscht weitgehend Freiheit für die Sozialpartner, die Arbeitsbedingungen selbst zu regeln. Das heißt, die Sozialpartner regeln ihre Tarifangelegenheiten selbstverantwortlich. Der Staat hat sich hier ausdrücklich zugunsten der Tarifautonomie des Mitmixers enthalten. Anders bei der Seefahrt. Hier hat der Staat schon gesprochen, hat mit dem Seemannsgesetz den Generalkurs für den Manteltarif bereits abgesetzt. Kein Arbeitsrecht kennt so ausführliche Regelungen der Arbeitsbedingungen wie das Seearbeitsrecht. Den Tarifpartnern bleibt für ihren Manteltarif nur das Verbessern, das Anpassen, das Einbauen. Das behagt und bekommt weder sonderlich den Reederverbänden noch den Gewerkschaften und auch nicht denen, um die alles Bemühen geht, den Seeleuten.

## Für jeden Handgriff einen Paragraphen

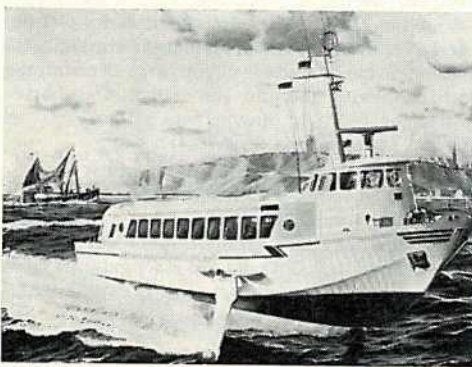
Das ist jedoch nur ein Hase im Pfeffer. Ein weiterer zeigt sich in der Sucht zum totalen Perfektionismus, in die unsere Massengesellschaft hineingeraten ist. Er läuft auf dem Gebiete des Arbeitsrechts praktisch darauf hinaus, jeden Handgriff, jede Minute, jeden möglicherweise auftretenden Umstand, mit Paragraphen zu versehen. Und das auf über 2000 Schiffen in verschiedenen Fahrtgebieten!

Fragezeichen bauen sich auf. Soll man den Gesetzgeber wieder einmal bemühen, das

## Tauziehen in einem Boot

Zur Verbesserung des Manteltarifs

Seemannsgesetz zu ändern? Soll man den Manteltarif einfacher und kompromißloser gestalten? Das sind grundsätzliche, das sind radikale, ja beinahe schon revolutionäre Fragen. Tatsache bleibt, daß es auch immer die See selbst sein wird, die den Menschen der Seefahrt ihre eigenen Gestze aufzwingt.



Ein völlig neues Seefahrtsgefühl sollen auch deutsche Fahrgäste ab der ersten Hälfte des Jahres 1966 haben. Dann wird das abgebildete Tragflügelboot mit 85 kn und 90 Passagieren auch an den deutschen Küsten zu sehen sein. Für diesen März ist der Baubeginn bei Blohm & Voss für diesen Prototyp in Serienfertigung vorgesehen.

Denn Seefahrt wird ja nun mal weder stationär noch auf Schienen betrieben. Seefahrt ist nicht ohne weiteres vergleichbar, und sie ist nur bedingt anpassungsfähig. Man kann, selbst wenn man möchte, nicht alles, was auf gesetzgeberischem und tariflichem Gebiet geschieht, einfach der Seefahrt aufpfropfen.

**Nun, diese Probleme stehen immer an und sie brauchen mehr Zeit als die Laufzeit eines Manteltarifes, viel mehr. Der forderte Verbesserung und unsere Tarifpartner machten sich daran. Beide im ehrlichen Bestreben, unter dem Zwang der Notwendigkeit. Diese bestand in den Auslegungsschwierigkeiten und in gewissen Härten. Vor allem bei der Berechnung von Überstunden, an Ein- und Auslauftagen, an Sonn- und Feiertagen im Hafen, wenn Landgang behördlicherseits verboten ist und bei der Unterbesetzung. Härten übrigens nicht nur bei den Empfängern der Bezüge, sondern auch bei denen, die sie gewähren und zahlen sollen.**

An Sonnabenden wurde das kompliziert, und wenn das Schiff dann noch ein- und auslief, war die Überforderung für die Ausleger da. Es konnte nicht ausbleiben, daß dieser Zustand das Verhältnis der Gewerk-

schaft zu ihren Mitgliedern genauso belastete wie das der Reeder zu ihren Besatzungen. Auch dieser Umstand brachte die Partner an einen Tisch. Und zwar von vornherein mit gutem Willen zur Verhandlungsbereitschaft, ja zur Kompromißbereitschaft.

## Ehrliches Tauziehen

Wenn man sich auf guten Willen angewiesen sieht, nicht verzichten kann auf Verhandlungs- und Kompromißbereitschaft, dann setzt das voraus, daß etwas da sein muß, das des guten Willens bedarf, das zum Verhandeln und Kompromißschließen zwingt. Das sind außer den zu lösenden, konkreten Problemen immer auch neben der Gleichartigkeit genauso die Verschiedenartigkeit der zu vertretenden Interessen. Dieses Tauziehen mag manchen nicht passen, jedoch es ist realistisch. Es ist völlig legitim.

Wenn die Reederverbände und Gewerkschaften ausschließlich gemeinsame Interessen vertreten würden, dann wären sie überflüssig, dann brauchten wir nur den Staat, der donnert: So wird's gemacht. Keiner hätte dann noch die Möglichkeit, vor der regulierenden Kritik der Öffentlichkeit neben dem gemeinsamen Interesse das genauso gerechtfertigte eigene zu vertreten. Die optimale Lösung im Sinne beider Interessenvertreter kann immer nur im natürlichen Widerstreit der Verschiedenartigkeit ihrer Interessen gefunden werden. Darauf ruht die Praxis unserer freiheitlichen Demokratie. Unterschiedliche Interessen leugnen, hieße, die Freiheit selbst leugnen. Das Ergebnis wäre nichts als Irreführung und Diktatur.

## Die Pflichten der Partner

Bei den Bemühungen um Verbesserung unseres Manteltarifs hatten die Reeder die Rentabilität unter den bekannten zur Zeit erschwerten Bedingungen im Auge zu behalten. Ihre Pflicht war es, Überschneidungen der Tarifelemente auszuschalten, die sie unter Umständen hätten zwingen können, zuviel oder sogar doppelt zu bezahlen, obwohl das zwar vielleicht dem Buchstaben nach möglich wäre, keinesfalls aber nach sinn- und erfüllungsgetreuer Auslegung. Pflicht der Gewerkschaft war es, Härten zu beseitigen, die sich aus Buchstabenauslegung und Sinnerfüllung des Vertragswerkes ergeben konnten und sich ergeben hatten. Das war die saubere Aufgabenteilung.

Fortsetzung Seite 3

Am Peilkompas:





# UNTER DER LUPE

## Was ist Politik?

Fünf Politiker antworteten im Januar

*Politisch Lied garstig Lied! — Sup di duhn un freet di dick un hol dat Mul vun Pulitik.*

Parlamentarier und Berufspolitiker stehen auf der sozialen Wertungskala erschreckend weit unten, beispielsweise weit unter dem Kapitän. Aus dieser Wertung und aus obenangeführten Zitaten drückt sich in etwa die herrschende Meinung der Bürger über die Politik aus. Es soll hier nicht untersucht werden, woran das liegt, ob Spießbürgerlichkeit Schuld hat, Gleichgültigkeit oder ob ganz einfach mangelnde politische Reife im Spiel ist. Erscheint einerseits vielen Zeitgenossen das politische Treiben wie ein häßlicher zäher Brei, so ist wohl kaum jemand so sehr Zielscheibe der öffentlichen Kritik wie diejenigen, die diese Politik betreiben, die Politiker. Die Politik selbst bleibt den meisten fern, abstrakt und anonym. Tief verwurzelt ist die Meinung, daß man Politik weder mitgestalten noch Einfluß auf sie nehmen könne. Vielmehr sei sie nur zu erleiden. Anders steht man zu den Politikern. Sie sind Menschen aus Fleisch und Blut, Menschen mit einem Gesicht, einem charakteristischen Wesen. Mehr unterbewußt dämmert es auf, daß Politiker Menschen sind, die Politik für Menschen machen. Und mehr widerwillig als aufgeschlossen, stehen wir der Erkenntnis gegenüber, daß Politik eben doch etwas ist, das alle berührt, alle betrifft, alle angeht und daß die Politiker verloren sind, ohne das tätige Interesse der Bürger.

### Beispiel Churchill

Besonders wird es deutlich am Beispiel des Toten, um den eine ganze Nation trauerte, an Churchill. Wie verwandelt stand die britische Nation, der man alles andere als Sentimentalität nachsagt, vor diesem Sarg. Sie strafte ihr eigenes z. Z. wenig überzeugendes politisches Gebaren lügen: Eine große Nation ihres großen Toten würdig. Der politische Burgfrieden, die ehrfürchtige Trauer, ehrten sie selbst. Das Gesicht dieses Staatsmannes war plötzlich wieder

eins geworden mit dem Gesicht des ganzen Volkes. Es war der Mensch Churchill, der in den stürmischsten Zeiten unserer Weltgeschichte, in der größten Gefahr seines Volkes, als Mensch die Politik gemacht hatte, die heute alle Welt und dieser Nation Achtung abringt. Denn wie sähe unser Weltatlas aus, wenn dieser Mensch nicht Politiker gewesen wäre, wenn er keine Politik gemacht hätte? Auch wir, die er überwand, zollen ihm und seinem Volk Achtung.

Politisch Lied, das hohe Lied des Menschen.

### Johnson

Da lag in Washington ein Mann krank zu Bett und sagte, er würde jeder Zeit in die Hosen steigen, wenn er gebraucht würde. Dieser Mann ist kürzlich als Präsident der mächtigsten Nation der Welt vereidigt worden. Aus diesem Anlaß sagte er vor dem Forum der ganzen Welt, und die ihn sahen und hörten waren beeindruckt davon, wie bitter Ernst es diesem Mann mit seinen Worten war:

„Wenn wir jetzt versagen, dann werden wir in unserem Überfluß vergessen haben, was wir in der Not lernten: Daß Demokratie auf Glauben gegründet ist, daß Freiheit mehr fordert, als sie gibt und daß Gott die am strengsten richtet, denen es am besten geht.“

Worte? Nichts als Worte und Schall und Rauch?

Nun: „Am Anfang war das Wort und das Wort bei Gott und Gott war das Wort.“

Andere Worte: „Wollt ihr den totalen Krieg? Ja!“ — Man hat immer wieder, sowohl in Sternstunden als an Tiefpunkten der Menschheitsgeschichte die Entdeckung gemacht, daß das Wort mächtiger ist als Granit und daß das Wort zugleich der stahlharte Meißel ist, mit dem die Menschheit ihre Geschichte schreibt. Gewiß, die Menschen neigen dazu, sehr gleichlautend zu reden und sich nur in ihren Taten zu unterscheiden. Aber wenn bei Johnson Worte, Wille und Tat nicht aus einem Guß sein

sollten, dann hätte die überwältigende Mehrheit des amerikanischen Volkes den falschen Präsidenten gewählt. Wen interessieren Republikaner, wen Demokraten, wenn er nach Washington und auf die amerikanische Politik schaut?

Man blickt auf den Menschen Johnson.

### Sukarno

Da steht ein moderner Palast in New York. Starker politischer Wille hat ihn errichtet. Er ist zum Sinnbild einer im Frieden regierten Welt geworden. Er soll alle Völker beherbergen. Darinnen soll es weder Blöcke noch Blockfreie geben und tatsächlich sind darin die jungen afroasiatischen Völker zu einer Mitwirkung an der Weltpolitik gelangt, die sie woanders nie hätten erreichen können: Das UNO-Gebäude.

Und nun hat ein Mann begonnen, dieses Gebäude, auf das die Menschheit mehr Hoffnung setzte, als auf irgendeinen Bau zuvor, zu unterminieren. Dabei war in den Satzungen der UNO gar keine Möglichkeit vorgesehen, auszutreten. Praktisch gibt es diese Möglichkeit nach Völkerrecht nur deshalb, weil der Vertrag sie nicht ausdrücklich ausschließt. Auch die UNO ist politisches Menschenwerk von Menschen für Menschen geschaffen. Wie alles Menschenwerk konnte sie nicht von Krisen verschont bleiben. Aber jetzt schickt sich ein Mensch, ein Politiker im Machtrausch maßloser Selbstüberschätzung an, eine Säule, auf der die UNO ruht, einzureißen.

Sukarno erklärte den Austritt Indonesiens aus der UNO. Um sich der größten UNO-Aufgabe, den Weltfrieden zu erhalten, zu entziehen, um auszubrechen in den Krieg gegen Malaysia, um mit Mao tse tung gemeinsam die Frühphase eines Weltstaates abzuwürgen! Auch Sukarno, ein Mensch, dessen Entscheidungen in ihrer Bedeutung weit über Indonesien hinauswirken.

Politik — eine menschliche Tragödie.

### Erhard—De Gaulle

Selten war man in Bonn und Paris, in Washington und Moskau, in London und Rom so gespannt auf den Ausgang einer menschlichen Begegnung zweier Politiker, wie bei dem Treffen Erhard—de Gaulle in Paris. Zwei Menschen, die in ihrem Äußeren, ihrem Wesen und in ihrer politischen Überzeugung kaum entgegengesetzter sein können, standen sich gegenüber. Das Schicksal Europas, das Schicksal der atlantischen Völkerfamilie hingen daran, ob diese beiden Männer sich verstehen und erkennen oder ob sie sich mißverstehen und verkennen würden. Sie erkannten und verstanden sich und das vereinte Europa ist näher gerückt, ist wirklicher geworden. Wer wollte es nicht in Europa und Amerika, wem säße nicht die Furcht vor auswegloser Selbstzer splitterung im Nacken, wer sehnte sich nicht nach Stärke und Sicherheit in Einigkeit? Zwei Männer wehrten der Furcht, zwei Männer stärkten die Hoffnung der Völker.

Politik — das grandiose Schauspiel von der Gestaltung des Menschheitsschicksals, — gespielt von Menschen für Menschen.

Heinrich Schopper



Unser  
schönes  
Deutschland

Bald grünt es wieder unter  
schneebedeckten Bergen  
in unseren Alpenfläern



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel - **Unsere Seeschiffstonnage** Wirtschaft - Handel - Verkehr  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Der Verband Deutscher Reeder hat kürzlich seine statistischen Erhebungen über die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt im vergangenen Jahr abgeschlossen. Diese Erhebungen beziehen sich nicht nur auf den Tonnagebestand der deutschen Seeschifffahrt, sondern auch auf den Altersaufbau, auf ihre Größengliederung, auf die Antriebsarten sowie auf die Beschäftigungsbereiche der deutschen Handelsflotte. In jedem Jahr wird auch wieder erneut erfaßt, wie sich die deutsche Seeschiffstonnage auf die Heimathäfen verteilt. Der Umfang dieser statistischen Erhebungen läßt sicherlich auch bei den Lesern der „Kehrwieder“ ein erhebliches Interesse an den wichtigsten Ereignissen erwarten.

### Aufgliederung nach Typen

Nach den Feststellungen des Verbandes Deutscher Reeder zählte die deutsche Seeschiffstonnage (ohne Küsten-, Fischerei- und Spezialfahrzeuge sowie ohne Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge, Seeleichter und Fahrzeuge des Insel- und Fördeverkehrs) am 1. Januar 1965 einen Gesamtbestand von 1095 Schiffen mit ca. 4,985 Mio. BRT. Dieser Bestand gliederte sich auf in 984 Trockenfrachtschiffe mit 3,969 Mio. BRT und 106 Tank- und Tank/Erz-Schiffe mit 0,919 Mio. BRT. Außerdem verfügt die deutsche Handelsflotte gegenwärtig über fünf Passagierschiffe mit insgesamt 97 070 BRT. Die Fahrgastkapazität dieser Schiffe beträgt 9278 Passagierplätze.

### Weniger Schiffe aber mehr Tonnage

Die in den letzten Jahren beobachtete Verringerung der Schiffszahl unter gleichzeitiger Zunahme des Tonnagebestandes der deutschen Handelsflotte hat sich im Jahre 1964 nur in geringem Ausmaß fortgesetzt. Die Zahl der deutschen Seeschiffe hat sich im Verlauf des Jahres 1964 um 17 Schiffseinheiten verringert. Dieser Ziffer steht eine Erhöhung des Tonnagebestandes um 55 001 BRT gegenüber. Diese Zuwachsrates zählt zu den geringsten seit dem Jahre 1950. Die Verringerung der Schiffszahl hat vor allem die Trockenfrachttonnage betroffen, während im Bereich der Kühlschifffahrt und der Tankfahrt Neuzugänge festzustellen sind. Hinsichtlich der Tonnageabgänge ist vor allem die große Zahl der in das Ausland verkauften Schiffe auffällig. So wurden im Jahre 1964 insgesamt 51 Schiffe ins Ausland verkauft. Abgewrackt wurden dagegen nur zwölf Schiffe mit 29 473 BRT.

### Beginnende Veralterung

Das Durchschnittsalter der deutschen Seeschiffstonnage betrug am 1. Januar 1965 insgesamt zehn Jahre. Dabei waren an diesem Tage 27,3 % der Tonnage weniger als fünf Jahre und 38 % zwischen fünf und zehn Jahre alt. Auffällig ist, daß ein großer Teil der deutschen Flotte, nämlich 366 Schiffe mit ca. 1,3 Mio. BRT, zwischen zehn und fünfzehn Jahre alt sind. Der Anteil der Schiffe, die bereits ein Alter von mehr als fünfzehn Jahren erreicht haben, an der Gesamtflotte betrug am 1. Januar 1965 dagegen nur noch 7,9 %.

### Immer größere Schiffe

Hinsichtlich der Größengliederung der deutschen Seeschifffahrt ist festzustellen, daß auch bei uns die Entwicklung zum großen Schiff immer deutlicher sichtbar wird. Am 1. Januar 1965 waren es 216 Schiffe mit ca. 2,7 Mio. BRT, die größer als 7000 BRT waren. 103 Schiffe mit 1,7 Mio. BRT waren größer als 10 000 BRT. Über 20 000 BRT groß sind nunmehr 13,2 % der deutschen Seeschiffstonnage.

### 80 % Motorschiffe

Eine Aufgliederung der deutschen Handelsflotte nach Antriebsarten führt zu dem Ergebnis, daß der Anteil der Dampfschiffe mit kohlegefeuerten Kolbenmaschinen Ende des Jahres 1964 nur noch 0,03 % betragen hat. Insgesamt werden nur noch drei Schiffe mit 1663 BRT mit Kohlenfeuerung angetrieben. Demgegenüber erhöht sich der Anteil der Motorschiffe am Gesamttonnagebestand von Jahr zu Jahr. Er beträgt gegenwärtig rund 80 % der gesamten Tonnage.

### Beschäftigungsbereiche wenig verändert

Der Anteil der einzelnen Beschäftigungsbereiche hat sich im Jahre 1964 nicht grundlegend verändert. Gegenwärtig sind 42,7 % der Tonnage in der Linienfahrt, 34,6 % in der Trampfahrt, 18,4 % in der Tankfahrt und 4,3 % in der Kühlschifffahrt beschäftigt. Lediglich in der Tank- und in der Kühlschifffahrt war im vergangenen Jahr eine leichte Erhöhung festzustellen.

### Fast 60 % in Hamburg beheimatet

In der Verteilung der deutschen Flotte auf die Heimathäfen zeigt sich wiederum, daß der überwiegende Teil der deutschen Seeschiffstonnage in Hamburg beheimatet ist. Das gilt für 58,8 % der gesamten Tonnage. In der weiteren Reihenfolge der Heimathäfen folgen Bremen/Bremerhaven mit 25,7 %, Schleswig-Holstein mit 8,4 % und Niedersachsen mit 6,9 %. Die Länder des übrigen Bundesgebiets sind an der deutschen Seeschiffstonnage mit 0,2 % beteiligt.

### Die deutsche Seeschiffstonnage am 1. Januar 1965 nach Größenklassen

(ohne Küstenschifffahrt, Wattfahrt und Fördeverkehr, Bergungs- und Spezialfahrzeuge)

BRT	Zahl der Schiffe	BRT	Prozentualer Anteil an der Gesamttonnage
unter 1 000	259	174 999	3,5
1 000 — u. 2 000	188	286 949	5,8
2 000 — u. 3 000	147	375 658	7,5
3 000 — u. 4 000	77	271 311	5,5
4 000 — u. 5 000	79	360 657	7,2
5 000 — u. 6 000	64	350 604	7,0
6 000 — u. 7 000	65	423 019	8,5
7 000 — u. 8 000	11	80 178	1,6
8 000 — u. 9 000	52	444 663	8,9
9 000 — u. 10 000	50	476 367	9,6
10 000 — u. 11 000	26	270 862	5,4
11 000 — u. 12 000	12	139 782	2,8
12 000 — u. 13 000	17	212 364	4,3
13 000 — u. 14 000	3	40 323	0,8
14 000 — u. 15 000	—	—	—
15 000 — u. 16 000	3	46 401	0,9
16 000 — u. 17 000	—	—	—
17 000 — u. 18 000	7	123 993	2,5
18 000 — u. 19 000	7	128 070	2,6
19 000 — u. 20 000	6	119 721	2,4
20 000 — u. 25 000	9	210 928	4,2
25 000 — u. 30 000	1	26 044	0,5
über 30 000	12	421 608	8,5
<b>Gesamt</b>	<b>1 095</b>	<b>4 984 501</b>	<b>100,0</b>

### Tauziehen in einem Boot

(Fortsetzung von Seite 1)

Beim Studium der geänderten Paragraphen des z. Z. gültigen Manteltarifvertrages kann man durchaus die Überzeugung gewinnen, daß es beiden Sozialpartnern gelungen ist, ihre Pflichten zu erfüllen. Allerdings unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der eigene Interessenbereich, die eigene Gestaltung da ihr Grenzen hat, wo sie auf die vernünftige persönliche und wirtschaftliche Interessen der anderen Seite stoßen. Wer mit dem verbesserten Manteltarif einen totalen Sieg der einen Partei erhoffte, muß sich an Hand der Ergebnisse in Staatsbürgerkunde belehren lassen. Denn das ging nicht ohne Opfer auf beiden Seiten ab. Doch man trennte sich mit der Bereitschaft, auf diesem mühevollen doch fairen Wege fortzufahren, wenn die Praxis der Anwendung weitere Verbesserungen erfordert. Wenn in Kürze der verbesserte Manteltarif an Bord kommt, sei hier kurz auf die wichtigsten Veränderungen hingewiesen.

#### § 14 Beförderung

Die Matrosenheuer wird ohne Rücksicht auf Ausstellungsmöglichkeit des Befähigungszeugnisses während der Reise nach Erfüllung der Fahrtzeit fällig.

#### § 15 Beschäftigungszeiten

Es werden auch abgegoltene freie Tage als Beschäftigungszeit angerechnet.

#### § 34 Bezüge des Verpflegungs- und Bedienungspersonal in Sonderfällen

Wenn außer dem Kapitän mehr als acht ständige Messemittglieder in der Offiziersmesse sind, und eine weitere Bedienungskraft fehlt, muß eine zusätzliche Vergütung bezahlt werden.

#### § 37 Sonnabend auf See

ist jetzt einwandfrei geregelt: Der Sonnabendausgleich ist zu beanspruchen, wenn sich das Schiff weniger als zwölf Stunden im Hafen befunden hat.

#### § 40 Überstunden an Ein- und Auslauftagen

Auch hier dürfte für Sonnabende und Sonntage eine bessere Klarheit geschaffen sein: Wird ein Ausgleich nicht begründet, weil sich das Schiff am Sonnabend oder Sonntag weniger als zwölf Stunden auf See befunden hat, dann sind am Sonnabend sämtliche Stunden über vier hinaus und am Sonntag die gesamte Arbeitszeit auf See und im Hafen Überstunden.

#### § 44 Mehrarbeitsvergütung bei Unterbesetzung

Dieser Paragraph hatte besonders viele Verhandlungen und Verfahren auf dem Kerbholz. Deshalb ist er in allen Punkten neu: Es gibt bei Unterbesetzung in Zukunft feste Prozentsätze von der Heuer der an Bord Verbliebenen. Im Gegensatz zum Seemannsgesetz ist der Kapitän nunmehr an diesen Ansprüchen beteiligt.

