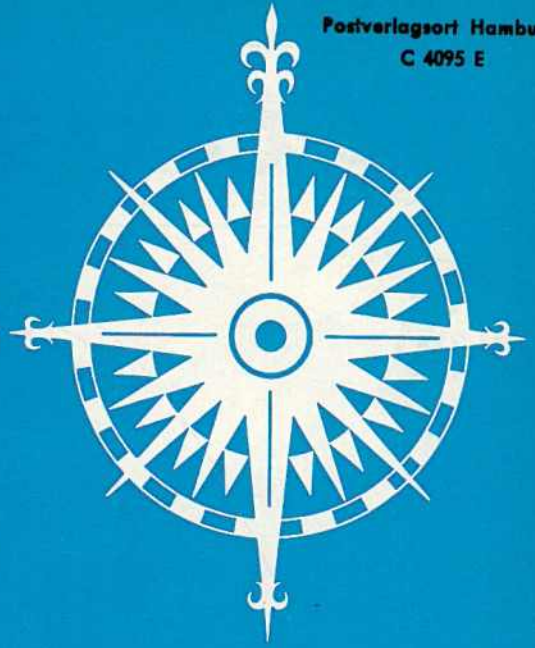
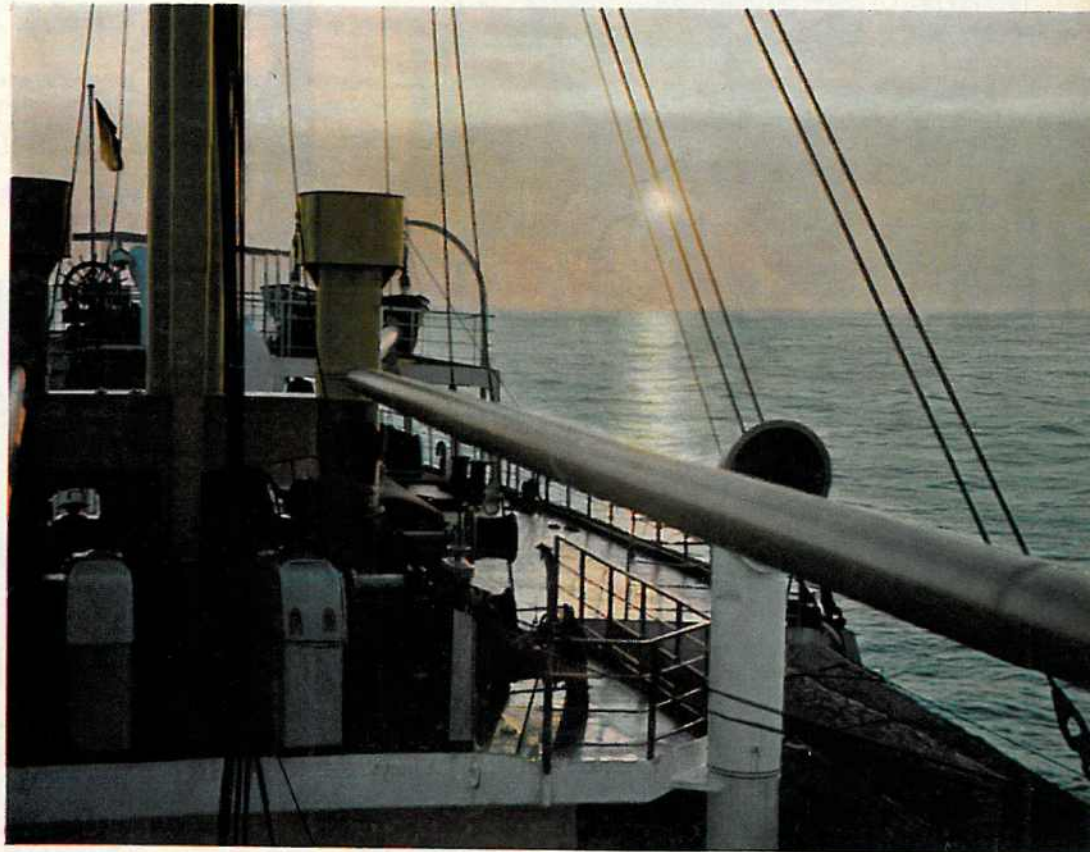


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

100 Jahre Herz und Hand für uns  
Zwei Völker und ein Staatsbesuch  
Dit un dat zwischen Alm un Watt  
Ohne Rückhalt  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Hamburg  
Die Bösch  
Streifzüge durch Ostblockhäfen  
Brücken über Schiffsmasten  
Steuermann Claus Petersen  
wird losgekauft  
Die Mädchen freuten sich, aber dann  
prasselte es auf uns nieder  
Gut gemacht  
Automation aus der Sicht des Reeders  
Sport an Bord



Aus dem Non-stop-Schauspiel auf See



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



## 9 Jahrzehnte führend im Schiffbau

Seit 90 Jahren baut man bei Blohm & Voss Schiffe. Großsegler, Passagierdampfer, Frachtmotorschiffe. Jedes beispielhaft in seiner Zuverlässigkeit und in seiner technischen Konzeption. Von vielen spricht man noch heute, alle aber geben Zeugnis von der Leistungsfähigkeit der Werft. »Gebaut bei Blohm & Voss« wurde zu einem Begriff, dem die internationale Schifffahrt vertraut.



**BLOHM & VOSS AG**

2 Hamburg 1 · Postfach 720 · Telex Blohmwerk 0211047 · Tel. 311161

International  
  
**Holzapfel**  
**Schiffsfarben**

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

  
**BASTÉ & LANGE**  
 SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
 KAJÜTAUSRÜSTUNGEN  
 EIGENE KOHL- UND GEFRIERRÄUME  
 LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN  
**HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08**  
 WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23  
 TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

  
**ANSCHÜTZ**

**ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"**

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HAFEN DER WELTSCHIFFAHRT

  
**ANSCHÜTZ**

# Kehrwieder

9 Jahrgang

Juni 1965

Nr. 6

Am Peilkompaß:

## 100 Jahre Herz und Hand für uns

Am 29. Mai feierte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihr 100jähriges Bestehen. 1957 verzichtete die Gesellschaft auf die ihr zustehenden Mittel aus dem Bundeshaushalt und auf die ihr regelmäßig geleisteten Zuschüsse. Sie baute traditionsgemäß auf die freiwillige Opferbereitschaft ihrer Mitglieder und Förderer. Aus Seenot helfen ist diesen Männern Ehrensache. Wir auf See bewundern gerade in der heutigen Zeit diesen Geist der mutigen Menschlichkeit auf See und wir danken dem Werk, das dieser Geist schuf. Dem ersten, der vor 100 Jahren auszog an die Küsten, die Herzen für Schiffbrüchige wachzurütteln, hatte man rundweg erklärt, daß er niemanden finden werde, der sich freiwillig in Gefahr begeben. Man betete damals an unseren Küsten „Gott segne unseren Strand“.

Heute stehen an unseren Küsten allzeitig bereit: 21 Rettungsstationen, sieben schnelle Seenotrettungskreuzer (davon sechs mit Tochterbooten), sieben seegehende Motorrettungsboote, neun Strandmotorrettungsboote und zwei motorisierte und geländegängige Raketenapparate, zwei ständig und zwei im Bedarfsfall besetzte Seenotwachen und zehn Seenotbeobachter — alles auf technischem Höchststand.

15 000 Schiffbrüchige verdanken den selbstlosen Männern und ihren Förderern seit Bestehen der Gesellschaft ihre Rettung aus Seenot, davon 5000 allein in den letzten zehn Jahren.

Im Anschluß an die würdige und angemessene Feier im Rathaus zu Bremen wurde in Vegesack ein neuer schneller Seenotrettungskreuzer getauft und in Dienst gestellt. Der Preis von 1,7 Millionen DM, freiwillig aufgebracht, ist der letzte stolze Beweis dafür, wie vollständig der mitreißende Geist der Gesellschaft die Einstellung zum Menschen in Seenot gewandelt hat. Aus strandgutbesessenen Küstenbewohnern machte er selbstlose Retter, aus teilnahmslosen Bürgern helfende Mitmenschen.



Diese 1,7 Mill. DM für einen Rettungskreuzer geben einen Begriff von der Größe des Wagnisses der Freiwilligkeit, mit der die finanziellen Mittel aufgebracht werden.

Wie verteilen sich die freiwillig getragenen Lasten unserer Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger?

- Einmalige Spenden: 26 %
- Beiträge der Mitglieder: 18 %
- Bußgelder: 16 %
- Beiträge der Schifffahrt: 12 %
- Beiträge der Gemeinden: 10 %
- Sammlungen aus Schiffchen: 9 %
- Sammlungen in den Schulen: 6 %
- Beiträge und Beihilfen der Länder: 3 %

Unsere Reeder zahlen jährlich 127 000 DM. Die traditionelle einmalige Spende anlässlich der Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Reeder brachte im vergangenen Jahr 4275 DM. Die bekannte Flotte der Sammelschiffchen fuhr im Berichtsjahr 320 253 DM ein, davon 3330 DM auf der Wanderausstellung „Deutsche Handelsschiffe im Modell“. Diese wenigen Zahlenbeispiele und die 15 000 geretteten Schiffbrüchigen lassen erkennen, daß man heute anders betet als vor 100 Jahren: „Gott segne unser Rettungswerk.“ Doch der Segen ist immer nur die eine Seite. Die andere liegt bei uns auf Erden, bei den Menschen, die retten helfen.

Der Wachoffizier.

## Zwei Völker und ein Staatsbesuch

Völker sind geschichtliche Größen, sind Tatsachen. Seit dem Turmbau zu Babel harte Tatsachen. Eine tiefgehende Tragik waltet über ihnen. Sie geht an die Wurzel unseres Menschengeschlechtes auf diesem Planeten überhaupt. Wer weiß besser als wir Seeleute, daß mehr Verbindendes zwischen Menschen und Völkern ist als Trennendes. Volk will zu Volk und Volk steht trotzdem gegen Volk.

Je mehr Gemeinsames zwei Völker haben, desto qualvoller werden oft ihre Leiden, die sie sich zufügen. Für nichts trifft diese Paradoxie mehr zu, als für das Verhältnis des britischen zum deutschen Volk und umgekehrt. Sie sind sich verwandt. Nicht trotzdem, sondern deshalb kam die Versöhnung zwischen den beiden Völkern so spät. Später als die mit dem französischen Volk. Als Englands Königin im vergangenen Monat deutschen Boden betrat, verharrten große Teile des britischen Volkes noch in jenem Bild von uns, das die Kriegspropaganda zweier Weltkriege hinterlassen hatte. Die Auffassung der Studenten von Oxford, niemals für Berlin zu kämpfen, war nur ein Ausdruck dieser anti-deutschen Haltung breiterer britischer Kreise.

Diese Meinung hat der Staatsbesuch der Königin revidiert. Es war ohne Zweifel der glanzvollste im Nachkriegs-Deutschland. Doch aller Glanz verblaßte, alle Turbulenz erstarbte, aller Jubel verstummte, als die Königin in Berlin der Mauer gegenüberstand. Das ganze freiheitliebende britische Volk sah diese Mauer mit den Augen ihrer Königin. Und das ganze

britische Volk sah mit den Augen ihrer Königin auch das ganze deutsche Volk. Sie sahen ein Volk, das völlig im Einklang mit seiner Regierung, ihrer Königin herzliche Sympathie und Respekt entgegenbrachte. Und die Königin lächelte. Da sie es durchaus nicht von Anfang an tat, dürfen wir dies Lächeln der königlichen Frau als echte Freude, als echten Dank auffassen. Was in den zehn Tagen des Staatsbesuchs zwischen dieser Königin und dem deutschen Volk geschah, das ist eine entscheidende Eintragung in das Buch der Geschichte. So entscheidend, daß es ein Blatt wendete. Schwerwiegender als die Eintragungen der Königin in goldene Bücher. Schwerwiegender auch als das Buch, das mit Reden, Ansprachen und Toasts gefüllt werden könnte. Denn was zwischen der Königin von England und dem deutschen Volk in diesen Tagen geschah, das brachte das große Sich-Erkennen der beiden Völker. „Diese Deutschen sind ja so wie wir“, so fiel es den Engländern wie Schuppen von den Augen, so stand es in ihren Zeitungen, die noch nie eine solche Flut von Informationen über Deutschland und die Deutschen erlebte wie beim Besuch der Königin. Das ist kein Grund zur Selbstbeweihräucherung. Wir haben schließlich nur unsere Gastgeberpflicht erfüllt.

Wir taten es mit Anstand und Würde wie es einer Königin gebührt, die eine Krone trägt, die ihr Volk repräsentiert und auch heute noch die Gemeinschaft des Commonwealth zusammenfaßt. Schließlich war es die Königin, die zu uns kam. Es lag aber weder an der Königin noch in unserer Hand, daß mit diesem Besuch beiden Völkern ihr gegenseitiges Erkennen in Sympathie geschenkt wurde. Solches geschieht genau wie die letztlich schuldlose Tragik, die zwei Brudervölker zu Kain und Abel werden läßt, ohne eigenes Verdienst. Es geschieht auf Grund der höheren Gewalt über die Geschehnisse der Völker. Noch nie in ihrer Geschichte ist es dem deutschen und englischen Volk so leicht gefallen, sich dieser Gewalt zu beugen wie nach diesem Staatsbesuch.

### Intervention und Unterwanderung

Angesichts so vielen Glanzes in der halben deutschen Hütte, angesichts solcher entscheidenden Wende europäischer Nachkriegspolitik in Berlin und in Bonn rückte natürlich Saigon und Santo Domingo für uns in ungehörig ferne. Aus Nordvietnam ist zu berichten, daß Moskau nun doch seine Bindung an Hanoi verstärkt. Sichtbarer Beweis: der Bau sowjetischer Startanlagen für Flugzeugabwehr-Raketen. In Südvietnam erlitten die Regierungstruppen nach einer dreitägigen Schlacht eine empfindliche Niederlage. Ziel der Vietkong in Südvietnam: Eroberung einer Stadt als Gegenhauptstadt zu Saigon. Das sind keine guten Nachrichten. Trotzdem bleibt der Eindruck bestehen, daß die Entschlossenheit Johnsons, die Ausbreitung des Kommunismus in Südostasien zu stoppen, größer ist, als die Einigkeit sowjetischen, nordvietnamesischen und des chinesischen Kommunismus, dort vorzudringen.

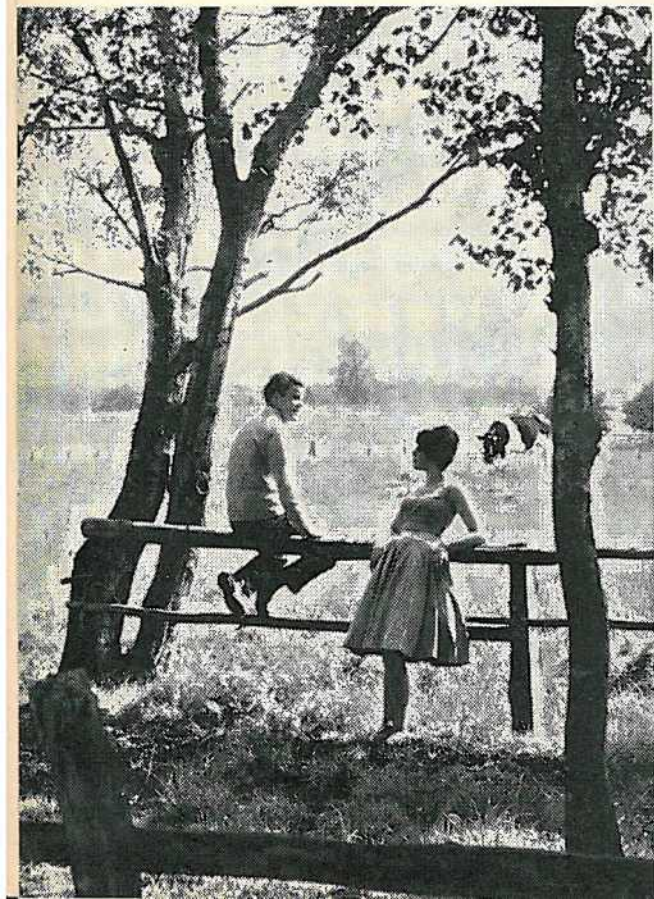
Sicher hätte man von der schlafenden Weltmacht Amerika gesprochen, wenn Johnson vor seiner eigenen Haustür in der Dominikanischen Republik nicht schon auf den Verdacht einer kommunistischen Unterwanderung der Rebellen hin energisch gehandelt hätte. Da er unverzüglich in die Revolte eingriff, die nach seinen Informationen den Keim einer kubaähnlichen Bedrohung der westlichen Hemisphäre in sich barg, sprach man von einem zweiten Kuba, gehässiger noch: vom Budapest der westlichen Halbkugel. Der Unterschied zu Kuba lag darin, daß es Johnson gar nicht erst zum Seiltanz zwischen Atomkrieg und Frieden kommen ließ. Man warf Johnson vor, daß er in Santo Domingo in einen Befreiungskampf eingegriffen habe. Dies ist sicher: der Verzicht auf Intervention ist ein erstrebenswerter Grundsatz. Er setzt jedoch Beiderseitigkeit voraus. Die Kommunisten müßten dann auch auf ihre schleichende Form der Intervention verzichten. Auf die Ausbildung und Unterwanderung durch Saboteure, Guerillakämpfer, Agitatoren und Unruhestifter. Das machen sie aber nicht. Und Johnson ist nicht der Mann, der um eines solchen Grundsatzes willen zuseht, wie der Gegner ihn mißachtet und eine Salamischeibe nach der anderen abschneidet. Johnson reagierte nur auf eine schon vorhandene, eine versteckte Intervention. Er hat damit den Mut zur Unpopularität bewiesen. Ganz besonders in der verworrenen Situation, die in Santo Domingo durchaus Anlaß zu Unsicherheit und Zweifel an der Aktion bot. Doch daraus zog man in Washington die Konsequenz, wenn auch vielleicht mit wenig geschickter Verspätung. Man schaltete die Organisation der amerikanischen Staaten (OAS) zur Beschwichtigung des Streites ein. Ein neuer Präzedenzfall für eine Feuerwehr, die überall dort eingreift, wo Castro und seine Hintermächte versuchen, die Ordnung der westlichen Hemisphäre mit Terror und Chaos umzustoßen. Ein brasilianischer General hat den Oberbefehl über die inter-amerikanische Friedensstreitmacht in der Dominikanischen Republik übernommen. Ihm untersteht nun ein amerikanischer General. — hs —

Unser

schönes

Deutschland

Ländliches Rendezvous  
im Frühsommer



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

# OHNE RÜCKHALT

Vor einiger Zeit ist in der Bundesrepublik eine Umfrage durchgeführt worden, die die Beurteilung des Unternehmers in der öffentlichen Meinung feststellen sollte. Das Ergebnis dieser Umfrage ist für die Unternehmer keineswegs schmeichelhaft gewesen. Ein großer Teil der Befragten antwortete nämlich, daß die Unternehmer sich in erster Linie dem Ziel verschrieben hätten, aus der Arbeit anderer Profit zu ziehen und diese Gewinne dazu verwenden, ihr eigenes Vermögen zu vermehren. Diese Umfrage bestätigte damit erneut den Wald von Vorurteilen, der gerade bei uns den Unternehmern gegenüber besteht.

## Boxer und Unternehmer

Es ist in der Tat völlig merkwürdig und unverständlich, daß bei der Beurteilung der unternehmerischen Funktionen immer wieder Mißverständnisse auftreten. Wenn Boxer, Filmstars oder Playboys Einkommen besitzen und danach leben, ist man an und für sich nicht kleinlich. Völlig anders aber ist es, wenn ein Millionär sein Geld als Unternehmer verdient hat. Dann wird leicht behauptet, er habe sein Geld „geschneidelt“, ja man spricht sogar von einer „Ausbeutung“ und es brechen sogleich klassenkämpferische Ressentiments hervor, die eigentlich schon lange hätten überwunden sein sollen.

## Vom Risiko spricht keiner

Eine alte Erfahrungstatsache ist es, daß mit dem zunehmenden Wohlstand der Neid nicht gerade abnimmt. Abgesehen hiervon scheint die Hauptursache für die in weiten Kreisen immer noch anzutreffende Verzerrung des Unternehmerrbildes aber darin zu bestehen, daß über die Tätigkeit der Unternehmer und über die wirtschaftlichen Zusammenhänge in unserer Volkswirtschaft schlechthin eine große Unkenntnis besteht. Was sind Unternehmer wirklich? Die Antwort auf diese Frage ist leicht zu finden: Unternehmer sind ebenso wie alle anderen Beteiligten an unserem Wirtschaftsprozess Menschen, die ihre bestimmten Aufgaben zu erfüllen haben und zwar in gleicher Weise wie der Arbeiter an der Maschine und der Angestellte im Büro. Der Unterschied zwischen Unternehmern und Arbeitnehmern besteht jedoch darin, daß der Unternehmer mit dem von ihm eingesetzten Kapital ein erhebliches Risiko eingeht. Dieses Risiko ist in einer freien Marktwirtschaft, in der allein der Verbraucher die Produktion durch seine Nachfrage bestimmt, riesengroß.

## Geschmähte Gewinne

Die Kritik an dem Unternehmer entzündet sich meistens an dem vielgeschmähten Gewinnstreben. Die meisten Menschen denken nur daran,

was sich der Unternehmer mit dem Geld, das er verdient, für seinen persönlichen Lebensunterhalt leisten kann. Es wird jedoch nicht daran gedacht, daß diese Gewinne weniger den eigenen Bedürfnissen des Unternehmers selbst als der Verbesserung des Betriebes und der Steigerung des Umsatzes zu dienen bestimmt sind. Die Erzielung von Gewinnen ist nicht Selbstzweck des einzelnen Unternehmers. Sie dient vielmehr dazu, mehr und besser zum Nutzen aller zu produzieren. Das gilt besonders für die heutige Zeit. Wenn der Unternehmer seine Stellung in der Wettbewerbswirtschaft erhalten will, muß er praktisch jeden verfügbaren Pfennig in die Verbesserung und die Rationalisierung seiner Produktionsmittel fließen lassen. Damit tut er sich nicht nur selbst einen Gefallen, sondern auch denen, die an diesen Produktionsmitteln Arbeitsplätze haben, die daraufhin in den Genuß billigerer und besserer Erzeugnisse kommen. Gerade dieses ist kennzeichnend für den modernen und verantwortungsbewußten Unternehmer. In diesem Sinne sind die Gewinne der Unternehmen damit kein frei verfügbarer Überschuß, den man beliebig abschöpfen kann.

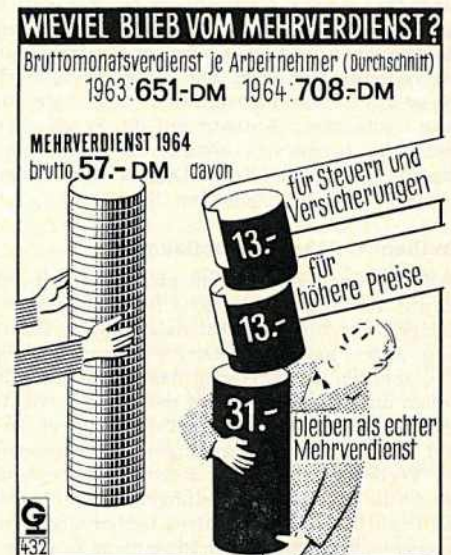
Die Erzielung von Gewinnen ist umso bedeutender, als sich unsere Wirtschaft gegenwärtig in einer Umstellungsphase größten Ausmaßes befindet. Die Erfolge der Unternehmen hängen heute nicht mehr allein von einer befriedigenden Lösung auf dem nationalen Binnenmarkt ab. Jeder Unternehmer muß heute zunehmend den Eingriffen ausländischer Märkte und den daraus resultierenden Impulsen Rechnung tragen. Hinzu kommt der anhaltende Wandel der Verbrauchergewohnheiten, der eine laufende Umstruktuiertung der Produktion und der betrieblichen Anlagen, eine Verfeinerung der Marktforschung und eine tiefgreifende Spezialisierung notwendig macht. Alle diese Faktoren stellen an die Unternehmungen und an die Unternehmer selbst höchste Anforderungen. Der Betrieb, der sich diesen Forderungen der modernen Technik nicht schnell genug anpassen vermag, wird nicht mehr lange rentabel produzieren können. Dies umso mehr, als es eines der ausgesprochenen Ziele des gemeinsamen Marktes ist, die Menschen durch eine rationale Produktion stets billiger und besser zu versorgen. Hinzu tritt schließlich, daß der Einfluß der politischen Kräfte auf die Wirtschaft in den letzten Jahren ständig gewachsen ist. Die europäischen und weltwirtschaftlichen Probleme können daher nur gemeistert werden, wenn die Unternehmungen ein festes wirtschaftliches Fundament besitzen.