(Lesen Sie bitte weiter auf Seite 19)





# Flottenumschau

**Kieler Woche 1965.** Die Vorbereitungen für den Besuch von Kriegsschiffen vieler Nationen zur Kieler Woche 1965 sind bereits angelaufen. Es soll in diesem Jahr versucht werden, eine größere Anzahl von Segelschulschiffen der Handels- und Kriegsmarinen zu einem Treffen in der Kieler Förde zu gewinnen. Vielleicht sieht man die portugiesische Bark „Sagres“, den italienischen Dreimaster „Amerigo Vespucci“, die französischen Gaffelschoner „La Belle Poule“ und „L'Etoile“, die schwedischen Schoner „Gladan“ und „Falken“, das dänische Schulschiff „Danmark“, einen oder mehrere der norwegischen Segler „Christian Radish“, „Staatsrat Lehmkuhl“ und „Sörlandet“ und möglicherweise auch Segelschulschiffe der südamerikanischen Staaten oder anderer Länder.

## Fremde Marinen

In den USA schreitet der Bau der bisher geplanten 41 atomangetriebenen Uboote planmäßig fort. Das Boot „Daniel Webster“, mit etwa 7000 ts Wasserverdrängung und 150 m Länge mehr ein Unterwasserkreuzer, führt sein Tiefenruder am Bug, anstatt am Turm, wie bei den anderen U-Schiffen der „Lafayette“-Klasse. In Portsmouth/USA ist jetzt das Uboot „Nathaniel Greene“ übernommen worden. Inzwischen ist der Bau weiterer U-Schiffe geplant. Gleichzeitig werden entsprechende Tender (19 000 ts, mit 35-ts-Kran, 1000 Mann Besatzung), feste Landbasen und Ausbildungsstätten gebaut.

Der Lenkwaffenzerstörer „Claude V. Ricketts“ ex „Biddle“ (3300 ts), auf dem eine gemischte Besatzung aus acht Nationen fährt, soll in diesem Jahr europäische Häfen anlaufen und wird zur Kieler Woche erwartet. In der Marinegeschichte ist es ein erstmaliger Versuch, ein modernes Kriegsschiff mit Angehörigen vieler Nationen zu bemannen.

Ein amerikanischer Verband aus atomangetriebenen Überwasserschiffen hat 1964 ohne jede Brennstoffergänzung eine Fahrt um die Erde ausgeführt. Beteiligt waren der große Flugzeugträger „Enterprise“ (86 000 ts), der Lenkwaffenkreuzer „Long Beach“ (15 000 ts) und die Lenkwaffenfregatte „Bainbridge“ (6500 ts). Das vierte atomangetriebene Überwasserschiff der US-Navy, die Fregatte „Truxton“, ist jetzt in Camden vom Stapel gelaufen. Diese Ereignisse zeigen den Wandel im heutigen Kriegsschiffbau in den großen Marinen.

Die französische Marine wird in den nächsten Jahren moderne Schiffe eigener Entwicklung erhalten. Das erste atomgetriebene U-Boot, das mit sechzehn Langstreckenraketen ausgerüstet wird, soll 1969 in die Flotte eingereicht werden. Bis 1972 sollen drei weitere Unterwasserschiffe (9000 ts Wasserverdrängung) folgen. Sie werden einen Teil der nationalen französischen Atomstreitmacht darstellen. Die französischen Raketen sollen den amerikanischen Polaris-Raketen ähnlich sein. Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob nach der Indienststellung solcher Boote die Zahl der herkömmlichen Überwasserschiffe reduziert werden kann. Da die französische Marine für ihre Kreuzer und Zerstörer eigene Raketen entwickelt hat und in den nächsten Jahren weiterhin Zerstörer und Fregatten bauen will, scheint man den kampfkraftigen Überwasserschiffen auch in Zukunft die gleiche Bedeutung beizumessen wie bisher.

Der britische Flugzeugträger „Eagle“ (44 000 ts) wurde nach mehrjähriger Umbauzeit wieder in Dienst gestellt. Das Schiff ist 1946 vom Stapel gelaufen und erstmalig 1951 in die Flotte eingereicht worden. Es hat jetzt ein Winkeldeck erhalten und wurde mit Dampfkatapulten sowie mit neuen Radaranlagen ausgerüstet. Außerdem ist ein Teil der konventionellen Flak-Waffen durch Schiff-Luft-Raketen „Seacat“ ersetzt worden. Damit hat die britische Marine jetzt wieder fünf Träger



gehört  
gesehen  
festgehalten

## Der Verband deutscher Reeder

war auf der diesjährigen Internationalen Bootsausstellung in Hamburg mit einem Informationsstand über Berufswege und Ausbildung vertreten. Gezeigt wurde den Massen des sehr interessierten Publikums Tafeln über die Berufswege, sowie farbige Großfotos, die anschaulich die Arbeit an Bord darstellen. Auch die Modelle von MS „Weissenfels“, TS „Bremen“, MS „Praunheim“, MS „Marburg“ und MS „Pisang“ wurden genau unter Augenschein genommen. Der Nautiker, der den Stand betreute, wurde zu erstaunlich vielen und sehr detaillierten Auskünften in Anspruch genommen.

## Amerikanische und russische Gelehrte

werden gemeinsam über den Bau von riesigen atomgetriebenen Anlagen zur Entsalzung des Meerwassers beraten. Die Welt wird in 20 Jahren doppelt soviel Wasser brauchen, als sie heute zur Verfügung hat. Dies verlautet aus der UNESCO, die Hydrologen mobilisierte, um die gefährdete Trinkwasserversorgung für die wachsende Weltbevölkerung sicherzustellen.

## Sprechfunk für alle Seeschiffe

und Schlepper sowie Englisch als Verkehrssprache auf Revieren fordert der europäische Seelotsenverband.

## Der einzige Bootsmann

dem die Ehre zuteil wird, Mitglied der Cap Horniers zu werden, ist Charly Müller (89), der einzige deutsche Seemann, der noch ausschließlich auf Windjammern gefahren hat.

## Durchschnittlich hundert deutsche Seeleute

weist eine monatliche Suchliste auf, die Reedereien unter sich austauschen müssen, um derer habhaft zu werden, die unter Hinterlassung von Schulden die Reedereien gewechselt haben.

im Dienst, außerdem noch zwei sogenannte Command Ships, frühere Träger, die für die Mitnahme von Hubschraubern für die U-Bootsabwehr umgebaut worden sind.

Die etwa 8000 Mann starke norwegische Marine, die ihre Fahrzeuge auf eine 2000 Kilometer lange Küste verteilen muß, wird seit einiger Zeit nach einem neuen Flottenprogramm modernisiert. Von den 15 in Emden in Auftrag gegebenen Ubooten ist im Dezember 1964 das sechste unter dem Namen „Ula“ zu Wasser gelassen worden. Von insgesamt 20 Schnellbooten eigener norwegischer Entwicklung wurden in Mandal bereits 17 Boote vom Stapel gelassen. In Horten werden fünf Fregatten (1500 ts) gebaut, von denen zwei im Jahre 1964 ausgerüstet wurden. In Bergen werden Wachboote hergestellt. —R—

## 10 000 DM

wurden in einem Prozeß von einem Kapitän als Schadenersatz für Schmutzgelei gefordert.

## Die Kripo an Bord

hatte das Kühlschiff „Brunsbüttel“, um einen Juwelenraub aufzuklären, der sich Anfang Januar in Guayaquil zugetragen hat. Es handelt sich um einen Raub im Werte von 2000,— DM.

## 15 schnapsgierige Schweden

fielen in Kalmar über drei deutsche Seeleute her. Es entstand eine Schlägerei, wobei der Hamburger Matrose D. E. einen Schweden mit dem Messer erstach. So endete die Geburtstagsfeier des Kochs auf MS „Adelheid“ (525 BRT).

## Wie fliegende Holländer

ruhelos auf die Meere verbannt, sind die beiden „Blinden“, ein 23jähriger Ungar und 34jähriger Jugoslawe, die auf dem Norweger „Emma Bakke“ bereits das dritte Mal Hamburg anliefen, ohne an Land zu dürfen.

## Mehrmals achterausgesegelt

ist ein isländischer Seemann in Cuxhaven und Bremerhaven. Immer, wenn er einsteigen wollte, hielt ihn entweder ein deutsches Mädchen fest oder der Alkohol verhinderte, daß er rechtzeitig an Bord kam. Schließlich landete er nach mehreren Irrfahrten in einer Taxe auf der Suche nach einem isländischen Schiff auf einem Polizeirevier, denn sein Barvermögen war mittlerweile auf eine Mark zusammengeschrumpft.

## Liebeskummer in der Flaschenpost

bereitete einem einsamen jungen Deutschen in Kanada der Brief von 2 Hamburgerinnen, den sie der Elbe anvertraut hatten. In seiner Flasche überquerte dieser Brief den Atlantik in einer Rekordzeit von 196 Tagen. Der Finder schrieb wehmütige Briefe an die Absenderinnen, doch die waren schon verheiratet.

## Eine Zuhälterschlacht

wurde auf St. Pauli gestoppt. Österreicherin Luis mit ihren Mädchen wurden nach einer Razzia in mehreren St.-Pauli-Hotels in ihre Heimat abgeschoben. Vorher hatte zwischen den Anässigen und „Zugereisten“ ein harter Untergrundkampf stattgefunden.

## Fruchtschiff fährt Kinder spazieren

Am 15. Januar 1965 wurden auf MS „Vege-sack“ drei 12—13jährige honduranische Jungen entdeckt, die am Tage zuvor in Azua für die Reise nach Bremerhaven „gebucht“ hatten, ohne zu bezahlen. Dort gab ihnen die Wasserschutzpolizei gewissermaßen einen Gratisrückfahrticket, denn die abenteuerlustigen „Blinden“ konnten natürlich nicht inkariert werden.



# In Buenos Aires ging ich an Land

## zum Urlaub in Südamerika

4. Fortsetzung und Schluß

H. Meiners, 1. Offizier

### Messe im Salzberg

Der erste Eindruck von der columbianischen Hauptstadt war nicht besonders gut; der Himmel war bedeckt, es sah nach Regen aus, und kühl war es auch. Die Häuser sehen irgendwie grau aus; in Quito sind fast alle Gebäude weiß und wirken dadurch viel freundlicher. Es wird tüchtig gebaut in Bogotá, überall sieht man halbfertige Wolkenkratzer. Überhaupt besteht das Zentrum fast nur aus Hochhäusern.

Etwas anderes aber fällt auch auf; der Menschenschlag ist hier anders! Der Mensch des Altiplano ist im allgemeinen unschön, er ist grob gebaut, auch die Gesichter sind grob und die Haut sieht ungesund gerötet aus. Hier in Bogotá fallen all diese Merkmale weg; die Menschen sind nicht unbedingt hübsch zu nennen, sehen aber wesentlich besser aus als jene, die ich überall zwischen La Paz und Quito sah. Das fällt natürlich besonders bei der „holden Dämlichkeit“ auf.

Ich besuchte Bekannte und war erstaunt, mich bei den Kindern ehemaliger Pasagiere noch in guter Erinnerung zu sehen. — Schon in La Paz, wo ich ebenfalls Fahrgäste besuchte, war ich überrascht gewesen, daß die Kinder, die vor 1½ Jahren mit uns gefahren waren, sich an mich hängten, als sei ich ihr Lieblingsonkel. Entsprechend nett wurde ich überall begrüßt und aufgenommen. Es freut einen doch zu sehen, daß Freundlichkeit und Aufmerksamkeit nicht vergessen werden.

Bogotá besitzt eine Attraktion für Besucher — eine in einen Salzberg geschlagene Kirche. Ich dachte an eine Miniatur-Kirche — und war sehr überrascht, als ich sie sah. Der Salzberg besteht aus Gestein, das wie grauer Granit aussieht; wahrscheinlich ist es auch sehr hart. Sonst hätte man auch wohl nicht diesen Riesenraum aus dem Berg heraussprengen können, diesen Raum, der das Aussehen einer 3schiffigen Kirche oder besser Kathedrale hat. — Der Eindruck ist überwältigend! Alles hat riesige Ausmaße; die Säulen, die den Raum unterteilen und wahrscheinlich auch stützen, sind etwa 5 m dick, die Höhe etwa 30 m. Und die Stille! Man wagt gar nicht, laut zu sprechen.

Eine selten schöne Kirche; wohl wegen der wunderbaren Schlichtheit — Verzierungen würden hier unschön wirken. — Sonntags wird hier Messe gehalten; der Klang des Chores soll härtesten Sündern in die Gebeine gehen.

### Auf den Inseln der kostbaren Frauen

Am 3. 6. flog ich von Panama auf eine Insel mit einer kleinen 4-sitzigen Maschine; es macht viel mehr Spaß, mit so einem kleinen Ding zu fliegen — man merkt, daß man fliegt.

Wir landeten auf Porvenir, wo mich ein Gästehaus aufnahm; auf dieser Insel gibt es sonst nur einige Behördensitze, und es leben nur Männer hier.

Die Indios leben auf den Inseln des Archipels „de las mulatas“, die dicht vor der Nordküste Panamas liegen und sich über eine Strecke von wohl 200 Meilen längs der Küste ausbreiten.

Das Volk der San Blas Indianer hat sich seit undenklichen Zeiten reinrassig erhalten, und man geht mit seinem Entstehen bis auf den Beginn der Zeitrechnung zurück. Sie achten ängstlich auf die Reinhaltung ihres Blutes, und deshalb darf kein Fremder nachts auf den Inseln bleiben. Ausgenommen sind Porvenir, wo eben keine Frauen leben und Nargana, wo eine Mission besteht und man etwas toleranter ist.

Aus diesem Grunde auch sind nur die Frauen mit einer bunten Tracht gekleidet und mit vielem kostbaren Schmuck behängt; die Männer tragen normale Kleidung, Hose und Hemd. Sie wissen, daß die Frauen die Stützen ihrer Reinrassigkeit sind und achten sie dafür und schmückten sie; schon kleine Mädchen bekommen darum auch Schmuck.

Früher lebten die Indianer auf dem Festland, zogen sich dann aber auf die Inseln zurück, die dicht unter der Küste liegen. Sie behielten die Felder auf dem Festland und fahren täglich hinüber, um sie zu bebauen; damit haben sie das zum Leben Notwendige.

Außerdem sind alle Inseln dicht bewachsen mit Kokos-Palmen; die Kokos-Nüsse werden gerecht verteilt, und jeder kann sie zu Kopro trocken und in Colón verkaufen. Und damit haben sie genügend Geld für Kleidung und Schmuck. — Die Frauen tragen viel Goldschmuck; vor allen Dingen hat jede einen goldenen Nasenring!

Ich besuchte 2 Inseln, betrachtete das Leben und Treiben der Bewohner, die mich nicht unfreundlich anlächelten, filmte tüchtig und kaufte Souvenirs. Da gibt es besonders die „molas“ oder „moras“, bunt zugeschnittene und genähte, vielschichtige Stoffe für Blusen. Und Halsketten aus Muscheln, Korallen, Haifischzähnen usw.

Die Inseln haben alle Korallen-Untergrund; weshalb sie auch nur eben über die Wasser-Oberfläche hinausragen und ganz mit schönem weißen Sand bedeckt sind. Das stellte ich fest, als ich später mit Badehose bekleidet in einem kleinen Kanu durch die Gegend paddelte und zwischen den Inseln herumkutscherte. Durch das glasklare Wasser kann man den Meeresboden, der auch nicht zu weit von der Oberfläche entfernt war, wunderbar betrachten. Eine herrliche Spazierfahrt; vor allen Dingen ein herrliches Wetter!

Von meinem Ausflug zurückgekehrt, holte ich mir eine Kokos-Nuß und trank das labende Neß! —

Am nächsten Morgen begab ich mich vom Bett gleich ins lockende Meer. Dann spazierte ich auf der Insel unter den Palmen am Strand herum und beobachtete und filmte die Indianer, die herüberkamen, um Frischwasser zu holen. Mit dem Filmen ist es auch so eine Sache; für jedes Bild wollen die Herrschaften pro Kopf 25 cents haben! So sah ich mich gezwungen, sie zu überlisten — ich holte mir mein Tele-Objektiv. Kurz vor 10 Uhr kam das Flugzeug und holte mich ab. Wir flogen die Küste entlang nach Nargana, an dort eine Zwischenlandung zu machen. Ein herrliches Bild unter uns; überall die Inseln mit weißem Strand und Kokos-Palmen. Und erst das Meer! Die ganze Küste hat Korallenboden, und je nach Wassertiefe hat das Wasser verschiedene Farbe. Überhaupt, man meint irgendwo in der Südsee zu sein!

In Nargana warteten allerhand Passagiere, die es sehr eilig hatten. Meine beiden Begleiter

mußten aussteigen, da die anderen Vorrecht hatten. Der Pilot versicherte, er würde in spätestens 1 Stunde wieder zurück sein, und außerdem sei schon ein anderes Flugzeug hierher unterwegs. So trat auch ich zurück und bot meinen Platz an; es kam mir nicht auf eine halbe Stunde an, brauchte ich doch erst am Nachmittag in Cristobal zu sein. Und man fliegt nur etwa 25 Minuten bis Panama City. — Inzwischen konnte ich die Insel und deren Bewohner näher betrachten.

Das tat ich denn auch eingehend. — Aber die Zeit verging; 1 Stunde, 2 Stunden — keine Maschine kam; Südamerika hatte mich zum letzten Male hereingelegt! Und ich hatte gemeint, hier in Panamá in der Nähe der Amerikaner könnte man wieder europäische Zeitmaßstäbe anlegen!

### Zum Abschied neue Freunde

Anschließend ließ ich mich bei einer Familie nieder, wo ich einige „moras“ gekauft hatte. Man nahm mich sehr freundlich auf und bewirtete mich mit Chicha, Bananen, Kokosnuß und apfelsinensaft-ähnlichem Getränk. Es schmeckte alles wunderbar! Vor allen Dingen, da man sah, daß alles sauber war. In der Hitze werden die Kinder alle Augenblick mit Wasser übergossen, und vor jeder Hütte wird morgens und abends der Sand reingefegt.

Ich spielte den ganzen Nachmittag mit den Kindern und unterhielt mich mit Männern und Frauen, von denen viele von den Nachbarhütten zu Besuch kamen. Die Frauen sehen nicht häßlich aus und haben schöne, dunkle Augen. Sie tragen ihr Haar fast ständig mit einem bunten Tuch bedeckt; das Haar ist bei allen bubikopffartig geschnitten, und das sieht gar nicht so übel aus.

Leider konnte ich mich nicht mit allen unterhalten; nur ganz wenige sprachen spanisch — sie haben ja ihre eigene Sprache. Sie meinten, diese wäre sehr leicht zu lernen — und so machten wir gleich praktische Übungen.

Zwischendurch sprangen wir alle auf, da wir vermeinten, Motorengeräusch gehört zu haben. Aber kein Flugzeug kam! — Würde die „Weserstein“ pünktlich sein?

Ich übernachtete dann bei meinen Indio-Freunden in ihrer großen Hütte — sie sind aus Bambus-Stäben zusammengefügt und mit Bananen-Blättern gedeckt. Früh am Morgen war ich wieder startklar. Um 6.30 Uhr kam das Flugzeug, und wir brausten los.

Zum Abschied sagten mir die Indios, es wäre eine Ehre für sie gewesen, mich bei sich aufnehmen zu können, und sie hätten sich sehr darüber gefreut, daß es mir bei ihnen gefallen hatte. Und ich sollte zu Hause von ihnen erzählen und grüßen und auch sagen, daß sie keineswegs Wilde seien, wie manche annehmen! Ich war gerührt; sie meinten es ehrlich — ich hatte wirkliche Freunde gewonnen!

In Panama City stellte sich heraus, daß wegen eines heftigen Gewitters kein Flugzeug hätte starten können.

Und die „Weserstein“ hatte um 5 Uhr den Kanal verlassen — 3 Stunden vorher! Nun, so mußte ich auf die „Sprestein“ warten. — Die Agentur kümmerte sich sehr nett um mich, und ich machte noch einige, kurze Ausflüge. — Am 7. 6. abends kam dann die „Sprestein“.



# Menschenführung an Bord

Tagung am 16. und 17. 1. 1965 in Rissen

Von Heinrich Schopper

Wieviel mehr ist mit Freundlichkeit und Güte, denn mit Amaßung und Gewalt zu erreichen! Dieses macht die Liebe lebendig. Jenes Verschüttet die Quellen. Aber nur die Liebe weckt Begeisterung, und diese ist es, die unsere besten Kräfte ans Licht hebt und gutes schafft.

Huggenberger

Veranstaltet wurde diese Tagung für Studierende der Seefahrts- und Schiffingenieurschulen sowie der Sozialpolitik gemeinsam von dem Allgemeinen Studentenausschuß der Seefahrtsschule Hamburg, der Evangelischen Akademie Hamburg und der evangelischen Studentengemeinde an Hamburger Fachschulen.

**Menschenführung: Das Wort ist vielleicht nicht die glücklichste Wahl, es erinnert etwas an Dressur oder Viehtreiber. Dennoch ist Menschenführung eine wichtige Sache. Sie auch an Bord entdeckt zu haben, sie mitten hinein in die Betrachtung der soziologischen pädagogischen und psychologischen Wissenschaften gestellt zu haben, ist eine verdienstvolle Tat. Wie verdienstvoll, zeigt sich nicht zuletzt an der heftigen Opposition einiger überzeugter Oldtimer und unverbesserlicher Nur-Konservativisten. Das A und O dieser Kritik? Das A: „Das haben wir doch schon immer gehabt, warum plötzlich soviel Sozial- und Humanduselei? Das O: „Das haben wir früher auch nicht gehabt“.**

Nun ja, alle entscheidenden Dinge wirken wie ein Katalysator, scheiden die Spreu vom Weizen, bringen Bewegung in die zähflüssige konformistische Meinungslosigkeit. Sei's drum! Je heftiger desto besser!

Am Sonnabend referierte Dozent Kapitän Platzoeder über das Thema:

## Das Verhältnis der Vorgesetzten zur übrigen Besatzung

Kapitän Platzoeder schöpfte aus dem Schatz seiner reichen Erfahrung, aus seiner Bord- und Dozentenpraxis. An den Anfang stellte der Referent das Gebot der christlichen Nächstenliebe. Vor diesem Hintergrund ordneten sich die Gedanken, Ratschläge und Forderungen des Dozenten zu einem harmonischen Ganzen. Dieses uralte Liebesgebot verlieh seinen Worten soviel Leuchtkraft und Wärme, daß niemand der Eindruck entstehen konnte, hier sei nur eine zwar auf das Thema beschränkte so doch mehr oder weniger willkürliche Aufzählung von Allgemeinplätzen und Selbstverständlichkeiten aneinandergereiht. Dieser Gefahr brach Kapitän Platzoeder auch selbst die Spitze, indem er in gewinnender Offenheit selbst bekannte: „Meine Herren, im Grunde ist das alles selbstverständlich, denn es geht bei diesem Thema vornehmlich um menschliche Anständigkeit“.

Die ist zwar als ethische Forderung jedermann geläufig, aber sie ist nicht etwa eine vom Himmel gefallene natürliche Anlage des Menschen. Menschliche Anständigkeit ist ein Artikel, der im alltäglichen Umgang mit Menschen Tag für Tag auf's neue teuer genug erkaufte werden muß, mit Arbeit an sich selbst und Selbstbeobachtung und Selbstkritik, wie der Dozent erklärte.

Einführend stellte Platzoeder einen Vergleich an zwischen früher und heute. Dabei kam zu Tage, daß die Autorität des Vorgesetzten eine wesentliche Änderung erfahren habe. Die allein auf die Stellung begründete Macht der Autorität sei zu Gunsten der Macht der Persönlichkeit merklich geschwunden. Die heute viel wachere Kritik an Vorgesetzten leite sich unter anderem aus der ständig wachsenden Anzahl der Schiffsoffiziere her.

Die Antwort auf die Frage des Themas beantwortete Platzoeder grundsätzlich wie folgt:

● Das Verhältnis des Vorgesetzten zur übrigen Besatzung soll mitmenschlich sein.

Er stellte klar heraus, daß die Gewährung von

Achtung nur auf Gegenseitigkeit beruhen könne. Dem Untergebenen die Achtung vorzuhalten führe entweder unweigerlich zur Auflehnung oder zu dem entwürdigenden Zwang, die Selbstachtung aufzugeben. Keinesfalls dürfe man einem Untergebenen nur deshalb anders behandeln, weil er Untergebener sei. Vielmehr solle sich der Vorgesetzte stets bewußt sein, daß es ohne Untergebene gar keine Vorgesetzten geben könne. Die Stellung des Vorgesetzten verpflichte ihn zu dieser mitmenschlichen Haltung umso mehr, als sich der Untergebene ja ihm gegenüber stets in einer schwächeren Position befände.

Vorgesetzter sein hieße,

● Pflichten voranstellen, Rechte zurückstecken. Diese wahrhaft vornehme Haltung sei Voraussetzung für die Bekleidung der Stellung eines Vorgesetzten. Ihr sei der Seemann von jeher durch Tradition verbunden, sie sei ihm vertraut. Besonders eindrucksvoll käme diese Haltung des Vorgesetzten in der Seefahrt dadurch zum Ausdruck, daß bei einem Schiffsuntergang der Kapitän der letzte sei, der das Schiff verließ.

Auch für den Umgangston an Bord stellte Kapitän Platzoeder die gleichen Forderungen nach Gleichberechtigung, nach Achtung vor der Verletzbarkeit der Selbstachtung des Untergebenen. Großen Eindruck hinterließ hier eine mit Offenheit berichtete eigene Erfahrung: Sein ganzes Leben lang habe er die Zurechtweisung nicht vergessen, die ihm ein Steward als junger Offizier erteilt hätte. Er hatte gerufen: Steward, Kaffee!

Der Steward: Mein Name ist Meyer.

An der Frage, ob man alle Untergebenen mit Herr anreden solle, entzündete sich anschließend eine lebhafte Diskussion. Darin zeichnete sich ab, daß — wenn auch mit Vorbehalten — die fortschreitende Humanisierung dieses „Herr“ grundsätzlich für alle Untergebene bringen wird. Wie es übrigens in den meisten Landbetrieben bereits üblich ist.

Kapitän Platzoeder ließ bei aller Mahnung zur Mitmenschlichkeit im Umgangston allerdings die Notwendigkeit des Kommandos in gewissen Fällen unangetastet. Auch setzte er sich ausdrücklich für das „Sie“ ein. Das „Du“ im Verkehr mit Untergebenen sei fragwürdig, sei zu sehr „schimpfbar“.

Auch die Informationspflicht von oben nach unten stellte der Referent als äußerst wichtiges Element der Menschenführung heraus.

Auch für den dienstlichen Bereich des Verhältnisses des Vorgesetzten zu seinen Untergebenen wick Platzoeder keinen Fingerbreit von seinem Generalkurs der Mitmenschlichkeit ab. Ein Bootsmanöver brauche nicht auf Sonntag angesetzt zu werden. Man solle sich überhaupt hüten, den Untergebenen unnütz in Anspruch zu nehmen. Im dienstlichen Verhältnis zwischen Kapitän und Offizieren sowie den Offizieren untereinander könne man bei gutem Willen hinsichtlich Wache, Ablösung und dringenden schriftlichen Arbeiten sehr viel Nützliches tun, — wenn man das Kolbenring- und Etagendenken vermeide und sich stattdessen gegenseitig hilfsbereit und kollegial entgegenkäme. Keinem Kapitän fiele beispielsweise eine Perle aus der Krone, wenn er einen Offizier ablöse, damit er nicht ausgerechnet im Heimathafen allein vor seinen schriftlichen Arbeiten säße.

Um die Untergebenen vor ihren „Unter“ zu befreien, und sie sich als Mitarbeiter fühlen zu

lassen, empfahl der Referent, sie möglichst häufig zu Besprechungen heranzuziehen und dabei dem Dienstjüngsten zuerst das Wort zu geben.

Ausbildung und Unterweisung sei eine weitere hervorragende Methode, den richtigen Kontakt zu den Untergebenen herzustellen. Die Verantwortungsfreude dürfe nicht durch dauerndes Mißtrauen und Kontrolle unterdrückt werden. Sie sei vielmehr durch Übertragung von möglichst viel Verantwortung zu fördern.

Keinen Zweifel ließ der Referent daran, daß alles Bemühen um die Findung des richtigen Verhältnisses des Vorgesetzten zu seinen Untergebenen dann zum Scheitern verurteilt sei, wenn der Vorgesetzte selbst nicht diesen menschlichen Führungsstil durch einwandfreie Haltung vorlebe.

Die lebhaften Diskussionen im Anschluß an das Referat zeigte, wie gut Kapitän Platzoeder bei seinem vornehmlichen jugendlichen Auditorium „angekommen“ war. Wer noch das Vorurteil gehegt haben sollte, daß die junge Generation nur aus Kritik, Ansprüchen und Angeberei zusammengesetzt sei, wurde hier eines Besseren belehrt. Sie liebt zwar nicht Pathos und Phrasen. Dafür hat sie umso feineres Gehör für echte, unteilbare und unveränderliche Werte. Sie suchen die Lehrer, die Mentoren, und sind dankbar für den Mut zum Guten bei den Älteren. Diese Generation läßt sich gern von Älteren führen, die Persönlichkeiten sind.

Eine offen gebliebene Frage: Wie kann auf Reedereien Einfluß genommen werden, um die ältere Generation mit den Grundsätzen moderner Menschenführung vertraut zu machen?

Diplom-Psychologe Dr. Sorge, der wissenschaftliche Leiter der Arbeitsgemeinschaft für Schiffahrtssoziologie, Dozent an der Bremer Seefahrtsschule und Herausgeber der „Personellen Navigation“ (Kehrwiederberichte darüber) hatte sein Referat unter das Thema

## Hierarchische Struktur an Bord

gestellt.

Es zeichnete sich durch bewußt angewandte, strenge Wissenschaftlichkeit aus. Dr. Sorge verzichtete ausdrücklich auf ethische und moralische Betrachtung und Motivierung. Schon die Art seines nüchternen und ausschließlich der Sache verpflichteten Vortrages ließ erkennen, daß es sich hier um akademische Tatsachen und ihre Argumentation handelt. Wohlfundiert, bis in alle Einzelheiten exakt nachgewiesen und an Beispielen an der Praxis erhärtet, trug Dr. Sorge die psychologischen Erkenntnisse zwar leidenschaftslos, jedoch nicht ohne Humor an seine Zuhörer heran. Verblüffend oft für den Laien seine Gedankenführung und Schlußfolgerungen, verblüffend, aber stets überzeugend formuliert. Für wen in einem Betrieb noch nicht der Mensch das Wichtigste war, und am Menschen nicht die Seele, der mußte umdenken. Einleitend stellte Dr. Sorge klar, daß bei einer psychologischen Betrachtung der hierarchischen Struktur an Bord weder Vermutungen, noch Ethik noch Moral am Platze wären. Es handele sich vielmehr um Forschungen und ihre Ergebnisse. Sie seien nur durch exakte wissenschaftliche Kleinarbeit zu finden.

Zwangsläufig bestünde in einer Männergesellschaft an Bord immer eine Hierarchie. Dr. Sorge brachte ein interessantes Beispiel zur Erläuterung des Begriffes „Männerwirtschaft“. Er ging von der allen Seeleuten bekannten Tatsache aus, daß es an Bord mangels an Weiblichkeit keine Ventisationsmöglichkeit gäbe.

Die Frau in der privaten Atmosphäre fehle, wo man seine angestauten Affekte abführen könne. Sich an Bord einen Vertrauten zu suchen, den man alles sagen könne, berge schon wieder die Gefahr des Mitwissers in sich. Man



gebe sich aus der Hand und der Vertrauensmann könne einen „in die Pfanne hauen“. Soweit, so gut. Das kennen wir. Daß es aber auch seine Schattenseiten haben kann, wenn man nach Dienstschluß zu Hause seinen Ärger los werden kann, verblüffte die Hörer zunächst.

Die Frauen würden dann meistens darauf bestehen, daß der Mann seinen Vorgesetzten nun zu zeigen habe, „was eine Harke sei“. Das führe dann bei einem Versuch, sich zu rehabilitieren, zu neuen Affekten, zu neuem Krach. Dann hätte der Betroffene mit drei Fehlleistungen fertig zu werden: Erstens die „Zigarre“, zweitens die Blamage vor seiner Frau und drittens der neue Krach mit seinen Vorgesetzten. Dr. Sorge erläuterte an Beispielen des Vorsitzenden einer studentischen Verbindung, eines Gefängnisdirektors und des Kapitäns die drei Führungsstile:

- Patriarchalisch autoritär  
(Gefängnisdirektor),
- cooperativ überzeugend  
(Studentenvorsitzender),
- passiv unverbindlich.

Die Stellung des Kapitäns ließe alle drei Möglichkeiten offen. Entscheidend für die Wahl des richtigen Führungsstils sei die Wirksamkeit. Das münde immer in die Frage, welche Maßnahmen bei welchen Typen der Besatzungsmitglieder am besten wirke. Abhängig sei die Wirksamkeit von der Führungspersönlichkeit und ihrer Ausstrahlung, von ihren Erfahrungen und deren Verarbeitung.

Im übrigen sei die Hierarchie in der Seefahrt weitgehend bestimmt durch das Seemannsgesetz. Das enthalte klare Abgrenzungen für die Rangordnung an Bord.

Getragen und gebildet sei sie jedoch in jedem Falle von der Wesensart der Vorgesetzten.

Im Idealfalle müsse sie auf fachlichem Können ruhen. Auf dieser Säule, auf die es hauptsächlich ankäme, schwebte gleichsam ein Waagebalken mit zwei Waagschalen. In der einen läge die rechtliche Stellung, die institutionelle Macht, in der anderen die menschliche Einstellung, die Autorität Kraft der Persönlichkeit. An diesem anschaulichen Bild wird klar, daß jede Bordhierarchie kränken muß, wenn es dem Vorgesetzten an fachlichen Können fehlt. Genausowenig kann sie funktionieren, wenn des Vorgesetzten rechtliche Stellung zu wenig untermauert, seine institutionelle Macht zu schwach ist, dann wird er zu einer Art Weihnachtsmann, zu einer Witzfigur. Ist er auf der anderen Seite selbst ohne inneren Halt, ist er keine Persönlichkeit, dann wird die Rangordnung ebenfalls empfindlich gestört.

Sehr aufschlußreich waren die Erläuterungen von psychologischen Kettenreaktionen, wenn

hier etwas nicht stimmt. In Form von Unsicherheit und Angst liegen hier die Wurzeln von vielen seelischen Pannen an Bord von Gereiztheit und Krach.

- Klare Befugnisse, verbunden mit der richtigen menschlichen Einstellung, untermauert mit solidem fachlichen Können, sei das anzustrebende Ideal.

Aufschlußreich war auch zu erfahren, daß die gesetzlich geregelte Hierarchie (Seemannsgesetz) sehr stark von gefühlsmäßigen Gesetzmäßigkeiten beeinflusst wird. Diese emotional bestimmten Rangordnungen können sogar stärker wirksam werden als die gesetzmäßigen. Dr. Sorge wies auf drei Erscheinungsarten solcher Rangordnungen hin:

1. durch besondere Qualifikation
2. durch vorbildliches Verhalten
3. durch Kontaktfähigkeit mit anderen Besatzungsmitgliedern.

Auf Grund solcher Rangordnungen könne es quer durch die gesetzliche Hierarchie zur völlig neuen Gruppenbildung mit eigenen Rangordnungen kommen.

Der Referent gab folgendes Beispiel: Zwischen dem Kapitän und dem 2. Offizier besteht bestes menschliches Einvernehmen, weil der 2. O. dem Kapitän mit Witzen zu erheitern versteht. Auch der Koch kann aus naheliegenden Gründen gut mit dem Kapitän. Mit dem Elektriker läßt sich prima plaudern über den HSV. Auch der Funker hat Sonderstellung und weiß wohl, was er als Informationsquelle wert ist. Der 3. Ing. kommt aus demselben Heimatort wie der Kapitän. Jedoch dieser Kontakt ist mit Vorsicht zu genießen. Hier ist zu überlegen, was geschieht, wenn der 3. Ing. zu Hause allzu offen ausplaudert, was sie auf der Reise mit ihrem Kapitän erlebten. Es ist klar, welche Gefahren beispielsweise für einen Neuen an Bord entstehen können, wenn er sich dem 2. O., dem Koch, dem Funker oder dem Elektriker gegenüber allzu vertrauensselig über den Kapitän ausläßt.

Nach der gesetzlich gegebenen Hierarchie steht jedoch der 1. O. und der Chef dem Kapitän am nächsten, sollten sie die besten Kontakte haben. In Wirklichkeit werden sie aber durch die vier Obengenannten in den Hintergrund gedrängt.

Unter solchen Umständen ist es auch gar nicht mehr sicher, ob es 1. O. und der Chef sind, die als erste beispielsweise vom genauen Auslauftermin unterrichtet werden. Daß 1. O. und Chef nur sauer reagieren können, wenn sie solche wichtigen Dinge vom Koch oder vom 3. Ing. erfahren, dürfte einleuchten.

wird fortgesetzt

- Warten auf Eisenbahnen oder Busse entfällt. Dadurch hat man mehr von seinem Landgang.
- Fotoapparate, Bälle, Badezeug und sonstige Freizeutensilien braucht man nicht zu schleppen. Im Auto können sie leicht und bequem verstaut werden.

Dazu kommt, daß Spritpreise und andere Kosten, die vom Entleiher zu tragen sind, in der Regel günstiger liegen als in Deutschland. Auf diese Weise kann man sich selbst einmal einen Straßenkreuzer „made in USA“ leisten, vor allem dann, wenn sich eine ganze Gruppe die Kosten teilt.

Leihwagen gibt es in fast allen größeren Häfen. Bei der Auswahl und Beschaffung können Makler und Agenten oft wertvolle Hilfe leisten, wenn sie rechtzeitig davon in Kenntnis gesetzt werden. Man spart so Wege und Zeit.

Einige Punkte allerdings gilt es zu beachten, ehe man sich im Ausland in einen geliehenen Wagen schwingt. Wichtig ist, daß man sie vorher regelt (um im Falle eines Falles keine böse Überraschung zu erleben).

#### 1. Die Führerscheinforderung ist zu klären

Die Handhabung der Fahrerlaubnis für Ausländer ist in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich. Der sogenannte internationale Führerschein, der in der Bundesrepublik ohne weitere Schwierigkeiten dem Inhaber eines gültigen nationalen Führerscheins ausgestellt wird, muß bei weitem nicht überall vorgezeigt werden.

Folgende Länder beispielsweise erkennen den deutschen Führerschein voll und ohne Einschränkung an: Algerien, Benelux, Bulgarien, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien, Jugoslawien, Libyen, Marokko, Österreich, Rumänien und Skandinavien.

Lediglich Griechenland, Ägypten (VAR), Israel, Jordanien, Libanon, Polen, Sowjetunion, Syrien, die Tschechoslowakei und Ungarn machen den internationalen Führerschein zur Bedingung. Die Gültigkeitsdauer beträgt im allgemeinen 1 Jahr.

Reichlich unübersichtlich ist die Führerscheinsituation für den Bundesrepublikaner in den USA. Hier werden der deutsche Führerschein und der in Deutschland ausgestellte internationale Führerschein offiziell nicht anerkannt. (Der Grund: Die Bundesrepublik hat die Straßenverkehrskonvention von 1949 noch nicht ratifiziert, wohl aber die USA.)

„Nicht offiziell“, das heißt mit anderen Worten: es werden Ausnahmen gemacht — und zwar erhebliche. Genau genommen verfährt hierbei jeder einzelne Bundesstaat der USA so, wie es der betreffende Gouverneur gerade für richtig hält. Überhaupt nicht anerkannt werden z. B. in Deutschland ausgestellte Führerscheine nur in Hawaii, Michigan und Wisconsin. Werden Leihwagen benutzt, schließen sich die Staaten Colorado, Kansas und Missouri diesem Verhalten an. In allen übrigen Bundesstaaten der USA wird der deutsche Führerschein entweder ohne irgendwelche Bedingung anerkannt oder seine Gültigkeit zwischen 30 Tagen und einem Jahr begrenzt.

In jedem Fall ist es ratsam, bei Autofahrten in den USA eine beglaubigte englische Übersetzung des deutschen Führerscheins mit sich zu führen.

Es ist jedoch auch für Ausländer keine große Schwierigkeit, einen US-Führerschein nachzumachen. Das empfiehlt sich vor allem für jene, die öfter Häfen der Vereinigten Staaten anlaufen. Nicht zuletzt deshalb, weil die USA viele reizvolle Ausflugsziele bieten und im allgemeinen ein durchaus autofahrerfreundliches Land sind (was man von der Bundesrepublik leider nicht immer behaupten kann). Nähere Auskünfte hierzu erteilt u. a. in New York das Bureau of Motor Vehicles, 155 Worth Street.

— ge —

## Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht — Heute: Leihwagen im Ausland

**Leihwagen im Ausland? Kein Problem, wenn Sie beachten, was wir Ihnen in dieser und den nächsten Folgen dazu berichten.**

Viele Seeleute besitzen heute einen Führerschein. Oft wartet im Heimathafen auch das eigene Auto. Doch was ist, wenn im Ausland Sonne, ein freier Tag und eine interessante Gegend locken? Dann gilt das Motto: „Hast Du keinen — leih Dir einen.“ Der „Rent-a-car-service“ ist weltweit verbreitet.

Billig ist so ein Landgang zwar gerade nicht. Doch die Liegezeit ist knapp, und wer mehr daraus machen will, fährt gut..., wenn er fährt. Natürlich kann man sich auch ein Taxi chartern. Aber einerseits läßt der unablässig

groscenzählende Taxometer die echte Freude am Fahren und das „völlig neue Autogefühl“ nicht so recht aufkommen und zum andern überläßt ein richtiger Auto-Fan das Steuer nicht gern einem anderen.

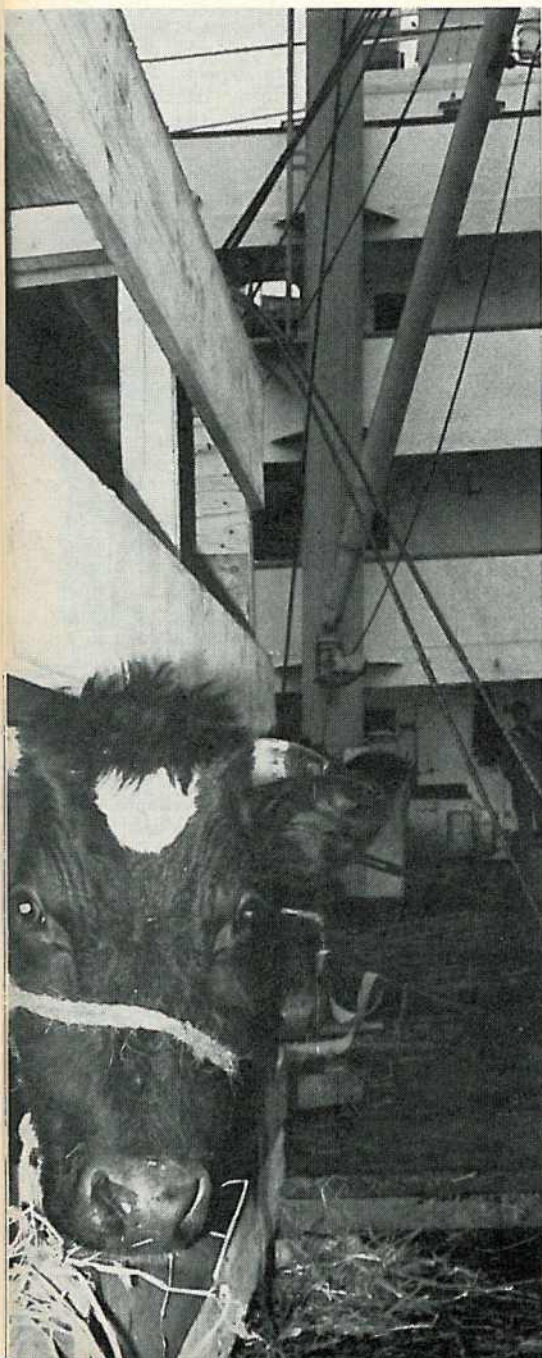
Bleibt also der Leihwagen. Vieles spricht dafür:

- Besonders im Ausland sind die Entfernungen zu Sehenswürdigkeiten, Badestränden und sonstigen interessanten Plätzen größer als bei uns.
- Man lernt das Land besser kennen, weil man schneller und direkter zu bestimmten Zielen gelangt, die nicht an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind.





**S** in der Luft (oben)  
**T** außenbords bei der Verladung im Sudan  
**E** (oben rechts)  
**A** an Deck (unten)  
**K** im Salon (rechts)  
**S** unter Deck (unten rechts)







Auf Liegestühlen

## Was alles bei uns an Bord herumkrecht und -fleucht

Schießgang auf Fässern



Caribischer Lunch an Deck

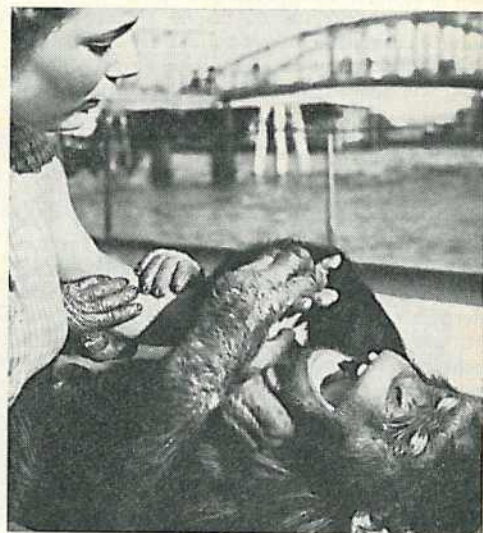
Eigener Vogel im Bauer



Geier an der Westküste Südamerikas



Monkey mit Mutti



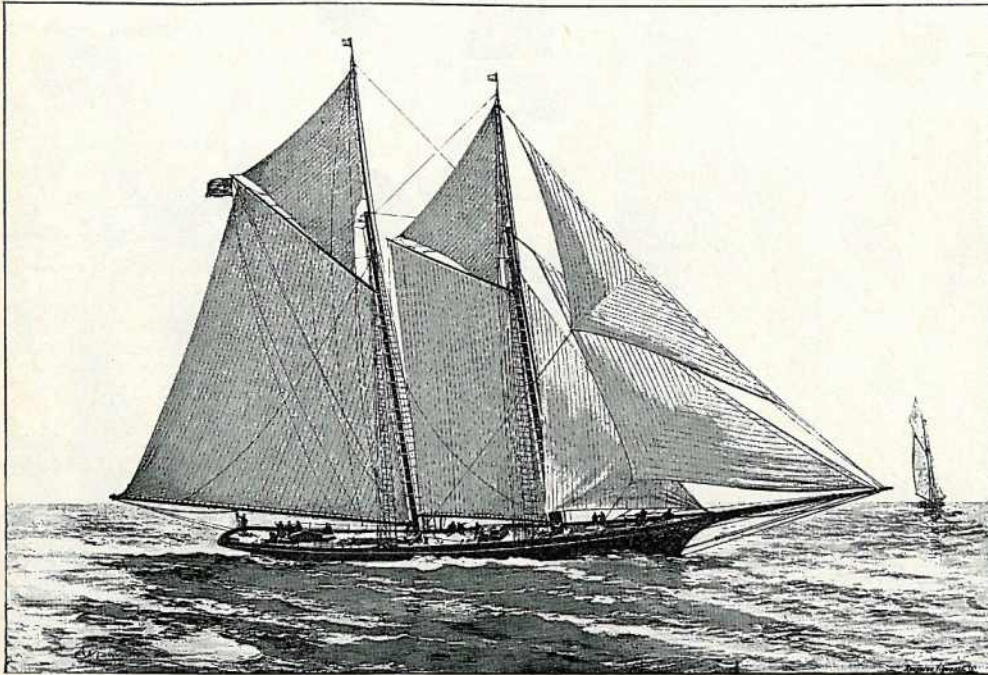




# Die Freiwache

## Der Amerika-Pokal

Von Ludwig Dinklage



LA GOËLETTE AMERICA, PROPRIÉTÉ D'UN SYNDICAT

„12-m-R-Jacht, Sovereign“, Teilnehmerin an den Regatten um den Amerika-Pokal 1964, weit unter Preis zu verkaufen. Anfragen unter . . .“. So endete dieser 20. Kampf zwischen England und den USA, der nunmehr seit 113 Jahren geführt wird. Es begann im Jahre 1851, als anlässlich der Weltausstellung in London die englischen Segler zu einer Wettfahrt rund um die Insel Wight aufforderten. Die Königin Victoria hatte dafür einen Preis gestiftet, der damals vielleicht ein Meisterwerk der Goldschmiedekunst gewesen sein mag, heute aber ein kitschiger Hausgriechel ist, wie man ihn auf dem Flohmarkt für 50 bis 60 Dollar kaufen kann. Aber schließlich ist nicht der Marktwert das Ausschlaggebende bei einem Preis, sondern das, wie schwer dieser zu gewinnen ist.