## Mithalten oder scheitern

Alle diese Umstände führen dazu, daß nur noch der Unternehmer den wirtschaftlichen Wettbe-

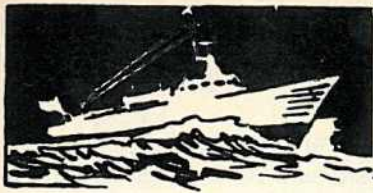
werb überleben kann, der es beizeiten verstanden hat, sich in seiner Vorstellungswelt vom Traditionellen zu lösen und den modernen Problemen Rechnung zu tragen. Die Marktwirtschaft von heute trägt mehr denn je nicht nur die Möglichkeit der freien Entfaltung in sich, sondern auch das Risiko zu scheitern. Die Unternehmer können es sich nicht mehr leisten, sich ausschließlich auf ihre eigenen Betriebe zu konzentrieren und die Rolle zu ignorieren, die ihnen bei der Förderung der allgemeinen Ziele im Dienste der gesamten Volkswirtschaft zukommt. Auf die Dauer gesehen, steht und fällt der Erfolg der privaten Unternehmen mit dem Fortschritt und der Stabilität des Geldwertes in unserer gesamten Wirtschaft.

Die große Verantwortung, die den Unternehmern von heute nicht nur im Rahmen ihrer eigenen Betriebe, sondern in allgemeiner wirtschaftspolitischer Hinsicht zukommt, deutet schon von selbst darauf hin, daß jede einseitige Beurteilung der Unternehmerfunktion die Sicht auf die Realitäten erheblich versperrt. Heute geht es mehr denn je darum, daß sich unsere Wirtschaft im Wettbewerb auf den größeren Märkten bewährt. Hierfür ist ein leistungsfähiges privates Unternehmertum eine wesentliche Voraussetzung. Ebenso wichtig aber ist es, daß dieses Unternehmertum auch in der Öffentlichkeit den Rückhalt besitzt, den es benötigt, um den vielfältigen Aufgaben unserer modernen Zeit entsprechen zu können.



## Schein und Sein

Nach der Verdienstatistik erreichte das Einkommen je Arbeitnehmer 1964 durchschnittlich 708 Mark brutto im Monat; das bedeutet gegenüber 1963 ein Plus von 57 Mark. Aber die Abzüge für Steuern und Sozialversicherung wuchsen auch, und zwar um 13 Mark im Monat. Der ausgezahlte Mehrverdienst machte also nur 44 Mark aus. Und noch einmal 13 Mark waren nötig, um die gegenüber 1963 gestiegenen Preise zu bezahlen. Von den 57 Mark Zulage bleiben also nur 31 Mark als echter Mehrverdienst übrig.



# Flottenumschau

## Abschied von Königin Elisabeth II

Der Staatsbesuch von Königin Elisabeth II und Prinz Philip fand in Hamburg seinen glanzvollen Abschluß. Seeleute und Sehleute haben die Hafenumrundfahrt der Gäste, das letzte Zeremoniell auf der Überseebrücke und das Auslaufen des Schiffes mit Aufmerksamkeit verfolgt. Die königliche Yacht „Britannia“ (etwa 4000 ts Wasserverdrängung), die 1953 gebaut und 260 Mann Besatzung hat, lief bereits am 26. Mai in Hamburg ein, um am 28. Mai mit der Königin und Prinz Philip die Heimfahrt nach England anzutreten. Der Kommandant dieses Schiffes ist ein Admiral. Sonst befehligen Admirale wohl Flottenverbände, aber in sehr seltenen Fällen ein einzelnes Schiff. Die „Britannia“ lag Innenkante der Überseebrücke und führte großen Flaggenschmuck. An der Außenkante der Brücke lagen die neuen Zerstörer „Hamburg“ und „Schleswig-Holstein“ der Bundesmarine und an deren Backbordseiten die britischen Fregatten „Blackpool“ und „Lowestoft“ (2150 ts).

Die Fahrt der Gäste auf der Senatsbarkasse der Freien und Hansestadt Hamburg am 28. Mai nachmittags begann am Amerikahöft, führte durch den Reiherstieg, über Argentinienbrücke, Ellerholzhafen, an Kaiser-Wilhelm-Hafen vorbei und dann stromaufwärts zur Überseebrücke. Boote der Wasserschutzpolizei begleiteten die Senatsbarkasse. Alles im und am Hafen jubelte der Königin zu, Sirenen und Typhone heulten. Auf der Überseebrücke nahm die Königin die Parade der Marinesoldaten in Begleitung von Vizeadmiral Zenker ab und begab sich dann mit Prinz Philip an Bord der „Britannia“.

Kurz nach Sonnenuntergang legten die britischen Fregatten, die deutschen Zerstörer und die „Britannia“ ab. Musikkorps spielten „Muß ich denn . . .“. Boote der Wasserschutzpolizei mit eingeschalteten Blaulichtern schlossen an die Königsjacht heran. Die neue „Wappen von Hamburg“ fuhr voraus, Hadag-Schiffe mit mehr als 20 000 Menschen an Bord führen in der Nähe des Verbandes. Die Hafenerfeuerwehr schoß beleuchtete Wasserfontainen in die Luft. Tausende von Menschen standen an den Ufern bis hinab nach Schulau. Ein solches Bild hat der Hamburger Hafen noch nicht gesehen.

Dann war die „Britannia“ mit den beiden britischen Fregatten und den beiden deutschen Zerstörern allein. Gegen 04.40 passierte der Verband Elbe I. Am 29. Mai um 11 Uhr schoß der Zerstörer „Schleswig-Holstein“ nördlich von Borkum 21 Schuß Salut zum Abschied von der Königin. Dann drehten die beiden deutschen Schiffe ab.

\*

Von der britischen Flotte kamen am nächsten Tag zwei weniger bekannte Besucher nach Hamburg, der Uboots-Versorger „Adamant“ (12 700 ts, 200 m Länge) und das Landungsfahrzeug „Rampart“ (660 ts, 70 m Länge). Rund 600 britische Seeleute konnten feststellen, daß die Hamburger vom Besuch der Queen sehr begeistert waren.

In Kiel lief Ende Mai ein französischer Kriegsschiffsverband ein, der aus den Zerstörern „Chevalier Paul“, „Dupetit Thourars“, „Duchayla“ und „Casabianca“ bestand. Am Himelfahrtstag besuchten die Schleswig-Holsteiner diese Schiffe, von denen einige früher schon in deutschen Häfen zu Gast waren.

## Bundesmarine.

Anfang Mai lief in Flensburg ein sog. „Kleiner Versorger“ für die Bundesmarine vom Stapel. Er wurde auf den Namen „Lüneburg“ getauft und ist das erste von acht Schiffen dieser Serie (3400 ts, 105 m Länge). Die Planung sieht den Bau von etwa dreißig Versorgern, Transportern, Tankern usw. auf verschiedenen deutschen Werften vor. Nach und nach sollen dann die älteren Schiffe der Troßschifflotte durch Neubauten ersetzt werden.

An der Weser lief das Binnenminensuchboot „Holnis“ vom Stapel. Das aus Holz gebaute,



gehört  
gesehen  
festgehalten

## Zwei Rekorde

brach der größte deutsche Trockenfrachter „Heinrich Schulte“ (30 581 BRT). Er brachte 48 500 t, die größte Erzladung für einen deutschen Hafen, nach Bremerhaven und hatte die größte Ladung an Bord, die je die 35 Jahre alte Nordschleuse passierte.

## 70 Konzerte auf hoher See

veranstaltete im vergangenen Jahr der Besatzungsmännerchor der „Bremen“ für die Passagiere, für die es immer wieder ein ergreifendes Erlebnis ist, mit deutschen Liedern empfangen zu werden.

## Mit gestohlenem Segelboot gestrandet

ist der Hamburger Matrose R. Tchirchwitz. Er wollte in Falmouth von Bord und nach Hause. Zu diesem Zwecke stahl er sich ein Boot im Werte von 22 000 DM. Den fehlenden Kompaß montierte er auf einem Vergnügungsdampfer ab. Doch noch in der Bucht blieb er hoch und trocken auf einer Schlickbank. Das kostete dem heimwehkranken Matrosen 660 DM Strafe.

## Ein Feuer in der „Großen Freiheit“

forderte ein Todesopfer. Das Haus mit der Regina-Bar brannte fast völlig aus.

## Ein Silberschatz

in einer Galeone der spanischen Silberflotte ist vor der Westküste Floridas entdeckt worden.

## Einen Minister in der Themse

gab es Mitte Mai in London. Staatsminister Roy Mason testete bei 13° Wassertemperatur höchstpersönlich eine neue Schwimmweste, die auch bewußtlose Schiffbrüchige selbsttätig auf den Rücken dreht und den Kopf über Wasser hält.

40 m lange Boot ist das erste dieses Typs. Es soll eingehend erprobt werden.

Unter dem Namen „Butt“ und „Brasse“ wurden im Hamburg zwei 400 ts große Landungsboote in Dienst gestellt. Diese Mehrzweckfahrzeuge haben zwei Schrauben. Die Besatzung zählt fünfzehn Köpfe. Im Laufe der nächsten Jahre sollen weitere Landungsfahrzeuge für die Bundesmarine gebaut werden, darunter auch sechs Landungsschiffe von etwa 1000 ts Wasserverdrängung, die etwa 1969 in Dienst kommen und die bisherigen Landungsschiffe vom Typ „Eidechse“ ersetzen sollen. Der amphibische Transportraum soll damit verbessert werden.

Das Schulschiff „Donau“ (Tender-Typ, 2200 ts) geht Ende Juli mit Reserve-, Zeit- und Berufsoffiziersanwärtern auf längere Auslandsfahrt und soll Ponta Delgada, Martinique, Balboa, Los Angeles, Acapulco, Miami, Cadix und Portsmouth anlaufen. Das Schiff wird Mitte Dezember von dieser Reise zurück erwartet.

— R —

## Die neueste billige Flagge

ist Gibraltar. Auch dieser Festungsstaat gewährt jetzt Schiffen, die sich bei ihm registrieren lassen, erhebliche Steuervorteile.

## 15 nasse Mosesse

gab es Anfang Mai bei schlechtem Wetter auf der Elbe. Ein Kutter der Seemannsschule Blankenese lief mit 15 Schiffsjungen bei Blankenese auf und kenterte. Alle Mann gingen zu Bach, doch alle schwammen so lange auf ihren Schwimmwesten, bis sie von einer Barkasse des Strom- und Hafenaus aufgegriffen wurden. Bald waren die Schiffbrüchigen wieder wohlauf.

## Mit sich selbst Haie ködern

will als Teilnehmerin einer Expedition ein 25jähriges Mädchen aus London. Im Golf von Akaba soll die Forschergruppe im Auftrag der britischen Admiralität ein Haiabwehrmittel erproben, das die Taucherin auf den Körper besprüht bekommt und das die Haie abschrecken soll.

## Festgenommen

wurden zwei Seeleute von Hamburger Kümos in Rostock und in Stettin. Der zwanzigjährige Decksarbeiter Günther soll Zonenflüchtling gewesen sein und der 26jährige Kochsmaat Robert ist verhaftet worden, weil er angeblich den polnischen Staat beleidigt hat.

## 33 DM Stundenlohn

erhielten kürzlich Londoner Schauerleute, die mit Gasmaske eine schwelende Fischmehl-ladung aus dem dänischen Frachter „Kolbjorg“ löschen mußten.

## Bunte Eisberge

treiben jetzt vor Neufundland. Amerikanische Küstenwachboote beschießen diese gefährlichen Schifffahrtshindernisse zur besseren Kenntlichmachung mit riesigen roten, grünen und blauen Farbflecken.

## Eine Interessengemeinschaft „Passat“

hat der Lübecker Senat beschlossen. Auf dem Windjammer auf dem Priwall soll eingerichtet werden: ein Segler-Zentrum, ein Museum, eine Küstenfischerschule.

## Schikanen der Vorgesetzten

ließen zwei Matrosen des ostdeutschen Frachters „Stralsund“ in Hamburg die Freiheit wählen. Zwei weitere wurden von den Offizieren mit Gewalt an Bord zurückgehalten. Anfang Mai bat der Verwalter des VEB-Frachters „John Brinckmann“ (4 894 BRT), unter Zurücklassung aller seiner Effekten, die Hamburger Behörden um Asyl.

# Unsere Wasser- und Schifffahrts- direktionen

Von Heinrich Schopper

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg verwaltet eine der meistbefahrenen Seeschiffahrtsstraßen der Welt. Im vergangenen Jahr haben 105 000 Schiffe Cuxhaven passiert. Der gesamte Seeschiffahrtsweg, den die Direktion im Dienste unserer Seeschiffahrt verwaltet und unterhält, reicht von See bis an die Grenzen des Hamburger Hafens.

## Von 3,50 m auf 12 m

Auch hier auf der Elbe liegt der Schwerpunkt aller Anstrengungen bei der Tiefe der Fahrrinne. Auch hier befindet sich die Baggerflotte im harten Wettlauf mit ständig wachsenden Schiffsgrößen und -tiefgängen. Auch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg hat es schwer, gegen den Strom zu schwimmen, gegen den Elbestrom, der Millionen Kubikmeter von Schlick- und Sandmassen nach ewigen Gesetzen von Ebbe und Flut bewegt. Diese Gesetze kümmern sich nicht um die Erfordernisse, die ein Welthafen und eine künstliche Wasserstraße wie der Nord-Ostsee-Kanal an die für sie Verantwortlichen stellt.

Was haben sie bisher geschafft? Vor 130 Jahren betrug die natürliche Wassertiefe bei Nienstedten ganze 3,50 m. Vor dem Krieg konnte man 10 m Wassertiefe halten. Heute ist man bei 11 m Niedrigwassertiefe angelangt. Wenn man das stärkste Schiffshebewerk der Welt, den Tidenhub, ausnutzt, hat man damit Hamburg für vollbeladene 47 000-Tonner freigezogen. Aber was ist für einen Welthafen am Rande unseres Wirtschaftsgebietes heute schon ein 47 000-Tonner? Zur Zeit nimmt man also den letzten Meter Tiefe in Angriff, der überhaupt gegen die Elbe zu halten sein wird. Eine 12-m-Fahrrinne bedeutet plus Tidenhub Zufahrt für abgeladene 65 000-Tonner. Das ist das absolute Maximum. Was dann bleibt, um mit dem Trend zum großen Schiff mitzuhalten, ist nur noch der Außenhafen im Wattgebiet. Fiskalisch ist dieses Gebiet durch Tausch mit einem Areal in Cuxhaven für Hamburg bereits sichergestellt. Für die Baukosten rechnet man zur Zeit in einer Größenordnung von einer Milliarde.

## Baggern und Schützen

Auch auf der Elbe heißt es: baggern, baggern und nochmals baggern. Und zwar nicht nur, um auf Tiefe zu kommen, sondern um die Tiefe dann auch gegen die wandernden Sände zu behaupten. Oberhalb Cuxhaven genügen Eimerkettenbagger, aber unterhalb, praktisch schon im Seegebiet, schaffen das nur Großraum-Saugbagger wie der „Johannes Gähns“. Er hat eine Ladefähigkeit von 2800 cbm Baggergut. Schließlich soll die Tiefe in einer Breite von 400 m (von See bis Brunsbüttelkoog) und von 200 m (oberhalb Brunsbüttelkoog) gehalten werden. Doch selbst Baggern allein hilft noch

nicht, um aus einem natürlichen Strom eine Wasserstraße für Seeschiffe mit solch enormem Verkehr herzurichten. Auch mit Strandbauwerken, Buhnen und Dämmen muß der Strom gebändigt werden. Diesem Zweck dient auch der Leitdamm, der sich 9 km von der Kugelbake aus nach See zu erstreckt. Sein Bau verschlang 100 Mill. DM. Hinzu kommen 3—5 % für seinen Unterhalt. In seinem Bereich braucht nicht mehr gebaggert zu werden. Er hat sich also bewährt. Den Leitdamm aber zu verlängern, wäre ökonomisch nicht mehr zu vertreten.

## Leuchtturmwärter ist kein Job mehr

Selbst die tiefste und breiteste Fahrrinne würde der Schifffahrt wenig nützen, wenn sie nicht bezeichnet wäre. 200 Tonnen, darunter zahlreiche Leuchttonnen, machen die Rinne erst zur befahrbaren Wasserstraße. Außerdem weisen uns drei Feuerschiffe und 44 Leuchtfeuer bei Nacht die schmale Bahn im breiten Strom.

Auf Neuwerk steht ein Leuchtfeuer-Veteran. Mit einigen Leuchttönen brachte er nun schon 150 Jahre lang Licht in die nächtliche Navigation auf der Außenelbe. Vor 150 Jahren war noch keine Rede von 105 000 Schiffen jährlich.

Sie und ihre heutige Größe brauchen ein rationelles System von Festfeuern. Es wird gegenwärtig geplant. Wenn diese Feuer stehen, werden sie zwei Feuerschiffe für immer abgelöst haben. Auch oberhalb von Cuxhaven sollen alte Leuchtfeuer durch moderne ersetzt werden. Ihre günstigere Anordnung wird eine bessere Ausnutzung des Fahrwassers ermöglichen. Sie sind auf dem Aussterbe-Etat, die Feuerschiffe mit ihren Besatzungen ebenso wie die Leuchttürme mit ihren Wärtern. Auf der Unterelbe wird es sogar Doppelfahrwasser geben, dessen Befahrung zentral-automatisch gesteuert wird. Dann wird nur noch ein kleines Team von Reparaturarbeitern nötig sein. Leuchtturmwärter ist heute kein attraktiver Beruf mehr. Wer wäre wohl noch zufrieden damit, in der Einöde für wenig Geld einfache Arbeit zu verrichten?

## Blind durch den Nebel

Wasser fließt und Sände wandern. Doch zuverlässig, sicher und bei Tag und Nacht sichtbar muß die Straße für unsere Schiffe sein, sichtbar und fest liegend auf einer graubraunen Wasserfläche, die nichts davon verrät, was sich darunter unablässig verflacht, verengt, verändert. Und diese zuverlässige, sichere Straße kann die Natur stilllegen, wenn sie sie über der Wasserfläche mit Nebel verhängt. Doch selbst dann noch hält sie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion heute offen. Sie leitet die Schiffe blind durch die Fahrrinne. In diesem Sommer noch wird die Radarkette geschlossen sein. Diese Kette nimmt die Schiffe gewissermaßen auf den Haken und zieht sie sicher und zuverlässig auf dem Fahrwasser längs der Rinne mitten durch dichten Nebel. Auf 120 km Länge liegen sechs Radaranlagen, die sich mit ihren Bereichen überschneiden. Doch nur zwei davon brauchen mit Beobachtern besetzt zu sein. Sie bekommen die Radarmeldung von je zwei unbesetzten Stationen auf Richtfunkstrecken auf ihre Schirme übertragen. Der Beobachter in Cuxhaven übersieht so auf mehreren Schirmen das gesamte Fahrwasser von Neuwerk bis Brunsbüttelkoog. Die Männer in der Zentrale Brunsbüttelkoog überblicken die Elbe von da bis an Hamburg heran. Sie sehen jede Tonne, ja sogar deren Bezeichnung und sie verfolgen jedes Schiff. Sie können die Schiffe genau auf der auf ihrem Schirm markierten Radarleitlinie halten. Dabei kann jeder Beobachter 5—6 Schiffe gleichzeitig beraten, d. h. praktisch per UKW fernsteuern. Sie sagen dem Lotsen z. B. auf den Meter genau, wie weit er von dieser oder jener Tonne noch ab ist, und der Lotse weiß auch, mit dem Ohr gewissermaßen am

Mund seines Beraters, immer, wo er steht, weiß wer hinter ihm ist und ihm entgegen kommt und wie dieser Mitläufer und Gegenkommer steuern, weiß das alles, ohne es zu sehen.

## Hinter dem Tor zur Welt

Was das für einen sicheren Non-stop-Schiffsverkehr bedeutet, kann man ermessen, wenn man weiß, daß die Lotsenbrüderchaft Elbe mit ihren 300 Seelotsen im Jahr 1964 mehr als 55 000 Schiffe gelotst hat. Auch hier führt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion die Aufsicht. Die Elbe ist Grenze, auf der Unterelbe zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Das hat keine Not. Doch der Verwaltungsbereich der Direktion Hamburg erstreckt sich auch auf die Oberelbe oberhalb Hamburgs auf eine Länge von 145 km. Da ist die Elbe Eiserner Vorhang. Ob er in der Mitte der Elbe liegt oder am Mecklenburger Ufer, darüber werden sich unsere und die östlichen Behörden nicht einig. Hier treten Schwierigkeiten auf, weil ostseitig der Verkehr oder die strombaulichen Unterhaltungen zeitweise verhindert wird. Überhaupt die Oberelbe: Sie ist für den heutigen Binnenschiffsverkehr so eng wie ein Konfirmandenanzug für einen Erwachsenen. Und sie führt nicht mehr ins Hinterland des Hamburger Hafens. Sie führt auf der Rückseite dieses Tors zur Welt so gut wie ins Nichts.

Das soll und muß anders werden. Hamburg muß an das Norddeutsche Binnenwasserstraßennetz angeschlossen werden, um es wenigstens binnwärts aus seiner gefährlichen Randlage zu befreien. Deshalb hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in den letzten Jahren eingehende Untersuchungen für eine vollschiffliche Verbindung Hamburgs mit den deutschen Binnenwasserstraßennetzen angestellt. Sie hat darauf den Bau des Nordsüdkanals empfohlen.

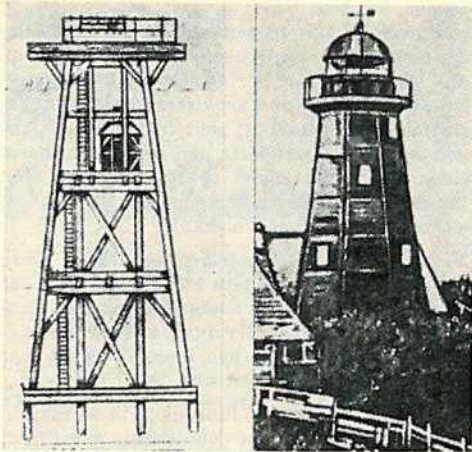
Und der kommt nun mit Riesenschritten auf sie zu. 113 km lang soll der Elbe-Seitenkanal werden. Nicht die Länge, und nicht die Kosten sind das Problem; das Problem ist das Personal. 250 neue Bedienstete erfordert dieser Bau. Woher nehmen? Das fragt sich der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion heute, nachdem feststeht, daß seine Behörde den Bau ausführen wird.

So ist die Oberelbe problematischer als die von unseren Seeschiffen befahrene Unterelbe. Doch auch die kann als eine Hauptschlagader des bundesdeutschen Handels nur dann voll funktionsfähig erhalten werden, wenn auch der Binnenschiffsverkehr floriert. Umgekehrt hatte die Vertiefung und der Ausbau der Seewasserstraße Elbe dazu geführt, daß sich die Tide immer weiter elbaufwärts gefressen hatte. Da mußte ein Riegel vorgeschoben werden, um dem Absinken des Grundwasserspiegels Einhalt zu gebieten. Das imponierende Bauwerk der Staustufe bei Geesthacht löste dieses Problem.

## Keine Kreislaufstörungen

Elbevertiefung, Radarkette, Nordsüdkanal: angesichts solcher Mammutaufgaben werden die Routinearbeiten der Direktion fast unscheinbar. Doch die reibungslose Selbstverständlichkeit, mit der sie in der Stille ausgeführt werden, soll nicht darüber hinwegtäuschen, daß man hier unablässig am Werke ist für das Allgemeinwohl und für unsere Seeschiffahrt.

Da müssen auch die kleinen Schifffahrtswege auf der linken Seite der Unterelbe betreut werden. An der Oste entsteht ein Sperrwerk und auf dem Gebiete der Hydrologie, des Pegelwesens, des Kartenwesens, der Vermessung und der Verwaltung der Liegenschaften ist die Direktion unablässig tätig, eine Kreislaufstörung am Blut der Erde, dem Wasser, zu verhindern.



Zwei historische Ansichten zeigen die Neuerwerker Kohlenblüse mit offenem Kohlenfeuer (1644) und den 1815 gebauten und 1885 abgebrochenen „Kleinen Leuchtturm“.



Entlang des 120 km langen Elbe-Schiffahrtsweges sind elf Radarstationen errichtet worden. Das Bild zeigt die Radar-Zentral-Station an der „Alten Liebe“ in Cuxhaven.

## Verkürzung der Fahrzeiten

In dem Bemühen, die Eignungsverordnung, die die gesetzliche Grundlage für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses bildet, so elastisch wie möglich den Gegebenheiten des Schiffsdienstes anzupassen, haben die Küstenländerregierungen neue Richtlinien herausgegeben.

Diese regeln unter anderem:

Die Verkürzung der Seefahrtszeiten bei befriedigenden Leistungen und für Abiturienten, die Anrechnung von Seefahrtszeit in anderen Schiffslaufbahnen, auf Binnenschiffen, der Bundesmarine, Ausländern und Schiffen der SBZ, die Befreiung von der Matrosenprüfung, die Anrechnung von Landausbildung auf die Dienstzeit von Junggraden.

## Neue Sicherheitsbestimmungen treten in Kraft

Die Handelskammer London (Board of Trade) hat die gesetzlichen Vorschriften mit den einzelnen Sicherheitsmaßnahmen auf Schiffen revidiert. In den Vorschriften, die heute rechtskräftig werden, sind der Bau von Passagier- und Frachtschiffen eingeschlossen sowie deren Versorgung mit Rettungs- und Feuerlöschschrüstung, Lotsenleiter, Funk und Funkpeilanlage und verschiedene andere Dinge einschließlich des Transports gefährlicher Güter und Getreideladungen.

Die internationale Konvention für die Sicherheit des Lebens auf See von 1960 wurde im vergangenen Jahr von Großbritannien ratifiziert und wird am 25. 6. rechtskräftig. Diese Konvention löst die aus dem Jahre 1948 ab und enthält eine beträchtliche Reihe von Änderungen der internationalen Sicherheitsbestimmungen auf Schiffen.

## Forschungsschiff „Meteor“ wieder in Hamburg

Das Forschungsschiff „Meteor“ des Deutschen Hydrographischen Institutes kehrte nach fast siebenmonatiger Abwesenheit von seiner ersten großen Reise nach Hamburg zurück. Das Schiff hat an der internationalen Indischen Ozean-Expedition teilgenommen und während dieser Zeit zahlreiche ozeanographische Untersuchungen durchgeführt.

Es lief am 29. 10. 1964 von Hamburg aus und setzte nach einem Besuch in Neapel im Roten Meer eine Forschungsgruppe auf der Insel Sarso für 14 Tage ab. In der Zwischenzeit führte „Meteor“ ozeanographische Untersuchungen unter der Expeditionsleitung von Professor Dr. G. Dietrich, Kiel, im Roten Meer durch.

Anschließend fuhr das Schiff an der afrikanischen Ostküste bis Mombasa, von dort quer durch den indischen Ozean nach Cochín. Der weitere Weg führte dann, an der Westküste von Indien und Pakistan entlang über Bombay nach Karachi, das am 14. 3. 1965 erreicht wurde. Auf den genannten Teilabschnitten wurden vorwiegend ozeanographische Untersuchungen durchgeführt, unter anderem wurden 80 bisher unbekannte neue Fischarten entdeckt. Im nächsten Abschnitt der Expedition, die ab Karachi unter der Leitung von Professor Dr. Seibold, Kiel, stand, wurden im Persischen Golf meeresgeologische Untersuchungen vorgenommen. Die „Meteor“ erreichte am 24. 4. 1965 Djibouti. Von da aus trat das Forschungsschiff, unter der Expeditionsleitung von Präsident a. D. Dr. Böhncke, Hamburg, die Heimreise an und führte im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit weitere Untersuchungen durch.

# Landgang mit 100 Sachen

**Kehrwieder-Autobericht**  
**Heute: „Rücksicht ist die beste Verkehrsregel im Ausland!“**

Krasse Unterschiede in den Verkehrsbestimmungen der verschiedenen Staaten gibt es eigentlich kaum.

Wer sein Fahrzeug sicher beherrscht und neben einer guten Portion gesunden Menschenverstandes auch noch genügend Anpassungsfähigkeit mit ans Steuer nimmt, der wird auch im fremden Verkehrsgetümmel keinen Elefanten im Porzellanladen abgeben. Und noch eines ist besonders für Autofahrten im Ausland zu raten: Nehmen Sie Rücksicht! Pochen Sie nie auf Ihr vermeintliches Vorfahrtsrecht (Ihre Karosserie ist dünner als Sie glauben), und versuchen Sie bitte nicht, Fußgänger zu Sprintern zu erziehen.

Das wird Ihnen garantiert weniger Scherereien und bestimmt mehr Sympathien einbringen. Denn — Recht hin, Recht her — wenn Sie als Ausländer beispielsweise in einer südamerikanischen Stadt einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursachen, steht Ihnen in jedem Fall eine ziemlich trostlose Zeit bevor. Wie die Erfahrung zeigt, können Sie dann nämlich kaum mit einer (nach unseren Maßstäben) objektiven Untersuchung des Unfalls rechnen, dagegen aber entschieden mit empfindlicher Bestrafung. Wenn Sie mit einer Geldbuße davonkommen, haben Sie sogar noch Glück gehabt. Aber abgesehen von der Mentalität der jeweiligen Polizeibehörde oder den Gerichten, kann Ihnen auch unmittelbar an der Unfallstelle durch die in den meisten Fällen von vornherein gegen Sie aufgebrauchten Passanten Ihr blaues Wunder blühen. Daß solches „schlagartiges Verhalten“ keineswegs nur den Südamerikanern zu eigen ist, beweist eine Anweisung für Autotouristen in Ägypten. Es heißt darin wörtlich: „Warnung! Bei einem Unfall empfiehlt es sich ohne Rücksicht auf die Schuldfrage sofort den nächsten größeren Polizeiposten aufzusuchen. Verbleiben an der Unfallstelle kann selbst bei geringfügigem Schaden, ganz besonders jedoch bei Personenschaden, für den Fahrer gefährlich werden. Überlicherweise sammelt sich schnell eine sehr große Menschenmenge an. Die leicht erregbaren Gefühle dieser unkontrollierten Menge können sich im Handumdrehen in Tätlichkeiten oder gar Selbstjustiz Luft schaffen (Lynchfälle sind bekannt).“

Ähnlich finstere Geschichten wissen Kraftfahrer aus den erst in jüngster Zeit selbständig

gewordenen Staaten Afrikas zu berichten. Und auch in manchen Ostblockstaaten fängt das Auge des Gesetzes plötzlich an zu schielen, wenn sich einer der Unfallpartner als „Imperialist aus dem kapitalistischen Westen“ entpuppt.

So gesehen, ist äußerste Rücksichtnahme bei Autofahrten im Ausland auch ein Gebot der Klugheit und der persönlichen Sicherheit.

Darüber hinaus haben aber gerade wir deutschen Autofahrer allen Grund, uns größerer Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu befleißigen. Denn seit Jahren schon belegen wir unverdrossen eine führende Position in der Weltunfallstatistik.

Der deutlichste Unterschied in den einzelnen Straßenverkehrsordnungen besteht in der jeweils vorgeschriebenen Fahrtrichtung auf den Straßenseiten. Auch hier teilt sich die Welt in zwei große Lager: In die Rechts- und in die Linksfahrer. Schweden und alle Staaten, die zum United Kingdom gehören oder gehörten, schreiben Linksverkehr vor, die anderen halten es mit der rechten Straßenseite. Die Straßenmitte — wenn sie nicht durch Grünanlagen, Leitplanken oder weiße Streifen als verbotene Zone gekennzeichnet ist — steht im allgemeinen den Überholern aus beiden Richtungen zur Verfügung. Nur in Portugal darf man auf manchen Straßen auch in der Mitte parken.

Die übrigen Verkehrsbestimmungen und auch Zeichen haben sich in den meisten Staaten der Erde mehr und mehr angeglichen. Unterschiede bestehen jedoch hinsichtlich der Geschwindigkeitsbestimmungen (die in geschlossenen Ortschaften zwischen 40 km/h (Norwegen) und 80 km/h (Lybien) schwanken, der Parkvorschriften und einiger Vorfahrtsregeln. So haben beispielsweise Straßenbahnen in einigen Staaten absolute Vorfahrt (wie in Frankreich oder Norwegen), Kreisverkehrsbestimmungen sind unterschiedlich usw. usw. Ziemlich einig ist man sich allerdings gegen das Hupen. Mag es in Lateinamerika auch noch so beliebt sein — fast alle anderen Staaten verhängen gegen unnötiges Hupen Strafen oder verbieten es jedenfalls ausdrücklich während der Nachtzeit, mit Ausnahme von Gefahrensituationen.





# Die Freiwache

## Die Bösch

### Aus der Geschichte der Elblotsen

Von K. L. Ludwig

*Wenn he wokt, denn kwarkt he,  
Wenn he slöppt, denn snarkt he,  
Wat he deiht, is wichtig,  
Wat he seggt, is richtig.*

Jeder, der einmal der Bösch, der Lotsenstation an der Einmündung des Nordostseekanals bei Brunsbüttel, einen Besuch abgestattet hat, wird diesen Spruch dort gelesen haben, der in humorvoller Weise den Lotsen charakterisieren soll.

Aber so schlimm waren die Elblotsen damals gar nicht. Ganz im Gegenteil, sie waren fleißige Kirchgänger, die an jedem Sonntagmorgen über den Elbdeich nach St. Margarethen zogen, wo sie ihre festen Kirchenstühle hatten. Von der Kanzel betete der Herr Pastor: „Gott schütze unsere Dämme und Deiche, Schleusen und Wettern, auch alle Reisenden zu Lande und zu Wasser, in Besonderheit die hier auf der Bösch stationierten Lotsen.“

Klar, daß der Herr Pastor den letzten Satz nicht umsonst sprach. Dafür erhielt er zweimal im Jahr einen Stieg springlebendiger Schollen. Daraus dürfte schon hervorgehen, daß ein großer Teil der Elblotsen, wie auch auf anderen Revieren, aus Fischern bestand. Wir finden unter ihnen aber auch viele Ewerführer und selbst die Transieder von den Transiedereien in St. Pauli und Altona. Ein Schiff von Hamburg nach See oder umgekehrt zu bringen, brachte immer ein hübsches Stückchen Geld ein.

War also das Lotsenwesen zunächst noch ein sehr unregelmäßiges und unkontrolliertes Gewerbe, bei dem es auch nicht immer ganz ehrlich zuging, so wurde es besser, als sich die Lotsen im Jahre 1745 zu einer „treueverbundenen Lotsenbrüderschaft zu Oevelgönne und Neumühlen“ zusammenschlossen. Ritter von Werckentlehn, Königlich Dänischer und Norwegischer Landrat und Landdrost der Herrschaft Pinneberg, setzte Stempel und Siegel unter diese Gründungsurkunde. Das war die erste Lotsenvereinigung an der Elbe.

Neid und Streit und ein harter Konkurrenzkampf herrschten immer noch unter den Lotsen. Es mußte also etwas geschehen, um diesem Einhalt zu gebieten. So wurde 1768 ein Statut aufgesetzt, das aus 18 Paragraphen bestand. Der § 1 lautete:

„Es sollen alle Quartal die Aelterleute, Betsytere, und der das Buch fuhret, sich christlich und nuechtern zu rechter Zeit, Nachmittags um 1 Uhr, in des Krugvaters, Peter Röpers, Hause zu Oevelgönne einstellen, und nachdem die Lade aufgesetzt worden, die Sitzung bis 3 Uhr, auch nach Erforderniß laenger, fortsetzen, in der Zeit die etwanigen Beschwerden oder Vorschlaege der Interessenten anhören, und, dem Befinden nach, abmachen.“

Die übrigen Paragraphen handelten von der Ehre und dem Anstand der Lotsenbrüder, dem Schutz vor auswärtigen Konkurrenten, der Versorgung von Witwen und Waisen und einem Alters- und Invalidengeld.

Das Verhältnis zwischen den Lotsen und den Kapitänen war keinesfalls sehr liebenswürdig. Einen festen Lotsentarif gab es damals noch nicht. Man feilschte noch um das Lotsgeld und unterbot sich gegenseitig. Unter einen Reichstaler für jeden Fuß Tiefgang durfte aber keiner gehen, es sei denn, daß man einen, der nicht zur Lotsenbrüderschaft gehörte, unterbot. Auch wer zum ersten Mal ein Schiff lotste, durfte unter dem Preis bleiben.

Dieses Aushandeln des Lotsgelds war besonders lebhaft in den Hafenkneipen von Hamburg und Altona, während es bei den von See kommenden Schiffen wesentlich schneller ging. Hier stand man ja bei Wind und Wetter im offenen Boot und verhandelte von dort aus mit dem Schiffer.

Oftmals beschwerten sich die Kapitäne in Hamburg bei der Commerzdeputation über die Lotsen, die sie immer wieder zu übervorteilen suchten. Aber auch die Schiffer waren keine lammfrommen Geschöpfe. Um Lotsgeld zu sparen, gaben sie einen geringeren Tiefgang ihres Schiffes an. Wenn es aber dadurch festkam, trug der Lotse nicht mehr die Verantwortung.

Da die Lotsen nicht alle aus Hamburg stammten — nur wenige wohnten auf dem Hamburger Berg, dem heutigen Stadtteil St. Pauli, es waren jene, die ursprünglich in den Tranbrennereien gearbeitet hatten —, sondern die meisten aus Neumühlen und Oevelgönne stammten, unterstanden sie nicht der Hamburger Gerichtsbarkeit. Die Oevelgönner und Neumühlener waren damals Dänen und hatten sich vor dem Gericht in Pinneberg zu verantworten. Das hannoversche Gericht in Stade war für die Lotsen aus Grünendeich im Alten Land zuständig. Lediglich die Seelotsen, damals Admiraltätslotsen genannt und meistens in Cuxhaven zu Hause, unterstanden der hamburgischen Admiralität. Die Seelotsen brachten die Schiffe aber nur von der Elbmündung bis nach Freiburg oder Glückstadt.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts kamen zu den bisherigen Lotsenbrüderschaften noch die Blankeneser und die Glückstädter Elblotsen hinzu. Wenn sie ihren Dienst auch in einem regelmäßigen Turnus verrichteten, heftig beföhden taten sie sich aber immer noch.

Die Oevelgönner und Neumühlener Lotsen bewohnten ihre kleinen Häuschen unter der hohen Geestkante am Elbufer. Zum Teil stehen ihre Häuschen dort noch an dem schmalen Promenadenweg hinter den kleinen Vorgärten. Aber der Anmarschweg zu den elbauf zu lot-

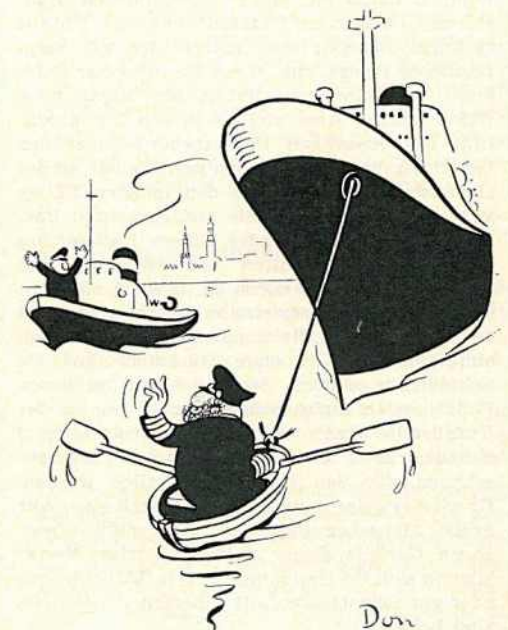
senden Schiffen war von dort recht lang und beschwerlich. So hatten sie schon bald nach der Gründung ihrer Brüderschaft im Jahre 1749 das Wirtshaus auf der Bösch bei Brunsbüttel zu einem Wach- und Bereitschaftshaus eingerichtet. Dort soll es oft sehr fröhlich zugegangen sein. Man pokulierte und zechte und hatte einer des Guten zuviel getan, verstaute man ihn in den übereinanderstehenden Betten vor-sichtshalber in einer Unterkoje.

Nicht nur an der Lotserei verdienten diese Männer ihr Geld, sondern hier blühte auch der Schmuggel. Ganz besonders zur Zeit der Kontinentalsperre war hiermit ein sehr einträgliches Geschäft zu machen, denn die Bösch war damals dänisches Gebiet und damit neutral.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in Hamburg verschiedene Reedereien gegründet, von denen manche Weltgeltungen erlangten. Besonders war dies der Fall, als nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 die Umstellung von der Segel- auf die Dampfschiffahrt eintrat. Verschiedene große Reedereien nahmen vertrauenswürdige Lotsen in ein festes Anstellungsverhältnis, die sogenannten Kontorlotsen. Das war ein bedeutender Fortschritt, und ein weiterer Meilenstein war es, als 1882 der erste Lotsenversetzdampfer auf der Elbe in Dienst gestellt werden konnte.

Da inzwischen auch beide Elbufer deutsch geworden waren, hatten sich die fünf Lotsenbrüderschaften in Hamburg, Neumühlen-Oevelgönne, Blankenese, Grünendeich und Glückstadt zum Allgemeinen Elblotsen-Verein zusammengeschlossen, ohne jedoch dabei ihre eigene Existenz aufzugeben. Damit wurden auch alle bisherigen Mißstände beseitigt. Das Verhältnis zwischen Kapitän und Lotse wurde bedeutend freundlicher. Keiner suchte den anderen zu übervorteilen. Ein allen gerechtfertigter Lotstarif wurde aufgestellt und das Lotsgeld nicht mehr nach dem Tiefgang, sondern nach der Bruttotonnage berechnet. Ebenso war das Elbfahrwasser korrigiert, der „Hamburger Sand“ vor Altona war weggebaggert worden, so daß die elbauf kommenden Schiffe nicht mehr in der „Kuhl“ vor Oevelgönne zu ankern brauchten, um den richtigen Wasserstand abzuwarten, was bei einer Ostwind-Wetterlage oft sehr zeitraubend war.

Aus dem Allgemeinen Elblotsenverein wurde 1943 die Lotsenbrüderschaft Hamburg, und 1956 vereinigte sich diese mit den Cuxhavener Seelotsen zur „Lotsenbrüderschaft Elbe“.



Lotse und Schlepper auf MS „Alleen“ oder „do it yourself“

# Streifzüge durch Ostblockhäfen

(3. Fortsetzung und Schluß)

## Hinter der Fassade Windaus

Die Abendlehrgänge scheinen sich großer Beliebtheit zu erfreuen, ständig werden neue eingerichtet. Ich glaube nicht, daß es notwendig ist, sich im Westen allzusehr von den großen Studentenzahlen beeindrucken zu lassen, die aus Rußland gemeldet werden.

Bei einer Veranstaltung des Interclubs lerne ich eine Dame kennen, die das Bedürfnis hat, sich über ihre Sorgen auszusprechen. Obgleich sie eine annehmbare Stellung bekleidet, haßt sie den Kommunismus mit seinen Begleiterscheinungen. Ihr Mann wurde 1946 verschleppt und ist seit dieser Zeit verschollen. Sie bittet mich, für ihre in Frankreich lebenden Verwandten Post mitzunehmen, da es ihr bekannt ist, daß die Korrespondenz mit dem westlichen Ausland überwacht wird. Von ihr erfahre ich auch, daß ausländische Gäste in Ventspils beschattet werden, sie bittet mich, recht vorsichtig zu sein, besonders wenn ich fotografieren will. Meine Gesprächspartnerin erzählt mir auch von dem konfessionellen Leben in ihrer Stadt. Die lutherische Gemeinde soll stark und sehr aktiv sein. Ihre Kirche macht einen tadellosen Eindruck, Gottesdienst findet jeden Sonntag statt. Die russisch-orthodoxe Kirche dagegen ist völlig verwahrlost. Auf einem Friedhof finde ich liebevoll gepflegte Gräber, die meisten mit Kreuzen und Grabsteinen versehen, in die vielfach deutsche Namen eingemeißelt sind. Auf dreißig Russengräbern stehen hellblaue Holzpylonen, geschmückt mit einem Sowjetstern. Das Holz verfaut schon, die Gräber sind ungepflegt, kein Name kündigt davon, wer der Tote ist.

## Der Staat hat es ja

Trotz großer Bemühungen der Schiffsleitung trifft in Ventspils für uns keine weitere Ladung mehr ein, werden dafür aber nach sechs Tagen Wartezeit telegrafisch nach Klaipeda beordert. Bezeichnend ist, daß uns das Telegramm erst 16 Stunden nach Eintreffen ausgehändigt wird. Wertvolle Zeit geht dadurch verloren, auch für die Russen, denn sie stehen ja wegen Überschreitung der Ladezeit für das Überliegegeld ein. Aber was macht es schon. Väterchen Staat hat es ja.

## Memel

### Ruinen und Schuttberge

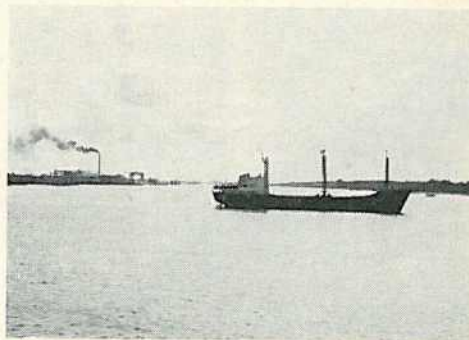
Rund neun Stunden dauert die Seefahrt nach Klaipeda (Memel). Auch hier ist eine starke Überwachung der Küste und des Hafens feststellbar. Auf der Kurischen Nehrung sind zahlreiche Flakscheinwerfer in Aktion. Am Kai ist der für uns vorgesehene Platz noch von einem russischen Schiff belegt. Der verantwortliche Ladebeamte meint aber, daß wir in zwei Stunden anlegen können. Aber auch hier vergeht immerhin noch die ganze Nacht, ehe wir verholen können. Begriffe für Zeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit scheint überhaupt niemand in Rußland zu besitzen. Von einem Infolotbeamten werde ich mit dem Kapitän zu einer Stadtrundfahrt eingeladen. Er hat in Moskau studiert und muß nun, wie alle Hochschulabsolventen, etwa drei Jahre praktische Arbeit leisten. Unser Ladevormann ist Ingenieur und stammt aus Odessa. Wer Klaipeda vor dem Kriege gekannt hat, ist erschüttert von dem heutigen Aussehen der Stadt. Kampfspuren, Ruinen und Schuttberge sind überall noch sichtbar. Den Stadtkern versucht man neu zu gestalten, am Stadtrand entstehen neue Wohnbezirke. Alles macht irgendwie einen improvisierten, wenig planvollen Eindruck. Auch hier liegen Rohbauten wegen Materialmangels seit längerer Zeit still. Der Kapitän hat sie schon im vergangenen Jahr so gesehen. Da sich die Bevölkerungszahl infolge des enormen Hafenausbaus und der Ansiedlung neuer Industriebetriebe fast verdoppelt hat, besteht ein Wohnraumproblem größten Ausmaßes. Auch hier liegen, wie in Lettland, weite Ackerflächen brach und werden von Unkraut überwuchert.

Am nächsten Tage entdecke ich bei einem Spaziergang am Ende des Hafens eine große Baustelle, an der ein Ölhafen entstehen soll. Wie zu hören ist, soll auch eine Pipeline gelegt werden. Gearbeitet wird zur Zeit nicht. Da ich mich mehrfach verlaufe, bin ich gezwungen, Passanten anzusprechen. Alle sprechen mehr oder weniger gut Deutsch und sind außerordentlich hilfsbereit. Ein sowjetischer Hauptmann ändert meinetwegen seinen Weg und bringt mich zum Interclub. Der hier gezeigte Film ist mäßig und handelt vom ersten Weltkrieg; ein bulgarischer Offizier meutert mit seiner Truppe, um nicht gegen Rußland kämpfen zu müssen. Die verbündeten deutschen Soldaten kommen wie immer schlecht dabei weg.