Der Anfang dieser Regatten war recht dramatisch. Schon seit langem hat man es an der Küste Nordamerikas verstanden, sehr schnelle Segelschiffe zu bauen, die in der ganzen seefahrtstreibenden Welt berühmt waren. Am bekanntesten waren die Schoner. Sie fischten nicht nur auf den Neufundlandbänken oder lotsten Schiffe in den New Yorker Hafen, sondern sie holten auch Fruchtladungen vom Mittelmeer, verdienten Vermögen am Opiumschmuggel im Fernen Osten oder machten ihre schwarzen Geschäfte am verbotenen Sklavenhandel nach Westindien und den Südstaaten.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts machten zwei besonders schnelle Lotsenschoner von sich reden, die „Mary Taylor“ und die „Moses H. Grinnell“.

Ein amerikanisches Konsortium mit dem New Yorker Kaufmann George L. Schuyler an der Spitze ließ einen solchen Schoner als Lustjacht bauen, der 1849 unter dem Namen „America“ vom Stapel lief. Im Juni 1851 segelte die „America“, allerdings mit einer kleineren Takelage, zum Kontinent und brauchte für die Strecke von Sandy Hook vor New York bis Le Havre 21 Tage. In der damaligen Zeit war das eine sehr schnelle Reise, die heute aber schon längst von den modernen Jachten überboten ist. So segelte 1936 die Yawl „Roland von Bremen“ unter Dr. Franz Perlia auf der Regatta von den Bermudas nach Cuxhaven die 3400 Seemeilen ebenfalls in 21 Tagen ab. Den Rekord hält aber seit 1905 immer noch der amerikanische Dreimastschoner „Atlantic“ unter dem Skipper Charles Barr mit 12 Tagen und 4 Stunden, als es auf der Regatta von Sandy Hook nach Lizard um den Preis des deutschen Kaisers ging.

Die „America“ segelte die Wettfahrt des Royal Yacht Squadron rund um die Insel Wight und segelte alles um und dumm. Kein Bein betateten die Briten an Deck. Der Pokal wurde nach Amerika entführt. Das Konsortium schenkte ihm dem New York Yacht Club. Den ehrgeizigen Engländern ließ das keine Ruhe. Nachdem der amerikanische Bürgerkrieg endete und drüben wieder Frieden herrschte, forderte 1870 der britische Schoner „Cambria“ die Amerikaner heraus, um den „American Cup“ wieder zurückzuerobern. Es gelang nicht und ebensowenig im Jahr darauf dem Schoner

„Livonia“. Beide wurden von der amerikanischen „Magic“ bzw. „Columbia“ geschlagen. Das schlug den Briten, die sich doch so gern die seebeherrschende Nation nannten, sehr auf die Nerven. Fünfzehn Jahre lang gaben sie Ruhe. Inzwischen aber sprangen zweimal, 1876 und 1881, die Kanadier ein, aber auch ihnen gelang es nicht, die Trophäe zurückzuerobern. Erst 1885 unternahmen sie wieder einen Versuch mit dem Kutter „Genesta“, der gegen die Schwertjacht „Puritan“ antreten mußte, aber auch geschlagen wurde.

Das gleiche Schicksal erlitt 1886 die „Galathea“ durch die „Mayflower“ und 1887 der Kutter „Thistle“ durch die Schwertjacht „Volunteer“. Die „Thistle“ wurde bald danach vom deutschen Kaiser angekauft und segelte unter dem Namen „Meteor“ lange Jahre als erste deutsche Kaiserjacht.

1899 trat der englische Teekönig Sir Thomas Lipton auf den Plan und startete mit seinem Kutter „Shamrock“. 31 Jahre versuchte es Sir Thomas immer wieder mit neuen Schiffen. Ein Vermögen von etwa 2 Millionen Pfund Sterling kosteten ihn die fünf Schiffe, die er von 1899 bis 1930 ins Rennen führte, zuletzt die gewaltige Jacht „Shamrock V“ der J-Klasse, eine Slup von rund 36,27 Meter Länge mit rund 1300 qm Segelfläche. Das aber war noch keineswegs das größte Schiff, das um diese Trophäe kämpfte. Das war 1903 der amerikanische Kutter „Reliance“ mit einer Amwindfläche von 1500 qm. Allein das Toppsel war größer als das Großsegel eines heutigen 12ers, die seit 1958 segeln. Das sind mit gut 20 Meter Länge über Alles und einer Breite

Die 1849 im Typ der Lotsenschoner in New York erbaute „America“ maß 30,78 m über Alles, war 7,01 m breit und hatte einen Tiefgang von 3,35 m. Es war also ein sehr breites und flaches Schiff. Die Segelfläche betrug 490 qm. Zum Vergleich: Das 70 m lange Marineschulschiff „Gorch Fock“ hat 1964 qm Segelfläche. Die heutigen 12er sind durchweg 20,50 m lang bei einer Breite von 3,60 m und einem Tiefgang von 2,70 m.



Der heißumstrittene Amerika-Pokal.



Jahr	USA	Britisches Reich	Bemerkung
1851	Ranger	versch. (Engl.)	} Schoner
1870	Columbia	Cambria (Engl.)	
1871	Weatherly	Livonia (Engl.)	
1876	Constellation	Countess of	
	America	Dufferin (Kanada)	
1881	Magic	Atalanta (Engl.)	} Kutter- bzw. Slup-getakelt mit Gaffelsegel
1885	Columbia	Genesta (Engl.)	
1886	Madelaine	Galathea (Engl.)	
1887		Thistle (Engl.)	
1893	Mischief	Valkyrie II (Engl.)	
1895	Puritan	Valkyrie III (Engl.)	
1899	Mayflower	Shamrock (Engl.)	
1901	Volunteer	Shamrock II (Engl.)	
1903	Vigilant	Shamrock III (Engl.)	
1920	Defender	Shamrock IV (Engl.)	
1930	Columbia	Shamrock V (Engl.)	} J-Klasse, Slup-getakelt
1934	Columbia	Endeavour (Engl.)	
1937	Reliance	Endeavour II (Engl.)	
1958	Resolute	Sceptre (Engl.)	
1962	Enterprise	Gretel (Australien)	} 12 m R-Klasse
1964	Rainbow	Sovereign (Engl.)	

## Woher kommt der Ausdruck

### ein Garn spinnen?

Man sagt uns Seeleuten nach, daß wir lange Geschichten erzählen, dabei recht ausführlich werden und alles in die Breite treten. Wir nennen das ein Garn spinnen. Woher mag dieser Ausdruck kommen? Wir in der christlichen Seefahrt verstehen unter Garn ein dünnes Gespinst aus Faserstoffen wie Hanf, Manila, Sisal, Wolle oder was es sonst noch gibt. Das dünnste Garn an Bord ist das Segelgarn, das man früher zum Nähen der Segel benutzte. Wir haben weiter Takelgarn, Kabelgarn, Schiemannsgarn usw. Manche Garne wurden an Bord der Segelschiffe selbst hergestellt, ganz besonders das Schiemannsgarn, das aus „Schrimms“, altem Hanf- und Manilatrossen, gefertigt wurde. Zum Spinnen des Schiemannsgarns verwendete man eine Winde, die „Woid“. Da die Herstellung des Schiemannsgarns eine recht bequeme Arbeit war, hatte man Zeit genug, während des Spinnens eine Geschichte zu erzählen. Auf diese Weise wurde dann das Geschichtenerzählen zum „Garnspinnen“.

von 3,60 Metern die kleinsten Jachten, die je um diesen Pokal segelten, aber auch schon Millionenwerte repräsentieren.

War vorher Bedingung, daß die Herausforderer, wie seinerzeit die „America“, auf eigenem Kiel zum Austragungsort der Regatten segeln mußten, wofür besondere Versteifungen in das Schiff eingebaut, die später wieder herausgerissen wurden, so milderte man zwischen den Kriegen diese Vorschrift. Die Jachten brauchten nicht mehr segeln, sondern durften auch geschleppt werden. Mit den 12ern, nämlich der britischen „Sceptre“ gegen die amerikanische „Columbia“, ließ man 1950 diese Bestimmung ganz fallen.

Der 12er ist eine Rennjacht, die in der ganzen Welt gesegelt wird. Auch in Deutschland gab es vor dem letzten Kriege vier 12er, nämlich die „Inga“ des Reeders John T. Essberger, die „Sphinx“ des Norddeutschen Regatta Vereins, die „Aschanti III“ des Werftbesizers Ernst Burmester und die „Anita“ des Reeders Walter Rau. Die ersten beiden Schiffe segeln heute noch unter dem Namen „Westwind“ und „Ostwind“ als Ausbildungsschiffe der Bundesmarine.

Weder der „Sceptre“, noch der australischen „Gretel“, die 1962 die Amerikaner herausfor-

derte, noch der „Sovereign“ im letzten Jahr gelang es, den Pokal nach England zurückzubringen. So wird eben der Kampf weitergehen. Wird es den Briten jemals gelingen, wieder die schnellste Segeljacht zu besitzen? Das wird die Zukunft erweisen.

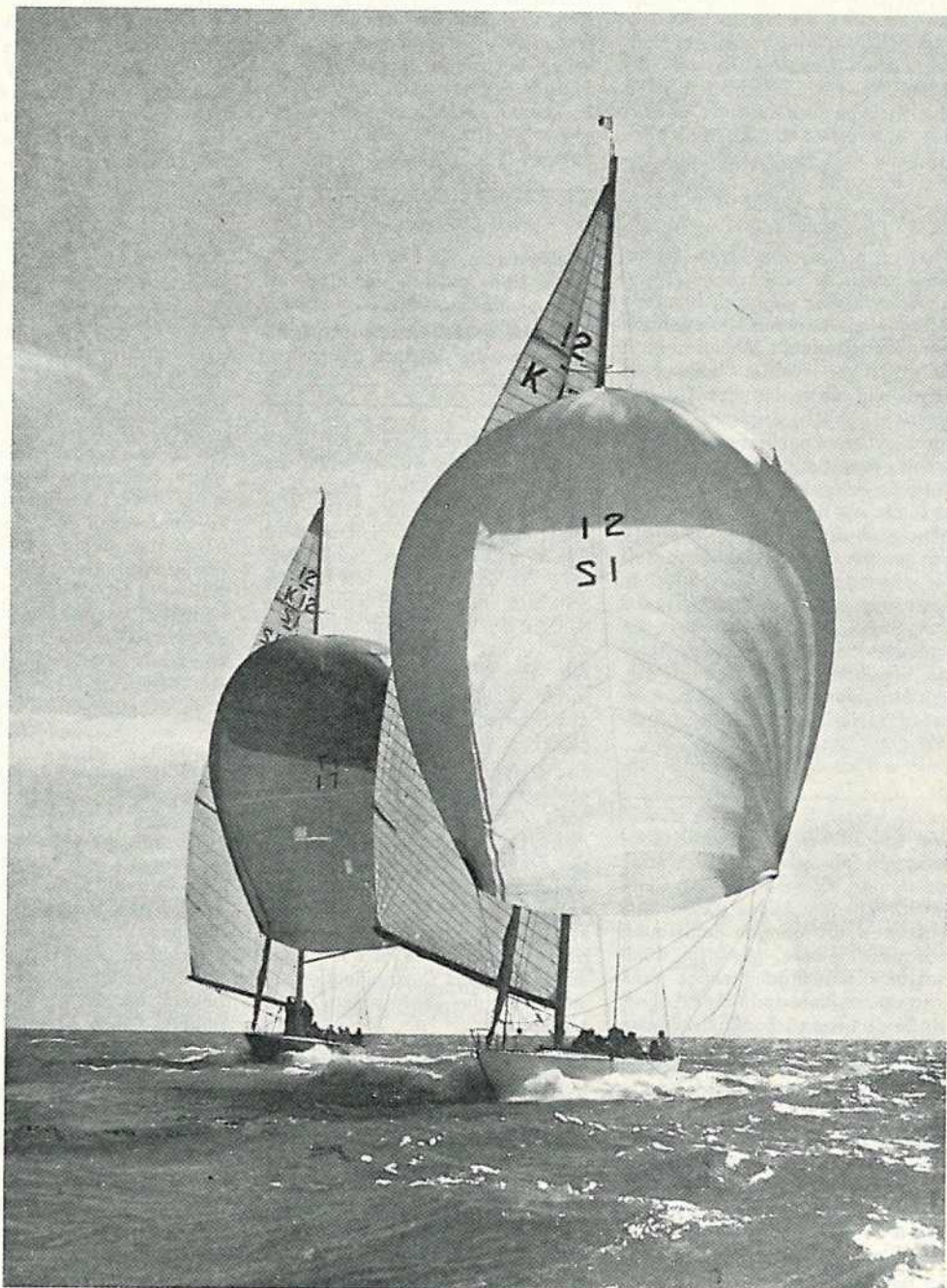
Ausscheidungsrennen Sovereign - Kurrera (1964)

## Wer ist wer?

### AUGUSTO CONSTANTINO DE FREITAS

Die Älteren unter uns werden sich noch der Hamburger Reederei A. C. de Freitas entsinnen, die eine große Rolle in der Südamerikafahrt spielte und um die Jahrhundertwende der gefährlichste Konkurrent der Hamburg-Süd war. Die Familie de Freitas war aus Portugal eingewandert und ursprünglich ein reines Handelsunternehmen und als solches bereits 1835 gegründet. Bereits zwei Jahre später segelte unter der de Freitas-Flagge die 85 Kommerzlasten große Brigg „Camoës“, der vier weitere Schoner folgten, die fast alle Namen aus der portugiesischen Geschichte erhielten. Mit kurzen Unterbrechungen besaß de Freitas bis 1911 Segelschiffe. Die letzten beiden waren die Viermastbarkentinen „Beethoven“ und „Mozart“. 1879 begann de Freitas mit der Dampfschiffahrt. Diese waren hauptsächlich in der Brasilienfahrt tätig, bedienten dann aber auch die La Plata-Häfen. 1898 besaß de Freitas bereits 14 Dampfer mit 31.415 BRT, die zum Teil größer waren als jene der Hamburg-Süd.

Unter dem Namen Augusto de Freitas Succs. besteht die Firma als Ex- und Importeure noch heute. Schiffe bereedert sie allerdings nicht mehr.





# Maschinenschaden

## mit Petri Heil

Von Kapitän Karl Dräger

Wir Seeleute von der Trampfahrt haben heutzutage nicht mehr allzuoft Gelegenheit, uns dem Angelsport auf hoher See hinzugeben. Früher auf Segelschiffen hatte man bessere Möglichkeiten. Man holte damals wohl so manchen großen Fisch an die Oberfläche. Haifischflossen am Klüverbaum zeugten später davon. Noch als Opas erzählten dann diese alten Seebären ihren Enkelkindern von diesen sagenhaften Fängen.

So hörte ich als kleiner Junge schon die tollsten Anglergeschichten. Junge, Junge, was waren das doch für Kerle! Je länger es her war, desto größer waren die Fische! Mit seinen Erzählungen hat mein Opa die vererbten, damals noch schlummernden Anglerinstinkte in mir geweckt. Seit frühester Jugend versuche ich, es ihm gleichzutun. Es ist eine richtige Leidenschaft geworden. Aber sei es nun, ich habe noch nicht die richtigen Fanggründe bereist oder die Fische sind kleiner geworden, so große wie früher habe ich noch nicht bekommen.

Aber ob große oder kleine Fische, die Angelei ist eine schöne Sache. Ich habe bisher jede sich bietende Gelegenheit auf See wahrgenommen und geangelt. Weil ich auch meist immer welche bekommen habe, und es meine Besatzungen miterlebt haben, sind viele auch schon vom Angelfieber befallen und haben Angelgeschirr mit an Bord. So waren wir gut ausgerüstet, es fehlte nur noch die Gelegenheit. Aber auch die ließ nicht lange auf sich warten. Wenn es stimmt, daß die dümmsten Bauern die größten Kartoffeln ernten, dann trifft das sinngemäß, wenigstens, was die Makrelen anbetrifft, hier auch wohl zu. Wir hatten das große Glück, von Makrelen eingekesselt zu werden. Ein Heringsschwarm stand direkt unter unserm Schiff! Doch will ich der Reihe nach erzählen.

Im Juli letzten Jahres war es soweit. Wir schipperten mit einer Holzladung von Schweden nach Liverpool, als in der Irischen See der Chief mit sorgenvoller Miene zu mir kam und Kreislaufstörungen der Hauptmaschine meldete. Mit dem Kühlwasser stimme irgend etwas nicht. Er ist auch leidenschaftlicher Angler, wir beide haben schon in Schweden so manchen Hecht erbeutet — waidgerecht und nicht auf dem Markt! Und weil Angler unter sich verträgliche Menschen sind, wurden wir uns darüber einig, für die Sicherheit des Schiffes alles zu tun und eine Pause einzulegen, also zu stoppen und der Sache auf den Grund zu gehen.

Wir lagen der Tide wegen sowieso günstig und hatten noch bis zum

nächsten Hochwasser genügend Zeit. Nun, wenn wir schon stoppen mußten, dann war hier eine einmalige Gelegenheit, ein Wettangel anzusetzen. Fischgründe waren dicht bei, Maschine kaputt und eine beutehungrige Besatzung stand in Wartestellung.

Etwas weiter an Steuerbord schwammen Möwen, dort mußten auch Fische sein. Wir hielten drauf zu und ließen das Schiff auslaufen. Alle Mann, die einen Blinker oder so etwas ähnliches hatten, machten sich wurfklar.

Mann sollte nicht glauben, mit welcher Begeisterung eine ganze Besatzung angeln kann — nur Fische müssen da sein! Während man im Maschinenraum dabeiing, Ventile und Kühlwasserleitungen nachzusehen, wiegte sich unser Untersatz leicht in der langen Atlantikdünnung. Es war ein schöner, klarer Seesontag, wie geschaffen für unser Vorhaben.

### Lotungen

**Der Prüfstein für den richtigen Beruf ist Liebe auch zu der Plackerei, die er mit sich bringt ...** L.P.S.

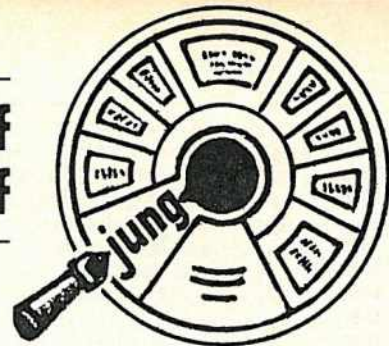
**Auch auf dem höchsten Thron der Erde sitzt der Mensch auf seinem Hintern ...** M.

Durch das rechtzeitige Stoppen der Maschine hatten wir uns ohne Geräusch, wie Indianer auf dem Kriegspfad, angeschlichen, und müssen ungefähr die Spitze eines Schwarmes erwischt haben. Wenn wir Glück hatten, würde der Schwarm unterm Schiff hindurchziehen. Es war nicht zu glauben, aber wir wurden sogar noch eingekesselt. Ein kleiner Heringsschwarm suchte wohl Deckung im Schatten des Schiffes. Daher dieses Anglerglück!

Fische mußten hier sein, denn einige Möwen kamen vor Bauchweh nicht hoch. An Deck hatten einige ihre Angeln zu früh achteraus geworfen, das Schiff machte noch etwas Fahrt, und die Leinen vertörnten sich. Eine voreilige Makrele, die einen Blinker erwischte, brachte durch ihr Hin- und Hergefütze noch mehr Verwirrung in das Durcheinander. Somit fielen die übereifrigen Angler erstmal aus.

Die übrigen hatten sich entlang der Relling (Notreling) auf der Holzdecklast verteilt. Selbstverständlich in „stromlee“ des Schiffes, sonst wären ja die Leinen unterm Schiff festgekommen. Ich selbst hatte meinen Stand vorne auf der Back. Weil Mutti und Tochter als Feriengäste mit an Bord waren, war ich in guter Gesellschaft. Dies war schon mehr eine G.m.b.H.! Aber was war es

# Telegraf auf



doch schön hier draußen auf See! Hier brauchte man keinen Angelschein, hier waren keine Zuschauer und also auch keine Kritiker. Die Zuschauer können ja meistens immer besser angeln, als man selbst.

Es dauerte auch gar nicht lange, da zuckte es mal hier und mal dort, und eine Makrele nach der anderen wurde hochgeholt. Die ersten, es waren die Vorposten des Hauptschwarmes, wurden noch mit viel Propagandaschrei geangelt. Es war wie auf einem Hühnerhof, wenn ein Huhn ein Ei gelegt hatte.

Zuerst hatte noch ein Spanier, wir haben drei ganz muntere Burschen davon hier an Bord, immer den „Läufer Deck“ gemacht, und den Stand des Rennens bekanntgegeben. Nachher gab er es auf, es war nicht mehr zu schaffen, er hatte die Übersicht vollständig verloren. Die erste gefangene Makrele hatte er sich gleich geschnappt und auf dem Herd geröstet. Nur leicht angesalzen — so im eigenen Saft! Machen sie in seiner Heimat immer so, meinte er.

Hatten die ersten Makrelen nur zögernd zugebissen, so wurde es bald, als der Hauptschwarm kam, beträchtlich besser. Nach einer halben Stunde stand die Schlacht 40:39 für die G.m.b.H. auf der Back. Wir mußten uns schwer ranhalten, wollten wir die Spitze halten. Dummerweise hatte ich meinen Reservelinker verliehen, und der Leichtmatrose, der diesen Blinker handhabte, hatte allerhand Glück damit. Auf den Blinker nämlich kommt es an. Er muß schnell sinken und auch ungefähr die Größe der eingekesselten Fische haben. Nur, weil ich noch zwei Hilfskräfte hatte, und dies schon mehr eine „Triangel-Angel-Angelegenheit“ war, konnten wir, solange noch gezählt wurde, die Spitze halten. Es wurde uns aber nicht leicht gemacht.

Mit allen Mitteln wurde nun versucht, den Makrelen beizukommen. Diejenigen, die sich vorher noch nicht beteiligt hatten, wurden beim Anblick der zappelnden Makrelen an Deck vom Angelfieber gepackt und selber zappelig. Es war nun nicht mehr allzuschwer, welche zu bekommen. Es war reine Etagenangelei. Oben standen die kleinen Heringe, in ungefähr 20 Meter Tiefe die Makrelen und noch tiefer die größeren Fische. Wir holten aus diesen Tiefen Heringe mit ganz kleinen Fischen im Magen, Makrelen mit Heringen im Bauch und Hornfische mit Makrelen auf dem Schnabel. Ganz bis nach unten, wo die Dorsche standen, kamen unsere Blinker gar nicht. Sie wurden vorher schon immer gebremst! Ich

hatte manchmal zwei gleichzeitig dran. Ich habe sogar auf Bestellung geangelt! Wurde eine Makrele gewünscht, ließ ich den Blinker bis auf 20 Meter und wenn es ein Hering sein sollte, nur bis 10 Meter. Hat aber immer geklappt. Nur als ich zu tief kam und den ersten Hornfisch bekam, habe ich mich erschrocken. Ich dachte, es wäre eine Seeschlange!

Der Steward nahm seinen abgenutzten blanken Bierflaschenöffner, befestigte einen Haken dran, zog ein paarmal auf und ab, und schon hatte er eine dran. „Reicht für mich“, sagte er, und schied aus. Daß er den Öffner vorher mit Wodka steril gemacht hat, ist wohl nur ein Gerücht, aber der Geruch ist da! Ein anderer hatte in aller Eile aus einem alten Teelöffel eine Art Blinker angefertigt, auch damit hatte er Erfolg. Heißhungrig stürzten sich die Fische auf alles, was blank war. Verdächtig schnell hatte man inzwischen die Kreislaufstörung in der Maschine behoben. Eine Makrele, als Wink von Onkel Neptun, hatte sich zwischen ein Ventil gequetscht. Deutlicher konnte uns dieser Schwarm nicht angezeigt werden. Man muß sich eben auf die Zeichen verstehen! So hatte der Chief nun auch Zeit, mitzumachen. Noch während man unten wieder alles zusammenbaute, warf er mit gekonntem Schwung seine Wurfangel aus. Eine Möwe schnappte sich noch in der Luft den Blinker und zog damit ab! Sie hatte wohl voller Neid unsere Tiefseeangelei mit angesehen und wollte es nun selbst versuchen! „Petri Heil“, kann man da nur sagen. Aber was wäre ein Chief ohne Ersatzteile? Ein Griff in den Reservelinkerkasten und schon war die Angel wieder betriebsklar. Er hat dann sein Soll auch noch erfüllt.