Spät am Abend erhalten wir noch Besuch von Infolotbeamten an Bord, mit denen wir hart über politische Probleme der Gegenwart diskutieren. Von der Berliner Mauer haben sie angeblich noch nichts gehört, auch nicht darüber, daß die Absperrung schon zahlreiche Tote und Verletzte gekostet hat. Über Ullbricht sprechen sie verächtlich, sie betiteln ihn mit einem russischen Schimpfwort, das hier nicht wiedergegeben werden kann. Beide scheinen ehrliche Rauhbeine zu sein, Gin und Whisky schmecken ihnen ausgezeichnet. Bei der Verabschiedung bleibt einer etwas zurück und sagt zu mir: „Kommunismus große Sch...“. Wäh-

rend des Aufstandes in der SBZ 1953 gehörte er zur Besatzungstruppe.

Nach Beendigung der Ladearbeiten erfolgt noch eine Abschlussesprechung im Infolotbüro. Die Ausklarierung wird für 14 Uhr angekündigt, aber wiederum müssen wir bis zum Abend warten. Mit der Kommission erscheint ein russischer Hauptmann und zehn Soldaten, die das Schiff nach Flüchtlingen durchsuchen. Geradezu naiv wirkt es, daß in den Betten, unter den Betten und in den Schränken gesucht wird. Sicherlich gibt es auf großen Schiffen andere Versteckmöglichkeiten als die genannten. Nun, das alles dauert sehr lange.



Verödet und verlassen wie die stillgelegte Lindenausche Werft im Hintergrund liegt der Hafen von Memel.



## Wenn Privateigentum Diebstahl ist, ...

Abschließend noch eine Zusammenfassung der Erfahrungen dieser Reise: Kommunismus ist nach Karl Marx die auf den Sozialismus folgende Entwicklungsstufe, in der die Vergesellschaftung der Produktionsmittel und Erzeugnisse erfolgt ist. Das Endziel ist die klassenlose Gesellschaft. Die größte Überraschung aber, die ich erlebte, war die Feststellung, daß die Ungleichheit der Menschen in Rußland erschreckend groß ist. Wenn Privateigentum Diebstahl ist, dann wimmelt es dort von Dieben. Das Streben nach Eigentum und den das Leben lebenswert machenden Gütern scheint mir dort ebenso ausgeprägt zu sein wie bei uns. Ist es nicht völlig natürlich, daß es so ist? Die Erziehung zur sozialistischen Gesellschaftsordnung scheint mir mißlungen zu sein; wie könnte es sonst noch notwendig sein, daß sich die Parteipropagandisten immer wieder gezwungen sehen, in Wort, Bild und Schrift dem Volke eine bessere Zukunft zu versprechen. Warum nur, wenn das Volk angeblich mit der Gegenwart zufrieden ist, der immerhin schon eine fünf Jahrzehnte dauernde Aufbauzeit vorausgegangen ist? Auch der russische Mensch hat eigene Wünsche und den Willen, sie zu erfüllen. Sicherlich wird an dieser Entwicklung das Erleben und Erkennen mitgewirkt haben, das unendlich vielen jungen Menschen als Besatzungssoldat in den europäischen Ländern zuteil geworden ist.



Für Sicherheit und Zeitgewinn:

**ESSO BUNKERDIENST**

ESSO BUNKEROELE · ESSO SCHMIEROELE

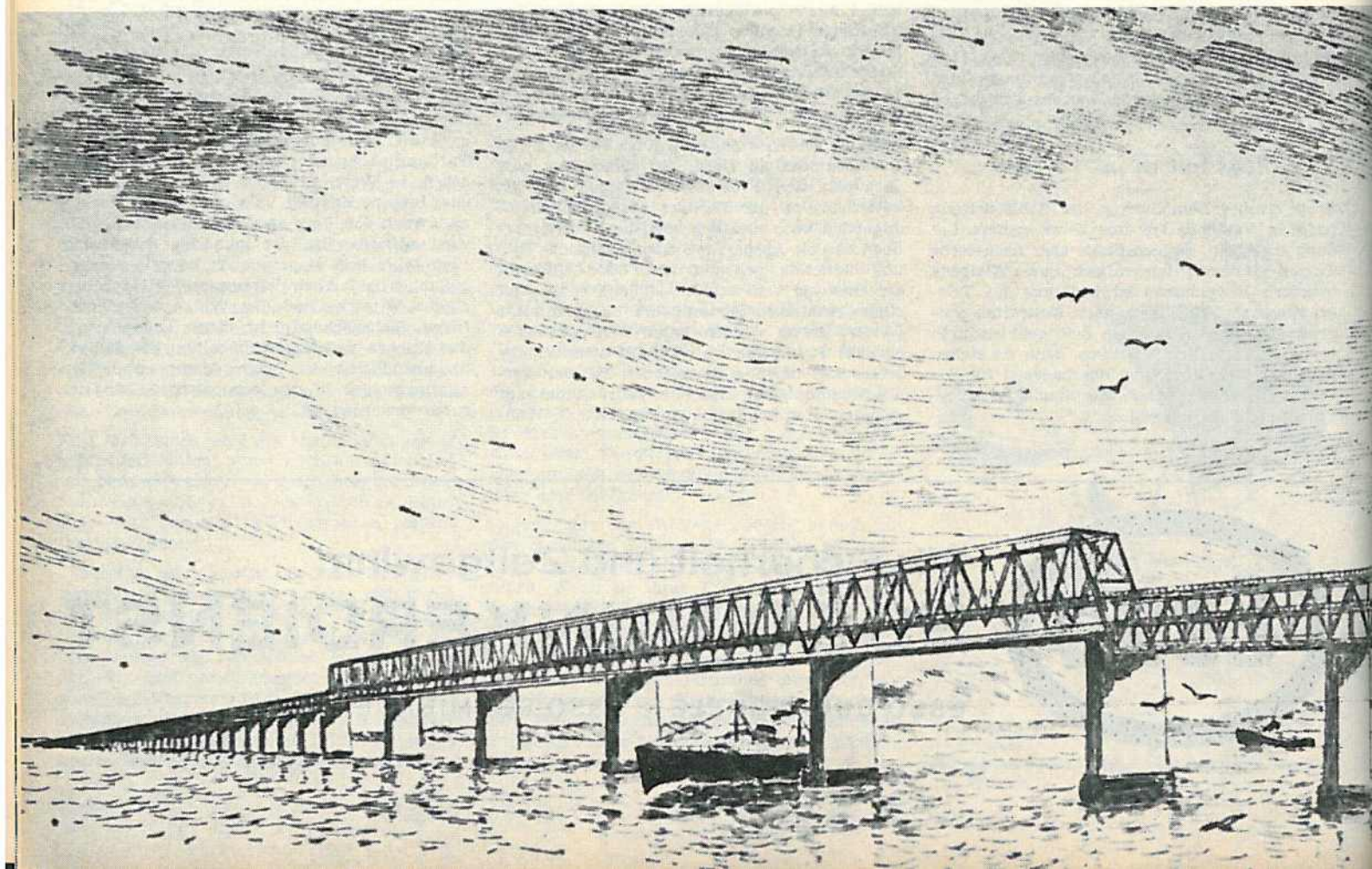
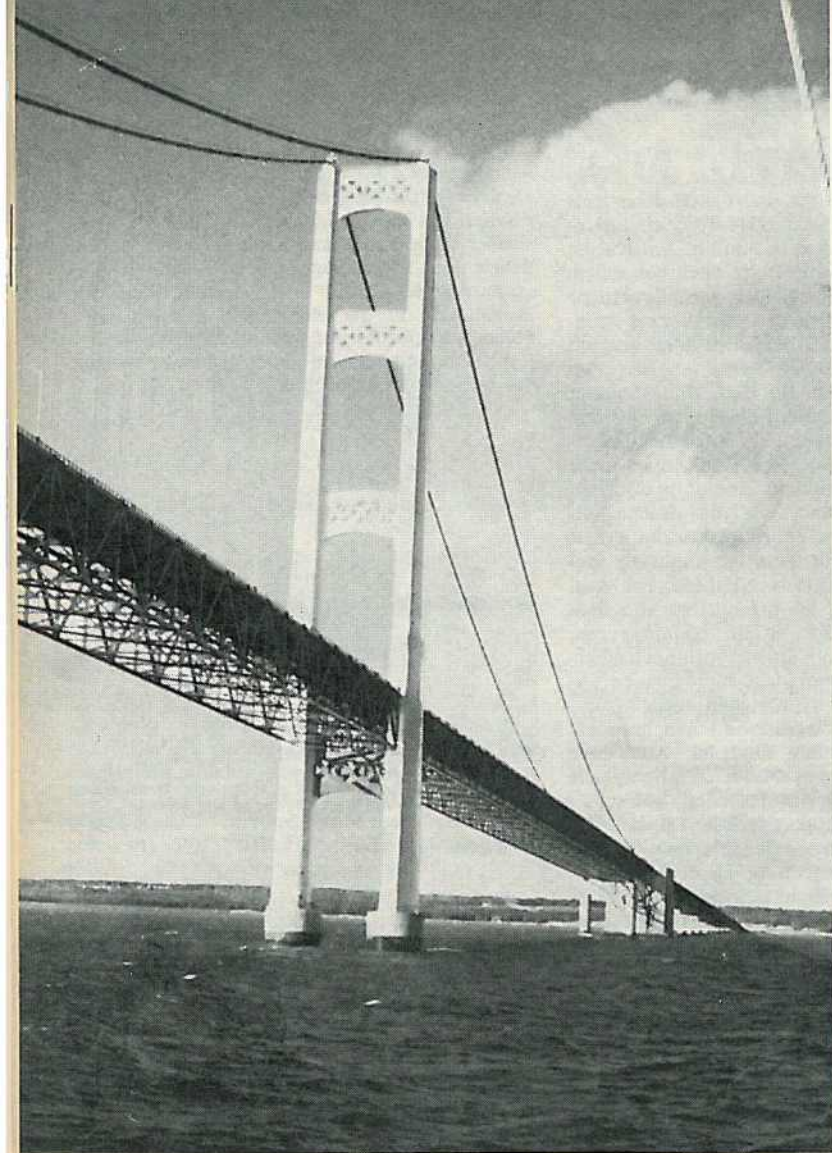
# Brücken über Schiffsmasten

Die Überwindung des Hindernisses, das Meerengen für den Eisenbahn- und Straßenverkehr darstellen, beschäftigt die Techniker vieler Länder immer wieder. 26 000 Seeschiffe, die New York anlaufen, passieren die neue Verrazano-Narrows-Bridge. Die gewaltige Spannweite fügt den Superdimensionen New Yorks eine neue hinzu (rechts).

Auch die neue Toll-Bridge, die die beiden durch den Michigan-See getrennten Teile Michigans im zentralen Nordamerika verbindet, ist eine imponierende Überbrückung des Schiffverkehrs (links).

Zweistöckig wird die geplante über vier Kilometer lange Brücke über den Öresund sein und eine Durchfahrtshöhe von 55 Metern haben.

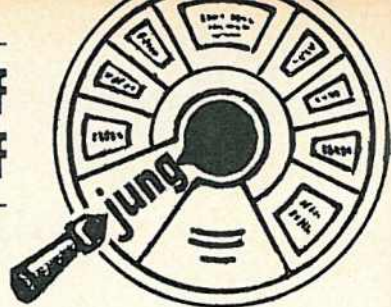
Diese zeit- und kostensparende Verbindung über den Öresund würde Kräfte freimachen, welche mit der Zeit zur Bildung und Entwicklung eines bedeutenden Handels- und Industrie-Zentrums auf beiden Seiten des Brückengebietes führen.





# Steuermann Claus Petersen wird losgekauft

## Telegraf auf



Lähmendes Entsetzen kreuzte vor den Küsten der Nordsee und des Ärmelkanals. Die Nachricht hatte eingeschlagen, obwohl schon das erste Gras über den gräßlichen Massenmord gewachsen war. Fischerleute hatten die traurige Zeitung im Auftrage des dänischen Vogtes nach Kopenhagen gebracht, und eine Woche später wußte man es in Bergen und Stavanger, in Hamburg und Bremen, in Hoorn, Amsterdam und London, was sich in Island zugetragen hatte:

Im Sommer des Jahres 1627 war eine ganze Flotte algerischer Korsaren vor der Südküste erschienen. Dort hatte sich die Seeräuber-Flotte in drei Geschwader aufgeteilt, die in den Fjorden plünderten. Am schlimmsten wüteten die Himmelhunde auf den West-Männer-Inseln, weil es hier eine dörfliche Siedlung gab; in den Buchten aber überwogen die weit voneinander liegenden Einzelhöfe. Mit 372 jungen Menschen an Bord schipperten die Barbaresken unbehelligt wieder nach Algier zurück. Alte Leute und Kinder, für die man keine Verwendung hatte, hatte man einfach totgeschlagen.

Wie gesagt, eine Bombe war in Europa eingeschlagen; auch die Küste fühlte sich jetzt von den „Türken“ bedroht, aber bald beruhigte man sich wieder in Bremen und Hamburg. Island war ja weit ab und leichter zu erreichen als die Trichteröffnungen der Nordsee-Flüsse. Man blieb bedächtig, gedachte aber nicht des zweiten Verses dieser klassischen Verhaltensregel der „tagenbaren“ Bremer. Es waren nämlich inzwischen seit diesem Überfall auf Island fast 100 Jahre ins Land gezogen, und da passierte es dann quasi vor den Toren Bremens.

Im Jahre 1725 — der zuständige Ratsherr für Häfen, Schifffahrt und Verkehr hatte den berühmten Schlüssel zur Welt mal nicht abgezogen — kreuzten algerische Korsaren bei den Roten Gründen vor der Wesermündung auf. Sie kaperten die Galliot des Schiffers Melchert Steengrafe und führten ihn mit seinen sechs Bootsgesellen dem Sklavenmarkt von Algier zu. Als sich die Sache in Bremen herumgesprochen hatte, strömte das Volk unruhig vor dem Rathaus zusammen. Auch im großen Saale ging es bewegt her: Was sollte man tun? Auf diesem seeräuberischen Gebiet fehlte jede Erfahrung. Gewiß, mit den Kapern aus Dünkirchen hatte man sich schon mehrfach herumgeschlagen und wußte auch auf diplomatische Weise mit ihnen um-

zugehen. Mit diesen ungläubigen Hunden hatte man noch nie zu tun gehabt; die bremischen Schiffer führen nämlich nur selten ins Mittelmeer.

In der Schwesterstadt an der Elbe, da kannte man sich im Umgang mit den Barbaresken aus. Man hatte dort eine „Landesversicherungsanstalt“, die ausgezeichnete Beziehungen zu Bankhäusern in Florenz unterhielt. Diese bewerkstelligten innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit die Auslösung gefangener Seeleute auf den Sklavenmärkten von Algerien und Marokko. In Lübeck und in Hamburg gab es eine Sklaven-Kasse; das war sozusagen das „Sozialpaket“ dieser Zeit. In Wirklichkeit firmierte das Hamburger Institut unter dem seltsamen Namen „Casse der Stücke vom Achten“. Dies heißt auf gut Deutsch „Kasse der Pesos (der Stücke) zu acht Realen“, der damaligen spanischen Währung. Zu dieser Versicherung zahlten die Seeleute und Reeder aller Fernfahrer, aber gestaffelt nach dem Fahrtgebiet. Die Beitragsätze für die zahlreichen und besonders gefährdeten Schiffe, die Cadix und Malaga als Ziel hatten, waren natürlich am höchsten. — Diese Kasse legte übrigens keine öffentliche Rechnung ab, weil die Deys von Algier und Sultane von Marokko bei Ausschüttung eines Bonus' sofort die Lösegeldsätze in die Höhe getrieben hätten.

Die gefangenen Seeleute wurden in Algier nach Arbeits- und Lösegeld-Sklaven unterschieden. Die Bankiers von Florenz und freie jüdische Kaufleute in Algier — „frei“, das heißt nicht im Getto lebende „spaniolische“ Juden — hatten eine ausgezeichnete Organisation in Europa aufgebaut, die innerhalb kurzer Zeit Nachrichten über die soziale Stellung und wirtschaftliche Lage der Angehörigen von Sklaven bekam.

Auf Grund dieser Auskünfte wurde das Lösegeld für die „feinen Leute“ festgesetzt, die den Korsaren in die Hände gefallen waren. Mittellose Seeleute suchte man für die eigene Seeräuber-Flotte zu gewinnen. Für die Anmusterung war allerdings der Übertritt zum Islam Voraussetzung, der gelegentlich auch bedenkenlos vollzogen wurde. Man darf sogar sagen, daß diese europäischen Renegaten erst Schwung in das Seeräuber-„Geschäft“ gebracht hatten. Beim Loskauf Hamburger Seeleute hatten sich ziemlich feste Preise eingependelt, die vom Range und den Fähigkeiten des Seemannes abhingen. Im Hamburger Staatsarchiv hat sich glücklicherweise die Rechnung

über den Loskauf des Steuermannes Claus Petersen erhalten, die auf den 12. Juli 1759 ausgestellt worden ist. Mit Erstaunen stellen wir fest, daß mit dem für den Dey bestimmten Lösegeld allein der verklavte Seemann noch nicht frei war. Zur „Ranzion“ kamen noch zahlreiche Provisionen, Courtagen und Gebühren hinzu. Die Rechnung lautet wie folgt:

„Nota für die hochlöbliche Admiralität der Kosten, die zur Lösung des Sklaven Steuermann Claus Petersen bisher angewendet worden und noch folgen werden als:

An den Dey zu Algier für seine Ranzion . . . . .	Piaster 1 200,—
Zoll gedachter Summe 10 %	120,—
An den Caffetan des Dey . . . . .	15,—
Für die Ketten abnehmen . . . . .	17,—
(Symbolische Handlung)	
Für den Oberschreiber . . . . .	8,8
An die Dragomane und Chaeres (Dolmetscher) . . . . .	2,—
Thürschließerlohn . . . . .	7,4
Courtage 1 % . . . . .	12,—
An die Shirren des Bagno . . . . .	2,3
(Staatspolizei)	
An den Steuermann für seine Überfahrt nach Livorno . . . . .	10,—
	<hr/>
	1 394,50

An Provision zu Algier 3 %	41,9
Die Schulden des Steuermann Petersen während seiner Gefangenschaft . . . . .	3,—
Algerische Piastres	1 438,40

Den Algier Piaster gerechnet zu 2 sh 23/4 gr = Bancomarco . . . . .	3 123,9
Quarantäne und Zehrungskosten in Livorno . . . . .	
Transportkosten von Livorno nach Hamburg . . . . .	

Die Freie Hansestadt Bremen hatte auf den Schlüssel zum Mittelmeer, wie gesagt, damals keinen großen Wert gelegt und besaß deshalb keine Sklaven-Kasse. Wenn es schon Toto und Lotto gegeben hätte, wäre der Fall stillschweigend durch den zuständigen Ratsherrn für die Innere Verwaltung bereinigt worden. Im Falle Steengrafe hat man gesammelt, ein höchst undankbares Geschäft, wie jedermann mit noch unwältiger Vergangenheit aus eigener bitterer Erfahrung weiß. An der Elbe haben sie auch versucht, durch kirchliche Kollekten die Sklaven-Kasse finanziell zu stützen aber die Sammlungen bald aufgegeben, nachdem sich auch Hosenträger im Klingelbeutel fanden. — Auf dem bitterarmen Island brauchten sie neun Jahre, um das Lösegeld für 37 Personen zusammenzubringen. Tatsächlich kamen nur 11 zurück. Ob die anderen 361 gestorben sind

und auf Seeräuberschiffen beziehungsweise im Harem angemustert haben, ist unbekannt geblieben. — Der König von Dänemark hat nur den Pfarrer Olaffur Edilson ausgelöst, der bereits 1628 wieder in Kopenhagen eintraf.

Was aber die „Casse der Stücke vom Achten“ anbelangt, so ist sie noch heute in Hamburg unter dem Fernruf 39 42 22 zu erreichen. Sie hat natürlich die Sklavenversicherung mangels Masse aufgegeben und betreibt freie Wohlfahrtspflege.

Reeder und Kaufleute von Reputation pflegen den Peso-Kassenwarten zu Beginn des neuen Jahres einen Scheck in Deutscher Mark zuzustellen. Die Kasse spielt quasi die seeverbundene Rolle des Bürgerparkvereins in Bremen. **Arnold Rehm**

## Lotse durch die Speisekarten: Heute Spanien

Die lukullische Spezialität im Lande der Stierkämpfe und der feurigen Mädchen heißt Paella. Es ist das eigentliche Nationalgericht der Spanier, doch wird es in den einzelnen Provinzen recht unterschiedlich hergestellt. Paella ist ein Reisgericht mit verschiedenen Fleischsorten, aber gleichzeitig auch mit Fischen und vielen „Meeresfrüchten“. Natürlich gehört eine kräftige Dosis Knoblauch sowie scharfer Paprika dazu. Das markanteste Gewürz in der Paella ist Saffran, der auch die Farbe des Gerichts bestimmt.

In jedem besseren Lokal ist zu allen Jahreszeiten Paella auf der Speisekarte. Als passendes Getränk wird dazu Rioja, ein kräftiger spanischer Landwein serviert.

In Andalusien sollte man nicht verfehlen, einen Manzanilla zu trinken. Dieser schwere Weißwein erinnert an Cherry und ist sehr trocken. Es ist üblich, kleine Happen gesottener Fische oder Tintenfische dazu zu essen. Wer einen herzhaften Schnaps in Spanien trinken möchte, bestellt sich einen Aguardiente, einen aquavitähnlichen Schnaps mit leichtem Anis-Geschmack.

# Die Mädchen freuten sich, aber dann prasselte es auf uns nieder

Es besteht die Möglichkeit für alle Leichtmatrosen, die ihre Fahrzeit vollendet haben und Matrosen werden möchten, in einem 14tägigen Lehrgang auf dem Priwall in Travemünde bei der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule sich auf die Matrosenprüfung vorzubereiten.

Die Gebühren dafür betragen DM 150,— einschl. Prüfungsgebühren. Innerhalb von drei Jahren habe ich als Junggrad auf neun Schiffen gefahren und zeitweilig gute, mitunter gar keine Ausbildung bekommen. Ich war deshalb etwas unsicher, die Matrosenprüfung sofort zu machen. In Hamburg muß ich während des Lehrganges ein Hotelzimmer mieten und mich selbst beköstigen. Hier in Travemünde bekomme ich in der doppelten Zeit Essen, Schlafgelegenheit und werde in allen theoretischen und praktischen Fächern auf die Prüfung vorbereitet. Man muß natürlich einige Vorkenntnisse mitbringen, da der Lehrstoff doch sehr groß ist. Mit 14 Mann haben wir an einem Priwall-Lehrgang teilgenommen, alle haben sich hier wohlfühlt, da es doch einige Überraschungen gab, mit denen wir nicht gerechnet haben. Die Ausbilder behandelten uns zuvorkommend, es gab überhaupt keinen militärischen Ton, wie er einigen Seemannsschulen nachgesagt wird und an welche nicht jeder gerne zurückdenkt. Und das Tollste, wir konnten an jedem Abend an Land gehen und Travemünde unsicher machen. Bei der Damenwelt fanden die „neuen“ Gesichter großen Anklang. Aber deswegen waren wir nicht hergekommen.

Morgens um 8 Uhr begann der Dienst. Beim Antreten standen wir neben den neu eingestellten Decksjungen, welche uns ehrfurchtsvoll anschauten. Mit diesen ergab sich in der Freizeit oft ein sehr fruchtbares Gespräch.

Dann prasselte es aber auf uns nieder. Seemannische Arbeiten, Feuer- und Bootsdienst, praktisch und theoretisch, alles Hauptfächer, wurden ganz intensiv durchgearbeitet. Es war eine Freude, wie nach einigen Tagen unser Bootsmanöver klappte. Die Scheu vor unserer eigenen Stimme hatten wir bald abgelegt. Laut und frisch wurden dann

die Kommandos von uns gegeben. Sehr wertvoll für uns alle waren die praktischen Arbeiten. Alles, was in der Seefahrt vorkommen kann, wurde geübt. Sehr erstaunt war ich über die gute Ausrüstung der Schule hinsichtlich des Lehr- und Unterrichtsmaterials. Brücken- und Wachdienst, Schiffskunde, Ladungsdienst, Rechtskunde und Signaldienst waren die anderen Unterrichtsfächer. Täglich bis 17 Uhr wurde versucht, uns dieses umfangreiche Wissen einzupumpfen. Um mit dem Stoff mitzukommen und ihn zu vertiefen, mußten wir auch in der Freizeit unsere Nase in die Bücher stecken. Aber der Lohn für all die Mühe blieb nicht aus. Mit Ruhe und Selbstvertrauen gingen wir in die Matrosenprüfung. Hier stellten wir fest, was uns wohl geblüht hätte, wenn wir keinen Lehrgang gemacht hätten.

Stolz nahmen wir nach bestandener Prüfung die Zeugnisse vom Vorsitzenden der Prüfungskommission entgegen. Es war richtig feierlich und die Abschiedsworte des Vorsitzenden beeindruckten selbst uns „alte“ Seeleute. Kurz gesagt, es war kernig. Wir hoffen, daß die nächsten Lehrgangsteilnehmer auf Priwall genauso urteilen und mit dem Matrosenbrief in der Tasche wieder anmustern können.

Werner Finckh

## Rangliste der deutschen Schlager im Mai 1965

### 1. Downtown

Herzlichen Glückwunsch, Petula Clark! Im Gegensatz zum kühlen, regenreichen Mai steht das Erfolgsbarometer für Downtown immer noch unverändert auf „Schön Wetter“. Man bekommt fast Lust zum Wetten, wie lange es noch anhalten mag . . .

### 2. The Last time

Hier ist mit The Rolling Stones wirklich ein neuer Stein ins Rollen gekommen, der The Governors, die diesen Platz zweimal fest behaupteten wie eine Lawine überrollte und vollständig aus dem Team brachte.

### 3. Rock and Roll Music

Mit diesem alten, aber wohl doch — wie man sieht — (denn das Publikum ist König und hat zu bestimmen!) immer noch beliebten Zopf bringen sich die Pilzköpfe wieder ins Rampenlicht. Wie sie es machen, ist zweifellos recht gewandt. Also erinnern wir uns mit ihnen mal wieder an Rock and Roll Music! Warum auch nicht?

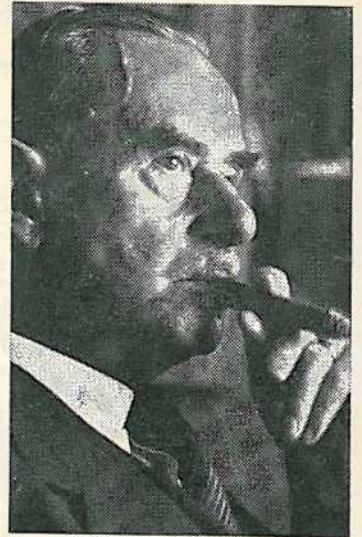
### 4. Schenk' mir ein Bild von dir

Peter Alexander bleibt noch seinem 4. Platz treu und singt munter weiter seine liebevolle Bitte um das Foto von ihr. Hoffentlich gibt sie ihm es bald, damit er endlich Ruhe finden kann, nicht wahr? Übrigens, ein Foto ist doch das erste, das man seinem oder seiner Liebsten schenkt. Sonst könnte man unter Umständen zu schnell wieder aus dem „Blickfeld“ verschwinden. Also: Schnell einen Snap zur Hand und dem Herzenspartner „untergeschoben . . .“

### 5. S'op! In the Name of Love

The Supremes gehen ja mächtig ran; kommen von Nummer 15 angebraust, halten die Pistole vor, wie in einem Western oder Krimi und schreien: „Halt! Im Namen der Liebe!“ So was muß auch gekonnt sein. Nicht jeder kommt damit gleich in's „Spitzen“(häubchen)-Team . . . Magdalena Ahlers

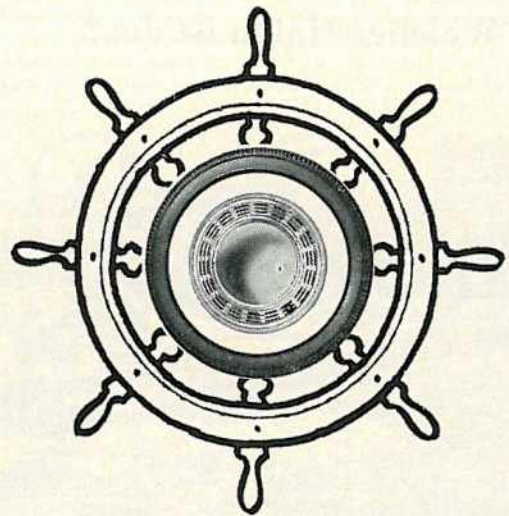
(Copyright der Schlagerreihenfolge der Musikmarkt)



Thomas Mann

Geb. 6. VI. 1875 in Lübeck  
gest. 12. VIII. 1955 in Zürich

Glanz und Verfall der letzten Epoche großbürgerlicher Lebenskultur sind im Schaffen dieses Schriftstellers festgehalten. Mit meisterhafter Sprachbeherrschung wird in den zahlreichen Romanen und Novellen Thomas Manns der Mensch in seiner Gebrochenheit zwischen Leben und Geist behandelt. Schon zu Lebzeiten erlangte der Dichter größte Weltgeltung. 1929 wurde ihm für „Die Buddenbrooks“ der Nobelpreis verliehen.



## Welches Ziel Sie auch an Land ansteuern wollen —

mit einem Mietwagen der Selbstfahrer Union fahren Sie immer gut. Auf Wunsch wartet Ihr Wagen bereits am Kai auf Sie.

Bremen, Bahnhofplatz 32 (Tivoli-Hochhaus), Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven-Lehe, 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 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-46, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82



## SELBSTFAHRER UNION

Autovermietung — rent a car

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf: 51 40 71 · Telex: 021/3246  
Verlangen Sie bitte Ihre Unterlagen unsere Informationen  
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

KE 11

Seit 1875

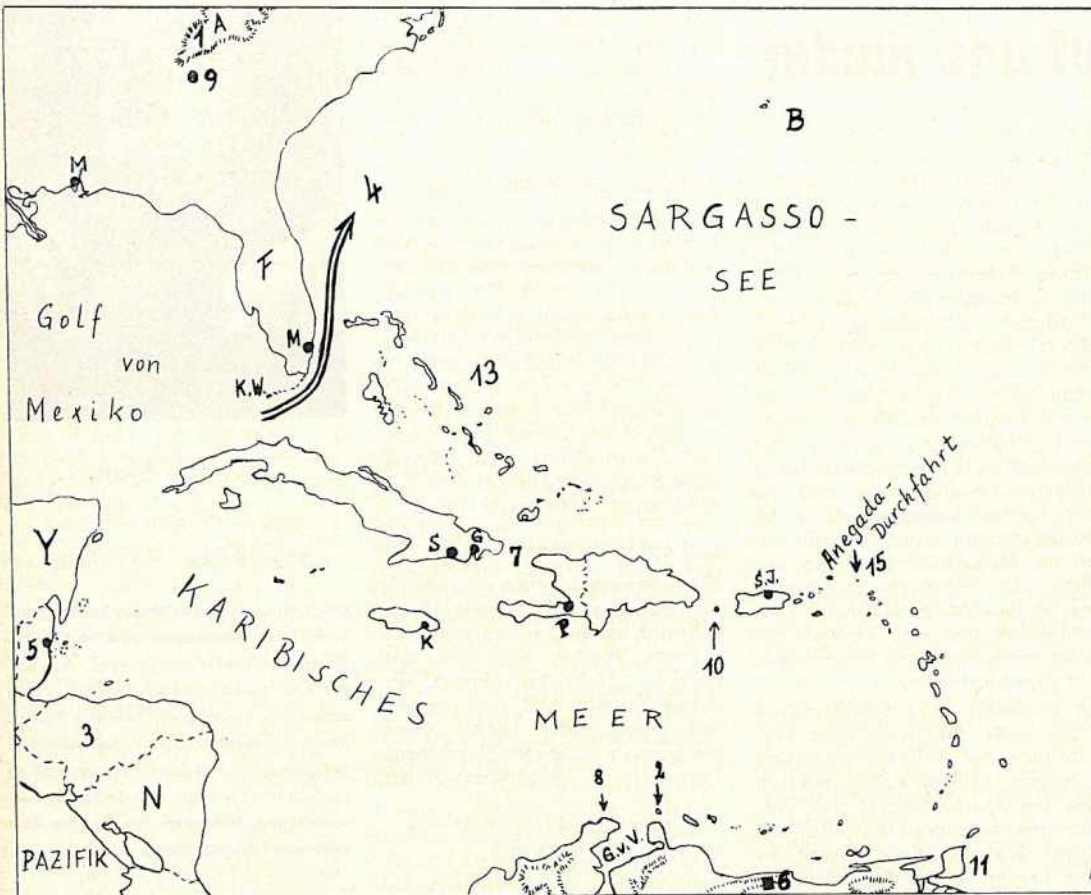
Marine-Uniformen  
Tropenausrüstung  
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43  
Ruf 36 46 91



# Knifflige Sachen



## Karibische Kreuzfahrt

In der beiliegenden Karte sind die Namen zu bestimmen, die anstelle der Zahlen in die Karte gehören. Sie haben folgende Bedeutung:

1. Gebirge
2. Insel
3. Staat
4. Meeresströmung
5. Hauptstadt
6. Hauptstadt
7. Name der Durchfahrt
8. Kap

Bei richtiger Lösung 1-8 bezeichnen die drittelzten Buchstaben eine für die Schifffahrt gefährvolle meteorologische Erscheinung dieses Raumes.

9. Stadt
10. kleine Insel, die der Durchfahrt den Namen gegeben hat
11. Insel
12. Sammelname für die Inseln, die das Karibische Meer begrenzen
13. Inselgruppe
14. das sagt man in diesem Raum statt „tschüß“ (für Quiddjes heißt das auch „adieu“ oder „Auf Wiedersehen“)
15. die kleine Insel in der Anegada-Durchfahrt

Bei richtiger Lösung 9-15 bezeichnen die zweiten Buchstaben einen für die USA typischen Wirbelsturm.

Was bedeuten die großen Buchstaben?

A anderer Name als bei 1!

B Insel

M zwei Städte

F Halbinsel

S Stadt

G amerik. Marinestützpunkt

K Hauptstadt der Insel

P Hauptstadt des mit der Insel gleichnamigen Staates. Wie heißt der andere Staat auf dieser Insel?

Y Halbinsel

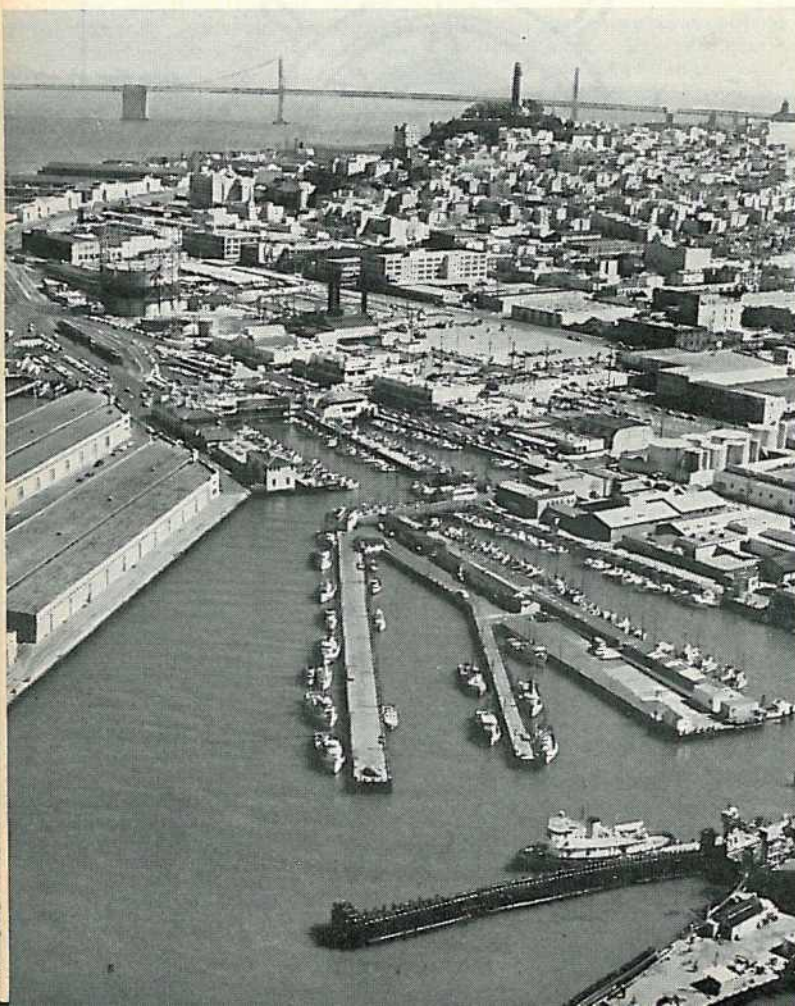
N Staat

G.v.V. Meeresbucht. Wie heißt ihre innere Fortsetzung?

S.J. Wichtige Wetterstation

K.W. Südlichster Ort der USA

## Welcher Hafen ist das?



## Geographisches Kreuzworträtsel

1	2	3	4			5	6	7	8
9			10	11	12				
13					14				15
16				17					
18					19			20	
21		22		23					
24			25			26			27
28				29					
			30					31	

Waagerecht: 1. Sphärischer Mittelpunkt des Äquators, Ende der Erdachse, 4. Staat in Südamerika, 6. Insel in der Irischen See, 9. Fluß durch Mailand, 11. Deutscher Strom, 13. Ölgebiet am Persischen Golf, 14. Persönliches Fürwort, 15. Landspitze am Bosphorus beim Goldenen Horn, 16. Mehrstimmiges Lied mit nacheinander folgenden Einsätzen, 18. Verhältniswort, 19. Verhältniswort, 20. Französischer Artikel, 21. Schwedischer Name für Turku, 23. Große Erhebung, 24. Bewohner des nördlichen Sudan, 26. Zeitmesser, 27. Stadt und See in den USA, 28. Fluß in Italien, 29. Abkürzung für „im Jahre des Herrn“, 30. Stadt im südlichen Peru, 31. Höchster Berg auf Kreta.

Senkrecht: 1. Fluß in Italien, 2. Stadt in Niedersachsen, 3. Stadt am Main, 4. Europäische Hauptstadt, 5. Biblische Stadt in Mesopotamien, 6. Besitztanzweiges Fürwort, 7. Stadt am St. Gotthardt-Tunnel, 8. Abkürzung für die Nullmarke der Höhenangaben in Landkarten, 10. Nebenfluß der Donau, 12. Strom in China, 15. Stadt im Berner Oberland, 16. Erzstadt in Schweden, 17. Staat in den USA, 22. Inselgruppe der Molukken, 23. Insel in der Adria, 25. Stadt in Somaliland, 29. Abkürzung für „außer Dienst“.



## Klar bei Schmunzelaug



„Würden Sie bitte einmal den Finger draufhalten, Herr Kapitän.“

### Son Baaart

Es war einmal ein Dampfer, da gab es jeden Tag Krach zwischen Deck und Maschine.

Nun geschah es aber doch einmal, daß der Alte und der Chief friedlich zusammensaßen. Und nach dem dritten — vierten — fünften Bier stellten beide fest, daß aller Krach immer nur entstände, weil jeder zu wenig von den Pflichten, Nöten und Sorgen der anderen wisse.

Nach dieser weisen Erkenntnis beschlossen sie, diesem Übelstand abzustellen. So zog denn der Chief für eine Nacht auf Brückenwache, der Alte bemühte sich nach unten in den Maschinenraum.

Nach drei Stunden rief der Alte oben an: „Chief, kommen Sie doch mal runter, das ist so unheimlich still hier, ich glaube die Maschine läuft nicht mehr so recht.“

Darauf meinte der Chief von oben: „Das ist nicht so schlimm, Herr Kapitän! Der Rudersmann hat mir gerade gesagt, daß wir schon seit einer Stunde auf Schiet sitzen!“

H. S.

### Ziemlich vergeßlich

Er war auf Urlaub gewesen und alle Freundinnen der Seemannsfrau waren wieder einmal voll des Lobes über ihren prächtigen Mann . . . und wie gut er aussieht! Als er wieder auf See war, bekam sie plötzlich Bedenken und schickte ein Telegramm an Bord: Vergiß nicht, daß Du verheiratest bist. Gisela. Am nächsten Tag hatte sie die Antwort: Telegramm zu spät erhalten.

★

Viele verheiratete Seeleute hätten längst ihren Sack, wenn sie ihren Kapitänen wirklich das sagen wollten, was sie ihrer Frau sagen, daß sie ihrem Kapitän gesagt hätten.

### Schottischer Gentleman

Der Zug raste durch die Steppen Chiles. Im Abteil saß eine sehr vornehme Dame, ein Schotte und ein Chilene. Leider war das WC nicht in Ordnung und die sehr vornehme Dame litt schreckliche Qualen. Da stand der Schotte auf, reichte der Senora seinen wundervollen Hut und sprach: „Madam! Dies ist ein Hut! Man kann ihn auch zu anderen Zwecken verwenden! — Der Herr und ich werden jetzt einige Zeit angestrengt aus dem Fenster blicken! — Wenn in der Zwischenzeit der Hut aus dem anderen Fenster fallen würde — würde ich mir das zu einer sehr hohen Ehre anrechnen!“

Als sich die beiden Herren nach zehn Minuten wieder umdrehten, sagte die sehr vornehme Dame schlicht: „Sie sind ein Gentleman!“ Auf der nächsten Station wechselte sie das Abteil. Später stieg auch der Chilene aus. Er suchte seinen Hut. Vergeblich. Da lächelte der Schotte still: „Ich muß mich vorhin vergriffen haben!“

### Gestottert

Huschels hatten Zwillinge bekommen. Der kleine Klaus trat ans Bett der Mutter und tadelte:

„Du hättest sie selbst bestellen müssen, Mutti, wo du doch weißt, daß Vati stottert!“

### Gewußt wie

Fiete im Second-hand-shop: „Was geben Sie mir für diesen Mantel?“ Der Händler beugte ihn, dann bot er vier Mark. Fiete lachte auf. „Dabei ist er gut zehn wert.“ Der Händler blieb stur: „Vier und keinen Pfennig mehr.“ Fiete grinste und legte die vier Mark auf den Tisch. „Abgemacht!“ Der Mantel hängt draußen im Schaufenster, ich wollte nur gern wissen, was er wirklich wert ist.“



### Hier beginnt der weite Weg des Balle

In der Glut westindischer Sonne wird das reife Zuckerrohr verladen. Aus ihm gewinnt man puren Rum. Die besten, ausgewählten Sorten nehmen ihren Weg nach Flensburg. Ein weiter Weg, der in der alten Rumstadt an der Förde noch lange nicht zu Ende ist. Dann erst beginnt die Zeit des Reifens. Viele Jahre ruht der pure Rum in den Kellern des Hauses O. C. Balle, bis sich sein unvergleichliches Aroma voll entwickelt hat. Genießen Sie Balle — zum Grog, zum Tee und zum Mixen. Denn Balle — das ist Rum in seiner ganzen Fülle.

# Balle

## Rum voller Herz und Feuer



Jamaica-Rum  
Verschnitt

DM 8,90

für Berlin  
Sonderpreis







Ankerplätze  
SEEMANNSMISSION  
APOSTOLATUS MARIS

### Neuer Vorsitzender

Rendsburg, den 10. 5. 1965 (epd) — Zum neuen Vorsitzenden der Deutschen Seemannsmission Schleswig-Holstein e. V., die ihren Sitz in Hamburg-Altona hat, wurde Bischof Dr. Friedrich Hübner, Kiel, von der in Rendsburg tagenden Mitgliederversammlung gewählt. Aus Altersgründen hatte der bisherige Vorsitzende, Konsul Entz von Zerssen, Rendsburg, nach 16jähriger Tätigkeit auf das Amt verzichtet, sich aber bereit erklärt, im Vorstand weiter mitzuarbeiten. Stellvertreter des Vorsitzenden wurde Superintendent P. Herberger, Marne — 4 Stationen umfaßt der Gliederverband Schleswig-Holstein der Deutschen Seemannsmission: Altona, Brunsbüttelkoog, Helgoland und Kiel-Holtenau. Seemannsfrauenheime werden in Brunsbüttelkoog und Kiel-Holtenau unterhalten, um eine Begegnung der Seeleute mit ihren Ehefrauen bei Passagen durch den Nord-Ostsee-Kanal zu ermöglichen.



DER WEG  
ZUM PATENT

### Seefahrtsschule Hamburg

Am 18. 5. 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Gorch Atzberger, Richard Brauckmann, Norbert Bunsen, Peter Dose, Walter Feindt, Wilhelm Fröhlich, Detlev Glöden, Norbert Grimm, Dietrich Hacker, Christof Hädel, Dietrich Herlan, Wolfgang Immerthal, Jan Koch, Hartmut Krause, Sönke Kröger, Wolfgang Lange, Dieter Lemburg, Peter Lemcke, Michael Linsbauer, Fr. Gailana Luda, Jan Lührs, Horst-Dietrich Pahl, Hans-Jürgen Sander, Walter Schneberger, Gerhard Schult, Rolf Schult, Dietrich Zirngibl, Delfel Buol-Wischenau.

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden am 3. 5. 1965 folgende Herren:

Rolf Behrmann, Gert Buskies, Jörg Cropp, Karl Eilebrecht, Winand Engel, Dirk Gräpel, Hartmuth Haselbach, Hans-Friedrich Hein, Claus Knack, Gerhart Kruschinna, Nikolaus Kula, Gerrit Leemreijze, Wendel Lind, Hans Maroske, Heinz Martens, Wilhelm Meyer, Hans-Joachim Picker, Erwin Prah, Clemens Raabe, Wolf Rauschan, Gerd Ritscher, Bernd Rudloff, Peter Schönberger, Hermann Schröder, Jürgen Stroh, Dieter Weber.

### Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 15. Mai 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Lüder Blome, Volker Brunkhorst, Clauspeter Burhorn, Friedhelm Fournell, Wolfgang Hancke, Jürgen Hanebuth, Klaus Kastens, Gert Leben, Günter Luerßen, Gerhard Oellerich, Günter Polkowski (mit Auszeichnung), Claus Sauer, Siegfried Scholz, Kurt Schulz, Hans Singer, Otto Stangenberg, Helmut Stoll, Jürgen Streitwolf, Fritz-Hartund Tostmann, Heinrich Ulrich, Willy Wollerich.

Auf Grund seiner ausgezeichneten Leistungen erhielt Herr Günter Polkowski von der Industrie- und Handelskammer eine Prämie.

### Matrosenprüfungen an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule

Nach beendetem Matrosenvorbereitungslehrgang bestanden vor der Matrosenprüfungskommission folgende Leichtmatrosen die Prüfung:

Detlef Grabara, Dieter Gramkow, Hans-Peter Lohse, Heinz Pallaks, Thomas Schmidt, Udo Schmidt, Rolf Schmitz, Axel Schulz.

Die nächsten Lehrgänge beginnen am 14. 6., 5. 7., 2. 8. 1965.



Neubauten

### HAPAG-Neubau „Hammonia“

Am 15. Mai wurde von der Hamburger Werft Blohm & Voss AG der Schnellfrachter „Hammonia“ der Hamburg-Amerika Linie übergeben (Werftnummer 833). Als 55. Schiff reiht es sich in die Flotte der Reederei ein. Gemeinsam mit seinem bereits in Dienst gestellten Schwesterschiff MS „Westfalia“, und später noch mit vier weiteren Neubauten gleicher Art, soll die „Hammonia“ als eines der modernsten und schnellsten Frachtmotorschiffe der Welthandelsflotte die Brücke

zwischen dem europäischen Kontinent und den Handelsplätzen der fernöstlichen Länder schlagen.