Als die Möwe mit dem Blinker abzog, war auf dem Achterdeck ein großes Geschrei. Von vorne aus konnten wir die Ursache nicht erkennen. Nur, als Klein-Jane rief: „Sieh mal, jetzt pilken die Möwen auch schon, da fliegt eine mit einem Blinker um den Hals“, da war mir alles klar. Weil ich sowieso gerade etwas Anglerlatein vom alten Mann und das Meer zum besten gab, sagte ich: „Das ist eine Möwenschule, vorneweg fliegt die Lehrerin, hinterher ihre Schüler. Sie erlernen die moderne Fangmethode mit dem Blinker.“ Wenn man mit beiden Beinen in einem Makrelenhaufen steht, wird alles viel leichter geglaubt. Vom Wettangeln war längst keine Rede mehr. Als Zeichen der Vollbeschäftigung unseres Kochs zogen liebliche Gerüche durch die Gegend. Anfangs hatte er immer



fleißig die Makrelen aufgesammelt, später nicht mehr. Er soll dabei gemurmelt haben: „Was soll der Quatsch? Wer soll die sauber-machen? Wer soll die alle essen?“ Aber wir waren nicht zu bremsen. Das war hier doch einmal ein Fang! Uns lachte das Herz im Leibe, und alle mit Anglerblut in den Adern waren wohl glücklich. Sogar der 2. Offizier hat von der Brücke aus mitgehalten. Auch da lag später alles voller Makrelen. Waren wir noch auf einem Trampschiff oder war es ein Fischdampfer? Überall Fische, Blut und Schleim.

Ein richtiger französischer Fischdampfer hielt auf uns zu und wollte uns gegen Naturalien Fische abgeben. Anfangs konnte er nichts sehen, erst, als er ums Heck kam, sah er den Selbstbedienungsbetrieb. Es war für den Kapitän da drüben eine trübe Stunde. Er hat bestimmt später Alpdrücken gehabt. Was

sollte auch werden, wenn sich in Zukunft alle Schiffe selbst bedienen?

Auch ein englischer Bergungsschlepper war auf dem Kriegspfad. Er hatte unsere beiden Bälle im Mast gesehen, die ja die Manövrier-unfähigkeit anzeigten, und er wollte uns nun einbringen!

No business for him, sorry! Er wurde fast gar nicht beachtet, wir waren viel zu beschäftigt, als uns mit Nebensächlichkeiten abzugeben. Heute war Fangtag und munter angelten wir drauf los.

Der Koch hatte schon längst kapituliert. Er saß in seiner Kammer vor dem Kochbuch und studierte die verschiedenartigsten Zubereitungs-möglichkeiten von Makrelen. Der Steward saß dabei und sprach ihm „Prost“ zu! Weil er genug Übungsmaterial hatte, hat er später noch neue Methoden ausprobiert. So gab es manchmal ungesalzene, versal-

zene, halb-gare und verbrannte Fische!

Nach und nach ließen uns die biß-wütigen Makrelen in Ruhe. Wir waren auch ziemlich fertig. Wo man hintrat, lagen Fische, alles roch danach. Wir haben zuletzt nicht mehr mitgezählt. Es war auch schiet-egal, wer der Sieger war. Mutti meinte, damit könnten wir auf den Lübecker Markt gehen. Frauen denken eben immer praktisch. Aber wir hatten glücklicherweise einen Kühlraum an Bord und wußten, wohin damit.

So geschehen auf dem Motorschiff „Wakenitz“ im Juli letzten Jahres in der Irischen See.

Bei sinkender Sonne verließen wir diesen ergiebigen Fangplatz. Die Fische wurden geschlachtet und sortiert. Im klaren Wasser, von der Schiffsschraube durcheinandergewirbelt, sah man achteraus die Abfälle verschwinden. Heißhungrige Möwen tauchten danach. So wurden die auch einmal satt. — Immer, wenn wir jetzt diese Stelle passieren, umkreisen sie uns erwartungsvoll und hoffen auf eine Wiederholung dieser Massenfütterung.

Aber leider haben wir nicht immer Zeit zu solchen Einlagen. Vorerst mögen wir auch keine Makrelen mehr.

An diesen Angeltag werden wir aber noch oft zurückdenken und auch für unsere angelfreudigen Passagiere war es wohl das schönste Ferienerlebnis.

## Zum 100. Geburtstag



Sven Hedin

Geb. 19. 2. 1865 in Stockholm, gest. 26. 11. 1952 in Stockholm

Der schwedische Asienforscher begann bereits 1886 mit seinen Reisen und Expeditionen. Sowohl in wissenschaftlichen wie auch in volkstümlichen Büchern berichtete er über seine Forschungen in Innerasien, besonders in Tibet, das er in zahlreichen Einzelreisen, z. T. als erster, durchzog. 1923 unternahm Hedin eine Reise um die Welt. In den Jahren bis 1935 durchforschte er mit einem internationalen Gelehrten-Team die Wüste Gobi und Chinesisch-Turkestan. Hedin hat zur Erforschung Zentralasiens grundlegend beigetragen.

## 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 Geistesheld

Unser zweites Mädchen, das wir fragten, hat eine gute Schulbildung bekommen und ist seit drei Jahren Bibliothekarin. Sie wünscht sich einen Mann mit ausgesprochen geistigen Eigenschaften.

„Wichtiger als sein Aussehen und wichtiger als alle praktischen Fähigkeiten und Interessen ist seine Bildung, sein Interesse an geistigen Problemen, seine Intelligenz und seine geistige Regsamkeit. Ich möchte mich gemeinsam mit meinem Mann weiterbilden — in Gesprächen, in gemeinsamen Theaterbesuchen, Vorträgen und übereinstimmender Lektüre. Es ist absolut unnötig, daß mein Mann im Haushalt hilft, abtrocknet oder Nägel einschlägt. Mit solchen Dingen werde ich schon allein fertig oder ich hole mir Hilfe. Aber ich möchte nie das Gefühl haben, daß mein Mann mir auf irgendeinem Gebiet geistig unterlegen ist.

Auch gewisse gesellschaftliche Fähigkeiten muß er besitzen. Ich habe

gern Gäste und würde es schön finden, wenn man sich einen festen Freundeskreis schafft, mit dem man harmoniert und regelmäßig zusammenkommt. Der Sinn für eine gepflegte Häuslichkeit darf ihm ebenfalls nicht fehlen. Wie er aussieht? Nun ja, nach Möglichkeit groß und schlank, mit einem schmalen Gesicht und bitte noch keiner Glatze! Er darf gern eine Brille tragen, das steht Intellektuellen meistens recht gut. Dann darf er keine laute Stimme haben und, nach Möglichkeit, keinen Dialekt sprechen.

Ich erwarte natürlich auch Ritterlichkeit und Takt und ein gewisses Maß an Lebensstüchtigkeit, sonst wird aus meinem klugen Idealmann ein verkanntes Genie. Die Anerkennung seiner Eigenschaften und seiner Verdienste auch im Beruf gehört mit zu dem Bild, das ich mir von dem Mann meiner Träume mache. Wenn uns dann noch die Möglichkeit gegeben ist, mindestens einmal im Jahr eine große Auslandsreise zu machen, bin ich wunschlos glücklich!

## Rangliste der deutschen Schlager im Januar 1964

### 1. Kleine Annabell Kenn ein Land

Ronny, wir gratulieren zum Top-Hit! Diese Doublette hat einmal wieder durchschlagenden Erfolg. Hierbei treffen der richtige Text und die passende Melodie mit dem einzig dafür richtigen Interpreten vortrefflich zusammen. Und mit dieser Platte ist der Schlagerstar Ronny auf dem besten Wege, sich auf lange Sicht beim Publikum einen festen Platz zu erobern.

### 2. Pretty Woman (Oh Pretty Woman)

Roy Orbison hat auch für den Jahresanfang den 2. Platz gepachtet. Seine „herrliche Frau“ machte den Schlagerfreunden Laune und wurde gern gekauft. So regieren „König und Königin“ glücklich und zufrieden bis an ihr Lebensende...

### 3. Das ist die Frage aller Fragen (Spanish Harlem)

Cliff Richard brachte die Frage aller Fragen endgültig auch ins Rampenlicht — zur rechten Beleuchtung, versteht sich! Sie ist nämlich schon lange sehr gefragt und wir wundern uns, daß sie vom 14. Platz erst heute zu uns kommt. Doch solche Frage ist schwerwiegend, und lassen wir vorerst andere darüber diskutieren. —

### 4. Memphis Tennessee

Bernd Spier und Johnny Rivers müssen sich vom Erfolg vergangener Festtage verschaffen. Pausenlos an der Spitze — ist schon ein Stück Arbeit!

### 5. Vergangen, vergessen, vorüber So ein Tag, so wunderschön wie heute

Freddy, alter Junge! Man hört dich an Land immer gern, auch wenn du zur Abwechslung mal in die Haut eines „Mainzelmännchens“ geschlüpft bist und uns das schöne Karnevals-Schluslied der Mainzer präsentierst. Ein Schlager-Super-Star muß eben viele Häute haben, wie du uns mit deiner Pythonschlangen-Jacke bereits bewiesen hast. Wie wirst du dich erst im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten häuten?? (Von „Weihnacht auf hoher See“ wurden im Dezember über 100 000 Platten verkauft!) M. Ahlers

(Copyright der Schlager Reihenfolge: by „Musikmarkt“)

## Das Fachgeschäft für

Marine-Uniformen, Tropen-ausrüstung, Arbeits- und Wassersport-Bekleidung



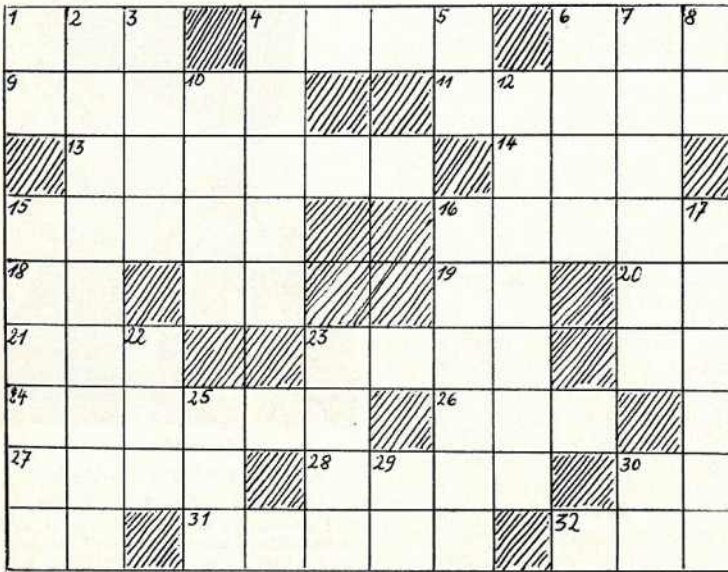
Hamburg 11  
Rödingsmarkt 43  
Ruf: 36 46 91

Steinmetz & Hehl



## Knifflige Sachen

### Unser Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. Nebenfluß des Rheins, 4. deutsche Hafenstadt, 6. Nebenfluß der Wolga, 9. finnischer Hafen, 11. deutsche Industriestadt, 13. arabische Landschaft, 14. Abkürzung für Namensteil spanischer Ortsbezeichnungen, 15. Stadt in Frankreich, 16. Stadt in Nordrhein-Westfalen, 18. chemisches Zeichen für Natrium, 19. arabischer Artikel, 20. Himmelsrichtung (Abk.), 21. Dienststelle, 23. Planet, 24. chinesischer Hafen (alter Name), 26. griechischer Buchstabe, 27. Stadt am Colorado, 28. tropische Knollenfrucht, 30. Abkürzung für Pennsylvania, 31. italienische Stadt (auch Farbe), 32. Schnittpunkt der Meridiane.

Senkrecht: 1. Flächenmaß, 2. Land in Südarabien, 3. Nebenfluß des Rheins, 4. Gebirge in Jugoslawien, 5. französischer Artikel, 6. Nebenfluß der Elbe, 7. Stadtteil von London, 8. Verhältniswort, 10. Kratersee, 12. Stadt in den Apenninen, 15. Stadt und Fluß in Sibirien, 16. Stadt und Kanal im Tal von Kalifornien, 17. Stadt in Brasilien, 22. Männername (Kurzform), 23. Schwimmvogel, 25. abessinischer Fürstentitel, 29. Verhältniswort, 30. Fluß in Italien.

## Wer kennt Amerika?

### Silbenrätsel

Aus den Silben

a — a — a — bei — bos — ca — con — de — e — el — gu — id — il — ka — ke — kin — kuk — la — las — le — le — ley — li — lim — ma — mac — mount — ni — o — o — o — pla — po — præ — rão — ri — ri — rie — see — ta — ting — to — ton — vil — wild

sind 12 Worte zu bilden. Bei richtiger Lösung ergeben die Anfangsbuchstaben von oben nach unten gelesen einen anderen Namen für Lateinamerika und die sechsten Buchstaben ebenfalls von oben nach unten gelesen einen anderen Namen für Nordamerika.

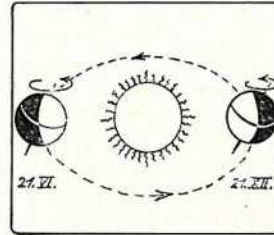
1. .... Berg (6450 m hoch) in Bolivien
2. .... nordamerikanische Hafenstadt
3. .... Vorort von New York auf Staten Island
4. .... Bucht in Südamerika
5. .... Stadt in Paraguay
6. .... Bundesstaat der USA
7. .... Höchster Berg in Nordamerika
8. .... See in Nordamerika
9. .... Stadt in Brasilien (São Paulo)
10. .... Internationaler Flughafen von New York
11. .... Stadt am Mississippi
12. .... Höchster Berg Südamerikas

Wer's nicht so weiß, findet die Lösung vielleicht mit Hilfe des Atlas'.

## Die schlaue Kiste

### Warum gibt es Jahreszeiten?

In jedem Jahr kehren die Jahreszeiten zum gleichen Zeitpunkt wieder. Liegt dieser Erscheinung eine Gesetzmäßigkeit zugrunde?



Die Jahreszeiten verdanken wir einer Ungenauigkeit im Bau des Weltalls, nämlich der schräg stehenden Erdachse. Bekanntlich wandert die Erde in einem Jahr um die Sonne, wobei sie sich 365 mal um sich selbst dreht. Nun wird die Erdkugel von der Sonne immer in der Zone am meisten erwärmt, die der Sonne am nächsten liegt, weil dort die Sonnenstrahlen senkrechter auftreffen. Durch die schräg stehende Erdachse wechselt diese Zone im Laufe eines Jahres. So wird im Sommer die nördliche Erdhalbkugel mehr erwärmt, im Winter die südliche. Frühling und Herbst sind Übergangszeiten, bei denen die wärmste Zone am Äquator liegt.

### Träume sind keine Schäume ...



Wer von uns würde nicht einmal mit offenen Augen träumen? Daß er plötzlich Millionär ist, ein Luxusauto fährt oder gar zum Minister ernannt worden ist ...

Wenn das wache Bewußtsein unterbrochen wird, Sehnsüchte, Wünsche und Visionen aufkommen, dann versinken wir in einen „wachen Traum“. Wir denken zwar, aber nicht mehr exakt und real. Wer noch mit offenen Augen träumen kann, der hat nie die Hoffnung verloren. Aus diesen phantasievollen Tagträumen kann man sich aber jederzeit herausreißen.

Anders ist es mit jenen Träumen, die uns während des Schlafes überfallen. „Träume sind keine Schäume“, das steht wissenschaftlich fest. Die moderne Psycho-Therapie hat den Traum in seiner vielgestaltigen Turbulenz zu deuten gewußt. See-

lische Probleme wandern ins Unbewußte ab. Tagsüber hat man keine Zeit, ihnen nachzuhängen. Oder auch, weil man bewußt nicht damit fertig wird. Nachts, im Schlaf, taucht das Problem, die Konflikt-Situation wieder auf. Das scheinbar sinnlose Chaos von Traumbildern kann mit Hilfe der Traumsymbolik gelöst werden. Nicht nur Sinnes- und Körperreize rufen den Traum hervor, sondern meist seelische Faktoren. So haben Neurotiker ein besonders üppiges Traumerleben.

Der Traum besteht aus dem offenbaren (manifesten) und dem versteckten (latenten) Inhalt. Der offenbare Teil — das sind die Erlebnisse der letzten Tage und zugleich die kommenden voraussichtlichen Ereignisse. In dem latenten Teil stecken heimliche und unbewußte Wünsche, oft bis in die Kindheit zurückgehend. Hoffnungen und Wünsche, tagsüber zurückgedrängt, wollen sich im Traum „ausleben“. Sie drücken sich daher in symbolischen Bildern aus. So verworren ein Traum auch sein mag — er ist das Ventil der „geschundenen“ Seele. Der Laie kann ihn meist nicht deuten. Wohl aber das moderne „Traumbuch“ unserer Seelenheilkunde ...

## Woher kommt der Ausdruck:

### Ein Brett vorm Kopf haben ...

So kennzeichnet man einen Menschen, der nicht gerade mit besonderer Intelligenz ausgestattet ist, vielmehr schwerfällig und schwer von Begriff. Und doch sind das häufig Wesen, denen eben allzuviel aufgebürdet wird, was sie allmählich dumm und dumpf gemacht hat. So ergeht es dem Zugochsen, dem man ein starkes Brett vor die



Stirn bindet, damit er auf diese Weise um so besser schwere Lasten ziehen kann. So ergeht es auch den Einfältigen: man packt ihnen immer neue Lasten auf, die sie willig schleppen, und zum Dank schmälert man ihren Verdienst mit der abfälligen Bemerkung, sie hätten ein Brett vorm Kopf!

# VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

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





## Klar bei Schmunzelaug

### Kulle kommt in Braß

Kulle hatte sich entschlossen, A 3 zu machen. Nach vielen, vielen Jahren, die ihn zu einem eisgrauen Bootsmann hatten werden lassen. Kulle kommt zur Prüfung. Examinator ist ein Akademiker mit Säuglingsgesicht. Hätte Kuller Sohn sein können. „Sie geraten mit Ihrem Schiff in Seenot, was machen Sie da?“ „Maidai, maidai, maidai, durch Sprechfunk“, antwortete der gut vorbereitete Kulle. „Und???“ „Und sämtliche anderen Seenotzeichen.“ „Die sind?“ Kulle zählt sie auf, alle. „Aber niemand hört und sieht Sie und Ihr Fahrzeug macht viel Wasser und krängt beängstigend“, bohrt der Prüfer weiter. „Sie meinen Schlagseite“, übersetzt Kulle gemütlich. „Ja, denn man klar bei Schwimmwesten.“ „Und dann?“ „Denn klar bei Leertretungsboot.“ „Das ist schon weggeschlagen und Ihr Fahrzeug sinkt. Was machen Sie dann?“ „Dann“, überlegt Kulle und er überlegt und überlegt und kommt dabei in Braß. „Denn schief ick in de Bux, wat Se an min Stell all lang dohn hätt.“

### Logik

Beim Maschineninspektor sitzt Erwin, 17 Lenze jung, doppelte Volksschulreife. Das letzte Jahr war er

sitzengeblieben. Erwin hat sich entschlossen, zur See zu fahren. In der Maschine. Der Inspektor fragt, was er denn so dächte, daß er verdienen könne. Erwin nennt die Heuer eines 2. Ing. „Bei Ihren geringen Erfahrungen haben Sie aber ganz schöne stolze Heueransprüche“, wagt der Inspektor zu bemerken. „Selbstverständlich“, sagt Erwin, „die Arbeit ist ja auch doch viel schwerer, wenn man nichts davon versteht“.

### Perfekt

Auf Sumatra hatten sie Maschinenschaden. Von der Maschinengang war nur der Chief und der Storekeeper an Bord geblieben. Alle anderen waren nach Deutschland geflogen, auch die Stewards, denn die Reparatur zog sich in die Länge. Der Chief hatte sich einen Boy angeschafft. Der war so fabelhaft, daß er sich gar nicht mehr von ihm trennen wollte und ihn schließlich mit nach Hause nahm. Ein langer Urlaub stand bevor. Der Chief brachte den Boy seiner Frau als willkommenen Hausgehilfen mit. Als er am ersten Morgen Anstalten machte, in sein Bad zu steigen, eröffnete der Boy seiner Frau diskret und höflich, es wäre jetzt Zeit für sie, nach Hause zu gehen.

### Enttäuschung

Ein Seemann kommt von langer Trampreise zurück. Er muß feststellen, daß seine Braut diesen langen Turn moralisch nicht ganz gewachsen gewesen war. „Mit wem hast du mich betrogen“, wollte er wissen. „War es Heinz, war es Peter, Michael oder Franz?“ Bei jedem Namen schüttelte die Sünderin stumm den Kopf. Da wurde der Seemann wütend: „Das ist das Letzte, das hätte ich nicht von dir gedacht. Keiner meiner Freunde war dir also gut genug!“

### Was gab es zu essen?

Hoher Besuch an Bord: Der britische Konsul mit Gefolge. Große Schiffsführung. Sie kommen an der Kombüse vorbei, finden den Smut zwischen Pöten und Pfannen in voller Tätigkeit. Fragt der Konsul leutselig, angeregt durch liebliche Düfte, in gutem Schuldeutsch: „Was für Herrlichkeiten zaubern Sie denn da heute?“ Antwortet der Smut, ebenso leutselig, auch in seinem besten Schulenglisch: „First soap from“ — der Smut füllt die Lücke in seinem Vokabelkenntnissen geschickt durch Rühren in verschiedenen Pöten — „na, the animal livs in the water, four legs, you can drive with a car over it, geit nich kaputt.“ Bis zum Dinner schloß man Wetten ab, was da wohl serviert werden sollte. (Schlidkrötnspöpe)

E. Weinreich



Warum denn so eilig? Sie haben uns doch immer erklärt, Fluktuation sei eines deutschen Seemannes unwürdig und Sie seien entschlossen, dereinst mit ihrem Schiff unterzugehen.

### Weihnachtsposition

Es war am vergangenen Heiligabend auf See, Dämmerung, Beobachtungszeit. Der III. hat keine Lust, während wir alle im Salon feierten, ein paar Sterne zu schießen. Wollte sich einen astronomischen Ruhetag gönnen. Der Alte kam mal auf die Brücke und findet das „nicht ganz korrekt.“

„Nichts einfacher als das, einen Ort zu bekommen“ sagt der III., „der Weihnachtsstern steht über Bethlehem heute. Wir nehmen Peilung, und Abstand von der Stadt haben wir in der Karte.“

E. Weinreich



Ihr Wagen wartet bereits am Kai

Bremen, Bahnhofplatz 32, Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven, Hafenstr. 30, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44 Hamburg 36, Große Bleichen 35, Ruf: 34 21 24 · Hamburg 39, Winterhuder Marktplatz 17, Ruf: 47 93 48 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-56, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82



Autovermietung · rent a car

# selbstfahrer union

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf 51 40 71 · Telex 021 / 3246

Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen

Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

KE 7



Bei jeder Brise diese Devise:

# Hansen

als Grog und pur

H/164 S





### Seefahrtsschule Hamburg

Am 23. Januar 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren: Eberhard Bresch, Dieter Dethmann, Uwe v. Gavel, Ernst Ulrich Haase, Otmir Hinsin, Bernd Jahn, Ulrich Jendges, Detlef Jeß, Jürgen Johannsen, Werner Kamlade, Fred Krüger, Jens Larsen, Hans-Jürgen Müller, Dieter Oxenfarth, Hans Rahnenführer, Peter Rechter, Rainer Rings, Erk Schmidt, Peter Schmitz, Renato Slobec, Dieter Sommer, Hartmut Stutz, Eike Wißmann, Peter Zehler, Dieter Zipperling, Emil Feith.

### Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 22. Januar 1965 bestanden die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** folgende Herren: Johann Anders, Hans Brehmer, Ludolf Köhler, Adolf Kroneder, Josef Merkler, Manfred Wagner, Horst Zander. Ebenfalls am 22. Januar 1965 haben die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** bestanden: Heinz-Jürgen Albrecht, Peter Aufarth, Manfred Bolte, Werner Fette, Ludwig Fretwurst, Peter Greiner, Helmut Kraft, Klaus Mohrbeck, Klaus Rosenbohm, Arie Schemmit, Joachim Schwarzenberg, Helmut Voß, Vollrad Wellsand, Gerd Zimmermann.

Am 26. Januar 1965 haben die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** bestanden: Heinrich Adebahr, Rüdiger Boehr, Robert Dörger, Ingo Lünz, Alfred Oostinga, Karl-Heinz Pagenkämper, Günther Plump, Ernst Wendorf.

Am 16. Januar 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** folgende Herren: Georg Albrecht, Hans-Reiner Arens, Kurt Deggim, Bernhard Gottschall, Peter Hamann, Alfred Heidergott, Jürgen Hummel, Heino Jünnemann, Jürgen Klenke, Peter Ladberg, Uwe Latsch, Klaus Lungmus, Wilhelm Morische, Fredrick Niemann, Karl-Heinz Reinhard, Otto Ottersdorf, Volker Paul, Günter Paulkuhn, Oberdiak, Otto Ottersdorf, Volker Paul, Günter Paulkuhn, Oberdiak, Otto Ottersdorf, Volker Paul, Frerk Schriefer, Rainer Schumacher, Herbert Wolf, Peter Wulf.