Zum fünften Male führt ein Schiff der HAPAG den Namen „Hammonia“. Jedes seiner vier Vorgänger hat zu seiner Zeit durch beachtliche Leistungen auf sich aufmerksam gemacht. Die „Hammonia“ — ein Schwesterschiff der bereits im Dezember 1964 in Dienst gestellten „Westfalia“ zählt mit ihrer Geschwindigkeit und ihren Einrichtungen zur Spitzenklasse im internationalen Schiffbau und der Linienfrachter. Der Neubau ist bei 164,35 bzw. 152,33 m Länge, 22 m Breite, 13,15 bzw. 10,25 m Seitenhöhe und 7,92 m Tiefgang mit ca. 10 900 BRT vermessen und hat dabei eine Tragfähigkeit von 12 644 t.

Der Hauptantrieb erfolgt durch einen 9-Zylinder-MAN-Dieselmotor mit einer Leistung von 18 900 PSe bei 118 UPM, der dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 21 Knoten verleiht.

### „Wappen von Hamburg“

Drei Monate nach dem Stapellauf bei der Howaldtswerke Hamburg AG ging das größte und modernste Seebäderschiff, die etwa 4400 BRT große „Wappen von Hamburg“ der Hafens-Dampfschiffahrt AG, Hamburg, auf ihre Übergabefahrt (Bau-Nr. 973).

Mit 109 bzw. 96 m Länge, 15 m Breite, 8,25 m bzw. 5,80 m Seitenhöhe und 4,10 m Tiefgang ist es das größte Seebäderschiff, das jemals in Deutschland erbaut wurde. In der Helgolandfahrt können 1800 Passagiere, in der beschränkten Auslandsfahrt 1300 und auf Kreuzfahrten 212 Fahrgäste befördert werden. Für Kreuzfahrten stehen Kammern mit 138 Betten zur Verfügung, während durch Umlauf der Aufenthaltsräume auf dem Promenadendeck weitere 74 Betten aufgestellt werden können.

Als Antrieb dienen zwei MAN-Maschinen von je 5080 PSe. Sie arbeiten auf zwei Verstellpropeller und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 22 kn. Damit kann die Reisezeit Hamburg—Helgoland weiter verkürzt werden.

### „Arwed Emminghaus“

#### Jubiläums-Seenotrettungs-Kreuzer

Anlässlich des 100jährigen Bestehens der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen wurde ein weiterer Seenotrettungskreuzer von der Gesellschaft übernommen. Die Schiffs- und Bootswerft Fr. Schwers in Bardenfleth/Weser baute dieses Fahrzeug mit Tochterboot unter der Werft-Nr. 6389/90. Es erhielt den Namen „Arwed Emminghaus“ und wurde damit nach einem Mann benannt, der maßgeblich an der Gründung der Gesellschaft beteiligt war. Das Tochterboot wurde auf den Namen „Alte Liebe“ getauft. Der Kreuzer wird in Cuxhaven beheimatet sein, während die dort eingesetzte „Ruhrstahl“ nach Amrum geht. Damit verfügt die Gesellschaft jetzt über sieben schnelle Seenotrettungskreuzer.

Bei 26,66 bzw. 24,60 m Länge, 5,6 m Breite, 2,36 m Seitenhöhe und 1,72 m Tiefgang, hat das Fahrzeug eine Verdrängung von 71 t. Der Antrieb erfolgt durch einen Maybach-/Mercedes-Benz-Diesel mit einer Dauerleistung von 1100 PS bzw. Höchstleistung von 1350 PS, der als Mittelmotor bezeichnet wird, während als Seitenmotoren zwei Mercedes-Benz-Diesel von je 400 PS zum Einbau kommen. Über einen Normalpropeller sowie zwei Escher-Wyss-Verstellpropeller wird eine maximale Geschwindigkeit von 24 kn erreicht. Radar, zwei Sichtfunkpeiler und hydraulische Ruderanlage gehören zur weiteren Ausrüstung.

Das in der Heckwanne mitgeführte Tochterboot ermöglicht den Einsatz auf flachem Wasser, das Ausfahren von Leinenverbindung und das Abbergen von Schiffbrüchigen, wenn der Rettungskreuzer selbst bei dem Havaristen nicht langselt gehen kann.

### Großraumfrachter „Hahnentor“

Mitte Mai wurde auf einer Probefahrt des Massengutfrachters „Hahnentor“ von der AG „Weser“ an die Partenreederei Hahnentor (Bereederung Schlüssel Reeder OHG.) übergeben. Hauptabmessungen: Länge über Alles: 212,10 m, Breite auf Spanten: 27 m, Seitenhöhe bis Oberdeck: 15,5 m, Tiefgang: 10,5 m, Tragfähigkeit: 35 000 t, Maschine: Krupp/Burmeister & Wain-Diesel mit einer Leistung von 11 500 PSe, Geschwindigkeit: 16 kn.

### Kühlschiff „Brunsdiech“

Als letztes einer Serie von vier schnellen Kühlschiffen ging das MS „Brunsdiech“ auf seine Probefahrt, um von der Lübecker Flender-Werke AG an die Hamburger Reederei W. Bruns & Co. abgeliefert zu werden (Werftnummer 553). Wie die zahlreichen auch bei anderen deutschen Werften gebauten Schiffe dieses Typs ist auch die „Brunsdiech“ vornehmlich für die Beförderung von Bananen, Citrusfrüchten, Obst, Fleisch in isolierten Laderäumen bestimmt. Die Tragfähigkeit als offener Schutzdecker beträgt 3450 t und als geschlossener Schutzdecker 5000 t. Ein einfach wirkender 2-Takt MAN-Diesel der Type K 8 Z 70/120 D mit Aufladung und Schweißeinrichtung kam als Hauptmaschine zum Einbau. Bei 135 UPM wird eine Leistung von 9600 PSe erzielt, mit der das Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 21 kn erreicht.

### MS „Hartwardersand“

Die Elsflether Werft AG hat anlässlich der Probefahrt einen weiteren Neubau der bekannten „Sand“-Serie abgeliefert. Es handelt sich dabei um das MS „Hartwardersand“ (Werftnummer 345), das für die gleichnamige Partenreederei bestimmt ist, für die Dipl.-Kfm. Helmut Meyer, Brake, als Korrespondentreederei tätig ist.

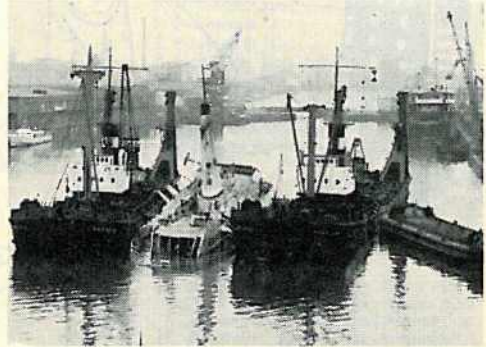
Die „Hartwardersand“ hat eine Tragfähigkeit von ca. 1950 t (999,84 bzw. ca. 1200 t (499 BRT)). Mit 69,8 bzw. 62,9 m Länge, 11 m Breite und 5,8 bzw. 3,75 m Seitenhöhe ist dieser Neubau etwas größer als die bisherigen Schiffe dieses Typs. Ein Deutz-Diesel der Type RBV 8 M 545 mit einer Leistung von 1320 PS ist als Hauptmaschine vorhanden und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit bis zu 12 kn.

### Geschenktes Schiff „Agape“

Am 31. Mai 1965 ging die „Agape“, Neubau 1007 der Rheinwerft Walsum Gutehoffnungshütte (GHH), auf Probefahrt. Mit an Bord waren der Präses der Evangelischen Landeskirche im Rheinland, Dr. Dr. Beckmann und weitere führende Vertreter der Landeskirche und der Rheinischen Mission. Das seegehende Bereitungsboot wird von der rheinischen Landeskirche der evangelischen Kirche auf der Insel Nias in Indonesien anlässlich ihres hundertjährigen Bestehens im September dieses Jahres zum Geschenk gemacht. Das künftige Einsatzgebiet des Missionsschiffes liegt zwischen der Westküste Sumatras und der Insel Nias sowie den Mentawai-Inseln im Indischen Ozean.

Das Schiff vermisst 88,19 BRT, ist 23,2 m lang und 2,50 m breit.

Das Schiff bietet Unterkünfte für sechs Mann Besatzung. Außerdem befindet sich an Bord eine Gästekammer und ein Tagespassagierraum. Ein kleiner Laderaum vor der Brücke wird durch einen 0,5-t-Ladebaum bedient.



Unser Bild zeigt die „Bremerhaven“ zwischen den Hebeschiffen „Energie“ und „Ausdauer“, abgesetzt auf einer Sandbank im Bremerhavener Kaiserhafen I.

### Kollision im Kanal

Am 6. August 1964 sind um 9.32 Uhr im Englischen Kanal etwas westlich des Royal Sovereign-Feuerschutes das deutsche Motorschiff „Wakenitz“ und das spanische Motorschiff „Agromayor“ im dichten Nebel zusammengestoßen. Die Kollision ist u. a. dadurch verursacht worden, daß der Kapitän der „Wakenitz“ nicht die Regel des § 16 C Seestraßenordnung befolgt hat. Er hatte vor der Kollision im Radar erkannt, daß das spanische Schiff von Backbord kommend den Kurs der „Wakenitz“ kreuzen würde und hatte trotz fehlender genauer Feststellung des Kurses des spanischen Schiffes den Kurs seines Schiffes nach Steuerbord geändert, um dem anderen Schiff Raum zu geben. Den Kapitän der „Wakenitz“ trifft ein Verschulden.

In seiner Begründung führte der Vorsitzende aus, daß die Kollision vermieden worden wäre, wenn man auf der „Wakenitz“ den Kurs beibehalten und gestoppt oder die Geschwindigkeit ermäßigt hätte, zumal der Kurs des Kollisionsgegners nicht bekannt war.

### Kollision beim Einlaufen

In der Hafeneinfahrt von Sizilien kollidierte der vollbeladene Tanker „Esso Essen“ (48 000 BRT) mit dem griechischen Frachter „Hadiotis“ (1300 tdw). Vier Griechen fielen über Bord und ertranken. „Hadiotis“ wurde schwer, „Esso Essen“ nur unerheblich beschädigt.

### Zwischen Schiff und Kaimauer gefallen

Am 24. Mai fiel der Seemann F. Boltz (32) vom Kümo „Eilenburg“ (296 BRT) auf der Kanalsinsel Guernsey beim Anbordgehen zwischen Schiff und Kaimauer. Jede Hilfe kam zu spät.

Den gleichen Unfall mit tödlichem Ausgang erlitt der Matrose Johannes K. von MS „Heidelberg“ in Hamburg beim Schuppen 74.



Schiffsverkäufe

MS „Pulptrader“ (1924 BRT) von der finnischen Reederei H. Nielsen A/B O/Y, Helsinki, an die Orion Schiffahrtsgesellschaft, Reith & Co., Hamburg.

MS „Schwaneck“ (1298 BRT) von der DDG Hansa an eine Partenreederei Brake.

MS „Fredrika“ (2937 BRT) von einer schwedischen Reederei an die Hamburger OPDR.

D. „Inge R. Christophersen“ (1894 BRT) von der Reederei H. W. Christophersen in Rendsburg an die Firma Walter Ritscher in Harburg zum Abbruch.

MS „Rohrbach“ (15 095 BRT) an die Reederei F. G. Reinhold, Lübeck. Neuer Name: „Sankt Jakob“.

MS „Fairway“ (1406 BRT) an eine norwegische Reederei.

MS „Plan“ (291 BRT) von der Reederei H. M. Gehrckens an Kapitän Harald Fischer.

MS „Bochum“ (ex „Virginia Bolten“, 10 056 BRT) von der Reederei Krupp Seeschiffahrt GmbH., Hamburg, nach Norwegen.

MS „Aegir“ (6084 BRT) und „Brage“ (6120 BRT) von der Seereederei Frigga AG., Hamburg, an die Korean Shipping Co.

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

# GUT GEMACHT!

## Ausgezeichnete Matrosen



◀ W. Kroth



▲ G. Frohwitter

Herr Gerhard Frohwitter, geb. 23. 5. 1943 in Wuppertal-E., wohnhaft in Wuppertal-E., Varresbeckerstr. 46, bestand am 30. März 1965 in Bremen die Matrosenprüfung. Für gute Leistungen wurde F. mit dem Buch „Das Schiff“ als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen bei Ablegung der Matrosenprüfung im Auftrage des Bundesministers für Verkehr ausgezeichnet.

F. besuchte vom 15. 6. 61 bis zum 19. 9. 61 die Seemannsschule in Lübeck-Travemünde auf dem Segelschulschiff „Passat“. Schon die Seemannsschule schloß er mit der Note „gut“ ab. Dann folgte Fahrtzeit auf dem 283 BRT großen MS „Paula“ des Reeders Fr. Breuer in Bütz-

fleth. Vom 1. 10. 1961 bis zum 16. 10. 1963 wurden die Ausbildungsabschnitte Decksjunge, Jungmann und ein Teil des Leichtmatrosen durchlaufen. Als Leichtmatrose wechselte F. das Schiff und musterte auf dem 2322 BRT großen MS „Waldemar Peters“ an. Dieses Schiff gehört der Reederei Ahrenkiel in Hamburg an. Auf Grund der langen Auslandsfahrt wurde am 16. 7. 1964 ein vorläufiger Matrosenbrief für F. ausgestellt. Als das MS „Waldemar Peters“ wieder nach Deutschland kam, stellte F. sich der Prüfungskommission und legte die Matrosenprüfung ab.

Herr Werner Kroth, geb. am 1. 12. 1946 in Worms, wohnhaft in Worms, Heinrich-Heine-Straße 16, bestand am 1. April 1965 in Bremen die Matrosenprüfung. Ihm wurde ebenfalls das Buch „Das Schiff“ mit der Widmung des Bundesministers für Verkehr überreicht.

Nach dem Besuch der Seemannsschule in Bremervörde, vom 5. 3. 1962 bis zum 30. 5. 1962, die mit guten Leistungen abgeschlossen wurde, fuhr K. als Decksjunge und Jungmann auf dem 4022 BRT großen MS „Table Bay“ der Globus Reederei Hamburg. Mit diesem Schiff lernte er Afrika kennen. Dann folgte als Jungmann und Leichtmatrose das MS „Cap San Augustin“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Mit diesem Schiff wurde Südamerika bereist. Um noch die Nord- und Ostseefahrt kennenzulernen — und die vorgeschriebene Fahrtzeit auf Schiffen unter 2000 BRT nachzuweisen —, musterte K. auf dem MS „Henry Horn“, 716 BRT, und dann auf dem MS „Dora Horn“, 428 BRT, an. Beide Schiffe gehören zur Reederei Heinrich C. Horn in Hamburg. Nach einer Fahrtzeit von insgesamt 36 Monaten wurde die Ausbildung mit der Matrosenprüfung abgeschlossen.

## „Weissenburg“ rettet 27 Mann

Bei der Ansteuerung der Mackinac-Straße am 7. Mai herrschte dichter Nebel. Mit ganz langsamer Fahrt wurde die Mackinac-Brücke um 9.45 Uhr passiert, als ein Mayday-Hilferuf des amerikanischen Schiffes „Cedarville“ im Sprechfunk empfangen wurde.

Etwa 1 sm vor dem MS „Weissenburg“ war dieser ca. 12 800 tdw große „Laker“ mit dem norwegischen Motorschiff „Topdalsfjord“ zusammengestoßen. Auf dem Radarschirm der „Weissenburg“ wurde dann die Kollision mit der auf Gegenkurs liegenden „Cedarville“ beobachtet und nach der Kollision sofort mit beiden Havaristen Verbindung aufgenommen. Von diesem Augenblick an handelte Kapitän May mit äußerstem Geschick und Umsicht, indem er die sofortige Besetzung der beiden Motorrettungsboote anordnete, die dann bei Erreichen der Unglücksstelle auch in wenigen Augenblicken zu Wasser gebracht werden konnten. Nachdem festgestellt war, daß die „Topdalsfjord“ keine Hilfe benötigte, nahm man mit der „Cedarville“ Verbindung auf, die jedoch ein Längsseitenumkommen zunächst ablehnte, da der Kapitän versuchen wollte, das Schiff mit voller Fahrt aufzusetzen.

Im Bordradar der „Weissenburg“ wurden ihre kurvenreichen Bewegungen verfolgt, wobei die „Weissenburg“ dem Havaristen im Abstand von etwa ½ sm folgte. Plötzlich löste sich das Echo im Radarschirm auf und die „Weissenburg“ näherte sich mit ganz langsamer Fahrt dieser Stelle.

Kurz darauf meldete der vordere Ausguck Hilferufe und einen hellen Schein im Wasser. Dem Kapitän der „Weissenburg“ gelang es, durch Vollrückwärtsmanöver mit dem Bug des Schiffes am Platz des soeben gesunkenen Havaristen zu stoppen. Schon in der Nähe des Vorschiffes wurden von den beiden bereits zu Wasser gelassenen Rettungsbooten die ersten Schiffbrüchigen im Wasser treibend gesichtet und geborgen. Fast zur gleichen Zeit kam ein beschädigtes Rettungsboot der „Cedarville“ mit 14 Schiffbrüchigen und ein Rettungsfloß mit 7 Seeleuten in Sicht. Beide wurden längsseits der „Weissenburg“ gebracht.

Da die beiden Rettungsboote durch die Schiffsoffiziere geführt wurden und auch zwei Ingenieure zu den Bootsbesetzungen gehörten, waren nur noch der Kapitän und der leitende Ing. als Offiziere an Bord der „Weissenburg“.

Dem vorbildlichen Zusammenarbeiten und dem letzten Einsatz aller Beteiligten ist es zu verdanken, daß der größte Teil der Besatzung der „Cedarville“ der eisigen und mit Nebel dicht verhangenen See (Wassertemperatur + 3° C) entrisen werden konnten. Von der insgesamt 35köpfigen Besatzung des gesunkenen Schiffes konnten 27 an Bord der „Weissenburg“ gebracht werden. Einer von ihnen wurde nur als Toter geborgen, während ein anderer noch vor Erreichen eines Bootes der „Coastguard“ starb. Darüber hinaus gab es vier Schwerverletzte.

## Ein Tagebuchauszug und ein Dankschreiben

0750 — 0815 übernehmen 2 Schiffbrüchige und 2 Boote. Mittagsposition: 2143 N 90 54 W  
Etmal: 324 sm in 24,5 Std.  $\phi$  13,22 kn  
Wind: ONO 4-5, ziemlich grobe See  
Bei den Schiffbrüchigen handelt es sich um zwei mexikanische Fischer, die mit ihren Booten vom Mutterschiff abgetrieben worden waren und schon seit über 24 Stunden herumtrieben.

Vera Cruz, 31. 12. 1964

gez. Tönissen, Kapitän

M.S. „Heinrich Grammerstorf“

MS „Heinrich Grammerstorf“ bekam folgendes Dankschreiben des Hafenkaptäns von Vera Cruz, Mexiko:

Herrn Kapitän Hans Tönissen

Im Namen unserer Handelsmarine erlaube ich mir, Ihnen und Ihrer Besatzung für die Rettung der zwei mexikanischen Fischer José Moltalve und Jesus Benito Antimeros C. zu danken. Diese Tat gibt Zeugnis von Ihrer hochherzigen Menschlichkeit und stellt Ihre tadellose seemännische Haltung unter Beweis.

Hochachtungsvoll

gez. Hafenkaptän Julio Romano Mena

\*

## Kapitän erfindet Signalanlage für optische Kurssignale



Seit November 1963 befaße ich mich damit, berichtet Kapitän K. Dräger, eine optische Signalanlage für Schiffe zu schaffen. Näheres darüber habe ich in zwei Hansaartikeln veröffentlicht. Ich habe meine Erfindung als Patent angemeldet. Es wurde mir vom Patentamt München (mein Patentanwalt ist Dipl.-Ing. H. W. Schöning, Hbg.) bestätigt, daß mein Patent als solches anerkannt und in allernächster Zeit veröffentlicht wird.

Es ist mit meiner Anlage möglich, mehrere Positionslampen getrennt oder gekoppelt blinken zu lassen, also optische Kurssignale zu geben.

K. Dräger

## Plakette für Kapitän der „Wildenfels“

Der Kapitän des Motorfrachters „Wildenfels“ von der DDG „Hansa“, Bremen, H. Kähler, wurde vom Gouverneur der Virgin Islands (USA), Ralph M. Paiewonsky, mit einer Plakette ausgezeichnet. Die „Wildenfels“ war am 1. April unter schwierigsten Verhältnissen als erstes Seeschiff in den neuen Hafen Harvey Port auf St. Croix eingelaufen.

## Rettungsmedaille für Leichtmatrosen

Der Leichtmatrose Hennig Caspar von der „HESENSTEIN“ wurde vom Bremer Bürgermeister G. Rumpf mit der Rettungsmedaille in Silber dafür ausgezeichnet, daß er auf der Reede von Suez nachts ins Wasser sprang und die malaiische Ehefrau eines europäischen Fahrgastes vom Tode des Ertrinkens rettete.

# Automation aus der Sicht des Reeders

## Deutscher Seeschiffahrtstag 1965

Der dritte deutsche Seeschiffahrtstag nach dem Kriege, den der Deutsche Nautische Verein am 21. 5. in Oldenburg i. O. veranstaltete, stand ganz im Zeichen der Automation. Nach dem Festakt, bei dem die Herren Konsul Bohlen, Oberbürgermeister Fleischer, Mini-

sterpräsident Dr. Diedrichs, der Bundesminister für Verkehr, Dr. Ing. Seebohm und der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder Ernst Meyer-Hedde sprachen, folgte das Hauptreferat des Tages von Herrn Dr. Harten, das wir hier im Auszug bringen:

Automation bedeutet, daß dem Menschen als Arbeitskraft vorher festgelegte Arbeitsvorgänge und Handgriffe von technischen Anlagen abgenommen werden. Die Automation hat dort ihre Grenze, wo der denkende Mensch zwischen zwei gleichwertigen Verhaltensweisen zu wählen hat. Auch die am besten entwickelte Maschine kann diesen Denkvorgang nicht übernehmen. An Land ist es theoretisch möglich, einen Industriebetrieb vom Rohstoff bis zum Fertigprodukt automatisch ablaufen zu lassen. Das Schiff dagegen ist auf seiner Fahrt einer Vielzahl ständig wechselnder Einflüsse ausgesetzt, die nicht vorher programmiert werden können.

### Höhere Qualifikation anstatt Wachen in der Maschine

Demgegenüber bietet die Maschinenanlage ein ungleich besseres Anwendungsgebiet für die Automatisierung. Es ist theoretisch denkbar und in nicht allzu ferner Zeit wohl auch praktisch durchführbar, daß die Maschinenanlage des Schiffes ohne eine ständige Überwachung gefahren werden kann. Die fortschreitende Automatisierung wird andererseits für Wartungs- und Reparaturarbeiten ein immer höher qualifiziertes Maschinenpersonal an Bord erfordern.

Der Mangel an Arbeitskräften stellt in keinem anderen Wirtschaftszweig den Unternehmer vor so schwerwiegende Probleme wie in der Seeschiffahrt. An Land ist es möglich, den Betrieb weiterarbeiten zu lassen, wenn einige Arbeitskräfte fehlen. Das Schiff bleibt aber im Hafen liegen, wenn auch nur ein einziges vorgeschriebenes Besatzungsmitglied nicht an Bord ist. Die Entwicklung am Arbeitsmarkt zeigt, daß gerade das Mannschaftspersonal für die Schiffe immer knapper wird. Demgegenüber hat sich die Situation beim nautischen Offizierspersonal so gebessert, daß sie als ausgeglichen bezeichnet werden kann. Qualifizierte Ingenieure fehlen dagegen in größerer Zahl.

### Schiffsbesetzungsordnung als Bremse der Notmaßnahme Automation

Die Automatisierung an Bord bedeutet deshalb für die Seeschiffahrt geradezu eine Notmaßnahme, um zu verhindern, daß die Schiffe in Zukunft nicht wegen der fehlenden Hilfskräfte in den Häfen liegenbleiben. Es kann demnach keine Rede davon sein, daß die Automation in der Seeschiffahrt das Schreckgespenst der Arbeitslosigkeit heraufbeschwört.

Für die Reeder steht die Automation in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Kostenersparnis, d. h. der Einsparung von Personalkosten und Betriebskosten und der besseren Kapitalausnutzung dank der größeren Umschlagsfähigkeit der Schiffe. Die Einsparung von Personalkosten ist heute allerdings noch theoretisch, da die Besetzung der Schiffe mit Schiffsoffizieren durch die Schiffsbesetzungsordnung und die Besetzung mit Mannschaftspersonal durch die Bemannungsrichtlinien der See-Berufsgenossenschaft normiert ist. Sowohl die Schiffsbesetzungsordnung als auch die Bemannungsrichtlinien gehen hierbei von einem technischen Stand aus, der die heutige technische Entwicklung in keiner Weise berücksichtigt. Es muß dem Reeder möglich sein, seine Schiffsbesetzung zu verringern, wenn es die Schiffssicherheit dank der Automation zuläßt. Die technische Entwicklung darf nicht dadurch aufgehalten werden, daß der Reeder vor einer an sich zweckmäßigen und auch wirtschaftlich gerechtfertigten Investition zurückschreckt, weil der Erfolg der Investition, nämlich die mögliche Personalverringerung an Bord, von den bestehenden zu starren Besetzungsvorschriften verhindert wird.

### Betriebskostensenkung und Häfen

Neben der Personalverminderung führt die Automatisierung auch zu einer Senkung der Betriebskosten des Schiffes. Ein Beispiel hierfür ist die Selbststeueranlage, die heute schon fast zur Grundausrüstung eines jeden Schiffes gehört. Sie hält den Kurs des Schiffes besser, als es der beste Rudergänger vermag, und reduziert damit den Weg des Schiffes und somit auch die Betriebskosten. Elektronische Überwachungsanlagen ermöglichen eine optimale Ausnutzung der Maschinenkapazität, und die Reglertechnik ist in der Lage, eine Betriebseinstellung der Maschine vorzunehmen, die ein erfahrener Ingenieur nur selten erreicht. Bei den hohen Betriebskosten einer Schiffsdieselanlage kann der hierdurch zu erreichende geringere Brennstoffverbrauch ein wesentlicher Faktor in der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Reeders werden. Auch ist zu erwarten, daß sich die Lebensdauer der Maschine durch die immer gleichmäßige Inanspruchnahme verlängern wird.

Die Automatisierung des Schiffes kann sowohl seine Fahrtgeschwindigkeit steigern, als auch den Hafenumschlag beschleunigen, so daß die Liegezeiten in den Häfen verkürzt werden können. Die Automatisierung führt damit auch zu einer besseren Kapitalausnutzung und einer Kostenersparnis. Diesen Erwägungen steht

heute jedoch noch die schleppende Abfertigung in den meisten überseeischen Häfen entgegen.

### Nicht universell anwendbar

Die Automatisierung verbessert nicht zuletzt auch das Transportangebot. Auf dem Gebiet der Verbesserung der Ladungsbehandlung und Unterbringung an Bord sind in der letzten Zeit die wohl größten Veränderungen zu verzeichnen. So ist die Holzabdeckung der Luken in den letzten Jahren fast vollständig von mechanischen und hydraulischen Lukenverschlüssen abgelöst worden. Eine ähnliche Umwandlung zeichnet sich beim Ladegeschirr ab, das immer mehr mit Bordkränen ergänzt wird. Die Technik erzwingt vom Reeder, daß er sein Schiff weitgehend der Einsatzart und der Ladung anpaßt. Die Ausnutzung der technischen Verbesserungen ist jedoch nur auf verhältnismäßig engem Raum möglich, so daß die konsequente Folge der Bau von Spezialschiffen ist. Nicht ohne Grund ist die Automatisierung auf den Kühlschiffen am weitesten fortgeschritten, weil sich hier der Schiffsbetrieb auf eine überwiegend einheitliche Ladung ausrichten läßt. Für große Bereiche der Handelsschiffahrt ist diese Spezialisierung jedoch begrenzt.

### Bessere Arbeitsbedingungen für neues Allroundpersonal

Neben der Kostenersparnis und der Verbesserung des Transportangebotes ist die Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord die dritte große Aufgabe der Automatisierung in der Seeschiffahrt. Es besteht Einigkeit darüber, daß die mit der Automation verbundene Personalverringerung an Bord nicht zu einer größeren Arbeitsbelastung der verbleibenden Besatzungsmitglieder führen darf. Die fortschreitende Technik verlangt von den Besatzungsmitgliedern jedoch eine bessere Ausbildung und Fortbildung. Gerade vom Nautiker wird ein immer größeres technisches Verständnis verlangt werden. Auch die Ausbildung der Ingenieure muß auf das Gebiet der Elektronik ausgedehnt werden. Dabei ist zu bedenken, daß es bereits die heutigen Nachwuchskräfte sind, die in voraussichtlich wenigen Jahren die automatisierten Handelsschiffe führen werden. Die technische Umwälzung an Bord, zu der insbesondere die Verminderung des Fachpersonals gehören wird, bedingt eine völlige Neuordnung des Hilfspersonals sowohl in der Maschine als auch an Deck. Die bisherige — historisch gewachsene — Trennung von Deck- und Maschinenpersonal kann nicht mehr aufrechterhalten werden. Das Maschinenpersonal muß in der Lage sein, beim Los- und Festmachen des Schiffes zu helfen, und das Deckhilfspersonal muß bei den anfallenden Reparaturen in der Maschine mit Hand anlegen können. Darüber hinaus muß es dem Reeder gestattet sein, ungeschultes Personal für Wartungsarbeiten und für Ladungsarbeiten in den Häfen an Bord zu beschäftigen.

#### An weiteren Fachreferaten wurden gehalten:

Der Beitrag der seemännischen Fachschulen zu den Bildungsanforderungen der Gegenwart, Dr. Hans Mühlenfeld, Kultusminister des Landes Niedersachsen.  
Die wirtschaftliche Seite der Automation, Dipl.-Ing. Dietrich Zöpffel, Hamburg.  
Die Automation in der Schiffsantriebstechnik, Baudirektor Günther Mau, Flensburg.  
Die Automation in der Bordpraxis, Kapitän Kurt Lau, Bremen.  
Die Automation in der Nachrichtentechnik, Dipl.-Ing. W. E. Steydlé, Hamburg.

*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

## Aufkreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

# Diskriminierung der kleinen Fahrt

Betr.: »Am Peilkompaß« — Fortschritt im Hürdenlauf

An dieser Stelle möchte ich endlich auch einmal ein Wort mitreden. Es heißt immer: Die großen Patente. Die großen Patente hier, die großen Patente dort. Allmählich wird es einem zu viel. Nicht aus Neid. (Ich selbst habe A 4 und alles, was für die kleine Fahrt verlangt wird.) Aber es ist schon beinahe so etwas wie eine Diskriminierung der kleinen Fahrt und der dafür verlangten Patente.

Seit einiger Zeit fahre ich in der großen Fahrt mit einer Ausnahmegenehmigung als 2. Offizier und habe mich trotz meines A 4-Patentes behaupten können. Leider muß ich den Herren sagen, welche ihre Kommentare zum A 5 usw. geben: Auch die A 5- und A 6-Leute können nicht mehr als nur astr. oder terrest. Navigation betreiben. Es soll da keiner erzählen, daß er sich nach Beendigung der Schule noch mit etwas anderem befaßt, als mit der notwendigen Navigation.

Wie dem auch sei, ich möchte nur darauf hinweisen, daß nicht nur die Patente A 5 und A 6 existieren, sondern auch wir mit den um eine Schuhnummer kleineren Patenten ein Wort in der Schiffahrt mitreden können. Abgesehen vom Frachtgeschäft, welches oftmals der Kapitän selbst tätigen muß, Oder wollen Sie behaupten, daß es eine Kleinigkeit ist, mit den heutigen schon nicht mehr klein zu nennenden Kümos „stehend freihändig“ in jedes kleine Mausloch hineinzufahren? Kommen Sie nicht mit der Bremse: größeres Schiff, größere Verantwortung. Ich selber erlebe es jeden Tag, daß hier in der großen Fahrt die Verantwortung nicht größer ist, als in der weitaus komplizierteren und gefährlicheren Küstenfahrt.

Wo liegt in der großen Fahrt die größere? In der Größe der Schiffe? In der Weite der Strecken? Den gefährlichen Teil des Weges ist der Lotse an Bord. Und dann, abgesehen von der Kanalpassage, geht es die Chaussee entlang. Navigation? Sieht man dort die Schwierigkeit, um das A 4-Patent in seiner Tonnagebeschränkung nicht um die Welt fahren zu lassen? Warum lehrt man uns denn in den Schulen die astr. Navigation? Oder glauben Sie, die A 5- oder A 6-Patente bestimmen einen Schiffsort anders als wir? Technik für Maschine oder Radar? Wo wird denn vielfach neben dem A 4-Patent noch zusätzlich das C 2-Patent verlangt, damit der Kapitän die Maschine und das Schiff fahren darf. Wir wollen doch einmal sehen, wie den meisten Leuten zu Mute ist, wenn sie mit einem Maschinenhavaristen in Küstennähe treiben und den Schaden dann noch selber beheben müssen.

Meine Zeilen sollen kein Vorwurf für die Leute sein, welche A 5 oder A 6 haben. Nur möchte ich einmal gefragt haben, ob die kleinen Patente garnichts bedeuten. Da wird immer das große Patent hervorgehoben. Und wenn man ein Thema liest, in dem die Patententwicklung beschrieben wird, dann wird manchmal, aber nur ganz kurz, von einem eventuellen Mittelpatent geschrieben.

Hören Sie doch endlich auf mit Ihrer scheinbaren Bemühung, eine Endlösung zu schaffen. Sie versteigen sich in Höhen, aus denen Sie selber nicht wissen, wie Sie wieder herunter

kommen. Ist es so schwer, eine Regelung zu schaffen, in welcher festgelegt wird, daß endlich auch für den deutschen A 4-Inhaber die Fahrtbereichsgrenze fällt? Aber nein, es muß nach alter deutscher Sitte erstmal Geschrei gemacht und alles ordentlich in die Länge gezogen werden. Meine Herrn Verantwortlichen, es geht Ihnen so wie einer schwangeren Kakerlake. Sie ist im Vorwärtsgang sehr lebendig.

Leider wird sie von ihrem Eiersack (dieser bedeutet im übertragenen Sinne Ihre Ansichten) sehr behindert. Handeln Sie endlich und quaken Sie nicht jahrelang herum. So modern die ganze Sache aussieht und auch beschrieben wird, so verstaubt und muffig ist das Handeln zur Durchführung dieser neuen Gesetzgebung.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Wellendorf, 2. Offiz.

### Gute Männer, gute Wartung

Ihr Artikel in der Nr. 4 über die „Bestandspflege“ hat mir sehr gefallen! Aber — Bestandspflege — welch' unschönes Wort, wo es hier um Menschen geht! Das riecht nach Eingruppierung in die Kategorie des Verbrauchsmaterials, das wir im Kabelgatt bzw. Store der Maschine fahren. Warum nicht Personalpflege? Das trifft doch zu, nicht wahr?! —

Also Personalpflege! Sie wird bei unserer Reederei praktiziert durch Haustarif und andere übertarifliche Dinge, auf die ich nicht einzugehen brauche. Das hieße außerdem Werbung treiben.

An Bord? Ja, wir haben Tischtennis, organisieren Fahrten ins Landesinnere, wo immer möglich, haben eine gute Fußballmannschaft, machen Dia-Abende etc. Es gibt auch Schiffe, auf denen das nicht gemacht wird, und da ist auch die Fluktuation größer! Natürlich!

Ich hörte, daß der Verband Deutscher Reeder nun viel Geld — gut angelegtes Geld — für die Nachwuchswerbung ausgibt. Das ist sehr gut. Und mit Verständnis und guter Menschenführung werden auch ein großer Teil der Jungen bei der Stange bleiben. Aber — was wird für das gute, eingefahrene Personal getan?!

Matrosen wandern ab, wenn sie heiraten, weil sie ohne Überstunden unter dem Normallohn eines Handwerkers stehen. Sie haben häufig keine Einzelkabine, um wenigstens im Hafen mit ihren Frauen zusammen sein zu können.

Dort ist doch auch Personalpflege nötig, oder nicht? —

Die Matrosen sind nämlich diejenigen, die dem mühevoll angeworbenen Nachwuchs helfen sollen, sich weiterzubilden. Der Matrose ist ja „Geselle“ und als solcher doch auch „Lehrlingsausbilder“ mit. Wir brauchen ihn und möchten ihn solange, wie möglich, behalten! Was ist, trotz Automation, ein Schiff ohne gute Matrosen?! Es vergammelt! Auch mit Automation! Und das kostet viel, viel mehr, als gute Matrosen kosten würden, wenn...!

Ich meine Personalpflege auch da, bestimmt in gleichen Maße. Und das ist etwas, was wir von Bord aus nicht tun können! Mit Fremdarbeitern ist das Problem nicht gelöst! Es ist zu

lösen, wenn die Reeder bedenken, daß gutes Personal sein Geld wert ist. Gutes Personal erhält das teure Material, das Eigentum des Reeders, es macht sich also bezahlt. Gute Männer, gute Wartung! Schlechte Männer, schlechte Wartung! Das ist unser Blickwinkel von Bord. Vom Reeder aus: Gute Männer, Erhaltung meines Eigentums, schlechte Männer, höhere Kosten zur Erhaltung durch Werfen etc. Ein Teufelskreis? Keineswegs! Ein logischer Kreis, jawohl!

Noch ist es nicht zu spät, diese Rechnung aufzumachen. — Wir haben gute Männer, es lohnt sich, ihnen etwas zukommen zu lassen, etwas für sie zu tun! Bestimmt!

Kpt. Korswang



Das Bücherbrett

### Handbuch für die deutsche Seeschiffahrt

Im „Bulletin“ des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung vom 10. April 1965 findet sich folgender Hinweis auf das ab 1965 erscheinende „Handbuch für die deutsche Seeschiffahrt“:

„Ab 1965 werden das „Handbuch für die deutsche Handelsschiffahrt“ und die „Amtliche Liste der Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen/Funkrufzeichen der Bundesrepublik Deutschland als Anhang zum Internationalen Signalbuch“ in einen Band zusammengefaßt in Abständen von zwei Jahren mit einem Nachtrag für das jeweilige Zwischenjahr unter folgendem Titel erscheinen: „Handbuch für die deutsche Seeschiffahrt und Amtliche Liste der Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen/Funkrufzeichen der Bundesrepublik Deutschland als Anhang zum Internationalen Signalbuch“.

### Atomtrieb für Schiffe

In das erste deutsche und europäische Atomschiff, die „Otto Hahn“, die im Juni 1964 vom Stapel lief, sind jetzt die ersten Maschinenanlagen eingebaut. Werden diesem Schiff bald weitere folgen, die bereits wirtschaftlich wettbewerbsfähig sind? — Diese Frage wird in dem Sonderheft „Schiffsreaktoren“ der Zeitschrift „atomwirtschaft“ (Verlag Handelsblatt GmbH, Düsseldorf — Einzelheft DM 6,50) ausführlich behandelt.

Weitere Beiträge untersuchen die Projekte und Vorhaben für Atom-Handelsschiffe in aller Welt, die wirtschaftlichen Aussichten für den Kernenergieantrieb für Handelsschiffe und das Euratom-Programm auf diesem Gebiet.

### Griff in die Geschichte

Walter Görlitz läßt in seinem Buch „Griff in die Geschichte“ (Franck'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Band 20 der Reihe Gms) lebendig werden, was früher die Welt bewegte.

Ein paar Leute vom Begleitkommando im Führer-Bunker der Reichskanzlei stecken sich Zigaretten an. „Der Chef ist tot“, sagte einer. Die anderen lauschten auf das wieder anschwelende Feuer der sowjetrussischen Artillerie. In der Kantine spielte man schon seit zwei Tagen Tanzmusik. „Der Chef“: Das war bislang der Führer und Reichskanzler und der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht und der Oberbefehlshaber des Heeres gewesen. Und dieser „Führer“ hatte es nicht geschätzt, wenn in seiner unmittelbaren Umgebung geraucht wurde...

Das war am Nachmittag des 30. April des Jahres 1945 in Berlin, unter den Ruinen der Reichskanzlei, nachdem Hitler sich gegen halb vier Uhr durch einen Schuß in den Mund getötet, nachdem seine einstige Geliebte, seit der Trauung in der Nacht vom 28. auf den 29. April seine Ehefrau, Gift genommen hatte, nachdem beider Leichname droben im Garten, unter dem Grollen der sowjetrussischen Artillerie, mit Benzin übergossen und verbrannt worden waren.

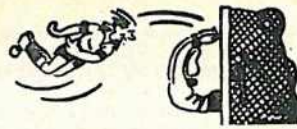
Zwei Tage zuvor hatten italienische kommunistische Partisanen den anderen der beiden europäischen Gewaltherrscher, dessen Name zehn oder zwanzig Jahre hindurch in aller Mund gewesen war, den ehemaligen Duce des Faschismus und Ministerpräsidenten des Königs von Italien, Benito Mussolini, bei dem Versuch, gemeinsam mit seiner Geliebten, verkleidet in die Schweiz zu fliehen, ertappt und erschossen. Beider Leichname waren am Galgen, mit den Köpfen nach unten, in Mailand öffentlich zur Schau gestellt worden.

Das Ende Mussolinis, den Hitler einmal als seinen Freund gefeiert und dem er in seinen letzten „Tischgesprächen“ im Bunker unter der Reichskanzlei die Schuld am Verlust dieses Krieges zugeschrieben hatte, war auf den deutschen „Führer“ nicht ohne Eindruck geblieben. So wollte er jedenfalls nicht enden. Er würde sich den Tod geben. Den Selbstmord hatte er immer angekündigt, wenn Krisen heraufzogen, im Dezember 1932 beim schweren Konflikt mit seinen Parteifunktionären, im September 1939, als er den Befehl zum Überfall auf Polen gegeben und in seiner ersten Kriegsrede erklärt hatte, er würde den feldgrauen Rock erst beim Sieg wieder ausziehen, oder „er würde dies Ende nicht erleben“.

Im August des Jahres 1934 hatte der Tod des greisen Feldmarschall-Reichspräsidenten von Hindenburg das ganze Volk tiefst erschüttert. Jedermann empfand, daß mit diesem Tod eine Epoche zu Ende ging. Wen aber berührte jetzt noch dies Sterben im Bunker unter der zerstörten Reichskanzlei?



# Sport an Bord



## Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Das Fahrgastschiff MS „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd, bisher fünfmal Sieger in den Fußballspielen um den Atlantikpokal, gewann die Meisterschaft der Meere im Jahre 1959 nur durch eine plötzliche Regeländerung. Als die aus New York auslaufende „Bremen“ der entgegenkommenden „Berlin“ telegraphierte: „Wir gratulieren zum Atlantikpokal!“ — da beschwor Hans Elsner, der Vorsitzende des Sportvereins MS „Berlin“, den Kapitän, das Telegramm nicht laut werden zu lassen. Für ihn war die verheißungsvolle Nachricht barer Unsinn.

Pokalfavorit war ein alter Gegner der „Berlin“, die englische „Queen of Bermuda“, die zehn Spiele ausgetragen hatte. Das Bremer Fahrgastschiff, das 1956 und 1958 ungeschlagen Pokalsieger geworden war, hatte acht Begegnungen erreicht, eine davon war mit 2:6 Toren gegen die „Queen Elizabeth“ verlorengegangen. Die anderen waren glatt gewonnen worden: 7:0 gegen die „Queen Mary“ (England), 5:1 gegen die „Rhinedam“ (Holland), 12:0 gegen die „Stockholm“ (Schweden), 4:0 gegen die „Statendam“ (Holland), kampflös gegen die „Parthia“ (England), 9:0 gegen die „Westerdam“ (Holland) und 3:2 gegen die „Caronia“ (England).

Nach der Rechnung von Hans Elsner führte jedoch die „Queen of Bermuda“ in der Punkwertung. Er konnte nicht wissen, daß Mister

Ted Dettermann vom Christlichen Verein Junger Männer in New York, der die Fußballspiele um den Atlantikpokal seit 1925 organisiert, von den alten Regeln wenig hielt. Denn sie räumten den älteren und langsamen Schiffen keine Chance ein.

Schiffe, wie die „Queen of Bermuda“, die alle zwei Wochen an den Hudson-Piers anlegten, mußten nur darauf bedacht sein, möglichst viele Spiele auszutragen — und natürlich zu gewinnen. Die Taktik der langsameren „Berlin“ bestand deshalb darin, möglichst zuerst gegen die starken Gegner anzutreten und eine Niederlage beizubringen. Grundsätzlich standen die Chancen für das Schiff, das neun bis zehn Tage lang nach New York unterwegs ist und hier einmal im Monat festmacht, nicht mehr allzugenut. Denn die modernen Ozean-Liner wie die neue „France“ legen die Strecke zwischen Cherbourg und New York in fünf Tagen zurück. Für sie besteht theoretisch die Chance, die doppelte Anzahl von Spielen wie die „Berlin“ zu bestreiten — eine Rechnung, die jedoch nicht aufgeht, weil nicht immer ein Gegner an den Piers liegt. Weil ihm dieses Reglement nicht zusagte, setzte Ted Dettermann eine Änderung durch. Danach erhielt jede Mannschaft für das dritte- fünfte und sechste Spiel jeweils einen, für das siebente und achte Spiel jeweils zwei Zusatzpunkte. Nur die ersten acht Spiele wurden gewertet. Und das war Pech für die „Queen of Bermuda“, die

in zehn Spielen — zwei mehr als die „Berlin“ mit einem Punkt Vorsprung führte. Durch die Regeländerung erreichte sie jedoch drei Punkte weniger als die „Berlin“, die dadurch unvermutet zum dritten Mal den Atlantikpokal gewann. Die Regeln wurden auch noch in anderen Punkten geändert: War kein neutraler Schiedsrichter zur Stelle, dann hat jeder der Gegner im Pokalspiel einen Schiedsrichter zu stellen, der die Begegnung eine Halbzeit zu leiten hat, (mit Rücksicht auf die meist mangelnden Trainingsmöglichkeiten dauern die Spiele nur eine Stunde, damit die Kondition der Seeleute nicht strapaziert wird). Die „Maasdam“ schoß hier den Vogel ab: Sie stellte den einzigen weiblichen Schiedsrichter, der je in New York ein Spiel gepfiffen hat — eine Stewardess namens Cora Lindroos.

Inzwischen hat es um die Schiedsrichter-Bestimmungen den ersten Protest gegeben. Leidtragender war die „Berlin“, die 1963 gegen die „Queen of Bermuda“ 1:1 gespielt hatte. Die Engländer legten dann aber mit dem Hinweis darauf, daß Mr. Steward vom Christlichen Verein junger Männer der Schiedsrichter gewesen war, Protest ein. Ihm mußte stattgegeben werden, da der Veranstalter nach den Regeln nicht als neutral gilt. Seither steckt Hans Elsner, der Vorsitzende, Mannschaftskapitän und Läufer, lieber die Trillerpfeife ein, wenn die Fahrt zum Fußballplatz angetreten wird. Er will lieber selbst pfeifen, als in die Gefahr zu kommen, am grünen Tisch schon gewonnene Punkte einzubüßen. Denn nicht immer kommt ein Wiederholungsspiel zustande. Gegen die „Queen of Bermuda“ war es in diesem Fall aber schon bei der nächsten Ankunft fällig. Es lief besser als erwartet: der alte Rivale wurde 4:1 geschlagen.