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am: **Seemannssonntag**, den 18. 2. 1965 aus Hamburg (Gerufen werden „Rhenania“, „Tyne Ore“, „Mersey Ore“ und „Bartenstein“.) **Seemannssonntag**, den 18. 3. 1965 aus Bremen (Gerufen werden: Ein Hansaschiff, eins vom Lloyd und eins von der URAG.) **Seemannssonntag**, den 15. 4. 1965 aus Itzehoe.

#### Sendeplan

ab 7. 3. 1965

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

\* Frequenz der Relaisversuchsstation

### Busverbindung zwischen Rotterdam und Hamburg für Besatzungen und Angehörige

Für Schiffsbesatzungen sowie Einzelpersonen (Ablöser oder Angehörige) gibt es eine Direktbusverbindung Hamburg — Liegeplatz Rotterdam und zurück. Für alle, die von dieser praktischen und zeitsparenden Einrichtung Gebrauch machen wollen, geben wir hiermit bekannt, wo nähere Auskunft einzuholen ist:

In Hamburg: Reederei und Passagierdienst!  
Karl Heinz Petersen, Telefon 908/2000.  
In Rotterdam: Deutsches Seemannshaus  
Westzeedijk 94, Telefon 010—13 3918—13 3970.

## Bekanntmachung der See-Berufsgenossenschaft

Aktion gegen den Unfall

Alle gewerblichen Berufsgenossenschaften und die See-Berufsgenossenschaft führen in Zusammenarbeit mit den Dienststellen der öffentlichen Verwaltung und den Organisationen und Verbänden der Wirtschaft, den Kirchen, der Bundeswehr und den Fürsorgeverbänden in der Zeit vom 1. 1. 1965 bis zum 30. 6. 1965 eine Aktion gegen den Unfall durch. Sie steht unter dem Leitwort:

### Gefahr erkannt, Gefahr gebannt.

Mit dieser auf breiter Basis angelegten Aktion soll der Unfall in jeder Erscheinungsform und in allen Lebensbereichen bekämpft werden. Insbesondere ist es erforderlich, in der Bevölkerung das Bewußtsein der Gefahr zu wecken und sie so zur Vorsicht, Rücksicht und Aufmerksamkeit zu mahnen. Zweck dieser Aktion ist es, die erschreckend hohen Unfallzahlen einzudämmen und mit Hilfe aller beteiligten Kreise „die Pest unserer Zeit“ zu überwinden. Welche Bedeutung der „Aktion gegen den Unfall“ zukommt, geht schon daraus hervor, daß für Niedersachsen Ministerpräsident Dr. Diederichs, für Schleswig-Holstein Ministerpräsident Dr. Lemke, für die Freie und Hansestadt Hamburg der Erste Bürgermeister Dr. Nevermann und für die Freie und Hansestadt Bremen Bürgermeister Kaisen die Schirmherrschaft über die Aktion übernommen haben.

Naturngemäß nimmt die Bekämpfung des Arbeitsunfalls und des Verkehrsunfalls in dieser Aktion einen wesentlichen Raum ein. Sie kann deshalb nur erfolgreich sein, wenn alle Reeder, die Eigner von Küstenmotorschiffen und Fischereifahrzeugen, vor allem auch die Kapitäne und die Besatzungen sich daran beteiligen. Ihre Mitarbeit sollte in der Weise erfolgen, daß die ohnehin zur Unfallverhütung zu treffenden Maßnahmen verstärkt werden unter dem Gesamttitel „Aktion gegen den Unfall“. Bitte machen Sie auf jeden Fall mit! Die See-Berufsgenossenschaft bittet insbesondere die Reedereien, die Kapitäne und Besatzungen ihrer Schiffe über die Aktion zu unterrichten. Unfallverhütung ist nicht nur eine Aufgabe des Unternehmers und seiner Berufsgenossenschaft, sondern vor allem auch eine Pflicht, die jeder gegenüber seinen Mitmenschen zu erfüllen hat.

Darüber hinaus bedeutet Unfälle verhüten wirtschaftlich vernünftig zu handeln. Jährlich gehen der Volkswirtschaft durch Unfälle Milliardenbeträge verloren.

Deshalb müssen alle nach Kräften beim Kampf gegen den Unfall mithelfen.

Achten Sie auf dieses Zeichen!



Es bedeutet: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt.



### Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften

Die Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft hat am 7. August 1964 den Neunten Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften für Dampf-, Motor- und Segelschiffe (Kauffahrtschiffe) und den Dritten Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften für Fischereifahrzeuge beschlossen. Die Nachträge sind von dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung unter dem 20. bzw. 26. Oktober 1964 genehmigt worden und treten am 1. Januar 1965 in Kraft.

### Jahrbuch des Schifffahrtswesens

3. Folge — 1964. Hesta-Verlag, Darmstadt. 200 Seiten, 70 Abbildungen und Tabellen. Bildband-Großformat DIN A 4, Leinen 38,— DM.

In dem jetzt vorliegenden 3. Band obigen Jahrbuches berichten führende Fachleute über die Belange und Probleme des Schifffahrtswesens. Das Werk enthält Beiträge über Schifffahrt, Schiffbau, Hafenbetrieb, Binnenschifffahrt, Seehafenspedition sowie ein Verzeichnis „Who is Who“ für die deutsche Schifffahrt. Das Jahrbuch verfolgt besonders das Ziel, in den Wirtschaftszweigen und Wirtschaftsgebieten, die nicht wie in den Küstenländern die Bedeutung der maritimen Wirtschaft täglich unmittelbar spüren, Kenntnis über den Aufbau und Einsatz, über Sorgen und Nöte, vor allem aber über die Bedeutung der Schifffahrt für die gesamte Volkswirtschaft zu vermitteln und damit Verständnis zu wecken für die vielfältigen Schwierigkeiten, mit denen die durch die Auswirkungen des Krieges besonders hart getroffene Schifffahrt in der Vergangenheit zu ringen hatte und die sie auch in Zukunft aus eigenen Kräften bewältigen muß.

„Und woher das Geld zum Bauen-Kaufen?“ von Finanz- und Grundstücksmakler (RDM) Fritz Wübbenhorst, Selbstverlag 29 Oldenburg (Oldb), Gaststraße 18 — Stand 1. 9. 1964, 48. Aufl., 360 S., (broch. DM 13,80, Halbt. DM 15,00) Dieses nunmehr in 48. Auflage vorliegende und nochmals um 40 Seiten erweiterte, wiederum auf den neuesten Stand überarbeitete Buch hat seit seinem Erscheinen im Jahre 1955 als Ratgeber und Wegweiser große Resonanz gefunden.

Ein erfahrener Praktiker schreibt für die Praxis und weiß auf alle einschlägigen Fragen in verständlicher Sprache für jedermann erschöpfend Auskunft zu geben. Eine übersichtliche und straffe Gliederung zeichnet das Buch aus. Wertvolle Hinweise und langjährige Erfahrungen werden vermittelt.

Schon beim Durchblättern erkennt der Laie die umfangreiche Materie. Bau- und Kaufleistungen sowie Wohnungssuchenden zeigt es den richtigen Weg.

Das Buch macht sich bezahlt und ist für alle, die irgendwie mit der Materie „Bauen und Kaufen“ zu tun haben, eine Fundgrube und ein unentbehrlich gewordener Ratgeber und Wegweiser.

### Die Deutsche Seereederei in Rostock

hat im letzten Jahr 15 Schiffe in Dienst gestellt. Damit verfügt die ostdeutsche Handelsflotte über 110 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 695 661 tdw.

### Schick' man alles an die Reederei

Mit diesem großartigen Hinweis auf die Postverbindung während der Reise verabschieden sich offenbar immer noch viele Seeleute von ihren Verwandten und Bekannten, wenn sie wieder an Bord gehen. Solch ein Vertrauen ehrt natürlich die Reedereien und ihren Postdienst. Doch immer können sie es nicht rechtfertigen, vielmehr sind sie häufig überfordert. So bei Telegrammen, die im Kontor eingehen. Wegen des Postgeheimnisses dürfen sie nicht geöffnet und etwa an Bord telegraphiert werden. Bleibt im besten Falle, sie per Luftpost nachzuschicken. Selbst dann ist aber meist ihr sehr wichtiger Inhalt bei Eintreffen im nächsten Hafen bereits überholt. Auch unvollständig adressierte Briefe bereiten weder dem Absender noch dem Empfänger noch der Reederei viel Freude. Was sollen die Kollegen und Kolleginnen auf dem Kontor beispielsweise mit einem Brief anfangen, der — das kommt immer wieder vor — so adressiert ist:

H. Meyer  
2. Reederei xyz

Ist das nicht zuviel des Vertrauens in die Findigkeit der Reedereipostboten? Mühe, Zeit und Ärger ersparen immer, wenn die Briefadresse außer mit der Reederei auch mit Dienstgrad vor dem Namen und dem Schiffsnamen versehen ist. Telegramme nimmt direkt oder fernmündlich jedes Heimatpostamt auf. Sie müssen über Norddeichradio aufgegeben werden. Eine Telegrammadresse kann dabei nur lauten (Beispiel):

Reiniger Gustav Müller  
MS „Galata“ DIA  
via Norddeich Radio.

### SCHIFFSUNFÄLLE

#### Verschulden des Totalverlustes der „Ranoe“

Am 30. November 1964 gegen 09.30 Uhr ist das elbauwärts fahrende MS „Carl Trautwein“ bei Nebel oberhalb Wedel in der Nähe der Tonne H mit dem schwedischen Dampfer „Ranoe“ zusammengestoßen. Die „Ranoe“ ist gesunken. Die Besatzung ist vollzählig gerettet worden.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Dampfer „Ranoe“, der zunächst gleichfalls elbauwärts fuhr, mit einem in der südlichen Fahrwasserhälfte durchgeführten Drehmanöver dem MS „Carl Trautwein“ vor den Bug geraten ist.

Der beratende Seelotse der „Ranoe“ hat sich schuldhaft verhalten, weil er bei dichtem Nebel ein Drehmanöver ausgeführt hat, ohne sich dabei zu vergewissern, ob das Fahrwasser frei war.

Der Schiffsführung und dem Seelotsen von „Carl Trautwein“ ist kein Verschulden nachzuweisen.

Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage. Der entscheidende Fehler des Seelotsen der „Ranoe“ ist darin zu erblicken, daß er während des Drehmanövers in der Südseite des Fahrwassers das Radargerät nicht beobachtet hat. Ferner hätte bei Einleitung des Drehmanövers das Radargerät vom 1-sm-Bereich auf den 3-sm-Bereich geschaltet werden müssen. In diesem Falle wäre das sich nähernde MS „Carl Trautwein“, dessen Seelotse nicht mit der Drehung der „Ranoe“ zu rechnen brauchte, mit Sicherheit erkannt worden. Die mit 1,5 Mill. skr versicherte „Ranoe“ ist als Totalverlust anzusehen.

#### Wachoffizier und Kapitän verschuldeten

##### Auflaufen

Am 4. November 1964 um 4.30 Uhr ist das Motorschiff „Christa Jürgens“ auf der Reise nach Helsinki im Kalmarsund bei Långgrund aufgelaufen und hat erheblichen Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist nach Werfen von Ladung am 17. 11. mit Schlepperhilfe abgebracht worden und hat Kalmar zur Reparatur angefahren. Der wachhabende Steuermann hat den Unfall verschuldet, weil er nicht mit der gebotenen Sorgfalt navigiert hat. Den Kapitän trifft gleichfalls ein Verschulden, weil er den noch unerfahrenen Steuermann bei der schwierigen Ansteuerung der Kalmarsrinne allein gelassen hat. Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage. Nach Ansicht des Seeamtes durfte der Steuermann, der den Kalmarsund zum ersten Mal als Offizier befuhr, von dem Kapitän nicht allein gelassen werden. Aus diesem Grunde war ein Mitverschulden des Kapitäns, der sich zum Zeitpunkt des Unfalls nicht auf der Brücke befand, auszuspochen.

## 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 Handelsschifffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrensleuten zu arbeiten  
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



## Kollisionsschaden 100 000 \$

Am 21. Juni 1964 um 136 Uhr ist das Motorschiff „Tübingen“ beim Ansteuern von New York im Nebel bei Ambrose Channel Feuerschiff mit dem seewärts gehenden amerikanischen Dampfer „Transglobe“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben erheblichen Schaden über der Wasserlinie davongetragen.

Der Unfall ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß „Transglobe“ durch ein ohne optische Sicht vorgemommenes Steuerbordmanöver auf einen den Kurs der „Tübingen“ kreuzenden Kurs geraten ist und nach dem Erkennen der Gefahr nicht mehr zum Stehen gebracht werden konnte. Ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung der „Tübingen“ ist nicht festzustellen. Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage.

Nach Ansicht des Seeamtes kann als erwiesen angesehen werden, daß die Schiffsführung der „Tübingen“ auf Grund des Radarbildes mit einem Passieren steuerbord zu steuerbord rechnen durfte und bis zum optischen Inkontaktkommen des Gegners nach den Regeln der Nebelfahrt unter Radarbeobachtung ihren Kurs nicht geändert hat. Der Sachschaden wurde auf MS „Tübingen“ mit \$ 55 000 und auf D „Transglobe“ mit \$ 45 000 ermittelt.

## Patent entzogen

In der Untersuchung über MS „Dela“ (392 BRT) — Grundberührung im Kolligat am 24. 12. 1963 hat das Seeamt Emden nach mündlicher Verhandlung der Sache folgenden Spruch abgegeben:

Das Motorschiff „Dela“ ist am 24. 12. 1963 — gegen 23.00 Uhr — Grenaa in der Nähe von Boje Lille Rev festgekommen.

Am 25. Dezember 1963 — gegen 17.00 Uhr — wurde die „Dela“ von mehreren dänischen Fischkuttern freigeschleppt. Die Verbindung mit den Fischkuttern wurde gelöst, und kurze Zeit später kam die „Dela“ erneut fest, weil die Maschine defekt war.

Am 26. 12. 1963 wurde die „Dela“ nochmals freigeschleppt und lief unter der Assistenz der Kutter in den Hafen Grenaa ein. Die erste Strandung am 24. 12. 1963 ist darauf zurückzuführen, daß aus unbekanntem Gründen die Ankerkette nahe dem Anker gebrochen ist, so daß das Schiff vertrieben wurde.

Dem Kapitän ist wegen dieser Strandung der Vorwurf zu machen, daß er es unterlassen hat, eine Ankerwache an Deck zu bestimmen, daher wurde das Vertreiben nicht rechtzeitig bemerkt.

Insofern trifft ihn ein Verschulden an dem Unfall.

Die zweite Strandung am 25. 12. 1963 ist darauf zurückzuführen, daß der Kapitän trotz Kenntnis der Tatsache, daß die Maschine defekt war, die Leinen zu den Kuttern gleich nach dem Freikommen loswerfen ließ, so daß die „Dela“ sofort wieder an Grund getrieben wurde. Dieses Verhalten des Kapitän war grob fahrlässig. Nachdem die „Dela“ am 26. 12. 1963 zum zweiten Male freigeschleppt war, ging der Kapitän unmittelbar vor dem Einlaufen in den Hafen Grenaa unter Deck. Er wurde erst durch die Geräusche des Anlegeanmövers geweckt.

Das gesamte Verhalten des Kapitän nach der ersten Strandung bis zum Anlegen in Grenaa beweist, daß er nicht die Eigenschaften, insbesondere nicht das erforderliche Verantwortungsbewußtsein, besitzt, die von dem Kapitän eines Seeschiffes zu fordern sind.

Aus diesem Grunde wird ihm das Befähigungszeugnis A 4 entzogen.

Die Befugnis zur Ausübung des Steueramts gewerbes auf kleiner Fahrt wird ihm belassen.

Die sonstigen Maßnahmen zum Abschleppen der wiederholt gestrandeten „Dela“ sind nicht zu beanstanden. Sonstige Mängel an Schiffs- und Seeverkehrseinrichtungen sind nicht festgestellt.

## Anstatt Bergungsjob selbst hoch und trocken

Am 24. 1. 1965 lief im dichten Nebel das Kümo „Seefalke“ (416 BRT) bei Altenbruch in der Elbmündung auf. Fünf Schlepper, der Seenotkreuzer „Ruhstahl“ und zwei Boote der Wasserschutzpolizei eilten herbei und boten Abschlepphilfe an. Der Kapitän der „Seefalke“ lehnte jedoch ab, da er hoffte, durch Leichterung der Ladung bei Hochwasser mit eigener Kraft wieder flott zu kommen. Das gelang jedoch nicht. Beim Manövrieren im engen Fahrwasser lief der Bergungsschlepper „Danzig“ selbst auf ein Stag und mußte wegen Boden- und Ruderschadens abgeschleppt werden.

## In den Leinen liegend gesunken

Am 20. 1. 1965 schlugen Schwall und Sturm die „Seetramper“ (1069 BRT) so hart gegen den Kai des Hafens von Neapel, daß das Schiff leck schlug und sank.

## Feuer in der Barents-See

### Ein Toter, zwei Verletzte

Auf MS „Ansgaritor“ (8468 BRT) brach während der Reise durch die Barents-See nach einer Maschinenexplosion ein Feuer aus. Drei Seeleute erlitten schwere Verletzungen. Einer von ihnen erlag ihnen, ehe der Arzt des norwegischen Rettungsschiffes „Olaf Ostensjø“ an Bord des Havaristen gelangen konnte. Vorher hatte er schon funktionsfähige Dienste geleistet. Ansgaritor mußte dem Rettungsschiff bis zur Grenze der russischen Hoheitsgewässer entgegenlaufen, da die sowjetischen Behörden dem zur norwegischen Marire gehörigen Rettungsschiff das Befahren ihrer Hoheitsgewässer verboten hatte.

## Von Bord verschwunden

In der Nacht vom 14. zum 15. 11. 1963 ist der Steward Josef Rossmel von Bord des am Bahnhofsdaiben Süd vor der Seeschleuse in Brunsbüttelkoog liegenden Motorschiffes „Otto Nübel“, Heimathafen Emden, verschwunden. Es hat sich nicht aufklären lassen, auf welche Art und Weise der Steward von Bord der „Otto Nübel“ verschwunden ist. Anhaltspunkte dafür, daß Dritte auf sein Leben eingewirkt haben, liegen nicht vor.

Dem Kapitän Hermann Gustav Jelden trifft an dem Unfall kein Verschulden.

Mängel an den Schiffs- und Seeverkehrseinrichtungen sind nicht festgestellt.



## Schiffsverkäufe

Fruchtmotorschiff „Piräus“ (2658 BRT) von der Afrikanischen Frucht-Compagnie Laeis & Co., Hamburg (K.R. F. A. Laeis), an die Blue Star Line Limited, London. Neuer Name: „Barcelona Star“.

MS „Mönkeberg“ (1087 BRT) versteigert an die Cuxhavener Hochseefischerei GmbH, für DM 114 000,—.

MS „Alsterdamm“ (857 BRT) von der Partenreederei Alsterdamm (K.R. Weidmann & Ballin, Hamburg) an eine andere Partenreederei, für die die Reederei W. Bruns in Leer als K.R. tätig ist. Neuer Name: „Westerems“.

MS „Güldensand“ (1485 BRT) an die Reederei Emil Hämmermann in Lübeck.

MS „Bremer Makler“ (433 BRT) von der Bruno Bischoff Reederei, Bremen, an Kapitän Claus Wehlen in Wedel.

MS „Bremer Kueper“ von derselben Reederei an eine Partenreederei, für die als K.R. Heinrich Hauschildt, Hamburg, zeichnet.

ES „Norderholm“ (2279 BRT) von der Reederei Patzloff & Zuckschwerdt GmbH, an die Reederei Knud Knudsen in Rendsburg.

MT „Daniel“ (ex „Amalie Essberger“, 475 BRT) an die Reederei Graue & Co., Bremerhaven.

MS „Tove Lillian“ (5651 BRT) von einem norwegischen Roeder an die Hamburg-Amerika Linie. Neuer Name: „Rendsburg“.

D „Auriga“ (2742 BRT) von der Argo-Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die Eisen- u. Metall A.G., Bremerhaven, zum Abbruch.

MS „Fidentia“ (998 BRT) von dem Bremer Schifffahrtskontor Brinck & Co. (K.R. Brinck & Wölfel, Flensburg), an die Reederei Koehn & Bohlmann KG, Hamburg. Neuer Name: „Regnitz“.



## Neubauten

### Spezial-Papiers Schiff

Das bei der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, gebaute MS „Cremon“ ging Anfang Januar auf Probefahrt, um an die gleichnamige Partenreederei abgeliefert zu werden. Zum Korrespondentree der Firma H. M. Gehrckens, Hamburg, bestimmt. Bei diesem Neubau handelt es sich um eine Spezialkonstruktion, d. h. eine Weiterentwicklung der zur Zeit in Fahrt befindlichen, in der Hauptsache skandinavischen Papierschiffe, mit dem Ziel, ein sogenanntes „offenes“ Schiff zu bekommen, d. h. sehr große Luken, damit in dem kastenartigen Raum die Papierrollen überhaupt nicht mehr bewegt zu werden brauchen. Hierbei ist an eine vertikale Stauung dieser Rollen gedacht. Die „Cremon“ soll bevorzugt Zeitungsdruckpapier von Schweden nach Hamburg fahren, kann andererseits jedoch ebenso als normales Stückgutschiff eingesetzt werden, so daß es allen Anforderungen in dieser Fahrt gerecht wird. Die „Cremon“ wird als offener/geschlossener Schutzdecker gebaut, wobei Brücke und Maschinenraum im Hinterschiff liegen. Die Tragfähigkeit des 94 bzw. 85 m langen, 13,4 m breiten, ca. 7,9 bzw. 4,7 m hohen und 4,67 m (Schutzdecker) tiefgehenden Neubaus beträgt als Schutzdecker ca. 2390 t/dw bei ca. 1378 BRT. Die Luken, Luke I 10,85x8,50 m, Luke II 11,10x10,40 m, Luke III/IV 19,50x10,40 m werden am Oberdeck mit stählernen Mac Gregor-Deckeln vom Typ „single-pull“ verschlossen, und als Ladegeschirr sind vier Atlas-Bordkrane mit einer Tragfähigkeit von je 5 t und einer Ausladung bis zu 14 m vorhanden.

Als Antrieb dient ein MaK-Diesel der Type 8 Zu 451 AK mit einer Leistung von 2000 Pse bei 375 UpM. Über ein Renk-Untersetzungsgetriebe soll eine Probefahrtsgeschwindigkeit von 13,4 Knoten erreicht werden.

### Massengutfrachter „Dorado“

In der Nordsee machte am 5. und 6. November der Neubau 912 vom Bremer Vulkan, das Frachtmotorschiff „Dorado“ seine Wertprobefahrt, um anschließend an die zur Thyssen-Gruppe gehörende S.A. di Nav. Marittima Dorado, Monrovia, abgeliefert zu werden.

Dieser Massengutfrachter hat bei 23 213 BRT eine Tragfähigkeit von 38 700 t und verfügt über einen Gesamtladerauminhalt von ca. 1,8 Mill. cbf. Die 7 unterschiedlich langen Laderäume erhielten 9 Luken. Als Ladegeschirr sind lediglich zwei Bäume sowie ein Kran vorhanden. Als Antrieb erhielt dieser 203,5 m (215,6 m über Alles) lange, 27,3 m breite, 15,75 m hohe und 10,78 m tief gehende Bulkercarrier einen einfach wirkenden 2-Takt Bremer Vulkan-Diesel der Type K 8 Z 78/155 mit Turbo-Aufladung. Dieser leistet bei 115 UpM 12 000 Pse und gibt dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 15,75 kn.

### MS „Annabella“

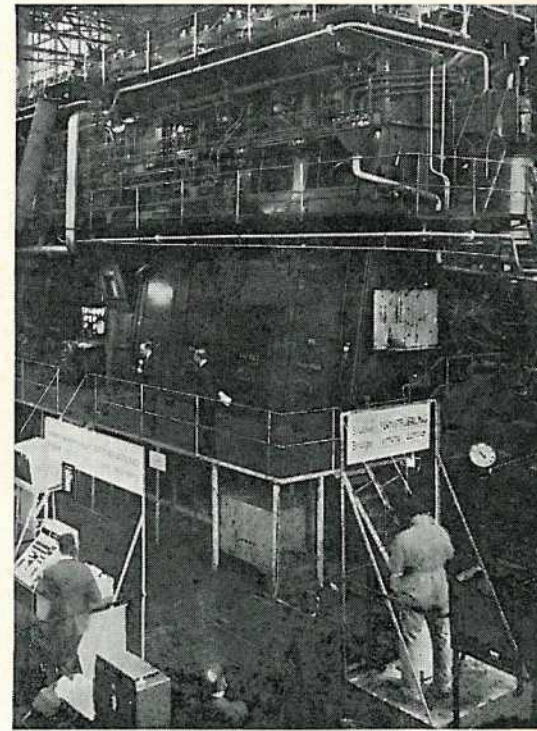
Am Sonnabend, den 12. 12. 64, lieferte die Elsflether Werft AG., Elsfleth/Weser, das Motorschiff „Annabella“ an die Partenreederei MS „Annabella“, Korrespondentree der Walter Sporleder Schiffahrtsgesellschaft mbH., Bremen, ab.