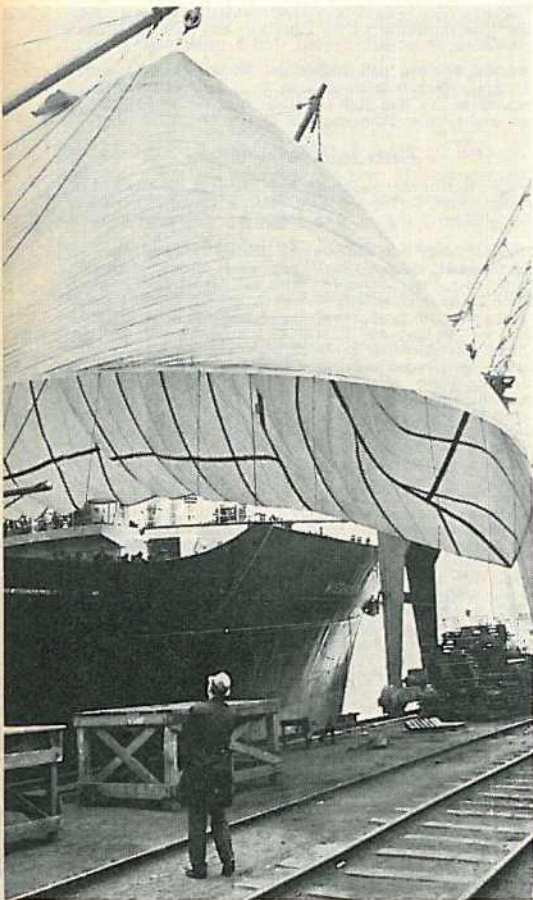
In den neuen Regeln wurde ferner festgelegt daß jedes Mannschaftsmitglied ein halbes Jahr an Bord sein muß, bevor es spielberechtigt ist und das Schiffe von einer Reederei — beispielsweise die „Berlin“ und die „Bremen“ — nicht gegeneinander spielen dürfen. Es ist bisher nur einmal vorgekommen, daß die beiden großen deutschen Passagierdampfer in Bremerhaven gegeneinander antraten. Die „Berlin“ gewann mit 2:1, wobei der Chronist der seeverbundenen Nordsee-Zeitung den Verteidigern der „Berlin“ einen abseitigen Hang zum fußballerischen Harakiri bescheinigte, denn Pardon wurde in diesem Spiel nicht gegeben.

Außer den rund 30 großen Passagierdampfern die auf der Route nach New York verkehren, können jetzt auch Frachtschiffe um den Atlantikpokal spielen, sofern sie dreimal im Jahr die größte Hafenstadt der Welt anlaufen. Als ihn der Präsident des Deutsch-Amerikanischen Fußballbundes, Joe Beck, bei der Pokalüberreichung mit einer Ehrennadel auszeichnete, entsann sich Hans Elsner von der „Berlin“ an den Zusatz, den das Glückwunschtelegramm der „Bremen“ enthalten hatte: „Im nächsten Jahr mischen wir mit!“ Niemand ahnte, daß die neuen Regeln, die der „Berlin“ 1959 so unvermutet zum Pokalsieg verholfen hatten, die Ursache dafür sein würden, daß sich die Sportvereine der beiden großen Bremer Passagierschiffe auf dem Fußballfeld „spinnefeind“ wurden.

## Neues Regendach

Eine Hamburger Firma hat mit Unterstützung der Nautischen Abteilung der Hamburg-Amerika Linie und der Stülckenwerft, Hamburg, einen Regenschutz entwickelt, der es den Schiffen bei Regen ermöglicht, mit eigenem Ladegeschirr feuchtigkeitsempfindliche Güter zu laden bzw. zu löschen.

Die zeltartige Abdeckung ist so konstruiert, daß die Luke mit den Ladewinden sowie der Weg bis zum Schuppen geschützt sind. Für die Durchführung der Windenläufer an den vier Ecken des Dachteiles wurden unter Berücksichtigung der auftretenden Kräfte vier Rollenköpfe entwickelt, die ein reibungsloses Arbeiten des Ladegeschirrs ermöglichen. Zur Stabilisierung des Daches sind die sich gegenüberstehenden Rollenköpfe durch eine elastische Eschenholzspizer verbunden. Aber auch für den Einsatz nach außenbords liegt eine Konstruktion vor. Mit Hilfe einer leicht montierbaren Stahlkonstruktion wird das Dach über den Leichter geführt, während das Arbeiten der Bäume genauso erfolgt, wie auf der oben beschriebenen Schuppenseite. Das Auf- und Abtakeln des „Rigger-Regendaches“ erfolgt durch vier in die Rollenköpfe eingeschälte Jollen und dauert etwa 30 Minuten. Bei der Verwendung des „Rigger-Regendaches“ wird die Neukonstruktion eines Windläufers empfohlen, der in seiner Lebensdauer die bisherigen um ein vielfaches übertrifft. Die Firma August Buschmann hat diese Konstruktion unter der Bezeichnung „Rigger-Runner“ in der Schifffahrt eingeführt, die die Gefahr der sogenannten „Fleischhaken“ ausschaltet und, da sie aus Kunstfaser besteht, auch keiner Wartung bedarf.



### † Kropp

Beerigungs-Büro »St. Anshar«  
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

## J. M. LINDEMANN

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

### HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

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

**Schleusenhopper MS „Uranus“ weiter ohne Niederlage**



Nach dem 1:1 gegen MS „Rheinstein“. Schleusenhopper „Uranus“ mit gestreiftem Trikot.

20. 5. 1965

MS Uranus — engl. D Bassano 5:3

22. 5. 1965

MS Uranus — engl. MS Manchester Miller 2:0

Nach diesen beiden weiteren Siegen hatten wir uns dieses Mal einen Gegner ausgesucht, der uns wohl zeigen könnte, was Fußballspielen heißt. Es war nämlich der F.C. Germania Kicker aus Montreal. Letztes Jahr war er Meister der I. Division geworden. Außerdem hatte er noch nie gegen eine Schiffsmannschaft verloren.

Das Spiel begann um 19.00 Uhr mit einer halben Stunde Verspätung, denn die Taxifahrer konnten den Platz nicht finden. Gleich nach dem Anpfiff legten wir uns mächtig ins Zeug, denn mit einem Überraschungsangriff hatten wir uns die meisten Chancen ausgerechnet. Wir spielten weit über die Flügel und versuchten so die Kickers durcheinander zu bringen. Wenn Sepp Herberger das gesehen hätte, wären wir bestimmt für die nächste Ländermannschaft vorgemerkt worden. Unsere Rechnung ging auf, denn nach 10 Minuten führten wir 1:0. Unser Rechtsaußen setzte einem aussichtslosen Ball nach, umdrübelte zwei Gegner, flankte nach innen und dort stand unser Linksaußen und verwandelte diesen Flankenball sicher.

Trotz unserer darauffolgenden Drangperiode kam unser Gegner immer sehr gefährlich durch, doch wir konnten mit viel Glück und Geschick unser Tor reinhalten. Wieder einmal war unser Sturm durchgebrochen, geschickt wurde die Hintermannschaft unseres Gegners ausgespielt und der Halblinke verwandelte zum 2:0. Jetzt hing der Himmel für uns voller Geigen. Trotz aller Überlegenheit konnten wir jedoch bis zur Halbzeit nichts mehr erreichen.

Nach der Halbzeit fing es gleich schlecht für uns an, und nach einem Strafstoß, Hand durch

unseren linken Verteidiger, hieß es nur noch 2:1 für uns. Jetzt glückte uns überhaupt nichts mehr, wir kamen knapp aus der eigenen Hälfte heraus. Dann plötzlich kam ganz unverhofft der Gleichstand für unseren Gegner. Der Ball kam sehr hoch und unser Torhüter konnte ihn nicht sehen, da ihn die untergehende Sonne blendete. Nun lag für uns nichts mehr drin, denn jetzt stellte sich die Klasse unseres Partners heraus, nun gab es für uns nur eines: verteidigen. Durch hervorragende Leistungen unseres Keepers und der restlichen Mannschaft, gelang es uns dieses Unentschieden zu halten. Wir sind nun auch wirklich froh, daß uns auch gegen diese Klassemannschaft unser Kampfgeist nicht verlassen hat.

Nach diesem Spiel ging es dann in das Hofbräuhaus von Herrn Präsident Dudizt, der dieses Spiel vermittelt hatte. Der Abend bei Freibier war prima.

Mit sportlichem Gruß  
Fußballeff „Uranus“

**Gesundheitsdienst an Bord**

**2. Bindenverbände**

**a) Kopfverband (Kopfhaube)**

Dieser Verband dient zur Einhüllung des Schädels und wird mit einer langen, mittelbreiten, doppelköpfigen Binde hergestellt (Anfang und Ende der Binde gegen die Mitte zu gleichzeitig aufgerollt). Er läßt sich auch mit zwei einköpfigen Binden ausführen.

Dieser Verband besteht aus einer mehrschichtigen, der größten Ausdehnung des Schädels umspannenden Kreistour. Sie verläuft dicht oberhalb der Augenbauen, über den Ohren bis unter den Hinterhauptshöcker. In diese Kreistour ist eine zweite, von der Scheitelhöhe aus nach beiden Seiten hin abwechselnde Zickzacktour eingeschlossen. Sie verläuft von der Stirn zum Hinterkopf und zurück.

Man legt die Kopfhaube am zweckmäßigsten zu zweien an. Die doppelköpfige Binde wird von der Mitte der unteren Stirn aus beiderseits zum Hinterkopf geführt, hier sauber gekreuzt und nun der eine Bindenteil zur Stirn zurückgeleitet. Dort wird sie mit einem Kreisgange des anderen Teiles festgehalten. Während nun der eine der Verbindenden die Kreistour stetig in gleicher Weise wiederholt, führt der andere seinen Bindenkopf in der oben angegebenen Weise nach vor-, rück- und zu gleicher Zeit abwechselnd seitwärts. Die Hälfte der Bindebreite wird stets gedeckt und die Binde jeweils wieder zur Stirnmitte zurückgeleitet. Auf diese

Weise entsteht allmählich eine gleichmäßig gefaltete Haube, deren einzelne Gänge durch Sicherheitsnadeln oder durch Nadel und Faden miteinander verbunden werden können. Führt man die Kopfhaube mit zwei Binden aus, so steckt man nach dem mit der Binde vollendeten ersten Kreisgang um Stirne und Hinterkopf den Bindenanfang der zweiten Binde in Stirnmitte mit einer Sicherheitsnadel an die Kreistour an. Anschließend verfährt man in der gleichen Weise, wie eben beschrieben.

**Schnellstes deutsches Frachtschiff**

In der Rekordliste hat sich das kürzlich in Dienst gestellte Frachtschiff der HAPAG (Hamburg-Amerika-Linie) „Westfalia“ eingetragen: schon auf der Jungfernfahrt übertraf es den bisherigen Geschwindigkeitsrekord für deutsche Frachtschiffe. Die „Westfalia“ fährt mit einer Dienstgeschwindigkeit von 21 Knoten.

**Auflösung von Seite 14**

**Geographisches Kreuzworträtsel**

Waagrecht: 1. Pol, 4. Peru, 6. Man, 9. Olona, 11. Rhein, 13. Dharan, 14. wir, 15. Serai, 16. Kanon, 18. an, 19. in, 20. le, 21. Abo, 23. Berg, 24. Nubier, 26. Uhr, 27. Erie, 28. Arno, 29. A.D., 30. Tacna, 31. Ida.

Senkrecht: 1. Po, 2. Oldenburg, 3. Lohr, 4. Paris, 5. Ur, 6. mein, 7. Alrolo, 8. N.N., 10. Naab, 12. Hwangho, 15. Saanen, 16. Kiruna, 17. Nevada, 22. Obi, 23. Brac, 25. Iet, 29. a.D.

**„Karibische Kreuzfahrt“**

- 1. Appalachen
- 2. Aruba
- 3. Honduras
- 4. Golfstrom
- 5. Belize
- 6. Carácas
- 7. Windward-Passage
- 8. Kap Gallinas

- 9. Atlanta
  - 10. Mona
  - 11. Trinidad
  - 12. Antillen
  - 13. Bahamas
  - 14. adios
  - 15. Sombbrero
- TORNADO

- A Alleghanies
- M Mobile
- M Miami
- F Florida
- B Bermuda
- S Santiago de Cuba
- G Guanánamo
- K.W. Key West

- K Kingston
- P Port au Prince
- (Haiti) Dominik. Republik
- Y Yukatan
- N Nicaragua
- G.v.N. Golf von Venezuela
- Golf von Maracaibo
- S.J. San Juan

**Welcher Hafen ist das?**

San Franzisko

**Zeichnungen und Fotos:** Archiv Seefahrt-Verlag S. 1; Deikemater S. 2; Conti-Press S. 3; Globusmater S. 4; E. de Jong und Conti-Press S. 7; Donald S. 8; Archiv E. de Jong und II. Offiz. Wolfgang Schmidt S. 10; The Port of New York Authority S. 11; Deikemater S. 13; Archiv Seefahrt-Verlag S. 14; Smith S. 15; Conti-Press S. 16; K. Dräger S. 17; Archiv Seefahrt-Verlag S. 20; Titelfoto G. Schwalter.

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

**See-Ausrüstung**  
**CARL BOLLWITT Hamburg 11,**  
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 343528  
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)  
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

**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, Celsiusweg 15, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.



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



*Lindolin-*  
**SCHIFFSFARBEN**  
 sind das Produkt vieljähriger  
 Erfahrung und neuzeitlicher  
 Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Verlangen Sie  
**ONKO  
 KAFFEE**  
 bei Ihrem  
 Schiffsausrüster

Ob an Bord,  
 ob an Land  
**ONKO-KAFFEE ist bekannt!**

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
 HOLTENAU · BRUNSÜTELKOOG  
 WILHELMSHAVEN



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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

**Auslands-  
 Umzüge**

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

Bonn, Tel. 38 303  
 Bornheimer Straße 131



**Heinrich  
 Klingenberg**



**BAR-KREDIT**  
 DURCH  
**HKV**

DAMMTORSTR. 1 · RUF 341551

FILIALEN IN ALTONA · BARMBEK  
 HARBURG · BERGEDORF

**Pumpen**



für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar  
**Reparaturen** aller Systeme

**ROBERT PRINZ** · Pumpenfabrik

Hamburg-Altona, Schombergstr. 1 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 · Postf. 1240

**Elektrische**

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
 Ankerwicklei

**Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER**

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



**VERSICHERUNGSDIENST  
 FÜR DEN SEEFAHRER**

*An alle Seefahrer!*

*Seit Jahren bin ich als Spezialist in allen Versicherungsfragen der Seefahrer tätig. Tausende kamen mit ihren Versicherungsfragen und Wünschen zu mir. So wurde mir diese Aufgabe zur Verpflichtung.*

*Um Ihnen allen mehr noch als bisher helfen zu können, habe ich mit Hilfe der Hamburg-Mannheimer, der zweitgrößten deutschen Lebensversicherung, den umfassenden*

**Versicherungsdienst für den Seefahrer**  
*ins Leben gerufen.*

*Ein Vertrauensrat erfahrener Männer der Seefahrt betreut und beaufsichtigt unsere Arbeit und gibt uns Anregungen für eine spezielle Tarifgestaltung.*

*Sie werden weiterhin in guten Händen sein, denn Vertrauen ist die Grundlage unserer Arbeit.*

Ihr

Friedel Richard L. Bethmann

**HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.**

**Versicherungsdienst für den Seefahrer**

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92

## Stürmisch und kalt

Das diesjährige Mailüfterl war anfangs an unseren Küsten ein handfester Orkan und in den Alpen ließ es eine Lawine zu Tal donnern. Sie riß neun Urlauber von den Liegestühlen des Zugspitz-Hotels und beförderte sie in den Tod und 21 Verletzte ins Krankenhaus. Das war mitten im Mai. Hinterher hatten alle das gewaltige überhängende Schneebrett über dem Hotel gesehen, und hinterher fragten alle: Warum hat niemand gewarnt? Doch alle Befragten griffen zu dem in solchen Fällen probatesten Händewaschmittel seit Pontius Pilatus. Sie wuschen gekonnt ihre Hände in Unschuld. — Ist der Mai kühl und naß, und das war er, füllt er den Bauern Keller und Faß. Zunächst leerte er den Städtern den Kohlenkeller.

## Proletarier und junge Christen

Es soll nicht verheimlicht werden: Auch dieser Mai begann in deutschen Landen mit dem Ersten. Aber weder gegen die Automation noch für weitere Arbeitszeitverkürzung fand sich ein Proletariat, das auf die Straßen, geschweige denn auf die Barrikaden zog. Wie könnte es

dings für uns auf die verkehrte, lief der Schirm förmlich über vor Tagesereignissen, die man eigentlich gar nicht verpassen durfte, weil sie alles andere als Eintagsfliegen waren, vielmehr schon ganz schöne Brummer. Zumindest Mai-käfer. Da strömten, noch einmal zum 1. Mai 300 000 Besucher auf 70 000 Autos zu einem weiteren Volksfest in Hannover zusammen. Unter anderem produzierten sie da 500 Patienten im Gedränge. Das sollten sie garnicht. Sie sollten sehen, verhandeln und kaufen. So wollten es die Veranstalter der Hannover-Industrie-Messe. Nun denn, sie kamen auch zu ihren Abschlüssen, vor allem in Elektronik- und Büro-maschinen und Kunststoffzeugnissen. Die Konjunktur kocht weiter, wenn auch etwas gedämpft. So prophezeit es auch am Anfang der Messe EWG-Präsident Prof. Hallstein. Es war mehr als ein Schiff, was da in Einzelteilen aufgestellt war. Allerdings kaum ein Schiff, das schon fährt. Jedenfalls nicht unter deutscher Flagge. Man hat die Messe Wegweiser für den Fortschritt genannt, doch was Schiff-fahrtstechnik anbelangt, so wies Hannover nicht nur Weg, sondern schritt tatsächlich fort, unaufhaltsam. Über unsere Schiffe hin-



Apfelparty an Bord des Kühlschiffes „Blumenthal“: Junge Gäste und strahlende Gesichter gab es am 5. 5. 1965 an Bord des HAPAG-Motorschiffes „Blumenthal“ im Kaiser-Wilhelm-Hafen in Hamburg. Das Schiff, das mit 21 weiteren Kühlschiffen Äpfel frischer Ernte aus Australien nach Hamburg bringt, hatte 20 Schülerinnen zu einer „Apfelparty“ zu Gast. Apfelkuchen und andere leckere Dinge gab es in rauen Mengen.

# DIT

UN

# DAT

ZWISCHEN

# ALM

UN

# WATT

auch in einem Staat, der seine Staatsgebäude Parkettkosmetikerinnen mit Starallüren anvertraut, in einem Staat, dessen Proleten von gestern jene Mittelständler von heute sind, die das größte Kontingent unserer Autobesitzer stellen. Man feierte ganz einfach unbeschwert eine Art Ouvertüre zum größten Volksfest des Jahrhunderts, das wenig später das Erscheinen einer leibhaftigen Königin bescherte. — Anfang Mai war es auch, daß in Hamburg 2000 Jugendliche einen Gottesdienst feierten. Auch ganz anders. Die jungen Christen brachten den Glauben ganz weit nach vorn und setzten das Dogma ganz ans Ende. Sie gaben damit einer ungezählten stumm-fragenden Gemeinde in ganz Deutschland Antwort auf die Frage, was Gott wohl lieber sein könnte, mittelalterliche Liturgie und noch älteres Dogma oder tätige Nächstenliebe und lebendiger Glaube.

## Dreihundertjähriges Jubiläum

Noch ein anderes Ereignis ging in Hamburg würdig über die hanseatische Bühne: Das 300-jährige Jubiläum der Handelskammer Hamburg sollte keine Hamburger Veranstaltung sein, sondern ein Ereignis, das zugunsten der Freien und Hansestadt weit nach außen wirkt. Und das ist dem Präses der Kammer, Prof. Dr. Rolf Stödter, dem vormaligen Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, und seinem Geschäftsführer auch gelungen. Diplomaten und Praktiker aus 78 Ländern hatten nicht nur Gelegenheit, die Reden der Prominenz zu hören, sondern vor allem miteinander zu sprechen. Geradezu revolutionierend in Hamburg: Man tanzte in den geheiligten Hallen der Börse.

## Die Faust im Nacken

Wer in diesem Mai-Monat ein Fernsehgerät besaß, hätte leicht einen Hauptberuf finden können, wenn er dafür bezahlt würde: Fernseher. Ganz abgesehen vom König Fußball, der in England gewaltig auf die Pauke haute, aller-

weg? Die Ostblock-Länder wollen im nächsten Jahr viermal soviel Platz auf dem Messengelände haben. Die Messe versieht also den eisernen Vorhang mit Steckern und Steckdosen für den großen Industrie-Kontakt zwischen Ost und West. In der Bilanz der kühlen Kaufleute nahm sich Hannover 1965 aus wie die Faust im Nacken. Und diese Faust heißt Konkurrenz mit der ganzen Welt. Sie beförderte vor allem auf dem Gebiet der elektronischen Rechenmaschinen bereits 70 Unternehmer aus dem Rennen. Die Faust hat die Größe einer Zigarrenkiste, dahinein paßt heute ein Computer, der vor wenigen Jahren noch eine 3-Zimmer-Wohnung einnahm. Die Faust zwingt Konkurrenten zur Zusammenarbeit. Doch wenn ihr Griff nachläßt, dann steigt bei uns der Import und der Export sinkt und mit ihm der Wohlstand.

## Schmunzelkette

Und dann rauschte das größte Volksfest des Jahrhunderts über die Fernsehschirme. Volksfest? Nun ja, das Volk war auf den Straßen, gefeiert wurde in Rathäusern und Schlössern. Es ist indessen eine durchaus offene Frage, wer mit wem hier lieber getauscht hätte: Die hellen Damen und schwarzen Herren auf dem Parkett mit den Bürgern in Hausschuhen vor dem Schirm, der ihnen ungesehen alles zeigte, oder umgekehrt. Oder möchten Sie in der Lage jenes Bundeswehrosoldaten gewesen sein, der unter den Augen der obersten Hundert nach dem großen Zapfenstreich auf Schloß Augustenburg links- statt rechtsum machte? Die Gesichter beider Soldaten, die sich urplötzlich anstarrten, sollen weder sehr entzückt noch sehr intelligent gewesen sein. Da gab es noch mehr Häute, in denen man nicht ohne weiteres gesteckt haben mochte. Zum Beispiel in denen aller Gäste auf besagtem Schloß, denn da gab es nämlich weder was „für kleine Mädchen“ noch für „kleine Jungen“. Für solche

Höllqualen dürfte Sekt ein relativ ungeeigneter Tröster sein. Gleich beim Empfangssalut mußte ein Artillerie-Offizier blitzschnell entscheiden, ob er noch einen zusätzlichen und protokollwidrigen 22. Schuß abgeben sollte oder nicht. Er tat es, weil der 12. und 13. Schuß zu früh bzw. zu spät gefeuert worden waren, so daß sie sich wie ein einziger anhörten. Oder etwa in der Haut jener türkischen Diplomaten-gattin, die sich in ihrem Abendkleid der Länge lang unter dem Baldachin des Hotels Godesberg legte, weil sie eine Stufe übersehen hatte? „Herr Lübbe auf der Schleppe stand“, überschrieb eine Illustrierte die Schmunzelkette, die Majestätisches und Lächerliches so eng umschlingt. Ja, der Bundespräsident fand sich im Hotel Petersberg wirklich auf der Schleppe der Königin wieder. Die Königin wurde gestoppt. Sicherlich kein beneidenswerter Zustand für beide Staatsoberhäupter.

## Die Unbequemen

Ein Blick in die Gerichtssäle zeigt zwei Fälle, die eines gemeinsam haben: Der Spiegel- und der Weigand-Prozeß. In beiden erhob die Korruption ihr Haupt und in beiden behauptete sich schließlich die Fairneß unserer Rechtsstaates. Das kostete einem Verteidigungsminister seinen Sessel und brachte den Spiegel-Journalisten ihre persönliche Freiheit und schlug der Pressefreiheit eine Gasse. Obwohl im Dunkel blieb, was nun eigentlich Landesverrat durch die Presse sei. Die Journalisten waren Männern unbequem, die ihre Macht mit der des Staates verwechselt hatten. Das Verfahren entschied für die unbequemen Journalisten. In einem anderen Prozeß war ein Bürger Dr. Weigand der Justiz unbequem geworden. Er hatte laut und vernehmlich gegen ein Gerichtsurteil protestiert. Anstatt sich darauf zu beschränken, den Bürger wegen der anfechtbaren Form seines Protestes zur Rechenschaft zu ziehen, ließ die Justiz ihn für verrückt erklären und brachte ihn hinter Gitter. Doch der Prozeß entschied für den unbequemen Bürger und setzte ihn wieder auf freien Fuß. Recht so, denn von teilnahmslosen Ja-Sagern kann keine Demokratie leben. Sie braucht Journalisten und Bürger mit dem Mut, unbequem zu sein. Klabautermann