Das MS „Annabella“ ist ein Zweideckerschiff, das nach der Klasse des Germanischen Lloyd 100 A 4 (E) als Wechsellschiff gebaut wird. Die Abmessungen des Schiffes lauten: Länge über Alles 69,80 m, Breite auf Spanten 11,00 m, Seitenhöhe bis Schutzdeck 5,80 m, Tiefgang als open Shelterdecker 3,72 m, Tragfähigkeit als closed Shelterdecker ca. 1945 t/dw, Rauminhalt ca. 85 000 cbf grain. Das Schiff erhält 2 Großluken, 3 Masten, 4 Ladebäume, und hydraulisch betriebene Winden sind für den Löschen und Ladebetrieb vorgesehen. Auch sonst erhält das Schiff alle neuzeitlichen nautischen Ausrüstungen. Die Wohn- und Wirtschaftsräume sowie die Maschinenanlage befinden sich im Hinterschiff. Zum Antrieb dient ein Deutz-Diesel-Motor, Type RBV 8 M 545 mit einer Leistung von 1320 PS, der dem Schiff als closed Shelterdecker eine Geschwindigkeit von ca. 11,5 Knoten verleihen wird. Die erste Reise ging von Brake zum Mittelmeer.

## Doppelscheldecker

Am 15. Oktober wurde der Autotransporter „Agenor“ von der Werft Schulte & Bruns anlässlich der Probefahrt an den Auftraggeber, die Reederei Ferdinand Müller, Bremen, übergeben. Das 73 m lange Schiff kann 200 Volkswagen laden, eine große Anzahl davon als Decksladung auf Spezialkonstruktionen abnehmbarer Auto-decks. Laden und Löschen unter Deck erfolgt durch Seitenpforten. Die Geschwindigkeit beträgt 13 kn.

## Größter Schiffsmotorzylinder der Welt mit Fernsteuerautomatik



Auf dem Werftgelände der Howaldtwerke Hamburg fand am 18. bzw. 19. Januar 1965 ein Probelauf der Hauptmotorenanlage des mit 62 000 t/dw zur Zeit größten deutschen Motorankers statt, der für die Reederei Rudolf A. Oetker gebaut wird und bei seinem Stapellauf am 29. 12. 1964 auf den Namen „St. Nikolai“ getauft wurde. Der von den Howaldtwerken in Lizenz der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gebaute Dieselmotor hat mit 930 mm Bohrung und 1700 mm Hub die zur Zeit größten Zylinderabmessungen der Welt. Mit einer Zylinderleistung von 2500 Pse wird bei einer 12-Zylindermaschine eine Gesamtleistung von 30 000 Pse erreicht (bei 112 UpM), so daß auch größte Seeschiffe hiermit angetrieben werden können. Die Maschine wird mit einer von Siemens neu entwickelten Fernsteuerautomatik gefahren.

Bei ihrer Größe ist die Maschinenanlage besser durch eine Automatik als von Menschen unmittelbar zu überwachen und zu bedienen. Mit ihrer Hilfe kann die Maschine von der Brücke und vom Maschinenkontrollraum aus ferngesteuert werden. Die Automatik sorgt dabei für einen optimalen Ablauf der Betriebsvorgänge; ein Bedienungsmann an der Maschine ist nicht mehr nötig. Ein besonderer Vorteil ist, daß jede Motordrehzahl — und damit die Schiffsgeschwindigkeit — stufenlos auf der Brücke vom nautischen Personal eingestellt werden kann.

Ergänzt wird diese elektronische Fernsteuerung durch mehrere automatisch wirkende Funktionsgruppen, welche die Versorgung mit Treibstoff, Schmier- und Kühlmitteln sicherstellen und außerdem die Drücke und Temperaturen auf die richtigen Werte überwachen bzw. regeln. Der Inhalt der einzelnen Betriebsblanks wird kapazitiv oder pneumatisch erfaßt und an einer zentralen Tafel übersichtlich dargestellt. Die verschiedenen Hilfsbetriebe, wie Bilgenlenz-Separator-, Kompressor- und Schlammumpenanlage, sind automatisiert und arbeiten, ohne daß das Bordpersonal eingreifen muß.

Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die automatische Energieerzeugeranlage, die von den Siemens-Schuckertwerken entwickelt wurde. Ihre drei Dieselgeneratoren von je etwa 700 kVA Leistung laufen einzeln, dem jeweiligen Belastungsfall im Bordnetz entsprechend, selbstständig an und schalten sich ebenso in die Versorgung ein; sie passen also automatisch ihre Frequenz an, synchronisieren sich selbst und sorgen so für eine gleichmäßige Wirklastverteilung.

Der technische Betriebsablauf wird durch eine Datenerfassungsanlage von Siemens & Halske überwacht, welche die interessierenden Daten mit einem Meßwertblattschreiber registriert, also selbstständig das Maschinenagebuch führt. Störwerte werden im Gegensatz zu den schwarz aufgedruckten normalen Betriebswerten rot ausgedruckt. Daneben sorgt eine Störungsmelde- und Registrieranlage dafür, daß unzulässige Betriebswerte sofort erfaßt werden. Sie gibt im Falle einer Störung optisch und akustisch Alarm und drückt die Meldung außerdem auf einen Registrierstreifen. Aufgrund einer interessanten Anreicherung der DEBEG wurde für die Vorführung beim Probelauf an die Datenerfassungsanlage ein Lochstreifenreiber angeschlossen. Mit den von ihm hergestellten Lochstreifen könnten in der Praxis die Meßwerte auf dem Funkweg zum Beispiel an den Heimathafen übertragen werden.



# Brauchen wir eine nationale Handelsflotte?

Wir wollen einmal der Frage nachgehen, aus welchen Gründen nationale Handelsflotten in der Welt ihre Existenzberechtigung herleiten. Diese Frage ist deswegen von ganz besonderem Interesse, weil gegenwärtig neue schiffahrt-treibende Länder zunehmend bestrebt sind, in die Phalanx der traditionellen Schifffahrtsländer nicht nur Westeuropas einzudringen. Dieser neuen Konkurrenz gilt es von seiten der Reedereien traditioneller Schifffahrtsländer entgegenzutreten. Darüber hinaus gibt es in diesen Ländern keine Seeschifffahrt mehr, die aus diesen und anderen Gründen nicht zu einem nationalen Anliegen ersten Ranges geworden wäre.

## Ein Vogel ohne Flügel

Bei einem seewärtigen Welthandel von rund 1,3 Milliarden Tonnen im Jahre 1963 ist das Seeschiff aus der international verbundenen Weltwirtschaft nicht mehr fortzudenken. Die Notwendigkeit des Seeschiffes, das als erstes Verkehrsmittel überhaupt zu gelten hat, wurde sehr früh erkannt. Das geht in gewaltiger Überzeugungskraft aus dem lateinischen Wort hervor: „Navigare necesse est, vivere non necesse est“ (Schiffahrttreiben ist nötig, leben nicht). Dieses Wort, von dem angenommen wird, daß es die Quelle für den deutschen Spruch „Seefahrt tut not“ darstellt, soll von dem römischen Feldherrn Pompejus stammen (106 bis 48 v. Chr.). Nach Plutarch soll Pompejus diesen Ausspruch getan haben, als sich die Schiffer in Afrika wegen des herrschenden Sturmes weigerten, die mit Getreide für Rom beladenen Schiffe zu besteigen. Hier wird deutlich, daß schon in jener Zeit eine wichtige Aufgabe der Seeschifffahrt darin bestand, die Versorgung Roms mit Getreide und damit die Ernährung seiner Bürger zu garantieren. Rom hatte sich in dem ersten Jahrhundert v. Chr. zu einem bedeutenden Verbrauchszentrum entwickelt, dessen Belieferung mit den nötigsten Nahrungsmitteln auf dem Landwege nicht in ausreichendem Maße gesichert war. Bereits Rom und das gesamte römische Reich waren auf die Leistungen einer gut funktionierenden Seeschifffahrt dringend angewiesen.

Es läßt sich eine Reihe weiterer Zitate anführen, die darauf hinweist, wie wichtig den Zeitgenossen jeweils die Seeschifffahrt erschien. So hat beispielsweise Friedrich List die Nation, die keine eigene Handelsflotte unterhält, mit einem Vogel ohne Flügel verglichen. Das Bewußtsein allein, daß eine Handelsflotte für einen Staat und für das Gedeihen seiner Wirtschaft unerlässlich ist, sollte eigentlich genügen, um den staatlichen Institutionen die Notwendigkeit einer entsprechenden Förderung zu erläutern und zu erklären.

Aber es gibt noch mehr konkrete und überzeugende Argumente.

Zunächst ist hervorzuheben, daß in der allgemeinen wirtschaftlichen Betrachtung die Bedeutung eines jeden Verkehrsmittels und damit auch des Seeschiffes darauf beruht, daß die räumlichen Entfernungen zwischen zwei verschiedenen Orten, an denen entweder Güter nachgefragt oder angeboten werden, überwunden werden muß.

Die besondere Bedeutung der Seeschifffahrt ergibt sich aus der Tatsache, daß die räumliche Distanz zwischen den Orten des Angebots und der Nachfrage entweder ausschließ-

lich auf dem Seewege überwunden oder aber kostengünstiger als auf dem Land- oder Luftwege mit Hilfe des Seeschiffes überbrückt werden kann.

Bekanntlich zählt das Seeschiff zu den weitaus billigsten Verkehrsmitteln.

So kostet die Beförderung von 100 kg Ladung von Hamburg nach Lissabon auf dem Luftweg 310,— DM, auf der Schiene 80,— DM und über See nur ganze 4,— DM.

In dieser für das Funktionieren einer arbeitsteiligen Weltwirtschaft unerlässlichen Überbrückungsfunktion ist die wichtigste Begründung für das Unterhalten einer Seeschifffahrt in allen Staaten zu suchen.



Kapitän erklärt auf der Schiffsmodellausstellung in Aschaffenburg ein Schwergutschiff. Auch das ist wichtige Publikationsarbeit für unsere Seeschifffahrt im eigenen Binnenland.

Die zunehmende Verflechtung der Weltwirtschaft und die steigende Nachfrage in den großen Konsumtionszentren, vor allem der industrialisierten Gebiete in der Welt, macht das Seeschiff als Transportmittel immer wichtiger. Bis zum Jahre 2000 wird sich die Menschheit mindestens verdoppelt haben. Schon heute ist an den steigenden Größen der Trampschiffe erkennbar, wie wichtig die Getreidetransporte zwischen den Erdteilen sind und welche umfangreichen Mengen zur Sicherung der Ernährung über die Meere bewegt werden müssen. Wie einst in Rom das Getreide aus den nordafrikanischen Kolonien per Segelschiff herangebracht wurde, so wird heute amerikanischer Weizen in riesigen Bulkcarriern nach den Häfen Nordwesteuropas befördert.

Dennoch, so könnte man fragen, ist nicht geklärt, welcher Nation der Seetransport der ausgetauschten Güter obliegt. Sollte es beispielsweise, wie etwa um die Mitte des 17. Jahrhunderts die holländische Seeschifffahrt, Nationen geben, die die Fuhrleute der Meere stellen, oder sollte gegenwärtig beispielsweise die britische oder norwegische Handelsflotte den Transport der in Westeuropa benötigten und verwendeten Güter besorgen? Käme vielleicht

die liberianische Flagge in Frage, unter der die drittgrößte Handelsflotte der Welt registriert ist? Man sollte meinen, daß aus verschiedenen Gründen eine nationale Aufgliederung der Transportfunktionen über See wenig sinnvoll wäre.

**Seeschifffahrt als Helfer der Außenwirtschaft**  
So ist eine eigene Handelsflotte ein wichtiges Instrument für den nationalen Außenhandel. Da die deutschen Wirtschaftszweige einen wesentlichen Teil der benötigten Rohstoffe aus überseeischen Gebieten beziehen sowie einen großen Teil von Fertigwaren in solchen Räumen absetzen, ist eine sichere, schnelle und regelmäßige Transportmöglichkeit notwendig. Diese Anforderungen an die Seeschifffahrt werden umso eher erfüllt, je besser und enger die Beziehungen zwischen den Reedern und den Verladern sind. Es darf zu Recht angenommen werden, daß die nationale Handelsflotte solchen Wünschen stärker nachkommen kann, denn ihre Tätigkeit ist in den meisten Fällen auf der Aktivität des Heimatlandes aufgebaut.

Die meisten westeuropäischen Handelsflotten fahren einen großen Teil des nationalen Außenhandels. Nur Norwegen macht hierin eine besondere Ausnahme, denn zu rund 90 % ist die norwegische Handelsflotte im Verkehr zwischen dritten Ländern beschäftigt. Hinzu kommt weiter, daß die Schiffe unter der Flagge eines Staates die eignen Häfen häufiger anlaufen, als es fremde Schiffe tun. Diese Tatsache trägt etwa dazu bei, daß der internationale Warenaustausch mit Schiffen unter nationaler Handelsflotte in den meisten Fällen schneller und damit kostengünstiger durchgeführt werden kann. Außerdem kann die Sicherheit des Warentransportes in dem seewärtigen Außenhandel erhöht werden.

Wie groß die Bedeutung einer eigenen Handelsflotte sein kann, zeigt sich oftmals erst in Krisenzeiten, wenn die Bedienung mit ausländischer Tonnage keineswegs immer gesichert ist. Das beruht nicht etwa auf der Abneigung, nun für ein bestimmtes Land keine Seetransporte durchführen zu wollen, sondern liegt einfach daran, daß die Versorgung der eigenen Volkswirtschaft mit wichtigen Gütern vorranglicher ist, so daß der Transportraum allgemein knapp wird. In solchen Fällen eines akuten Transportbedarfs steht eine jede Handelsflotte deswegen eher der eigenen Volkswirtschaft zur Verfügung. Das wurde deutlich in der Korea- und Suez-Krise. In jenen Zeiten wurde die Versorgung der deutschen Volkswirtschaft mit Rohstoffen zumindest erschwert und auch erheblich verteuert. Eine deutsche Seeschifffahrt ist deswegen als ein notwendiges Glied in der Kette der deutschen Außenhandelsbeziehungen anzusehen.

Eine Nation, die nach den USA den höchsten Anteil am Welthandel hat, sollte in jedem Falle besonderen Wert auf seine Handelsflotte als Mittel zur Förderung des Außenhandels legen. In einem gewissen Ausmaß ist auch die Sicherung des Anteils am Welthandel eher möglich, wenn man über gute Transportmittel in greifbarer Nähe verfügen kann.

Von Bedeutung kann es in diesem Zusammenhang weiter sein, daß deutsche Reeder an den internationalen Zusammenschlüssen der ausländischen Linienreedereien — den Konferenzen — beteiligt sind. In diesen Organen kann die Außenwirtschaftspolitik anderer Staaten — wenn auch nur in geringem Maße — beeinflusst und den eigenen Außenhandelsinteressen Rück-

*Cargocaire*

verhindert Schwitzwasser - Schäden

in einer Flotte von mehr als

**3 000 000 BRT**



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



halt gegeben werden. Geht es etwa darum, bestimmte Frachtraten für besondere Güter festzulegen, so kann es durchaus wichtig sein, daß die deutschen Reeder ein Wort bei dieser oder jener Rate mitzureden haben. In den zahlreichen Fällen hängt die Frage, ob sich der Export eines Gutes lohnt, nämlich davon ab, wie hoch die Frachtrate für dieses Gut ist.

#### Die Handelsflotte als Devisenbringer

Ein weiterer Grund, eine eigene Seeschiffahrt zu unterhalten, besteht darin, daß die Seeschiffahrt eine bedeutsame „devisenwirtschaftliche“ Funktion erfüllt. Durch die Betätigung im internationalen Bereich fließen dem schiffahrtstreibenden Staat durch die Einnahme der Frachtraten in Form ausländischer Zahlungsmittel Devisen zu, die im Warenhandel etwa zur Bezahlung der Einfuhr anderer Güter verwendet werden können. Fehlt eine solche eigene Handelsflotte, so wäre man gezwungen, für die Inanspruchnahme von Seetransportleistungen andere Handelsflotten heranzuziehen, für die wertvolle Devisen ausgegeben werden müßten. In einer Zeit, in der die Zahlungsbilanz eines Landes keine Defizite ausweist, ist die Devisenbringerfunktion natürlich von geringerer Bedeutung.

#### Der Werbeeffect der eigenen Flagge

Ein Grund für das Bestehen der deutschen Handelsflotte kann darin gesehen werden, daß sich ein Land wie die Bundesrepublik auch schon aus ganz grundsätzlichen politischen Erwägungen nicht von der Seeschiffahrt ausschließen kann. Selbst kleinere Staaten wie Griechenland und Norwegen verfügen über beachtliche Handelsflotten und zeigen ihre Flaggen auf allen Meeren. Die gesamte Wirtschaft der Bundesrepublik sollte nicht auf die sehr erheblichen, weltweiten Werbewirkungen verzichten, die von einer nationalen Handelsflotte ausgehen.

Immerhin laufen solche Schiffe heute bereits über 700 Häfen an, die über die ganze Welt verstreut sind. Dort erscheinen sie als Vertreter der Bundesrepublik und ihrer Wirtschaft. Die Bedeutung, die in dieser Werbung liegt, läßt sich schwer messen, wie jeder Werbeeffect einer exakten Messung kaum zugänglich ist.

Ähnlich dürfte auch das Prestigedenken der jungen Schiffahrtsnationen begründet sein. Auch diese Länder möchten auf keinen Fall darauf verzichten, ihre Flagge auf den sieben Weltmeeren zu zeigen. Früher waren die prachtvollen Liner und Passagierschiffe der Stolz der Nation. In einer Zeit, in der die Werbung das Leben des einzelnen stärker beeinflußt, werden die Seeschiffe im Dienste internationaler „public relations“ immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Broers

## Tauziehen in einem Boot

(Fortsetzung von Seite 3)

### § 50 Auslandszulage

Der Anspruch auf Auslandszulage entfällt, wenn der Reeder Urlaub vom Ausland aus und Fahrtkosten anbietet, der Anspruch entfällt auch dann, wenn das Besatzungsmitglied keinen Gebrauch von diesem Angebot macht. Erfolgt jedoch kein Reederangebot und fährt das Besatzungsmitglied auf eigene Kosten, dann zählen die in Deutschland verbrachten Tage nicht als Unterbrechung und der

Anspruch auf Auslandszulage bleibt bestehen.

### § 57 Fahrgastzuschlag

Familienangehörige des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder zählen nicht mehr als Fahrgäste.

### § 70 Ausgleich für nicht gewährten Landgang in deutschen Häfen (Sicherheitswache)

Die Änderung kommt nur beim Auslaufen am Sonnabend zum tragen. Die entschädigungsfreie Zeitspanne bei Auslaufen zwischen 18.00 und 24.00 Uhr an sonstigen Tagen wird an Sonnabenden auf 13.00 bis 19.00 Uhr vorverlegt.

### § 71 Anspruch auf Sonn- und Feiertagsausgleich

Dieser Anspruch besteht neuerdings auch dann, wenn das Schiff auf Reede oder im Hafen liegt, der Landgang aber behördlicherseits (jedoch nur dann) verboten oder verzögert wird. Für die Zwölfstunden-Berechnung ist der Zeitpunkt der Freigabe des Landgangs maßgebend.

### § 97 Verwirkung von Ansprüchen

Um Beweisstreitigkeiten zu vermeiden, muß die Geltendmachung der Ansprüche nunmehr schriftlich erfolgen.

Das Urteil über die Verbesserungsbemühungen der Interessenvertreter am Manteltarif möge nun die Praxis sprechen. Denn auf sie waren alle Bestrebungen gerichtet. Das persönliche Urteil wird dann umso gerechter ausfallen, wenn die eigenen Ansprüche das gemeinsame Gesamtinteresse am Gedeihen unserer Seeschiffahrt berücksichtigen.

Der Wachoffizier.

## Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

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

### Concordia Club — Deutscher Verein Sydney — nimmt Stellung

Sehr geehrte Herren!

In Ihrer Nr. 10/1964 druckten Sie die überaus „nette“ Leserschrift des Herrn Mumme ab. Kenntnis erhielt ich durch:

1. einen Ausschnitt, den Herr Mumme fairerweise an den Concordia Club schickte, wobei er aber in gemütsarter Manier seinen Namen abgeschnitten hatte; und
2. gaben mir Besatzungsangehörige eines anderen deutschen Schiffes die ganze Zeitschrift mit der Erklärung, daß sie sich von diesem für sie völlig unverständlichen Leserbrief distanzieren.

Ich hoffe nun, daß Sie mir nach den Regeln des Fairplay die Chance der Veröffentlichung einer Richtigstellung geben.

Ganz zuerst einmal: Das abgedruckte Clubschreiben ist keinesfalls eine Einladung. Das ist nämlich für deutsche Seeleute gar nicht notwendig, weil diese selbstverständlich immer willkommenen Gäste im Clubhaus sind. Natürlich ist es notwendig, daß sie sich als solche zu erkennen geben, und zwar schon deswegen, weil ihnen dann bei Tanzveranstaltungen ermäßigte Eintrittsgebühren (dieselben wie für Mitglieder des Clubs) gewährt werden.

Besagtes Clubschreiben war also lediglich gedacht als Bitte, uns im Fernhalten von Rowdies, die es auch mal auf deutschen Schiffen gibt (oder etwa nicht, Herr Mumme?), zu unterstützen. Wie in dem Clubschreiben gesagt wird, handelte es sich um einen Ausnahmefall. Oder glauben Sie, Herr Mumme, daß Randalieren, Schlägereien und grobe Sachbeschädigungen unbedingt zur deutschen „Gemütlichkeit“ gehören? Sicher nicht.

Aber vorgekommen ist es nun mal. Nun frage ich Sie, Herr Mumme: Wie würde ein deutscher Kapitän reagieren, wenn Besucher an Bord sich in ähnlicher Weise aufführten? Vermutlich wesentlich saurer, und das sogar mit Recht.

Ihre sonstige Beschreibung des Concordia Clubs ist teilweise, na, sagen wir mal, nicht ganz den Tatsachen entsprechend. Schön, unser Tormann ist nun mal kein Adonis. Daß er an einen Rausschmeißer erinnert, ist kein Fehler, sondern eine Notwendigkeit. Oder sollten wir zur Erfüllung seiner Aufgaben eine Kindergartentante einstellen? Wenn Sie hübscher sein sollten, Herr Mumme, dann erwarten Sie das bitte nicht von allen anderen Leuten.

Was aber den von Ihnen zitierten Ausspruch des Tormannes anbelangt, so glaube ich, daß das wohl in die Abteilung „Seemannsgarn“ gehört. Ich habe unseren Tormann diesbezüglich gefragt, und außerdem ist er mir auch privat längere Zeit bekannt. Nun, er würde nicht einmal derartige Gedanken haben.

Zum Abschluß möchte ich Ihnen noch kurz zur Orientierung erklären: Der Concordia Club besteht seit fast 82 Jahren. In dieser Zeit wurde er nach jedem Krieg, also zweimal, enteignet. Immer wieder fanden sich Männer, ihn wieder, unter großen persönlichen und finanziellen Opfern, aus dem Nichts aufzubauen. Von der jeweiligen deutschen Regierung wurde dazu nicht das Geringste beigetragen. Und so gehört der Club jedem einzelnen Mitglied; genauso, wie Ihnen beispielsweise Ihre Wohnung gehört. Und, Herr Mumme, wenn Sie da eine Familie zu Gast haben, wünschen Sie doch sicherlich auch, daß sich deren Kinder vernünftig verhalten und nicht etwa Ihr Geschirr zerschlagen oder Ihre Frau verprügeln? Ich hoffe, wir verstehen uns. Und, Herr Mumme, wenn Sie wieder einmal nach Sydney kommen sollten, besuchen Sie uns trotzdem einmal. Ich bin sicher, daß der Concordia Club bei eigenem Erleben Sie besser urteilen läßt als bei Erlauschtem und Erdachtem.

Mit freundlichen Grüßen

Concordia Club — Deutscher Verein  
W. Haack  
Präsident

## Auflösung von Seite 14

### Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Ahr, 4. Kiel, 6. Oka, 9. Rauma, 11. Essen, 13. Dharan, 14. Pla, 15. Arras, 16. Moers, 18. Na, 19. Al, 20. No, 21. Amt, 23. Erde, 24. Dairen, 26. Eta, 27. Yuma, 28. Taro, 30. Pa 31. Siena, 32. Pol.

Senkrecht: 1. Ar, 2. Hadramaut, 3. Ruhr, 4. Karst, 5. le, 6. Oste, 7. Kearny, 8. An, 10. Maar, 12. Spoleto, 15. 19. Al, 20. No, 21. Amt, 23. Erde, 24. Dairen, 26. Eta, 27. Anadyr, 16. Madera, 17. Sobral, 22. Tim, 23. Ente, 25. Ras, 29. An, 30. Po.

### Silbenrätsel

Auflösung: 1. Illimani, 2. Boston, 3. Eltingville, 4. Rio de La Plata, 5. Olimpo, 6. Alaska, 7. Mount Mac Kinley, 8. Eriesee, 9. Ribeirao Preto, 10. Idlewild, 11. Keokuk, 12. Aconagua, Iberoamerika — Angloamerika



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





Wimpeltausch „Berlin“-„Waldesrauschen“ in Philadelphia.

## Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Das zwischen Bremerhaven und New York verkehrende Fahrgastschiff „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd ist das in der Fußballmeisterschaft der Meere bisher erfolgreichste Schiff: Fünfmal hat sie in New York gegen die Mannschaften der größten Ozean-Liner der Welt den Atlantikpokal gewonnen. Da die Liegezeit in New York mehrere Tage beträgt, war es den fußballspielenden Matrosen meist möglich, auch noch ein Freundschaftsspiel auszutragen. Gegner waren und sind die deutsch-amerikanischen Fußballvereine. Einer davon war die Vereinigung Erzgebirge in Philadelphia, ein Verein, der viel Deutschtum bewahrt hat.

Alle auf der „Berlin“ hatten schon vorher von „Waldesrauschen“ gehört. So heißt das Sportgelände der Vereinigung Erzgebirge in Philadelphia, dem nachgerühmt wird, daß es die schönste deutsch-amerikanische Vereinsanlage in den USA sei. Einige von der alten „Bremen“, die auf der „Berlin“ den Sportverein mitgegründet hatten, konnten sich noch an „Waldesrauschen“ erinnern, auch wenn es fast zwanzig Jahre her war, daß die Schiffsmannschaft der „Bremen“ in Philadelphia vor 6000 Zuschauern Fußball spielte.

Wieviel Zuschauer mögen jetzt noch kommen, fragte man sich auf der „Berlin“, als man zu der Fahrt nach Philadelphia rüstete. Denn Soccer Games — wie Fußballspieler drüben genannt werden — stehen in den USA nicht allzu hoch im Kurs. Nicht so in Philadelphia, wo die deutschsprachige Gazette Democrat die Trommel rührte. Über die ganze Seite war der Willkommensgruß gedruckt: Willkommen MS Berlin-Fußballer zum Erzgebirge-Sportfest. Und das ganze Blatt war gefüllt mit Anzeigen von Geschäftsleuten, deren Namen ihre deutsche Abstammung verrieten. Gerhards Bakery entbot den „Berlin“-Fußballspielern viele Grüße, Wilhelm Kadner, Hypotheken- und Grundstücksmakler, hieß sie willkommen, Wm. B. Graf & Sons, Drucksachen aller Art, deutsch und englisch, wünschten Glück auf, und Achtermann & Co., Deutsches Reisebüro und Notariat, entboten der Vg. Erzgebirge und der Fußballmannschaft der „Berlin“ ein Hipp-Hipp-Hurra!

Das Fußballspiel am 15. September 1965 fiel in das Jubiläumsjahr der Vereinigung Erzgebirge, die deshalb für die Deutschen in Philadelphia und Umgebung die Devise ausgegeben hatte: Volksfest in Waldesrauschen.

### Das Programm

- 12.00 Uhr Fußball-Wettspiel der Knaben
- 14.00 Uhr Parade
- 14.30 Uhr Freiübungen der Männer, Frauen und Oltimer
- 15.30 Uhr Faustball-Wettspiel Dover New Jersey gegen Vg. Erzgebirge
- 16.00 Uhr Großes Fußball-Wettspiel MS „Berlin“ gegen Vg. Erzgebirge

Es spielt Peter Puljers verstärkte Blaskapelle — abends Musik und Unterhaltung.

Es war wie in alten Tagen. Vor dem Klubhaus in Waldesrauschen wurde die „Berlin“-Mannschaft, die mit dem Bus kam, begrüßt und zu einem feuchtfröhlichen Morgenimbis in den „Ratskeller“ geleitet. Danach zeigten die Erzgebirger auf einem Spaziergang durch den Wald zur „Waldhöhe“ und zur „Waldschenke“ ihre einmalige Anlage: ein von Bäumen umstandenes Spielfeld, ein reizvoll gelegenes Schwimmbad und wundervolle Tennisplätze. Während die Fußballgäste im Klubhaus mit den Honoratioren speisten, maß sich die Erzgebirge-Jugend draußen mit den Lighthouse Boys Club im Fußball. Als der Zeiger der Uhr auf zwei zeigte und die Parade ankündigte, waren Kolonnen von Wagen angerollt — 1700 Autos parkten im Schatten von Waldesrauschen. Das Oval des Platzes hatte sich mit Zuschauern gefüllt. Die Parade — das war der festliche Einmarsch, wie man ihn von unseren Turnfesten her kennt — formierte sich: voran die Fahnen, der Union Jack und die Vereinsfahne, dahinter Peter Puljer mit seiner Blaskapelle, die kräftig den Marsch „Alte Kameraden“ schmetterte, dann folgte die geladene „Obrigkeit“, die Vereinsvorstände und dahinter die Sportmannschaften.

Das Programm begann: Die Turner marschierten auf. Man merkte es ihnen an, daß sie den weißen Turnanzug mit Stolz trugen. Und dann ging es los, nach alter und bewährter Sitte — eins, zwei, drei! Nach dem Kommando des Vorturners oder der Vorturnerin vor der Front. Wo soviel turnerische Tradition vorherrschte, durfte ein Fußballspiel nicht fehlen, in dessen Verlauf sich der Platz mehr und mehr füllte. Als dann das Fußballspiel begann, war der Vorstand der Vereinigung Erzgebirge voller Stolz, daß sein Appell an die Deutschen in Philadelphia und Umgebung nicht ungehört verhallt war. 6000 Zuschauer waren gekommen.

Die „Berlin“-Mannschaft war damals in großer Form und entsprechend angekündigt worden. In der Fußballmeisterschaft der Meere führte sie nach sieben Spielen ungeschlagen. Die Mannschaft war Favorit im Kampf um den Atlantikpokal. Als die Mannschaft in Philadelphia gegen Erzgebirge mit 2:1 gewann, waren die Zuschauer am Ende des Spiels davon überzeugt, daß sie den neuen Atlantikpokalsieger gesehen hatten. Nur die „Berlin“-Elf selbst war davon nicht so überzeugt. Denn ein anderes Schiff, die „Bergensfjord“ aus Norwegen, eilte von Sieg zu Sieg. Im Spiel gegen die Norweger würde die Entscheidung fallen. Welch ein Wirbel um dieses Spiel entstehen würde, das ahnte noch niemand.

### Letzte Meldung des MS „Uranus“

Le Havre Dezember 1964

MS „Uranus“ schlägt (norw.) MS „Heina“ 4:0  
Le Havre Januar 1965

MS „Uranus“ schlägt (norw.) MS „Moldanger“  
1:0

MS „Uranus“ schlägt MS „Neptun“ 6:0

**MS Balkan in aufsteigender Linie auf Safari**  
Da eine längere Liegezeit wegen zeitweiliger Regenfälle und den damit verbundenen Verkehrsstörungen zu erwarten war, wurde beschlossen, zunächst die überschüssigen Kräfte in einem Fußballspiel auszutoben.

Unser Gegner war die Usaramo, deren Mannschaft uns freundlich auf dem Sportplatz begrüßte, während des Spiels aber weniger freundlich mit uns verfuhr. Selbst unsere „schwarze Perle“, ein farbiger Portugiese, verlor bald allen Glanz, als wir innerhalb kürzester Zeit mit 0:4 zurücklagen. Hätten wir wenigstens soviel Luft geholt wie Luftlöcher geschlagen wurden, wäre die Sache vielleicht etwas erträglicher ausgefallen. Lediglich die anbrechende Dunkelheit ersparte den Griff nach einer Rechenmaschine. Unsere Kontrahenten waren so nett, gemeinsam mit dem Schiedsrichter vorzeitig das Spiel abzubrechen, weil allgemein nur noch schwarz gesehen wurde — nicht nur im übertragenen Sinne. Im Dunkeln ist gut munkeln, der Gegner munkelte höflicherweise auch nur, er sprach das Ergebnis nicht offen aus. Ich glaube, es klang nach 7:1 oder 8:1. Jawohl die Eins stimmt, wir schossen versehentlich ein Ehrentor. Na bitte, aufsteigende Linie!

### Auf Safari

Bereits früh morgens starteten wir den Ausflug. Mit zwei Bussen war zum Sonnenaufgang das Reservat erreicht, ca. 100 km von Mombasa entfernt.

Eifriges Spähen aller, steigende Spannung: Wann würden die ersten Tiere in freier Wildbahn ins „Schußfeld“ geraten? Fünf Minuten später war es soweit: Ein Giraffenpaar lugte zwischen zwei Baumwipfeln zu uns herüber, um sich dann mit langen, weitausholenden Bewegungen zu entfernen. Die Businsassen, die derweil das Wagenverdeck aufgeklappt hatten, um sich zwecks besseren Beobachtens auf die Sitze zu stellen, mußten auf einen Außenstehenden wie ein Kameratime wirken. So ähnlich kamen wir uns auch vor; stets auf der Lauer nach Motiven, wurde jede Bewegung in der buschähnlichen Landschaft registriert.

Und dann sahen wir plötzlich in etwa 300 m Abstand durch dichtes Buschwerk eine gemeinsam mit Zebras äsende Antilopengruppe. Sie wurden sofort unruhig, als halblautes Gemurmel unserer „Touristen“, deren Kameras wie auf Kommando losurrten, zu vernehmen war. Fast wie im Film, nur mit dem Unterschied, daß hier der Mensch eine Nebenrolle und das Tier die Hauptrolle spielte. Unerwartet geschah kurz darauf etwas Großartiges: Drei Zebras lösten sich von der Gruppe, liefen erst parallel mit uns, um dann ganz unvermittelt schräg auf die Wagenkolonne loszugaloppieren. Dicht vor den Kühlern kreuzten die „Gestreiften“ den Weg. Irgendein Instinkt hatte sie auf den Wildwechsel getrieben, den wir gerade passieren wollten. Ein atemberaubender Anblick, den später in fast gleicher Situation eine Herde Wasserböcke bot.

Auffallend waren in dieser Gegend die vielen rostbraunen Termitenhügel, die sich entlang den Pfaden auftrühten. Als solche betrachteten wir ebenfalls mehrere besonders große Exemplare, die sich in einiger Entfernung befanden. Bis diese „Exemplare“ überraschend in Bewegung gerieten: Elefanten, nun ganz deutlich im Glase zu erkennen. Unbeirrt durchbrachen die von weitem so gemütlich wirkenden Dickhäuter das Unterholz, wobei sich die Sprößlinge dieser imposanten Familie ängstlich in der Mitte der Kolosse verbargen.

**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



Einen weniger furchtsamen Eindruck machten zunächst die Nashörner, die sich zwei Kilometer weiter in unmittelbarer Nähe zeigten. Doch hier hieß es schon vorsichtiger sein, denn diese gepanzerten Ungetüme wirkten in der Nähe dann wesentlich unsympathischer. Immer wieder wurden wir darauf aufmerksam gemacht, möglichst nicht die Autos zu verlassen. Bei einer Wiederholungsfahrt konnte nur durch blitzschnelles Gasgeben ein Unglück mit Nashörnern verhindert werden.

Gegen Mittag wurde Rast auf einem Hochplateau gemacht. Und während sich alle zufrieden mit dem bisherigen Verlauf der Safari über die mitgebrachten Vorräte hermachten, hatte man einen phantastischen Ausblick auf die tieferliegende Landschaft: Unberührte, ur-sprüngliche Wildnis.

Leider gemahnte die Zeit bald zum Aufbruch, da der Park bis zur Dunkelheit verlassen sein mußte. Unter lebhaftem Bedauern traten wir die Rückfahrt an.

**Dietrich Sabirowsky**

### Montan nicht unbedingt bundesligaverdächtig

Zum Jahresende lohnte es sich, eine Rückschau zu halten über die bisherigen Taten unserer Fußballmannschaft. Rein zahlenmäßig sind wir mit 15 Spielen und 10:20 Punkten sowie 27:43 Toren nicht unbedingt bundesligaverdächtig. Wie überall, so sucht man auch bei uns nach Enttäuschungen nach Gründen. Selten ist man bereit, gute Leistungen des Gegners anzuerkennen. Viel eher neigt man dazu, Spieler und Mannschaftsführer anzuklagen, schwerwiegende Fehler gemacht zu haben. Das beginnt bei der Schiedsrichterleistung, weiter schlechte Platzverhältnisse, Holzerei des Gegners, Fehlaufstellung der Mannschaft, falsche Taktik usw.

Man bedenke, jeder Schiri ist auch nur ein Mensch, und der Gegner spielt schließlich auf dem gleichen Platz. Viel schlimmer sind Schiedsrichter, die gar keine Fehler machen! Kritik wird immer geübt, Kritik ist auch gut, wenn sie sachlich geführt wird. Die schlimmste Kritik bekam nach einem unserer letzten Spiele unser Torwart, war er es doch, der sieben Bälle durchließ, nachdem wir schon 2:0 führten. Ich muß ihn in Schutz nehmen, sind wir doch froh, daß wir immer wieder einen Mann für diesen undankbaren Posten finden. Unvergessen blieb unser Oberligaverdächtige Helmut Ommen in unserem Tor. Leider blieb er nur eine Reise. Dazu möchte ich noch unsere beständigsten Spieler namentlich festhalten und mich für ihren Sportgeist bedanken: Heiner Messenzehl, Arno Quapp, Dieter Jahns, Klaus Schulz, Paul Morgenroth, Karl Niemeyer, Hans Dieter Stöckel, Manfred Mohwinkel. Einige zählen auch mich dazu. Leider waren nicht alle zur gleichen Zeit an Bord, sonst wären wir vielleicht afrikanischer Meister geworden.

Hoffen wir, daß das nächste Jahr mindestens genauso viele Spiele und ein paar mehr Siege bringt. Dazu wünschen wir uns Fußballstiefel für die ganze Mannschaft. Zum Schluß möchte ich mich noch für das Entgegenkommen und Organisation bedanken. Dank kommt dem deutschen Seemannsheim in Rotterdam und dessen Leiter, Herr Hyballa, zu. Bordseitig danke ich für das Sportinteresse unseres Kapitäns sowie dem Ltd. Ing. und das der Kameraden, die die Wachen unserer Spieler übernahmen.

Nachtrag unserer letzten Spiele:

Am 31. 5. 1964 spielten wir wieder mit einer fast neuen Mannschaft in Rotterdam gegen das Fußballteam der „Langelsheim“. Ein schwaches Spiel unsererseits ließ uns mit 1:2 Toren in die Halbzeit gehen. Der Endstand von 2:5 Toren sieht allerdings zu gut aus, da der Gegner auch nicht überragte.

Auf unserer 33. Reise spielten wir in Port Gentile gegen die „Georg Russ“ und verloren die Partie mit 0:2 Toren.

Einen Tag später traten wir gegen den Franzosen „Colmar“ an. Auch dieses Spiel endete zugunsten unseres Gegners mit 1:2 Toren.

Am 4. September 1964 spielten wir in Rotterdam gegen die „Cormoran“ nach einer 0:2-Halbzeit noch einen 4:2-Sieg heraus.

Unser letztes Spiel im Jahre 1964 trugen wir am 28. Dezember in Port Sudan gegen die „Schwerin“ aus. Da wir keinen Torwart hatten, wagte sich unser Stamm-Mittelstürmer ins Tor. Sein Fehlen machte sich vorne bemerkbar, und hinten hatte er viel Glück. Einmal hielt der rechte Verteidiger auf der Linie einen Ball mit der Hand. Großzügigerweise übersah der Schiedsrichter es. Damit blieb diese faire Begegnung im tiefen Matsch bis zum Schlußpfiff torlos.

Mit sportlichem Gruß  
**Uwe Weber**  
MS „Montan“

### Achtzehn, zwanzig . . .

Diesen Preisskatbericht entnehmen wir mit freundlicher Genehmigung den Hapag-Mitteilungen.

Am 17. Juli, abends 20 Uhr, gab sich die Skatelite von MS „Solingen“ im Salon ein Stelldichein zum Preisskat. Der Funke, Herr Egger, hatte alles hundertprozentig vorbereitet. Dann ein Griff in die Glasschüssel, ein Los gezogen, und nach kurzer Zeit schon hieß es 18—20 und mehr. Während um jedes Auge gekämpft wurde, versorgten uns der Salonchef, Herr Wischmann, mit Herrn Schütt, als Assistenz, mit kalten Getränken. Nach dem ersten Durchgang lag der O. A. knapp vorne, scharf verfolgt von Herrn Kapitän Scheuffler und dem Elektriker Herrn Rietz. Nach dem 2. Durchgang hatte der Kapitän sich an die Spitze gesetzt, und behauptete die Stellung auch nach dem 3. Durchgang mit 70 Punkten Vorsprung. Während der Spiele schlichen natürlich, wie bei jedem Preisskat, die Kiebitze mit gewichtiger Miene um die Tische.

	Punkte
1. Preis Herr Kapitän Scheuffler	+ 540
2. Preis O. A. Herr Strybny-Luis	+ 474
3. Preis Elektr. Herr Rietz	+ 409
4. Preis Chief Herr Dierdorf	+ 347
13. Preis F. O. Herr Eggert	— 8
14. Preis Salonjg. Herr Claassen	— 193
Trostpreis Schlachter Herr Dierks	— 295

Der erste Preis war ein Reisewecker mit Zigaretten und einem Skatenspiel, der zweite Preis ein Füllfederhalter und Zigaretten, der dritte Preis, ein Feuerzeug mit Benzin und Rauchwaren. Ferner gab es Bücher, Seife, Obst, Konserven, Schnaps und Schnäpschen, und als Trostpreis ein Eisenhuhn, welches der spätere Gewinner persönlich liebevoll mit diversen Hülsen, Bänder und Drähten verpackt hatte (ja, ja, wer den Schaden hat, braucht . . . . .). Und zum Schluß einen herzlichen Dank für alle die, die den Abend ermöglichten und bis zum nächsten Mal 18—20.

## Gesundheitsdienst an Bord

Fortsetzung Schienen

### 3. Pappdeckel

Pappdeckel, im Notfall Pappschachteln, sind ein empfehlenswertes Material. Man zeichnet sich auf die Pappe die gewünschte Form der Schiene auf, indem man den Umriß (zur Schonung des kranken Gliedes) von dem gesunden Glied mittels senkrecht gehaltenen Blaustiftes abnimmt. Hierbei muß gleich auf die erforderliche Stellung oder Abänderung der Gliedmaßen Rücksicht genommen werden. Zugeschnitten wird die Schiene am leichtesten so, daß man die Schneide eines kräftigen Messers schräg zu seiner Fläche hält. Scharfe Ränder, die unangenehmen Druck auf die Weichteile ausüben können, werden mehrfach eingekerbt oder durch Aufhämmern mit einem stumpfen Gegenstand (stumpfes Ende des Marlspickers, Fitt's, usw.) breit und weich geschlagen. Kurze Zeit in heißes Wasser eingetaucht, schmiegt sich die Pappe dem Körper gut an und behält nach dem Trocknen die angenehme Form bei, kann also auch zur Herstellung einfacher Hül-sen sehr gut Verwendung finden.

Finger-, Hand-, Arm- und Fußschienen usw. sind mit Pappe leicht herzustellen. Um ein Abknicken zu vermeiden, kann man an der Rückseite dünne Brettchen zur Verstärkung annageln.

### 4. Eisen-, Zink- und Weißblech.

(im Notfall das Blech von Konservbüchsen oder Ähnlichem)

Das Material in schmälere und breitere Streifen zugeschnitten, ist in mannigfacher Weise zu Schienen geeignet. Zur Verhinderung des Rostens bestreicht man sie mit den billigen, schnell trocknenden Eisenlack. Solche Streifen werden in verschiedener Länge mit der Blechschere zugeschnitten und in schmale lange Säckchen gesteckt. Entsprechend der einen Seite der Schiene werden sie mit Watte, Heu usw. ausgestopft oder einfach mit einem Watte- oder Flanellstreifen umwickelt. Solche Schienen leisten besonders an Bord ausgezeichnete Dienste, da sie nach jeder Richtung auch nach der Kante, gebogen werden können und so ein genaues Anlegen an dem verletzten Teil ermöglichen. Speziell zur Feststellung der Gliedmaßen nach Frakturen sind solche biegsamen Schienen sehr vorteilhaft.

### 5. Drahtgittergewebe.

Diese lassen sich ebenfalls zur Herstellung von Schienen und namentlich zu deren Verstärkung in vielfacher Weise gut verwenden.

Es darf nicht vergessen werden, daß bei Anlegung irgendwelcher Schienen stets auf eine ihrem Zwecke entsprechende Anpassung und feste Lage, sowie auch auf gute Polsterung zu achten ist. Bei Beachtung dieser Maßnahmen wird ein sicheres und gleichmäßiges Anschließen der Schienen erzielt und Druck auf die verletzte Stelle, auf Knochenvorsprünge usw. vermieden.

**E. Jünemann**

† **Kropp**

Beerdigungs-Büro » St. Anshar«  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49  
Gänsemarkt 19

**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

„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: Hafendruckerei. 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-Farben



FAC von der **Linden & Co**  
Hamburg · Hovestraße 57-59  
Gegründet am 1. März 1828

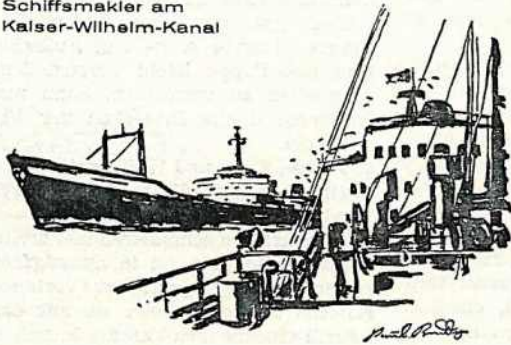
## Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

## ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

## Auslands- Umzüge

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

Bonn, Tel. 38 303  
Bornheimer Straße 131



## Heinrich Klingenberg



'Patz' Pils weltbekannt das deutsche Exportbier

Originalabfüllung der **Schultheiss-Brauerei**  
gebraut nach den deutschen Reinheitsgesetzen  
**IMMER EIN VOLLER GENUSS**  
Ihr Vorteil, es an Bord zu haben  
Ihr Ausrüster, **Firma Antoni Höen Nachf.**,  
Hamburg-Freihafen, Telefon 36 54 92,  
liefert es Ihnen prompt brauereifrisch

## See-Ausrüstung

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

# NORA

hält was es verspricht

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

Modell **BERND**  
Gr. 26-45  
DM 7,75  
bis 10,75



Modell **TONY** Gr. 36-45  
DM 12,50 bis 13,50  
Modell **TOM**  
ölfest  
Gr. 36-45  
DM 15,75  
und 16,75



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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:  
2860 BR'HAVEN, Heinrich Varoga Schiffs-  
ausrüstungen, Egm-Smidr-Str. 137, N.  
2190 CUXHAVEN, Walter Gläsing, Helgo-  
länder Straße 7, NR. 6122 ERBACH Odw.,  
Schuhversand Jöst, Dresdener Straße 6, NR.  
2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleicher,  
Ditmar-Koel Straße 12, NR. 2000 HAMBURG,  
Arthur Busch, Johannisbollwerk 14-15, N.  
2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Schiffs-  
ausrüstungen, Kojen 14-16, N

Modell **THEO**  
Gr. 36-47 DM 8,50 bis 9,50  
Modell **OL-THEO**  
Gr. 40-46  
DM 13,50



Halbhoher Stiefel  
Modell **BOY**

Gr. 40-46  
DM 16,50

R = Kap.-Möglichkeit, N = Nachn.-Vers.

Weitere Bezugsquellen und  
Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO.**  
Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)

GEORG P.

# Möller

GEGR.  
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

## 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

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

von der **Aa**

## Elektrische

Schiffsanlagen **HEINRICH G. HOMEYER**

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

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwickelerei