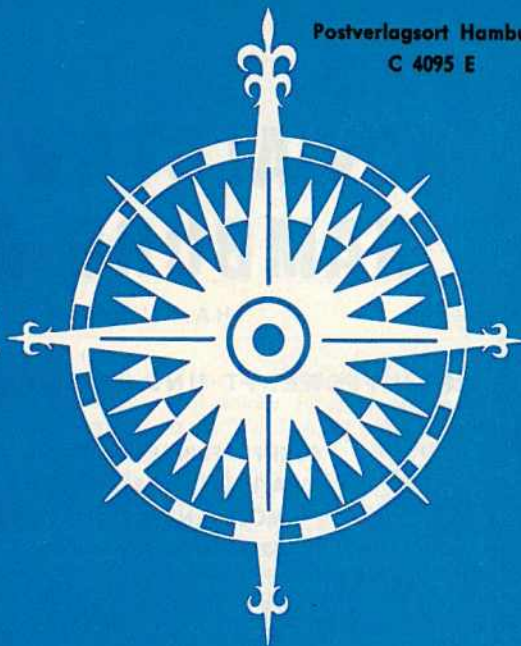


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Sie beraten im Binnenland über unseren Beruf
- Revolutionäre Strukturänderungen
- Rassen und Bomben
- Eine Dampferfahrt auf dem Sambesi
- 1000 und 75 Jahre
- Hafen von Santos
- Wenn es Nacht wird, . . . .
- Die platinblonde Dame
- Schmuntzelauge
- Kybernetik
- Sport an Bord



Ankermanöver



# HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.

HAMBURG 11

SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK

SCHIFFSNEUBAU, UMBAUTEN UND  
REPARATUREN JEDER ART UND GRÖSSE  
MOTORENBAU · KESSELBAU  
TURBINENBAU · BEHALTERBAU

Lizenznehmer der MAN und der  
Gebr. Stork & Co. N.V., Hengelo, Holland

6 Schwimmdocks  
mit insgesamt 70 000 to Tragfähigkeit

ein Schwimmdock mit 50 000 to  
Tragfähigkeit im Bau

Helgenanlage für den Bau von Seeschiffen  
bis 135 000 t d w

Größte Helgenlänge 281 m  
Größte Helgenbreite 51 m

Telegramme: Howaldtswerke Hamburg — Telefon: 84 11 01  
Fernschreiber: 02 11101 u. 02 14445

## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



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

Hamburg 11, Sandtorkuai 32 · Telefon: 36 57 93 / 36 57 95  
Telex: 021 4705



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

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

2 HAMBURG 11 Telefon 33 68 05 Fernschreiber Telegramm-Adresse  
Brooktorkai 16 Nachts 22 52 90 02 161149 »Brockteak«

Gegr. 1851

## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

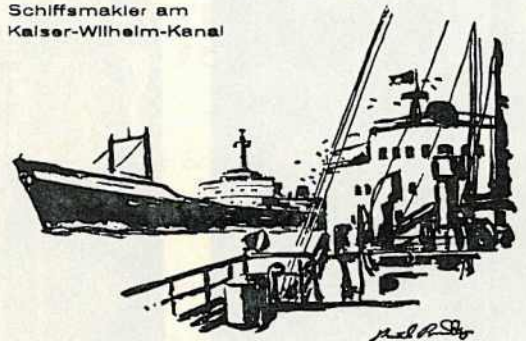
HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

## ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

## BEISSER GEBRÜDER

(INH. HENRY LANGE)



FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK  
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28  
TELEFON: 36 58 92



## EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNG G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



# Kehrwieder

9. Jahrgang

September 1965

Nr. 9



Das war die seltsamste Schiffsaufgabe, die je stattgefunden hat. Girlanden und Taufinsel mit Taufpatin, Blumen und Redner — das alles stimmt. Aber das Schiff ist mit einer Vorleine festgemacht und es schwimmt breit. Was soll das für ein Stapellauf sein? Nun, das hat es schon gegeben: Taufe nach Stapellauf. Aber in einer Halle? Gibt es auch schon in supermodernen Werften. Doch das Wasser ist nur 10 cm tief. Und das moderne eiserne Schiff besteht aus dünnen Holzplatten. Und es „schwimmt“ 520 Meter über dem Meeresspiegel in München. Auf der Kanzel: die Gattin des bayerischen Ministerpräsidenten Goppel und Konsul Thomas Enz von Zerssen. Nach dieser denkwürdigen Taufe war die „Bavaria“ bereit, den gewaltigsten Besucherstrom von allen Attraktionen auf der Ersten Internationalen Verkehrsausstellung zu bewältigen.



Die großen Warenströme gehen auf Schiffen über die Weltmeere. Winzige Nebenflüssen hiervon fließen in den Häfen an Bord zurück. Dann wird der Seemann, ohne den es keinen internationalen Konsum gäbe, selbst zum internationalen Konsumenten.

Einen Welthafen zu sehen, ist immer attraktiv. Besonders für deutsche Binnenländer. Sie bewundern die Dimensionen von schwimmenden Mammutwerken aus Stahl. Sie bestaunen die Berge von Gütern aller Art, die sich im Hafen stapeln. Die eigentlichen Reize bilden die zwei Elemente Wasser und Land, von denen den meisten Betrachtern nur das eine vertraut ist: das Land. Doch hier, zwischen Land und Wasser, ist alles in Bewegung: Kräne, Saugheber, Gabelstapler, Lastzüge, Eisenbahnen, Schlepper und Barkassen. Verwirrend

Eindruck auf die binnenländischen Besucher. Sicherlich, weil solche Information anschaulich mitten in der Wirklichkeit eines deutschen Frachtschiffes gegeben wurde, sicherlich auch, weil die Persönlichkeit des Kapitäns, eines Seemannes aus Fleisch und Blut, dahinterstand und sicherlich nicht zuletzt deshalb, weil der Kapitän darauf verzichtet hatte, über die Berufsberater Nachwuchs aus dem Binnenland zu werben. Diese Herren, unter ihnen ein Abteilungsdirektor der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung aus Nürnberg, waren auf Einla-

## Am Peilkompaß:

# Sie beraten im Binnenland über unseren Beruf

für den unkundigen Betrachter. Doch in Wirklichkeit sinnvoll aufeinander abgestimmt. Auf ein einziges Ziel gerichtet: Die Berge von Gütern von Land auf das Wasser oder vom Wasser auf das Land befördern. Hafenwasser steht in Verbindung mit der See und der Anblick der Schiffe vermittelt unendliche Weite. Denn da kommen sie her und da gehen sie hin.

Doch der Motor dieses Getriebes um Lager-schuppen und stählerne Riesen zwischen Wasser und Land, er erscheint winzig: der Mensch. Er ist Urheber und Herr des imponierenden Schauspiels der bewegten stählernen Technik im Hafen. Es sind ja nicht die riesigen Schiffe, die mit dem Menschen fahren, nein, diese kleinen Menschen sind es, die die Schiffe bauen und sie fahren.

Um sie ging es kürzlich, als eine Gruppe von Herren aus dem Binnenland nach einer Hafenrundfahrt auf die Gangway eines Frachters zustrebte. Der Kapitän empfing sie, zeigte ihnen das Schiff und sprach zu ihnen von diesem Schiff und den Männern, die es fahren. Er wußte sehr wohl, wie schwierig es ist, diesen küstenfernen Menschen klarzumachen, daß Schiff und Schiff zwei ganz verschiedene Dinge sind. Nämlich das Schiff und seine Menschen im Hafen und das Schiff auf See. Denn, wen der Kapitän vor sich hatte, waren Berufsberater küstenferner Arbeitsämter. Der Kapitän erklärte ihnen den Mikrokosmos, den ein Schiff darstellt und daß er nur funktionieren kann, wenn alle Betriebsabschnitte gut zusammenarbeiten und wenn die Menschen an Bord eine echte Lebens- und Arbeitsgemeinschaft bilden. Im Gegensatz zu der Anonymität in den Großbetrieben der Industrie käme es in der Seeschifffahrt immer noch auf jeden einzelnen Menschen an und auf seine Einstellung zum Beruf. Ausgehend von dieser Erkenntnis sei die Schiffsleitung bemüht, den seemännischen Nachwuchs in diesem Sinne auszubilden und zu erziehen. Der Kapitän erklärte dann die personelle Zusammensetzung seiner Besatzung und die technischen Daten seines Schiffes. Das alles hinterließ sichtlich

den Eindruck auf die binnenländischen Besucher. Sicherlich, weil solche Information anschaulich mitten in der Wirklichkeit eines deutschen Frachtschiffes gegeben wurde, sicherlich auch, weil die Persönlichkeit des Kapitäns, eines Seemannes aus Fleisch und Blut, dahinterstand und sicherlich nicht zuletzt deshalb, weil der Kapitän darauf verzichtet hatte, über die Berufsberater Nachwuchs aus dem Binnenland zu werben. Diese Herren, unter ihnen ein Abteilungsdirektor der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung aus Nürnberg, waren auf Einla-

derung der Schiffsverkehrsverbände zu uns an die Küste in den Hafen und auf ein Schiff gekommen. Man hat sie, und zwar im Rahmen einer Routinemaßnahme, aus der bitteren Erfahrung und Erkenntnis eingeladen, daß die Berufsberater, die im Binnenland maßgeblich an den Hebeln unseres Nachwuchses sitzen, eben echte deutsche Binnenländer und als solche gar nicht in der Lage sind, junge Menschen über Seefahrt-Berufe zu informieren, geschweige denn zu beraten. Ihnen dazu zu helfen, darum geht es den Schiffsverkehrsverbänden. Nicht um Werbung um jeden Preis, sondern um Information und wirklichkeitsnahe Aufklärung. Im Hafen, an Bord, mitten unter Seeleuten und umgeben von Seeleuten. Damit setzten die Reeder nicht nur den Hebel an einen Angelpunkt unseres Nachwuchsproblems an, sondern sie leisteten darüber hinaus wertvolle taktische Hilfe bei der Offensive unserer Küste und Seefahrt auf die Festung „deutsches Binnenland“.

Drei Tage dauern solche Besuche und im Vergleich zu dem, was die binnenländischen Berufsberater nicht wissen über unsere Seefahrt, die ja auch die ihre ist, nimmt es sich vorläufig noch gering aus, was ihnen in dieser kurzen Zeit von Küstenfachleuten gesagt werden kann. Deshalb bekommen alle Berufsberater jetzt auch regelmäßig informative Mitteilungen über unsere Seefahrt zugesandt. Ein Anfang ist gemacht und die Erfolge zeigen, daß es sich lohnt, diese Aufklärungsarbeit fortzusetzen. Wenn auf diese Weise Küste und Binnenland aufeinander stoßen, ist noch verblüffender als die binnenländische Unkenntnis über Schiffsverkehrsfragen die Tatsache, daß man gerade mit der Wirklichkeit der Seeschifffahrt im Binnenland offene Türen einrennt. Auch bei diesen Besuchen konnten das die Gastgeber wieder feststellen.

Das ermutigt zu der Hoffnung, daß es vielleicht doch endlich unserer Generation gelingen wird, unserer Seeschifffahrt und ihren Menschen in unserem deutschen Binnenland eine echte Heimat zu schaffen.

Der Wachoffizier



## RASSEN UND BOMBEN

Dieser August war politisch heiß. Es gärte, brodelte und brannte in Los Angeles, in Genf, in der Bundesrepublik, in Griechenland, Kaschmir, Vietnam und Malaysia. Die Schlachtfelder waren Sitzungssäle, Städte, Länder und der Dschungel. Es wurde Florett gefochten mit Worten, und es wurde mit scharfen Waffen geschossen. Nicht ohne Blutvergießen.

### Denn unser ist die Erde

Um die Nichtverbreitung der Waffen, die seit Hiroshima zwar geschwiegen, doch nicht auf gehört haben zu töten, rangen ihre Monopolisten in Genf. Dampf überdröhnte dieses erregte Thema der Weltpolitik aus der Idylle des Genfer Sees die kleineren Brände und Explosionen im Erdenrund, Begleitet wurde es von den schrillen Dissonanzen der Atom-Habenichtse. Sie trauen den Pakt-Komplizen nicht die Selbstbeherrschung zu, die dazugehört, auf den Einsatz der H-Bomben zu verzichten — Unfriede auf Erden und Vernichtung allen, die bösen Willens sind — denn unser ist die Erde und die Kraft zur Zerstörung in Endgültigkeit.

### Die Wähler und die Staatskuh

Im Wohlstandswahlkampf bei uns zu Hause rangen Erhard und Brandt um die Regierungsmacht im Staate. Sie hatten es beide schwer. Ihre gemeinsamen Wahlgeschenke waren nämlich bei den gesättigten Bürgern schlecht angekommen. Die Staatskuh leerzumelken und sie in die Wüste zu schicken, das war schlechte Wahlpropaganda, das erweckte wenig Vertrauen bei den Wählermassen. Doch gerade darum ging es. Das Vertrauen der Wähler ist die einzige Legitimation für die Macht im Staate. Das ist nun einmal so in der Demokratie. Glücklicherweise. Weder die Parteien noch ihre Manager und auch nicht die heiß umworbenen Wählermassen verhielten sich so, als ob es um die Neuwahl des Bundestages, um die Zusammensetzung des gesetzgebenden und kontrollierenden Organs ginge. Alle zusammen taten so, als ob es ausschließlich um

den zukünftigen Bundeskanzler ginge. Doch nur scheinbar machte das den Wählern diese Wahl leichter.

### Junger König und alter Dämagoge

Auch in Griechenland ging es um die Macht im Staate. Um mehr noch: um seine Grundfesten, die Verfassung. Hier junger König — da alter Volksführer, der sich nach Ansicht des Königs als Gegner der Monarchie zu erkennen gegeben hat. Um was anderes kann ein Monarch kämpfen als um seine Krone? Und um was ist es Demagogen anderes zu tun als um ihre Macht? Doch wie bei uns den beiden Kämpen das Bürgervolk zu reserviert blieb, drohte es auf Griechenlands Straßen fanatisiert das Gesetz des Handelns an sich zu reißen. Der lachende Dritte wären dann die Kommunisten und der Leidtragende nicht nur das griechische Volk, sondern auch die Nato.

### Teilung und Unterdrückung

Indische und pakistanische Truppen lieferten sich in Kaschmirs Hauptstadt erst blutige Kämpfe. Dann überschritten indische Truppen die UNO-Waffenstillstandslinie in Kaschmir. Ein Stadtteil ging in Flammen auf. Feuer und Blut auch hier. Wie in Deutschland, Vietnam und Korea ist es eine Teilung, die Kaschmir quält. Eine Folge der Teilung in Indien und Pakistan. Und wie in einem Teil Deutschlands eine Minderheit eine Mehrheit unterdrückt, so ist es auch in Kaschmir. Doch hier handelt es sich nicht nur um politische, sondern auch um religiöse Unterdrückung. Vor vielen Jahren hat die UNO in Kaschmir eine Volksabstimmung beschlossen. Wird dieser Beschluß jetzt endgültig zerschossen?

### Kurzschluß der Minderwertigkeit

Rassenkrawalle mit Dutzenden von Toten und Hunderten von Verletzten und einem Sachschaden von einer Milliarde Mark in Los Angeles, im fortschrittlichen Kalifornien des Landes der Freiheitsstatue. In einem Augenblick, in dem der Präsident seinen Einsatz

für die Gleichberechtigung der Neger mit der Unterzeichnung des zweiten Bürgerrechtsgesetzes besiegte. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Dieser August zeigt das Bild der Menschheit. Parteinaher sind nur Kratzer darauf. Verrassungskämpfe Risse. Religionskonflikte tieferer Kisse. Doch Rassenkämpfe zerscoren das Bild. Mit theoretischer und juristischere Gleichberechtigung sind Abgründe zwischen den Rassen nicht zu überbrücken. Entwurzelte Neger aus Afrika sehen sich in Amerika einem hochentwickelten zivilisierten Wohlstand gegenüber. Doch der schwarze Mann bleibt davon ausgeschlossen. Er kann weder einen entsprechenden Beitrag dazu leisten, noch daran teilnehmen. Nachdem das Kind in den Brunnen gefallen ist, weiß man, daß solche Minderwertigkeit zu Kurzschluß führen muß. Mit der Gewährung von Rechten ist es nicht getan. Diejenigen, denen man sie gewährt, müssen auch instand gesetzt werden, sie wahrzunehmen und Nutzen daraus zu ziehen. Die USA haben ihre Entwicklungshilfeprobleme im eigenen Land. Und nicht nur sie. Teilung und Unterdrückung sind nicht allein politische, sondern vor allem moralische Größen.

### Und wieder die Rassen

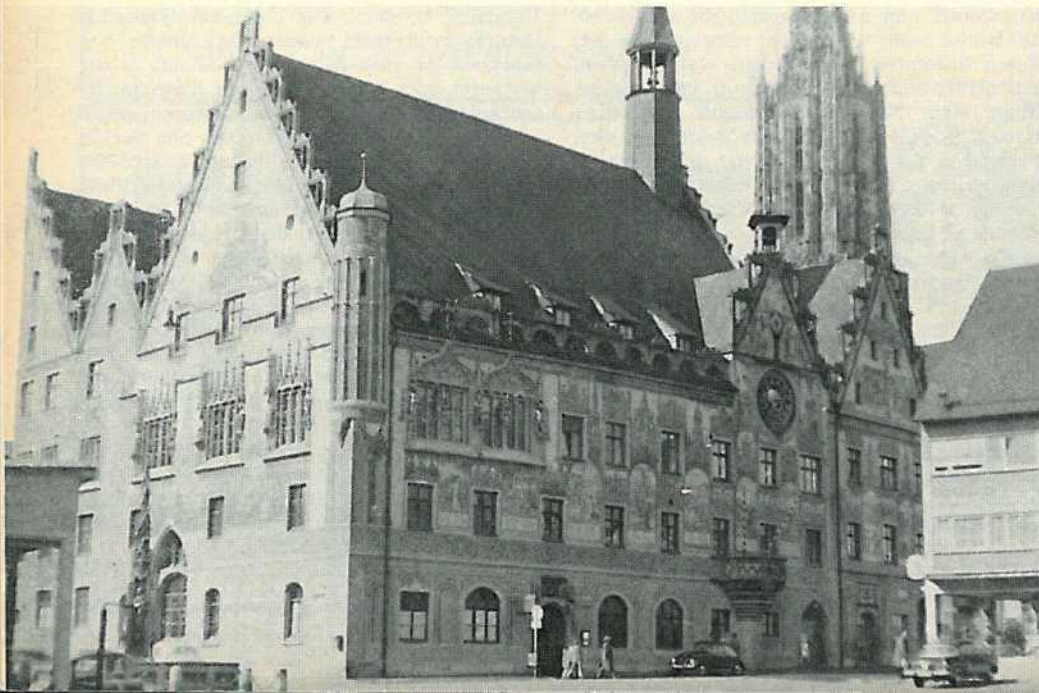
So wie in einem Staat die Rassenkluft nicht einfach juristisch zu überbrücken ist, so kann man auch nicht zwei verschiedene Rassen eine politische Klammer geben und damit einen neuen Staat schaffen. Der Ausbruch Singapores aus Malaysia lehrt das. Die Malayen haben den chinesischen Stadtstaat aus der Föderation gedrängt. Sie brachten es nicht fertig, in dem neuen Staatsgefüge Toleranz zu üben. Vor allem nicht den in vieler Hinsicht überlegenen Chinesen gegenüber.

Und in Vietnam? Geht es da auch nur um die Überwindung der Teilung? Um Wiedervereinigung und nicht um Rassen? Kämpfen da nicht Malayen gegen Malayen? Und schicken sich nach neuesten Berichten nicht auch Nationalchinesen an, wieder gegen die Rotchinesen anzutreten? Da wurden auch Pekings Militärs auffällig aktiv. 50 Divisionen sollten in Südkina massiert sein. Mehr als 20 Divisionen Nationalchinesen sollen bereit sein zu einer Normandie Südostasiens. Doch das alles täuscht nicht darüber hinweg, daß im Grunde genommen die USA und Rotchina in Südostasien aneinander maßnehmen. So erscheint Vietnam nur als Vorfeld zu einer sich anbahnenden welttrassischen Auseinandersetzung. Der US-Außenminister hat Peking vor einem Eingreifen in Vietnam gewarnt. Wer wen? Die USA—Rotchina. Weiß gegen Gelb. Auch Russen sind weiß.

— hs —

Unser  
schönes  
Deutschland

Das Ulmer Rathaus mit dem berühmten Münster im Hintergrund.





# Revolutionäre Strukturänderungen

Als „echte Revolution“ bezeichnete der Seeverkehrsausschuß der OECD die strukturellen Veränderungen in der Seeschifffahrt in seinem 11. Jahresbericht, der vor kurzem der Öffentlichkeit vorgelegt wurde. Dieser Jahresbericht befaßt sich erneut mit der schiffahrtspolitischen Entwicklung im internationalen Seeverkehr und bei den Ländern, die innerhalb der OECD vertreten sind. Neben einer Übersicht über die Entwicklung der Nachfrage nach Seetransportleistungen und des Tonnageangebots ist dieser Jahresbericht eine Analyse der Frachtenmärkte, der Strukturänderungen im Seetransport und der internationalen Schifffahrtsentwicklung im Jahre 1964 gewidmet.

## Allgemeine Expansion

Hinsichtlich der Nachfrage nach Seetransportleistungen kommt der Seeverkehrsausschuß der OECD zu der Feststellung, daß der Weltmarkt auch im Jahre 1964 weiterhin einen aufsteigenden Trend ausgewiesen hat. Dies kommt bereits darin zum Ausdruck, daß der Nettozuwachs der Welthandelsflotte voll beschäftigt werden konnte, während die aufgelegte Tonnage in der Welt zurückging. Die im Jahre 1964 erneut in beträchtlichem Umfang erhöhte Güterproduktion in der Welt führte dazu, daß sich auch der Tonnagebedarf vergrößerte, wengleich Anzeichen dafür vorliegen, daß die Zuwachsraten im Vergleich zu vorhergehenden Jahren abnimmt. Ein besonders starker Zuwachs ist bei den Öltransporten festzustellen, die sich von 660 Millionen Tonnen im Jahre 1962 auf 710 Millionen Tonnen im Jahre 1963 erhöhten. Nach norwegischen Statistiken sind die erbrachten Beförderungsleistungen auch im Erztransport im Vergleich zu den Vorjahren erheblich angestiegen. Hinsichtlich der Linienfahrt hat der aufwärts gerichtete Trend auch im Jahre 1964 angehalten. Es hat den Anschein, als wenn diese Entwicklung auch für die ersten Monate dieses Jahres gilt. Der Seetransportausschuß der OECD macht allerdings darauf aufmerksam, daß sich in der Versorgung Europas mit Rohölimporten in der letzten Zeit einige Veränderungen abzeichnen beginnen. Das kommt beispielsweise darin zum Ausdruck, daß der Anteil des mittleren Ostens an der europäischen Ölversorgung von 80% in den fünfziger Jahren auf nunmehr etwa 63% abgesunken ist. Auf der anderen Seite war ein erheblicher Anstieg des Anteils der nordafrikanischen Ölförderungsgebiete an den Lieferungen nach Nordeuropa festzustellen.

## Japan und Norwegen voran

Die Welthandelsflotte ist von 1963 auf 1964 um 5,1% vergrößert worden. Sie umfaßte Mitte 1964 einen Tonnagebestand von insgesamt 153 Millionen BRT. Der Anteil der Tankertonnage beläuft sich hierbei auf 33%. Innerhalb der OECD-Mitgliedsstaaten waren an dieser Erhöhung der Welttonnage insbesondere Japan und Norwegen beteiligt. Außerhalb der OECD erreichten die Flotten der UdSSR und Liberias, die von Mitte 1963 auf Mitte 1964 um ca. 28% vergrößert wurden, die größte Zuwachsraten. Die in der Welt aufgelegte Tonnage belief sich Ende 1964 nur noch auf 125 Schiffe mit ca. 800 000 BRT. Dieser Ziffer standen Neubaufträge der Werften in Höhe von ca. 20,1 Millionen BRT gegenüber.

## Frachtraten

Die Frachtenmärkte haben, so stellt der Seeverkehrsausschuß der OECD fest, im Jahre 1964 keine spektakuläre Entwicklung aufgewiesen. Die Frachtraten haben das relativ ho-

he Niveau des Jahres 1963 zwar nicht erreicht, sie sind aber auch nicht auf das niedrigere Niveau der Vorjahre abgesunken. Diese Entwicklung scheint sich fortzusetzen, denn auch die ersten Monate dieses Jahres lassen einen ebenfalls positiven Trend der Frachtraten erkennen. Allerdings gilt diese Feststellung nur unter der Voraussetzung, daß in der Entwicklung des Welthandels kein Rückschlag eintritt. Im Bereich der Tankerfahrt haben die Frachtraten im Jahre 1964 allerdings einen unausgeglichenen Verlauf genommen. Gerade auf diesem Gebiet waren im Vorjahr fast täglich Ratschwankungen in nicht unerheblichem Ausmaß festzustellen.

## Enorme Leistungssteigerung

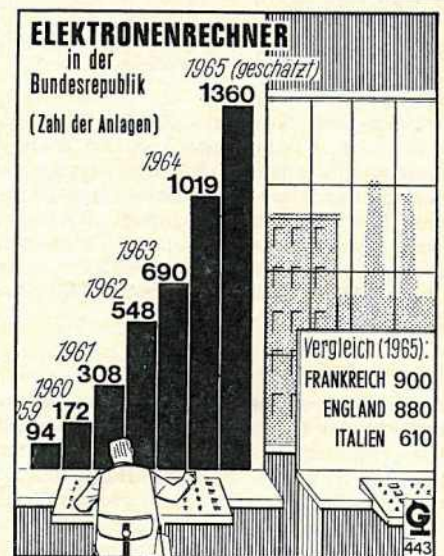
In seinem Abschnitt über die strukturellen Änderungen im Bericht der Seeschifffahrt äußert der Seeverkehrsausschuß der OECD, wie eingangs bereits angedeutet, die Meinung, daß die in den letzten Jahren immer deutlicheren Veränderungen in der Größe der Schiffe und vor allem auch in der Leistungsfähigkeit der Tonnage ein geradezu revolutionäres Ausmaß angenommen haben. Diese Veränderungen sind ermöglicht worden durch die modernen Fortschritte in der Rationalisierung und der Automation. Diese Veränderungen werden möglicherweise auch das Niveau der Frachtraten nicht unbeeinflusst lassen. Die Kosten pro Tonne beförderter Ladung sind bei den größeren Schiffsgefäßen erheblich niedriger als die Kosten, die bei den bisher eingesetzten traditionellen Schiffstypen entstanden. Diese Feststellung gilt sowohl für die Baukosten als auch für die Aufwendungen für den Betrieb der Schiffe selbst. Dazu tritt, daß in der Trockenfahrt auch eine Änderung in der Struktur des Handels eingetreten ist, die dazu führt, daß ein immer größerer Teil des Massengutes dem freien Trampmarkt entzogen wird. Der Seeverkehrsausschuß der OECD rechnet damit, daß nur noch ca. 30% der gesamten Massengutladungen der Weltwirtschaft auf den offenen Trampfrachtenmärkten angeboten werden. Das gleiche gilt für die Tankfahrt, in der nur noch etwa 13% des Weltölhandels von Tankschiffen befördert wird, die auf der Basis einer Reisecharter befrachtet wurden. Der Seeverkehrsausschuß der OECD gelangt aufgrund dieser Erwägungen schließlich zu der Feststellung, daß das gesamte Rateniveau für Bulk-Ladungen infolge dieser modernen Entwicklungstendenzen wahrscheinlich auch künftig einen abwärts gerichteten Trend aufweisen wird. Auf der anderen Seite müsse man sich jedoch vergegenwärtigen, daß die Verminderung der Kosten durch die Einführung neuer Techniken im Schiffbau und im Schiffsbetrieb dadurch ausgeglichen wird, daß die Leistungsfähigkeit der Seehäfen mit den wirtschaftlichen Erfolgen in der Seeschifffahrt nicht Schritt gehalten hat. Schließlich ist

es noch zu berücksichtigen, daß die Linienschifffahrt auch künftig daran interessiert sein wird, eine gewisse Zahl von Trampschiffen zu chartern, um auf diese Weise ihre Liniendienste ergänzen zu können.

Insofern hält es der Seeverkehrsausschuß der OECD nicht für unwahrscheinlich, daß sich in der Zukunft u. U. eine doppelte Ratenstruktur für reine Massengutladungen und für den Transport solcher Massengüter, die auf traditionellen Trampschiffen befördert werden, herausbilden wird.

## Konkurrenz der Luftfahrt

Im Rahmen seiner Betrachtungen über die internationale Schifffahrtentwicklung im Jahre 1964 befaßt sich der Jahresbericht des Seeverkehrsausschusses der OECD mit den Problemen der Welthandelskonferenz, der amerikanischen Schifffahrtsgesetzgebung, der Flaggendiskriminierung und dem Verhältnis zwischen dem Seeverkehr und der Luftfahrt. Hinsichtlich des Passagierverkehrs auf dem Nordatlantik war im letzten Jahr eine Verminderung der mit den Passagierschiffen beförderten Fahrgäste um etwa 10% festzustellen. Diese Verminderung ist zum Teil auf die Reduzierung der Abfahrten zurückzuführen. Sie wurde auf der anderen Seite ausgeglichen durch die Beschäftigung der Fahrgastschiffe mit Kreuzfahrten. Allein im Jahre 1964 sind auf den Kreuzfahrten der Fahrgastschiffe etwa 143 000 Passagiere befördert worden. Die Zahl der durch den Luftverkehr über den Nordatlantik beförderten Fahrgäste hat sich im Vorjahre um 25% auf insgesamt 3,6 Millionen erhöht. Dieser außergewöhnliche Anstieg findet seine Ursache vor allem in den erheblichen Preisermäßigungen, die im April 1964 eingeführt wurden.



## Führend in Europa

Vor sechs Jahren gab es erst 94 Elektronenrechner in der Bundesrepublik; im laufenden Jahr werden es 1360 sein — nahezu fünfzehnfach soviel. Gewiß, dieses Anfangstempo läßt sich nicht durchhalten. Aber immerhin, bis 1974, in weiteren neun Jahren also, rechnen die Experten mit über 6200 Elektronenrechnern. Das würde nochmals fast eine Verfünffachung gegenüber dem heutigen Stande bedeuten. Schon heute ist die Bundesrepublik das „elektronenrechnerisch“ bestausgestattete Industrieland Westeuropas.





# Flottenumschau

## Bundesmarine

Das Küstenwachboot „Nautilus“, der zweite Neubau der zweiten Küstenwachbootserie von zehn Fahrzeugen, ist jetzt in der Ausrüstung. Diese etwa 38 m langen Boote haben zwei Diesel von zusammen 2000 PS, zwei Schrauben und laufen etwa 14 Knoten. Sie sind aus Holz gebaut und für den Wachdienst vor der Küste sowie für den Minenräumdienst geeignet.

Der dritte Zerstörer-Neubau der Stülcken-Werft in Hamburg, die „Bayern“, führt jetzt die ersten See-Erprobungen durch. Das 134 m lange Schiff wurde im Juli in Dienst gestellt. Es ist ein Schwesterschiff von Z „Hamburg“ und Z „Schleswig-Holstein“. Das letzte Fahrzeug dieser Serie, die „Hessen“, liegt am Ausrüstungskai. Die im 2. Zerstörer-Geschwader zusammengefaßten Schiffe dieser Klasse sind „Allround-Fahrzeuge“, sie sind für Geleitaufgaben, zur See- und Luftsicherung, U-Boots-Jagd und zum Minenlegen verwendbar. Die stärkste Artilleriebewaffnung sind vier 10-cm-Geschütze moderner Art. Die Zerstörer dieser Hamburg-Klasse haben 70 000 PS.

Für den amphibischen Verband der Bundesmarine werden in der nächsten Zeit mehrere Fahrzeuge in Dienst kommen. Die von den USA angekauften älteren Landungsschiffe werden dann stillgelegt. Man erwartet sechs neue Landungsschiffe von 1000 tons Wasserverdrängung, die über Bug- und Heckrampe verfügen, wodurch die Be- und Entladung mit Kraftwagen usw. erleichtert wird. Diese größeren Landungsschiffe haben etwa 50 Mann Besatzung. Die mittlere Klasse sind Boote von 400 tons mit Bugrampe. Diese Landungsboote sind Zwischenträger vom Seeschiff zum Strand, können etwa 200 tons Ladung mitführen und haben 18 Mann Besatzung. Die kleineren Fahrzeuge haben etwa 140 tons Wasserverdrängung, können 60 tons Ladung aufnehmen und werden nur bei Bedarf bemannt. Alle drei Typen sind reine Transportfahrzeuge. Man kann sie nicht mit den amerikanischen amphibischen Verbänden vergleichen.

Die deutschen Zerstörer „Z 1“, „Z 2“ und „Z 3“, die an einem Manöver im Atlantik teilnahmen, wurden im Juli zur Rettung der Überlebenden eines abgestürzten amerikanischen Radarflugzeuges eingesetzt. Es gelang einem deutschen Zerstörer, zwei Flugzeuginsassen zu retten. Der Bürgermeister von Boston dankte dem deutschen Zerstörer für diese Rettungsmaßnahmen.

## 75 Jahre deutsches Helgoland

Am 10. August besuchten der Bundeskanzler, der britische Botschafter in Bonn, der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein und viele weitere Gäste die Insel Helgoland, die an diesem Tag 75 Jahre in deutschem Besitz war. In dieser Zeit hatte die Insel ein wechselvolles Schicksal. Sie war Erholungsort, Festung, Marinestützpunkt, Schutzhafen und Bombenziel. Der Gegensatz England-Deutschland, der für Helgoland und seine Bewohner besonders spürbar war, ist heute überwunden. Zu diesem Tag kamen das britische U-Boot „Opossum“, die Fregatte „Karlsruhe“ und der Schnellbootstender „Elbe“ nach Helgoland. Heute unterhält die Bundesmarine auf dieser Insel eine Signalstelle, die auch in allen See-

nothäfen auf ihrem Sektor Hilfsdienste leisten kann.

## Kriegsschiffsbesuche

Ende Juli sah man in Hamburg das griechische Schulschiff „Ierax“, eine 1250 tons große Fregatte mit 240 Mann Besatzung, darunter 100 Kadetten. Das italienische Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ kam im August nach Hamburg und Kiel, segelte dann nach Helsinki, Stockholm und Oslo. Der 100 m lange Dreimaster war zuletzt im August 1962 in Hamburg. Für die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal mußte das Schiff die Stengen flieren. Der Kommandant des Schiffes ist der Kapitän zur See Straullino, ein bekannter Sportsegler. Als Starboot-Segler war er dreimal Weltmeister, zehnmal Europameister und siebenmal Sieger bei der Kieler Woche. Die italienische Marine hat offensichtlich den richtigen Mann an den richtigen Platz gesetzt.



gehört  
gesehen  
festgehalten

## 6200 sm mit einem 3000-t-Schwimmdock

auf dem Haken, diese beachtliche seemännische Leistung vollbrachte die Besatzung des Hochseeschleppers „Rotesand“ (3200 PS) in 58 Tagen. Die Reise ging von Seattle durch den Panama bis zum Amazonas.

## In 77 Tagen von Falmouth nach Falmouth

segelte allein in einem 4-m-Boot der amerikanischen Journalist Robert Manry (48). Zwischen den beiden Falmouth war der Atlantik, denn das eine liegt an der Küste Massachusetts (USA) und das andere in Cornwall (England).

## Der Schiffbrüchige war ein Mörder

Am 10. August sichtete ein Matrose des Bremer MS „Bellavia“ in der Florida-Straße einen Mann in einem kleinen Rettungsboot. Man nahm ihn an Bord. Das Rettungsboot gehörte zu dem kleinen Kühlschiff „Seven Seas“, das kurz vorher mit den Leichen des Kapitäns, des 1. Offiziers und eines Matrosen an Bord von der Coastguard steuerlos treibend gefunden worden war. Der Schiffbrüchige, den die „Bellavia“ aufgenommen hatte, hat später gestanden, den Kapitän und 4 Besatzungsmitglieder der „Seven Seas“ erschossen zu haben.

## Die Studenten der Handelsmarine

mit internationalen Delegationen von Deck, Maschine, Funk und Verwaltung gründeten in Cadix die Federacion Internacional des Estudiantes de Marina Mercante. Der Studentenverband deutscher Seefahrtsschulen nahm daran teil und ist neben Vertretern aus Holland und Spanien Mitglied des Präsidiums.

## Fremde Marinen

Das U-Boot „Utvaer“ lief in Emden für die norwegische Marine vom Stapel. Es ist das neunte Boot dieser Serie von 370 tons Wasserverdrängung.

Die schwedische Marine läßt auf eigenen Werften fünf U-Boote von 800 tons Wasserverdrängung bauen, die für die U-Boots-Jagd geeignet sind. Außerdem sind sechs größere Schnellboote (200 tons) im Bau, die eine starke Bewaffnung, darunter Kleinraketen, erhalten. Die älteren Zerstörer werden nach und nach modernisiert.

Für die niederländische Marine ist auf der Wilton-Werft/Fijenoord ein neues 1240 tons großes U-Boot vom Stapel gelaufen, das wegen seiner Bauweise sehr beachtet wird. Das neue niederländische U-Boot hat drei untereinander verbundene Druckkörper in Triangelform. Der obere Druckkörper enthält die Einrichtungen für die Schiffsführung, Ortung, Bewaffnung und die Unterkunftsräume, die beideren unteren Druckkörper enthalten die Antriebsanlagen. Um diese drei Druckkörper herum ist die Außenhülle mit Tauchzellen und Brennstoffbunkern angeordnet. Damit werden die Aufenthaltsräume der Besatzung von den Motoren- und Batterieräumen getrennt. Die Fachleute für den U-Boots-Bau versprechen sich hiervon Vorteile. — R —

## Einen zuwenig und eine zuviel

hatte die „Erika Schulte“ an Bord. Zunächst fiel zwischen Hamburg und Cuxhaven der Messejunge über Bord. Er wurde gerettet, an Land gebracht und bei Cuxhaven wieder an Bord genommen. Dafür mußte die blonde Waltraut (23), die erst bei Feuerschiff Elbe 1 in einer Mannschaftskoje erwachte, von Bord. Diese Reise (einschließlich Umkehren und Abliefern), kostet ihren illegalen Gastgeber DM 2000,—.

## Ein Koggenmodell aus 4 447 Streichhölzern

15 großen Tuben Klebstoff und ein paar Leinenresten fertigte in 239 Freizeitstunden der Lübecker Klaus Kalkmann an. So entstand eine naturgetreue Nachbildung des „Adlers von Lübeck“.

## Im Ruderhaus im Kugelhagel

liegend steuerte Schiffsführer Schmitz sein Vermessungsschiff „Kugelbake“ auf der Oberelbe aus dem Feuerbereich sowjetzonaler Maschinepistolen. Die „Kugelbake“ erhielt 11 Treffer.

## Auf meinem Schiff bestimme ich

sagte ein deutscher Fischer auf seinem Kutter zu einem dänischen Prisenkommando von 2 Zollbeamten und nahm sie kurzerhand mit in die Bundesrepublik. Der Kutter soll in dänischen Hoheitsgewässern gefischt haben.

## Luftkissenboot rammte Auto

am Strand von Norderney und blieb beschädigt liegen. Das Auto wurde völlig zertrümmert. Das Hoovercraft ging per Huckepack zurück nach England. Ob es an unserer Küste wieder aufkreuzt, hängt davon ab, wie weit der ohrenbetäubende Düsenlärm zu bekämpfen ist.

## Zustände wie im alten Rom

herrschen in 4 St. Pauli-Lokalen. In der Feengrotte, Klein-Paris, Erotic Night-Club und im Blauen Engel gibt es vorläufig keine Fee, keine Engel, keine kleinen Pariserinnen und auch keine Ero-Striptiks mehr. Die Grottenfeen waren nämlich jünger und die Einstellungsbedingungen des Chefs schlimmer als die Polizei erlaubt. Der Geschäftsführer der anderen Etablissements war gar keiner, sondern nur ein Strohhalm für einen, der seine Konzession schon lange verwirkt hat.





## Die Freiwache

### Eine Dampferfahrt auf dem Sambesi

Ja, was aus einem Seefahrer nicht alles werden kann! Da war doch ein guter Freund von mir, ein alter Chummy von der „Deutsch-Ost“. Wir hatten beide zum Maschinenpersonal der „Tabora“ gehört, diesem schönen 8000 BRT großen Passagierdampfer, den die Tommies 1916 in Daressalaam versenkt hatten. Mein Freund war bereits als alter Mariner eingezogen worden, war als Maschinistenmaat auf den Kreuzer „Königsberg“ gekommen. Als es mit diesem auf dem Rufidji auch zu Ende war, hatte er sich seitwärts in die Büsche geschlagen bis hin nach Mozambique. Sein Weg dorthin, das ist eine andere Geschichte.

Jedenfalls kam er glücklich nach Portugiesisch Ostafrika, schlug sich dort recht und schlecht durch, bis er nach einigen Jahren Gerente von einer Sisalplantage in Vila Bocage am Schirefluß wurde.

Nun suchte er einen Assistenten. Das sollte ein Deutscher sein. Er wollte mal richtig wieder einen Mundvoll Deutsch schnacken können, möglichst auf Hamburger Platt. Wie er mir schrieb, sprach er schon sehr gut Portugiesisch. Das Leiden war nur, daß ihn die Portugiesen nicht verstanden. Seine Nigger verstanden ihn besser. Da braucht man ja auch das Maul nicht aufzutun. Handbewegungen sind eine viel internationalere Sprache.

Der Gerente und Administrator und Intendente und was er nicht alles war, hatte mir nach Hamburg geschrieben, ich sollte nach Vila Bocage als sein Supplente kommen. Dazu schilderte er mir das Leben in Portugiesisch-Ost in den blühendsten Farben. Zum Schluß meinte er noch, wir Ölkannenzongleure und Flurplattenakrobaten müßten doch zusammenhalten und einer müßte um das Glück des anderen besorgt sein.

Ich habe also den zweijährigen Vertrag als Vertreter des Direktors der Sisalpflanzung nach Vila Bocage zu gehen, freie Hin- und Rückreise und ich weiß nicht mehr, wieviel tausend Escudos Monatsgehalt unterschrieben. Dann habe ich im Lexikon nachgeschlagen und erfahren, daß Sisal aus Agavenfasern gewonnen wird und man daraus Tauwerk macht. Das war also das Zeug, mit dem unsere Decksbauern herumtüdelten und das sich wie Stacheldraht anföhlte, war es ordentlich naß.

Ein deutscher Dampfer fuhr nicht nach Chinde an der Mündung des Sambesi. Die „Urundi“ von der Deutsch-Ost brachte mich nach Beira. Mit all den „Herzögen“, „Prinzessinnen“, „Sultanen“ und „Khediven“ war es bei der DOAL vorbei. Jetzt waren alle Schiffe nach irgendwelchen Flüssen und Dörfern Ostafrikas benannt worden.

Von Beira aus fuhr ich mit einem Küstendampfer nach Chinde und quartierte mich im „Hospedaria à Leao verde“ oder so ähnlich ein. In diesem „Hotel zum grünen Löwen“ wartete ich nun auf die Abfahrt des Flußdampfers. Diese Warterei war eine ganz gute Vorübung für Afrika. Wenn man nämlich an Land hockt und hat nicht im Hintergrund die heimelige Koje auf seinem Steamer, die deutschen Laute und die deutschen Bratkartoffeln, dann sieht Afrika doch ganz an-

ders aus. Am schlimmsten sah es hier mit dem Essen aus. Nicht daß es schlecht war, aber der Knoblauch, ohne den, glaube ich, kein Portugiese auszukommen glaubt, war für uns Deutsche ein Greuel.

Vier Tage mußte ich warten, da kam unser Dampfer endlich. Der Ausdruck Dampfer mag etwas übertrieben klingen. Es war mehr eine Arche Noah mit Heckrad, ein vierkanter Prahm mit zwei Decks. Auf dem unteren Deck waren die Kammern für die Europäer. Auf dem Oberdeck lag der Speisesaal und die Kajüte des „Commandante“ und darüber noch das Ruderhaus. Die vorsintflutliche Maschine und das gewaltige Heckrad lagen achtern und auf dem Vorschiff stand frei an Deck der Kessel und um ihn herum war das Brennholz gestapelt. Die Ladung? Ja, die wurden in zwei Leichtern von je 30 t Tragfähigkeit verstaut. Diese Lanchas wurden längsseits vertäut. Etwas anderes als ein Heckrad mit feststehenden Schaufeln kann man hier auf dem Sambesi nicht gebrauchen. Der scharfkantige Quarzsand, den der Fluß mit sich führt, setzt sich in kurzer Zeit in den Wellenlagern fest und so gibt es einen Brandenburger nach dem andern.

Und dieses Leben an Deck der Lanchas! Ein paar Inder und ein halbes Hundert Schwarze versuchen, sich hier häuslich einzurichten. Überall stehen Sandkisten auf Fetzen von Wellblech. Das sind die Kochherde der Sena, der Angulus und anderer Negerfahrgäste. Jede Familie kochte sich ihre Suppe selbst. Überall stinkt es nach „Eidelstedt“. Es ist der Odeur leicht angefauter Fische.

„Zambeze“ heißt unser Schifflein, das zwei- unddreißig Mann Besatzung hat. Dazu kommen noch die Boys der Europäer.

Dreimal ganz lange Tuts, genau wie in Hamburg oder Bremen, dann soll es losgehen. Denkste! Nach ein paar Umdrehungen bockt die Maschine. Unser Piloto steuert uns in die Mangroven. Senhor Martins, unser Commandante — er war früher auch Maschinistenmaat in der portugiesischen Kriegsmarine — hat den Schaden schnell repariert. Ich habe ihm dabei geholfen und ihm erzählt, daß ich auch zu dieser schwarzen Gäng gehörte. Wir haben uns darauf die ganze Reise gut verstanden. Am Nachmittag laufen wir aus dem Chinde, dem nördlichsten Mündungsarm des Sambesi, in den Hauptstrom ein, vorbei an der letzten kleinen Flußpferdherde. Das ist der letzte Überrest dieser einst nach Tausenden zählenden Dickhäuter. Kurz vor Sonnenuntergang machen wir an einer Holzfällerstation fest, um zu „bunkern“. Indes die krummen Holzküppel an Deck der Leichter fliegen, mache ich einen Besuch bei dem fiebergelben Portugiesen, der die einsame Station leitet. Er war auch „Maquinista“. Auf der „Mouzinho“ war er gefahren. Ha, das war ein Schiff! Und nun hat er sich beschnacken lassen und ist in diesem Lausenest hängen geblieben, als Gerente einer Bunkerstation. Ganz Ostafrika scheint ja nur aus Seemaschinisten zu bestehen.

Es wimmelt hier von klitzekleinen Fliegen. Die Luft ist förmlich schwarz von ihnen. Sie stechen und zwicken zwar nicht, aber sie scheinen sich in den Augen, in der Nase, im Mund, in den Ohren besonders wohl zu fühlen. Für die Angulus sind sie aber eine Gottesgabe. Sie backen daraus schwärzliche Kuchen. Sie essen sie mit einem Genuß, als ob wir eine Sachertorte verspeisten. „Beter'n Lus in'n Kohl as gor keen Fett!“

Am andern Tag wird es auf dem Wasser lebhafter. Auf den vielen Sandbänken, zwischen denen sich jetzt die „Sambeze“ hindurchwindet, liegen zahllose Krokodile. Aber man kommt nicht zum Schuß. Die Brüder sind so gewitzt, daß sie mindestens zweihundert Meter vor unserem Dampfer ins Wasser gleiten. Zwischen den Panzereichen stolzieren Kraniche und Reiher und alle möglichen anderen Vögel. Sie sind nicht so scheu, aber sobald ein Schuß fällt, sind sie alle auf und davon. Dicht vor der Zuckerfabrik in Vila Fontes haben wir einen längeren Aufenthalt. Vier Dampfer liegen hier bereits fest. Sie können nicht weiter. Wohl ist an dieser Stelle der Strom über einen Kilometer breit, doch mit unseren achtzig Zentimetern Tiefgang kommen wir nirgends durch. Wir setzen einen kleinen Prahm aus. Ein Steurer, der Bootsmann und vier schwarze Matrosen steigen ein und suchen mit ihren Feilstöcken eine Durchfahrt. Endlich haben sie eine unterm Nordufer gefunden. In unserem Kielwasser folgt das Flußkanonenboot „Zambeze“, unser Namensvetter, das hier die Streitmacht Portugals vertritt. Es ist ein ehemaliger Missionsdampfer, natürlich auch mit Heckrad, der mit zwei kleinen Kanönchen zweckentfremdet wurde.

Ich muß unseren schwarzen Piloto bewundern. Seine Ruhe ist gar nicht nach Negerart. In weißer Jacke und buntem Hüfttuch steht er auf der Brücke. Eine kurze Handbewegung, ein paar Worte an den Rudergänger und dieser steuert den angegebenen Kurs. Er kennt den Strom, dessen Wasser sich ständig verändert, haargenau und macht deshalb auch die gesamte Navigation. Selbst während der Regenzeit bei Hochwasser ist die Schifffahrt hier schwierig. Bei der reißenden Strömung ist es durch treibende Baumstämme schon zu manchem Schiffbruch gekommen.

Am vierten Tag endlich haben wir unser Ziel erreicht, den kleinen Hafen Vila Bocage am Schirfluß. Hier ist während der Trockenzeit auch die Schifffahrt zu Ende. Schon den ganzen vorherigen Tag haben wir das Wahrzeichen des unteren Schiri in Sicht gehabt, den 1220 Meter hohen Morumbala, der sich als Tafelberg aus der Tiefebene erhebt. Vom Hafen allerdings bin ich sehr enttäuscht. Er besteht eigentlich nur aus einem mit Binsen bedeckten Schuppen. Senhor Eduardo wartete schon auf mich, der Gerente auf seinen Supplente.

Aus dem reißenden Shiri wird hier ein mildes Rinnsälchen, das man nur mit kleinen Flachbooten ohne Maschinen befahren kann. Zur Regenzeit wird er wieder ein wilder, gefährlicher Strom, dieser Abfluß des gewaltigen Njassasees in den Sambesi.

Zwei Jahre Vila Bocage lagen nun vor mir. Zwei Jahre zwischen Agavenfeldern, in Wellblechhütten und unter Moskitonetzen. Ich dachte zurück an meine alte „Tabora“, die noch vor Daressalaam liegt. Ich hätte dabei bleiben sollen. Dann wäre ich jetzt vielleicht Meister auf der „Pretoria“ von fast 17 000 BRT. Ach was, Meister, Leitender Ingenieur heißt das ja jetzt. Aber der versteht wahrscheinlich lange nicht so viel von Sisal wie ich.

M. Waßmann



# 1000 und 75 Jahre

In diesem Jahr ist nun Bremen ein stolzes Jahrtausend Schlüssel zur Welt. Draußen vor der Tür liegt dieses Symbol. Wir kennen es. Er ist an einer Tonne angebracht, der Schlüsseltonne in der Wesermündung. Auch sie blickt schon auf eine 300jährige Geschichte zurück.

Auch die Bundesrepublik gratulierte dem 1000-jährigen Geburtstagskind.

*Der Freien Hansestadt Bremen und ihren Bürgern sende ich zur Jubiläumsfeier am 10. August 1965 herzliche Grüße.*

*Seitdem Kaiser Otto vor 1000 Jahren das Privileg erteilte, Markt zu halten und Handel zu treiben, hat sich die Freie Hansestadt im Laufe der Jahrhunderte zu einem gefestigten Gemeinschaftswesen entwickelt. Die schweren Schicksalsschläge des zweiten Weltkrieges überwand sie beispielhaft. Ich denke dabei insbesondere an den Wiederaufbau der im Kriege beinahe völlig zerstörten bremischen Häfen, an den Ausbau der Weser zur Großschiffahrtsstraße, an den wachsenden Aufschwung von Schifffahrt und Hafenumschlag im Seggüterverkehr, an die steigende Bedeutung Bremens als Welthafen.*

*Ich wünsche der Freien Hansestadt Bremen und ihren Bürgern weitere Jahre eines kraftvollen Aufstiegs und der Jubiläumsfeier einen guten Verlauf.*

Ludwig Erhard

Bremen war niemals ein Dorf, nicht immer eine Hansestadt, aber immer eine Welthandelsstadt. Und die Weser mit ihrem Zugang zum freien Meer war immer ihre Lebensader. Vor 1000 Jahren hat Otto der Große dem Erzbischof Adaldag „Markt und Münze“ in Bremen verliehen. Von da ab durften Bremens Kaufleute Handel treiben und freien Markt abhalten. Freimarkt. Nur 60 Jahre jünger ist der Bremer Freimarkt als die gefeierte Handelsfreiheit. Königlicher Schutz wurde den Kaufleuten zugesichert. Jedoch keine Chronik berichtet, womit die Bremer damals handelten. Wir wissen nur, daß das wichtigste Verkehrsmittel damals schon das Schiff war. Über Land ließ sich zu diesen Zeiten nur sehr beschwerlich Handel treiben. Vieles deutet darauf hin, daß die Werftindustrie die älteste Bremens ist. Handel und Kaufleute unter königlichem Schutz. Königliche Kaufleute und wehrhafte.

Nicht immer konnten die Bremer mit vollen Segeln in wirtschaftliche Blüte und Wohlstand segeln. Oft genug gab es Wind von vorn, hart und böig. Aber immer wußten die Bremer genau, worauf es ankam. Auf die Weser kam es an. Und sie verteidigten sie mit Klauen und Zähnen. Gegen die Natur mit ihren Sänden bis zum heutigen Tag. Gegen Landesherren und räuberische Stammesfürsten, gegen Nachbarländer, Seeräuber und Freibeuter, ja sogar gegen den eigenen Erzbischof mußten die Bremer für ihre Weser antreten. Mit Waffen und Kriegsschiffen. Trotzdem: gegen die Ströme der Weltwirtschaft, gegen Politik und Technik kamen sie nicht immer an, die Bremer Kaufleute. Oft genug sahen sie die Früchte ihres Fleißes verderben. — Koopmanns God, Ebbe und Flot. — Das gilt auch heute noch.

Erst vor zwanzig Jahren war ganz tiefe Ebbe. Der heimische Boden bot den Bremern nie genug zum Leben. Aber der schiffbare Strom zum Meer und ins Hinterland — er war es, der Bremens Ruhm nicht als Bischofssitz, sondern als Handels-, Schifffahrts- und Industriestadt verbreitete. Der Strom brauchte Schiffe. Mit hölzernen Schiffen und Tauwerk fing es an in der Werftindustrie. Auf dem Strom kamen Kaffee, Tabak, Getreide, Ölfrüchte: Rohprodukte aus aller Welt. Bremen gibt sie, in eigener Industrie verarbeitet und veredelt, weiter. Immer meerverbunden, immer weltoffen. Jeder Bürger wußte, wo Bremens Herz schlug. Bremens Geschichte ist Geschichte des See-

handels und Bremens Politik ist Handelspolitik. In keinem Handel ist das Risiko größer als im Seehandel. Wenn Bremens Kaufleute und Bürger leben wollten, dann mußten die „buten un binnen wagen und winnen“. So grüßt es auch heute noch vom Portal des Schütting, des Hauses der Kaufmannschaft. Das ist geradezu das Gesetz, unter dem die Stadt seit Beginn ihrer Geschichte steht. Es gebietet, sich als Seehafenstadt zu behaupten. Und immer haben ihm die Bremer gehorcht, immer den jeweiligen Verhältnissen angepaßt. Ja, das Anpassen und das Sture. Nie haben die Bremer Altbewährtes über Bord geworfen, bevor „neemodscher Kram“ alle Proben bestanden hatte. Sie gingen immer erst ein paar-mal um alles Neue „umzu“, um zu sehen, ob es auch wirklich nötig täte. Die Geschichte hat dem Bremer Beständigkeit als städtische Nationaltugend gelehrt, aber auch immer wieder das „Wagen un Winnen“.

Die Bremer bauten den ersten künstlichen Hafen Deutschlands in Vegesack. Sie wagten es, um wie seit Anbeginn beständig am Strom, am Meer und an der Welt zu bleiben. Aus den gleichen Wurzeln der Beständigkeit wagten sie die Gründung Bremerhavens mitten im nassen Deichvorland, Land dem Meer zu entreißen für eine Hafenstadt, das machte die Bremer damals zu technischen Avantgardisten. Ein Jahrtausend Schlüssel zur Welt. Den Bremern klingt das etwas zu wenig hanseatisch zurückhaltend. Immerhin, dieser Schlüssel ist ein hanseatisches Schmunzeln wert, wenn man an das ein wenig jüngere Tor zur Welt an der Elbe denkt.

Bremen war immer treu dem Bund und dem Reich, der Zentralgewalt, die seit Otto dem Großen seinem Handel Schutz gewährte. Zugleich war Bremen selbständig und frei. In den letzten zwanzig Jahren haben sie wieder gewagt und wieder gewonnen. Dieser gewaltige Wiederaufbau kann vor der tausendjährigen Geschichte bestehen. Doch nicht nur die Weser fließt, alles fließt. Wenn nun durch die EWG jetzt wieder vieles in Fluß geraten ist, so hat Bremen keine Angst vor der Zukunft. Es wird seine Freiheit wieder dazu benutzen, sich anzupassen und sich im Neuen zu bewähren. Der Roland wird Wache halten, damit die Schaffer schaffen können wie eh und je.

— hs —

## 75 Jahre

Wie das Tüpfelchen auf's i passen die 75 Jahre der URAG zu den 1000 Jahren Bremens. Was wäre Bremen ohne Strom und Schiffe, was wäre Bremen ohne Reedereien? Wie in einem Konzentrat finden wir in den 75 Jahren URAG fast alle Elemente wieder, die Bremen 1000 Jahre lang allen Gewalten zum Trotz blühend und stark erhielten: Das „Wagen und Winnen“ buchstäblich „buten“ auf See und „binnen“ im Binnenland

75 Jahre sind vergangen, seit Bremer Kaufleute die Unterweser Reederei gründeten. Im Juni des Jahres 1950 erschien ein ausführlicher Prospekt mit den Unterschriften der Bremer Kaufleute Joh. Friedrich Wessels, Georg Müller, Johs. Kulenkampff und E. C. Weyhausen, der zur Gründung der „Schlepp-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Unterweser und angrenzenden Gewässer“ aufrief. Die Initiatoren gingen von dem Plan aus, das bereits seit 12 Jahren bestehende und zu jener Zeit größte Schleppschiffsunternehmen von Hermann Westphal zu erwerben und in eine AG umzuwandeln. Das neue Unternehmen erhielt den Namen Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser“ Aktiengesellschaft.

Zu Beginn des Jahres 1893 hatte die Flotte der SGUW mit acht Schleppdampfern und 10 Schleppkähnen den vorerst geplanten Umfang erreicht. Man stieg in das Bergungsgeschäft ein und die Eröffnung des Nord-Ost-

Was den Hamburgern ihr Michel und den Münchnern ihre „Wiesen“, das ist den Bremern ihr Roland und der Freimarkt. Sie gehören zusammen. Denn der Roland, Paladin Karls des Großen, der 728 in Spanien fiel, ist Symbol der Unabhängigkeit, und diese begann mit der vor 1000 Jahren verliehenen Marktfreiheit. Wenige Jahre später wurde der erste Freimarkt abgehalten.





see-Kanals im Jahre 1895 gab einen weiteren Impuls. Im Herbst des Jahres 1900 führen die ersten Leichterschleppzüge der Gesellschaft mit Phosphat nach Schweden und Stettin. Rückkehrend konnten ebenfalls gut zahlende Frachten transportiert werden.

Zu Beginn des Jahres 1905, also 1½ Jahrzehnte nach der Gründung, bestand die Flotte der Schleppdampfschiffahrtsgesellschaft „Unterweser“ aus 10 Seeschleppern mit zusammen 3500 PS, 12 Fluß- und Kanalschleppern mit zusammen 1290 PS, 19 Seeleichtern mit insgesamt 18 000 t Tragfähigkeit und 20 Fluß- und Kanalfahrzeugen mit insgesamt 7800 t Tragfähigkeit.

Um dem zunehmenden Bugsiergeschäft gewachsen zu sein, ließ die Reederei zwei Dampfer mit je 280 PS bauen und kaufte einen weiteren dazu.

Eine weitere Verkehrsbelebung leitete die Ende 1910 in Bremen eröffnete Industrie-Hafen-Schleuse mit den dahinter liegenden Industrie- und Handelshäfen ein. Trotz der Kriegsergebnisse in den Jahren 1914/18 konnte die gesamte Flotte auf der Weser und in der Ostsee aktiv sein, so daß die Reederei während dieser Jahre gute Geschäftsergebnisse erzielte.

In den Nachkriegsjahren vollzog sich, von Aufsichtsrat und Vorstand zunächst unbemerkt, ein Vorgang, der schließlich zu einer Zäsur in der Entwicklung der Reederei führen sollte. Die in Frankfurt am Main beheimatete Metallgesellschaft Aktiengesellschaft untersuchte zu jener Zeit Möglichkeiten zur Beschaffung von Transportraum im Überseeverkehr. Durch persönliche Verbindungen nach Bremen wurde man auf die SGUW aufmerksam, so daß man 1919 die ersten Papiere dieses Schiffahrtsunternehmens erwarb. Bereits im Februar besaß die Metallgesellschaft 51 % des Aktienkapitals und damit die Majorität an der „Unterweser“.

Der Metallgesellschaft mit ihren weltweiten Verbindungen und dementsprechend umfangreichen Transportproblemen war es wichtig, durch ein Schiffahrtsunternehmen die Hand unmittelbar am Pulsschlag der Schifffahrt zu halten, um jederzeit über die Verhältnisse auf dem Frachtenmarkt orientiert zu sein und möglichst günstige Dispositionen treffen zu können. In den nun folgenden Jahren wurde die Flotte zunächst durch Ankäufe älterer Schiffe, die man zum Teil umbaute, vergrößert. Es folgte dann der Erwerb von Neubautonnage, so daß 1927 bereits sechs Frachtdampfer mit 42 000 t d w für den Seetransport zur Verfügung standen. Auch die dann folgende Weltwirtschaftskrise ging nicht spurlos an der Bremer Reederei vorüber, wenn auch die Auswirkungen für das Unternehmen durchaus in Grenzen blieben.

Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges bestand die Frachtschiffsflotte der „Unterweser“ aus acht Einheiten mit etwa 69 000 t d w und hatte außerdem Frachtverträge über 1 225 000 t Ladung in Händen. Obwohl sich die Schiffe der „Unterweser“ Reederei bei Kriegsausbruch in einer verhältnismäßig günstigen Position, meisten sogar in heimischen Gewässern befanden, ging während der langen Kriegsjahre ein Schiff nach dem anderen verloren. 1946 wurde als letztes Schiff der Flotte die „Fehrenheim“ mit Gasmunition versenkt. Damit hatte die Frachtschiff-Flotte der „Unterweser“ aufgehört zu existieren. Mit einem umgebauten Seeleichter begann man Ende 1948 wieder im Seeschiffsgeschäft tätig zu werden, aber erst 1951 konnte mit dem „Petersberger Abkommen“ der unbeschränkte Aufbau der deutschen Seeschifffahrt und somit auch der „Unterweser“ Reederei beginnen. Die zunehmende Beförderungsleistung von 580 000 t 1950 auf 700 000 t 1951 und 1,1 Mill. t 1952 forderte Neubaufträge zur Vergrößerung

und Modernisierung der Flotte. Die URAG hatte rechtzeitig Veränderungen in der traditionellen Trampfahrt erkannt. Schüttgut wurde mehr und mehr in einer Art Massengutlinienverkehr befördert.

Aber auch die Schlepperflotte entstand auf neue, indem moderne und leistungsfähige Fahrzeuge in Dienst gestellt wurden. Außerdem erforderte der Bugsierdienst mehr als in den früheren Jahren eine vielseitig einzusetzende Flotte. Die Fertigstellung der Ölschlagsanlage in Wilhelmshaven 1958 erschloß dem Bugsiergeschäft ein neues Arbeitsfeld. So wurden für das Bugsieren der großen Tanker 1000-PS-Schlepper in Dienst gestellt, die zusätzlich mit Feuerlöschrichtungen ausgestattet wurden. Aber auch die Seeverschleppung wurde in den Geschäftsbereich der URAG aufgenommen und hierfür Mehrzweckschlepper konstruiert, die außer auf See auch im Bugsierdienst eingesetzt werden können. Die Massengutfahrt erlebte innerhalb weniger

Jahre bekanntlich eine außergewöhnlich schnelle Entwicklung der Schiffsgrößen. Gefördert durch den zunehmenden Einsatz von Supertankern beim weltweiten Mineralöltransport diktierte der Wettbewerb auch bei der Beförderung von trockenen Massengutladungen immer mehr die Verwendung großer und damit rationeller Schiffseinheiten. Auch die „Unterweser“ Reederei folgte diesem Trend, indem ihre Schiffsgröße von 11 500 t 1953 auf 17 500 t 1957 anwuchs. Heute ist die Durchschnittsgröße der Massengutfrachter doppelt so groß. Dieser Entwicklung trug die „Unterweser“ dadurch Rechnung, daß sie zwei Schiffe von je 38 000 t d w in Auftrag gab, die im September 1965 bzw. Mai 1966 in Dienst gestellt werden. Ende des Jahres 1965 werden 11 Frachtmotorschiffe mit zusammen 144 050 t d w unter der URAG-Flagge fahren, während 1966 noch ein 38 000-Tonner dazukommt. Die Schlepperflotte wird dann 33 Einheiten mit einer Gesamtleistung von 29 725 PSe zählen.

## Landgang mit 100 Sachen

### Kehrwieder-Autobericht

### Heute: „Wie kaufe ich ein Auto“

*Selten verbinden sich mit dem Kauf eines Gegenstandes so viel Wünsche und Erwartungen wie beim neuen Automobil. Die Vorstellung ausgedehnter Urlaubsfahrten, rasanter Spritztouren und das erhebende Gefühl, bald einen eigenen Wagen zu besitzen, treibt den Kauflustigen eher in den nächsten Auto-Salon, als ihm guttut. Zu nüchternen Überlegungen über Erschwinglichkeit, Rentabilität oder technische Details sollte man sich jedoch Zeit lassen.*

Vor allem: Meiden Sie jene Plätze in den Vorstädten, auf denen drei oder mehr Dutzend Autos aller Sorten und Qualitäten unter dem Motto „Größte Gebrauchtwagenschau“ auf ihre möglichst unerfahrenen Opfer lauern. Auch wenn sich der „Verkaufsdirektor“ ausnahmsweise persönlich um Sie bemüht, und Ihnen „zufälligerweise einen ausgesprochenen Bonbon“ anbietet (etwa so: Baujahr 53, fahrbereit, Lack tadellos erhalten für 700,— DM), — Vorsicht!

Wenn Ihre Autowünsche schon größer als Ihr Kapital sind, und Sie mit einem Gebrauchtwagen anfangen wollen oder müssen, dann wenden Sie sich an ein anerkanntes Auto-Fachgeschäft, das Ihnen vielleicht höhere Preise berechnet, aber werkstattgeprüfte Wagen aus 1. Hand mit Garantie anbieten kann. Am sichersten ist natürlich der Neuwagenkauf. Aber auch hier kann es passieren, daß frischgebackene Autobesitzer mißmutig vor ihrem Wagen stehen, den sie erst vor kurzer Zeit erstanden haben. Sie haben offensichtlich die falsche Wahl getroffen.

Das Fahrzeug ist zwar gediegen ausgestattet und hat auch eine kräftigen Motor, doch im Unterhalt ist es zu teuer. Wer sich beim Rechnen auf den Automobilverkäufer verläßt, dem ist nachher nicht zu helfen. Je höher der Kaufpreis des Wagens, desto höher fällt nämlich auch die Provision des Verkäufers aus. Vielleicht wird es Sie in diesem Zusammenhang auch interessieren, was dazu in einem Verkaufshandbuch zu lesen steht:

„Der gute Automobilverkäufer, der durch geschicktes Befragen Hinlängliches aus der Privatsphäre des Kunden erfahren hat, muß den möglichen Käufer jetzt näher mit dem Wagen konfrontieren.

Er läßt ihn hinter dem Lenkrad Platz nehmen und gibt dem Spieltrieb des Kunden

freien Lauf. Kein normal reagierender Auto-Käufer kann es sich versagen, in dieser Lage alle Bedienungsknöpfe und Hebel des Wagens auszuprobieren. Der kluge Verkäufer stellt dazu Fragen, die der Kunde zwangsläufig mit „ja“ beantworten muß (etwa: „Ist dieser Hebel nicht gut angebracht?“). Der Kaufwiderstand schmilzt, je mehr der Spielbetrieb geweckt ist.

Jetzt wissen Sie also, was Ihnen blühen kann. Deshalb dürfen Sie sich nicht „überfahren“ lassen. Bringen Sie den Mut auf, „nein, danke“ zu sagen, wenn Ihnen irgendetwas nicht gefällt. —

Prüfen Sie kritisch. Ackern Sie schon lange vorher alle greifbaren Unterlagen — vor allem Testberichte — über die in Frage kommenden Typen durch. Mit Prospekten allein ist es nicht getan. Papier ist geduldig. Sie enthalten zwar prächtige Farbdrucke und die Sprache ihrer Texte ist blumenreich, aber eine sachliche Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile werden Sie kaum darin finden.

Wenn Sie schließlich in die engere Wahl gehen, ist die Probefahrt unerlässlich! Nur so bekommen Sie heraus, ob Sie sich dem Fahrzeug anpassen können und ob es überhaupt Ihren Vorstellungen entspricht. Es genügt nicht, den Motor kurz aufheulen zu lassen. Das kann jeder Motor. Auch eine Fahrt um den Häuserblock herum ist zu wenig. Fahren Sie zuerst in der Stadt, dann auf freier Strecke. Vor allem Steigungen hinauf. Alles muß durchexerziert werden, vom Schalten und brüskem Abbremsen, bis zum Einparken und Sitzen.

Fühlen Sie sich nicht zum Kauf verpflichtet, auch wenn Sie eine volle Stunde lang mit dem Auto in der Gegend herumgefahren sind. Nötigenfalls können Sie das Benzinsgeld bezahlen — das ist immer noch besser, als später ein Auto zu haben, das Ihnen nicht 100%ig gefällt. Gehen Sie auch mit dem Verkäufer jeden Punkt der Kritik an dem Modell durch, die Sie sich aus den Testberichten notiert haben.

Und noch eins: Ein Automobil ist nur so gut wie sein Kundendienst. Diese Tatsache dürfen Sie nicht außer Acht lassen. Ihr Wagen nützt Ihnen gar nichts, wenn er wegen fehlender Ersatzteile tage- oder wochenlang in der Werkstatt stehen muß. — ge —



# Der Normalspleiß

## Bestes Dichtholen der Kausch

Einbinden der Kausch mit Kreuzbündel. Zum Spleißen berücksichtige man eine Strecke von ca. 50 x  $\alpha$  des Drahtes. Takeln am inneren Ende dieser Strecke (dort, wo die Kausch angesetzt wird) mit einem festen Takeling aus Takelgarn. Takeln der Kardeelenenden wie üblich mit Takelgarn oder Isolierband.

Abb. 2, 3 u. 4: I. Rundstich, 1. Stecken: Der Marlspiker wird zunächst unter 2 Kardeele gegen den Schlag gesteckt. Hierbei ist zu beachten, daß der richtige Eingang

in der Kerbe (Keep) zu wählen ist, die der Spleißende bis zur Spitze der Kausch gerade noch erkennen kann, wenn er von oben auf den nachliegenden, vorbereiteten Spleiß sieht. Nach Einführen des Marlspikers einen zweiten entgegen-gesetzt stecken, hierbei beachten, daß dieser 2. Marlspiker die Seele (Fasereinlage) nicht verletzt. Alsdann 1. Marlspiker wieder herausziehen und Kardeel 1 (es ist das innere, das an der Spitze der Kausch anliegt) unter die zwei geöffneten Kardeele gegen den Schlag des Drahtes stecken (siehe Bild 2). Nach dem Stecken des 1. Kardeeles (Bild 3) wird dieses unter dem Draht hindurch auf den Spleißenden zu geholt, so daß es jetzt unter 4 Kardeele mit dem Schlage liegt (Bild 4).

Abb. 5 u. 6: I. Rundstich, 2. Stecken: Kardeel 2 wird unter 3 Kardeele mit dem Schlage gesteckt. Das Einführen des Kardeels 2 erfolgt in die gleiche Keep wie vorher Kardeel 1.

Abb. 7 u. 8: I. Rundstich, 3. Stecken: Kardeel 3 wird unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt. Das Einführen des Kardeels 3 erfolgt in die gleiche Keep wie vorher Kardeele 1 und 2. Bei diesem Stecken wird die Seele mitgesteckt und dann abgeschnitten.

Abb. 9 u. 10: I. Rundstich, 4. Stecken: Kardeel 4 wird unter 1 Kardeel mit dem Schlage gesteckt. Das Einführen des Kardeel 4 erfolgt in die gleiche Keep wie vorher Kardeele 1, 2 und 3.

Abb. 11 u. 12: I. Rundstich, 5. Stecken: Kardeel 5 wird unter 1 Kardeel mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 13 u. 14: I. Rundstich, 6. Stecken: Kardeel 6 wird unter 1 Kardeel mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 15 u. 16: II. — V. Rundstich, 1. Stecken: Kardeel 1 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt. Man erkennt, daß Kardeel 1 jetzt an der gleichen Stelle herauskommt wie Kardeel 6 (Bild 16).

Abb. 17 u. 18: II. — V. Rundstich, 2. Stecken: Kardeel 2 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 19 u. 20: II. — V. Rundstich, 3. Stecken: Kardeel 3 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt.

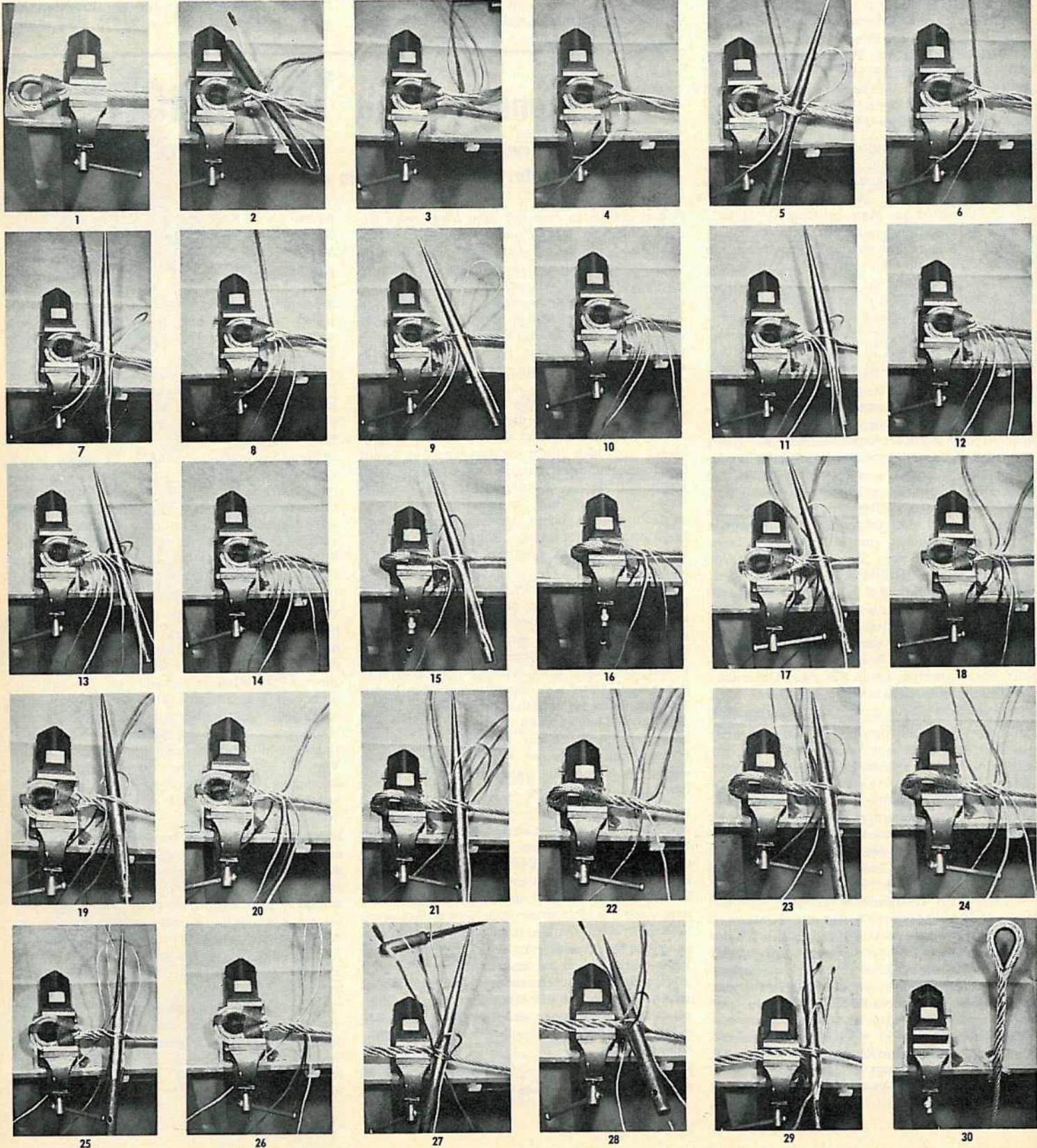
Abb. 21 u. 22: II. — V. Rundstich, 4. Stecken: Kardeel 4 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 23 u. 24: II. — V. Rundstich, 5. Stecken: Kardeel 5 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 25 u. 26: II. bis V. Rundstich, 6. Stecken: Kardeel 6 wird über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt. Hierbei muß beachtet werden, daß Kardeel 6 vor dem Einstecken hinter Kardeel 1 herumgeführt wird (Bild 25).

Abb. 27, 28 u. 29: VI. Rundstich, Das Verjüngen: Hierbei werden nur die Kardeele 2, 4 und 6 über 1 unter 2 Kardeele mit dem Schlage gesteckt.

Abb. 30: Der fertige Spleiß.







# Hafen von SANTOS

Santos wurde nicht nur zum ersten Hafen Brasiliens, sondern nach Buenos Aires auch zum zweitgrößten des gesamten südamerikanischen Kontinents. Es ist nicht nur traditioneller Kaffeehafen, sondern darüber hinaus auch wirtschaftliche Lunge, durch die das über zwei Millionen Einwohner zählende Industrie- und Handelszentrum Sao Paulo atmet. Die 1951 erstmals wieder nach Santos gekommenen deutschen Seeleute staunten über Hochhäuser, moderne Geschäftsviertel, Villenorte. Die fünf Kilometer binnenwärts am Kanal gelegene Stadt zählt etwa 200 000 Einwohner, in deren Gesichtern sich der Kaffee-Boom vergangener Jahre und die Industrialisierungskonjunktur von Sao Paulo widerspiegelt. Brasilien exportiert etwa die Hälfte des gesamten in der Welt konsumierten Kaffees, und etwa die Hälfte des brasilianischen Kaffee-Exportes wird im Hafen von Santos verladen. „Ouro Verde“ — das grüne Gold — mit ihm ist das Schicksal von Santos auf Gedeih und Verderb verbunden. Über 80 Exportfirmen beschäftigten sich mit der Ausfuhr von Kaffee. 350 Kaffeemakler und Courtiers tätigen täglich Geschäfte in dem kleinen Tempel der Kaffeebehörde in der Straße des 15. November, der Wallstreet von Santos, wo einst Riesenvermögen gewonnen und wieder verloren wurden. Banken und Schiffahrtsgesellschaften haben ihre Büros Seite an Seite mit Kaffeefirmen. 1961 wurden Aufbaupläne zum Ausbau des viel zu klein gewordenen Hafens von Santos gebilligt. Sie verschlangen bis 1965 über 4,4 Milliarden Cruz und 1,2 Millionen \$. Doch der Gesamtverkehr des Hafens hatte um 8% zugenommen.

(Der Import-Export-Umschlag betrug 1962 18,5 Millionen tons.) Die Bauarbeiten wurden aus Mitteln des nationalen Hafenfonds und der US-Export-Import-Bank finanziert. Der zum Hafen führende Meeresskanal wurde auf 13,50 m Vertiefung gebracht und Kais von 120 m Länge mit Tiefgang von 11 m geschaffen. Silos wurden erweitert, Hafentransportmittel verbessert und eine Sandbank weggebaggert. Seit 1952 wurde am Hafenausbau gearbeitet. Über 60 elektrische Hafen-Kräne, 20 Raupenkräne, 120 Gabelstapler, 30 Dieselkräne, 150 elektr. Packwagen, div. diesel-elektrische Lokomotiven und Traktoren wurden angeschafft. Seitdem ist der Hafen von Santos nicht mehr verstopft. Seit 1958 bauten daher auch japa-

nische, holländische und USA-Firmen neue große Werften. Und die Streitfrage der „Petrobras“ — eines Gesellschaftskonzerns — um Petroleumumschlag außerhalb des Hafengebietes wurde ebenfalls zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst. Und im Hinterland von Santos, am Fuße der Sierra, entstanden die Petroleum Raffinerie CUBATO und eine Düngemittelfabrik, an deren Bau auch Deutsche beteiligt waren. Das Hinterland ist heute nicht mehr so gelbfieber-gefährdet wie einst. Doch Fälle von Malaria sind immer noch recht häufig.

Wenig Kilometer von Cubatao liegt der Ort Piassaguera mit dem Großstahlwerk P. mit ca. 500 000 t und mehr Jahresproduktion. (Brasiliens größte Aktiengesellschaft!) Die Hafeneinrichtungen in Santos nehmen großen Raum ein. Piassaguera ist durch einen Kanal mit dem Seehafen verbunden. Hieran war die deutsche Industrie grundlegend beteiligt.

Santos hat seit 1953 auch im Import Rio de Janeiro auf den zweiten Platz verwiesen. Es nahm schon vor über zehn Jahren am brasilianischen Gesamtgroßhandel wertmäßig mit 43,7% aller Exporte und 43,2% aller Importe teil. Zum Export gehören außer Kaffee auch Bananen, Baumwolle, Mais, Tabak, Häute, Früchte und Ölsamen, Importe dagegen sind: Düngemittel, Insekten- und Schädlingsbekämpfungsmittel, Brennstoffe (insbesondere Benzin und Petroleum) Öl, Kohle, Industriegüter.

Die Gesamtbewegung im Hafen von Santos beträgt jährlich ca. 15—20 Mill. tons. Die Tagesbewegung liegt bei 40 000 tons bei 8—10 000 Schiffen, die den größten Kaffeehafen der Welt jährlich anlaufen.

Zu erwähnen wäre noch Santos großes Fischerei-Depot des Landwirtschaftsministeriums. Es besitzt eine Eisfabrik mit einer täglichen Leistung von 100 t für Versorgung der Fischereifahrzeuge, 7 Gefrierkammern mit Fassungsvermögen von 500 t sowie entsprechende Räume für Verarbeitung, Konservierung und Verkauf der Fische.

Und die drei bedeutenden Eisenbahnlinien, die für den Transport aller Güter unerlässlich sind, sind die seit 60 Jahren bestehende Santos-Jundiaibahn, die von den Engländern 800 Meter von der Meeresküste in die Höhe gebaute berühmte Santos-Sao-Paulo-Bahn und die Sorocabana-Linie, die Sao Paulo nicht berührt aber mit der Santos-Jundiaia-Strecke verbunden ist.

M. Ahlers

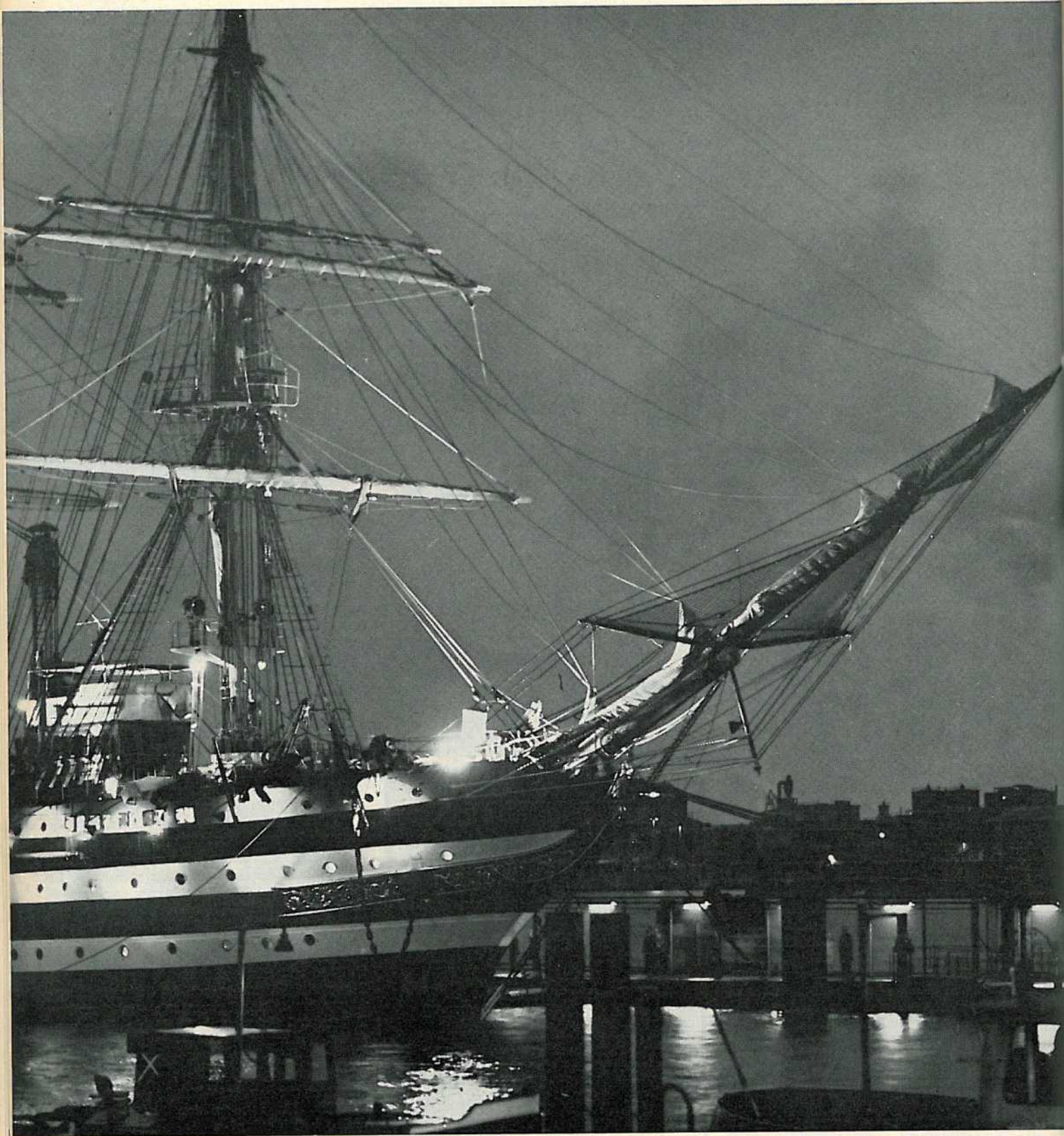
## Lotse durch die Speisekarten:

Heute Rumänien

Alle Balkanländer zeichnen sich durch gewisse Wurstspezialitäten aus. Viele von ihnen werden auf dem Rost gebraten. Wer nach Rumänien kommt, sollte nicht verfehlen „Mititei la gratar“ zu probieren. Es sind kleine Würstchen aus Rindfleisch mit sehr viel Knoblauch. Auf Holzkohlenfeuer werden sie gegart und erhalten dadurch ein besonders angenehmes Aroma. Hierzu wird Weißbrot und kleine grüne Paprika serviert. Sie sind roh und außerordentlich scharf. Natürlich muß das hierzu passende Getränk auch entsprechend sein. Es ist ein Zwetschenschnaps, der in der Landessprache Tuica genannt wird.

Wer mildere Kost vorzieht, kann eine andere Spezialität bestellen. Sie ist allerdings während der heißen Sommermonate nicht zu finden. Der rumänische Name lautet: „Icre batuté.“ Es ist der rote Kaviar eines lachsähnlichen Fisches, der mit Olivenöl zu einem Brei geschlagen wird. Diese Köstlichkeit verlangt zwar einen tieferen Griff in die Tasche, doch ist sie trotzdem noch für einen Seemann erschwinglich.





# wenn es Nacht wird...

dann kann es an der Hamburger Überseebrücke wie beim Besuch der „Amerigo Vespucci“ romantische Leuchteffekte geben,

dann entzündet Manhattan ein Brilliantfeuerwerk, doch bei uns auf See ist wirklich Dunkelheit.

Nur in Küstennähe brennen, blitzen und blinken die Leuchtfeuer. Wir auf See sehen nur den Lichtschein davon. Wir verstehen zwar ihre Sprache, den Rhythmus ihres aus und an und unterscheiden sie nach ihren Kennungen. Doch wie's dadrin aussieht, in der Lichtquelle, wissen wir

meistens nicht. Unser Foto zeigt deshalb das Innere eines Leuchtfeuers und den Mechanismus der Kennung. Diese Leuchtfeuer-Optik besteht aus 3 Linsenfeldern. Sie drehen sich elektromotorisch um die feststehende Xenon-Hochdrucklampe. 32 m weit ist dieses Feuer über See zu sehen. Flugzeuge können es schon aus einer Entfernung von über 100 sm ausmachen. Was die Leuchtdichte anbelangt, so ist es eine halbe Sonne. Es ist das stärkste deutsche Leuchtfeuer und 82 m hoch im neuen Turmkopf des alten Flakturms auf Helgoland installiert. Am 2. August setzte es Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm mit einem Knopfdruck in Betrieb.





---

---

---

Die Lichtquelle  
des neuen  
Helgoland-Feuers

---

---

---

---

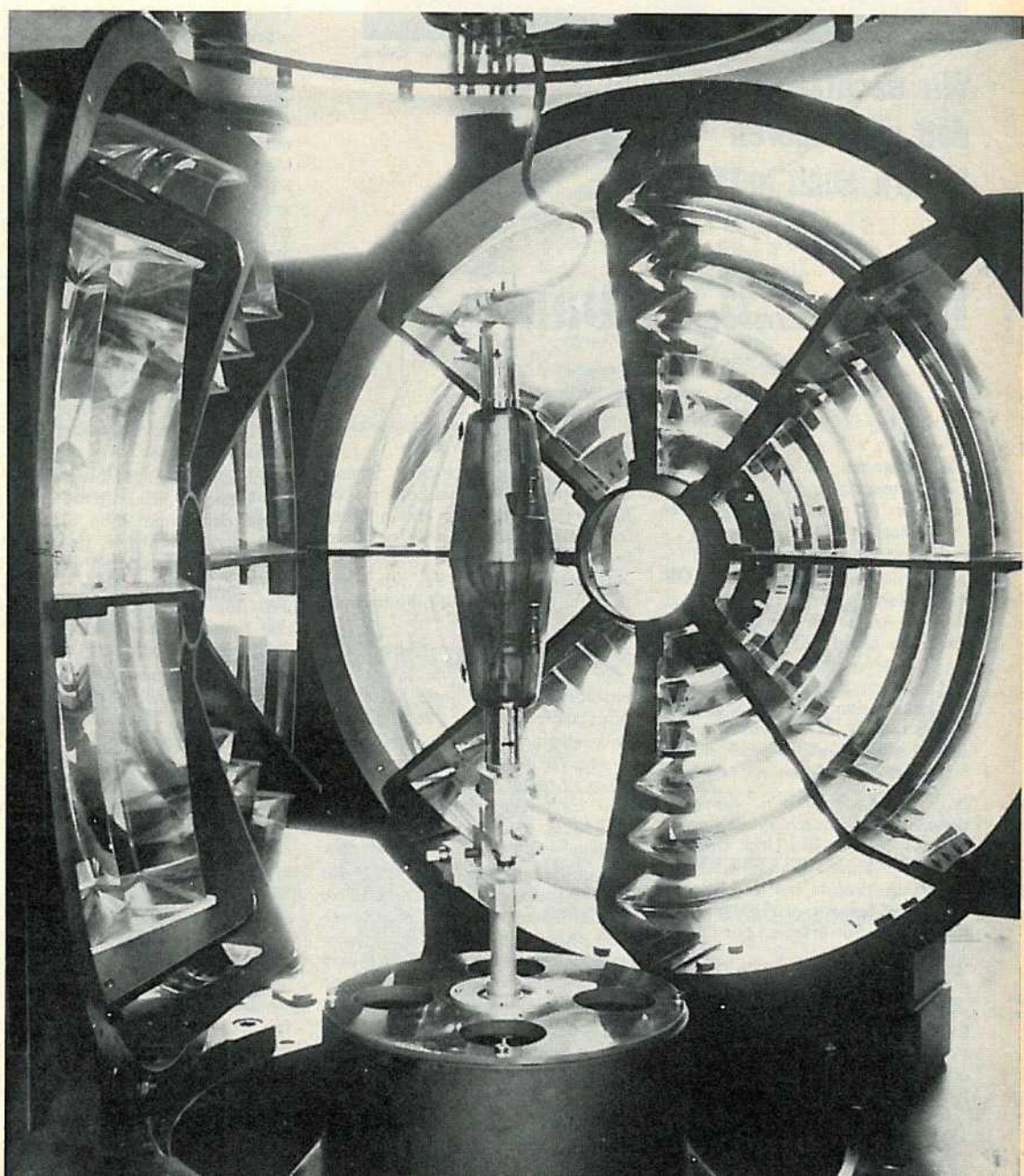






Photo Bettina

**Wir dachten,  
daß sie unseren  
Lesern auch gefällt**

## Die *platinblonde* Dame

Von Brigitte Moog

London lag in graue Nebelwolken gehüllt. Es war ein trostloser Tag. Die Bogenlampen an der Straße hingen schwankend im Wind. Die schweren Autobusse kämpften sich nur mühsam vorwärts.

Draußen in dem vornehmen Villenvorort allerdings war von dem Getriebe der Riesenstadt nicht viel zu spüren. An einem der vornehmen Gebäude stand auf einem kleinen Schild der Name: Professor Dackenzky, Nervenarzt. Fast jeder Londoner kannte den Namen des großen Arztes und psychoanalytischen Forschers ebenso wie seinen außerordentlichen Reichtum.

Im wohldurchwärmten Konsultationszimmer herrschte ein angenehmes, gedämpftes Licht. Dackenzky, eine hohe sympathische Erscheinung, drückte auf den Klingelknopf an seinem großen Schreibtisch. In der Tür erschien der Diener James.

„Noch jemand im Wartezimmer?“

„Nur eine Dame, Herr Professor.“

Dackenzky öffnete die Tür zum Wartezimmer. Eine hübsche interessante Frau in einem eleganten Persiermantel gekleidet, mit platin-

blonden Haaren und klug blickenden grauen Augen trat ein.

Mit leiser, tränenerstickter Stimme klagte sie: „Ich bin am Ende meiner Kraft, Herr Professor. Mein Mann leidet an einer schweren geistigen Störung. Aber er spricht durchaus vernünftig und wer ihn nur oberflächlich kennt, der hält ihn für vollkommen gesund.“

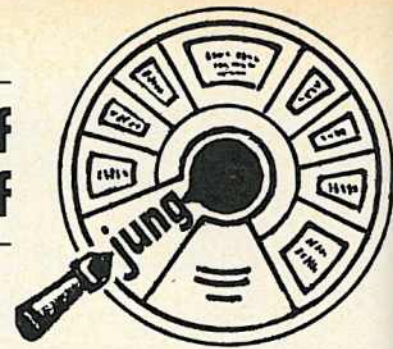
„Welchen Beruf hat Ihr Gatte?“

„Zur Zeit keinen. Wir leben von unseren Zinsen. Er hatte früher ein sehr umfangreiches Antiquitäten- und Juwelengeschäft in der Strandstreet. Vielleicht hat die den ersten Keim zu seiner Geisteskrankheit gelegt. Mein Mann leidet nämlich an der Idee, einer der größten Diamantenhändler der Welt zu sein.“

Ein andermal hält er sich nur für den Beauftragten einer unserer großen Juwelierfirmen. Ganz wertlose Bijouterie hält er für ungeheure Kostbarkeiten. Dabei glaubt er, alle Welt wolle ihm seinen Schmuck stehlen.“

Sie trocknete eine Träne ab und schien eine Erwiderung des Arztes abzuwarten. „Ich habe Sie vollkommen verstanden. Das Krank-

## Telegraf auf



heitsbild, das Sie geben, ist klar. Vielleicht kann eine längere Kur Heilung bringen... Ihnen liegt also wohl an einer Unterbringung Ihres Mannes in meiner Heilanstalt?“

Leise, mit schluchzender Stimme antwortete die Fremde: „Ja! Ich weiß mir keinen anderen Rat! Wie aber werden wir ihn hierher bringen? Er ist so mißtrauisch! Aber vielleicht können wir seine fixe Idee dazu benutzen... Ich besitze schönen Schmuck aus Perlen und Brillanten. Ich werde ihm sagen, Sie hätten dafür Interesse und werde ihn mit dem Schmuck hierher schicken. Sagen wir morgen gegen 5 Uhr, Herr Professor.“

„Einverstanden... ich wollte Ihnen einen ähnlichen Vorschlag machen.“

\*

Es war noch nicht 5 Uhr, als die unglückliche Gattin, wie verabredet, wieder erschien. Sie wurde vom Professor gleich in eines der Nebenzimmer geführt. Er erteilte ihr einige Verhaltensmaßregeln: Sie dürfe sich keinesfalls vor ihrem Manne sehen lassen, könne aber bei leicht geöffneter Tür beobachten, was im Sprechzimmer vor sich gehe. Dann werde er ihr den Schmuck zurückgeben und sie könne das Haus verlassen, ohne von ihrem Gatten gesehen zu werden.

Wenige Minuten nach 5 Uhr fuhr ein Auto an dem Hause des Arztes vor, dem ein elegant gekleideter Herr entstieg. Einige Augenblicke später stand der Kranke vor Professor Dackenzky.

Er blickte dem Arzt etwas unruhig ins Gesicht. „Ich komme im Auftrage der Firma John Steamer & Cie., um Ihnen die gewünschtesten Perlen und Diamanten vorzulegen, unter denen Ihre Frau Gemahlin ihre Auswahl treffen soll. Ich habe die wertvollsten und schönsten Stücke mitgebracht.“

Der Arzt beobachtete den Kranken scharf durch seine Hornbrille. Er machte in der Tat einen durchaus normalen und gesunden Eindruck. Meine Frau ist im Moment beschäftigt, aber Sie erlauben sicher, daß ich dieses Päckchen meiner Frau auf kurze Zeit überlasse — oder?“

„Es geht zwar gegen meine Instruktion, Herr Professor, und ich habe den strikten Auftrag, die wertvollen Juwelen nicht aus den Augen zu lassen. Indessen — bei Ihnen, verehrter Herr Professor, werde ich wohl eine Ausnahme machen dürfen. Darf ich Sie nur um eins bitten: Hier ist ein Verzeichnis der mitgebrachten Sachen. Wollen Sie so liebenswürdig sein. Liste und Juwe-

len zu kontrollieren. Es handelt sich selbstverständlich nur um eine Formalität!“

Ohne die Tasche zu öffnen, unterschrieb er das Verzeichnis. Dann klingelte er nach dem Diener, der eingeweiht war und beauftragte ihn, die Gegenstände seiner Frau zu übergeben. Dann setzte er sich dem Kranken gegenüber und begann ihn in ein Gespräch zu ziehen. Dabei stellte er sich weiterhin so, als halte er ihn in der Tat für einen Angestellten der großen Juwelierfirma. Plötzlich änderte er seine Taktik und fragte ziemlich unvermittelt: „Wann haben Sie eigentlich Ihr eigenes Juwelen- und Antiquitätengeschäft in der Strandstreet aufgegeben?“

Der Kranke sah dem Professor verwirrt und verständnislos ins Gesicht. „Ich habe nie eine eigene Firma besessen.“

„Hm... Sonderbar.“ Dackenzky nickte dem Patienten freundlich zu. „Ihre Frau Gemahlin sagte mir doch aber...“

Verwirrt erhob der Kranke sich. „Sie sprechen da von meiner Frau. Ich bin überhaupt nicht verheiratet.“ Der Doktor schüttelte mit sehr ernstem Ausdruck den Kopf. Es schien sich also nicht nur um eine fixe Idee, sondern um eine schwere geistige Störung zu handeln. „Entsinnen Sie sich wirklich nicht Ihrer Gattin? Einer schönen platinblonden Frau mit grauen Augen?“

„Herr Professor verwechseln mich anscheinend!“ Der Angeredete schien nachzudenken und plötzlich stieg eine Ahnung in ihm auf! Dieser Ort hier... die seltsamen, ihm völlig unverständlichen Fragen des Arztes, sein eigentümliches, mitleidiges Lächeln... Entsetzt sprang er auf. „Wo sind die Juwelen? Holen Sie die Juwelen zurück!“ „Sehr ernster Fall...“ sagte der Professor zu den eintretenden Wärtern, „sofort ins Bett.“

\*

Spät abends telefonierte einer der Inhaber der Firma Steamer & Cie. bei Professor Dackenzky an. „Ist dem Herrn, den wir mit einer Juwelenauswahl zu Ihnen sandten, etwas zugestoßen? Er ist bisher nicht zurückgekehrt.“

„Der Herr, den Sie meinen, ist doch geistesgestört! Die Juwelen habe ich seiner Frau zurückgegeben!“

„Seiner Frau? Aber er ist doch unverheiratet! Um Gottes Willen — Sie sind einer Schwindlerin ins Garn gegangen! Die Juwelen haben einen Wert von 20 000 £.“

Die schöne Frau mit dem platinblonden Haar hat man nie mehr wiedergesehen... (ici)





Mit siebzehn hat man noch Träume. Offenbar hat Peggy March sie auch von Schiffen, Matrosen und weiten Meeren. Wie könnte es anders sein, wenn man mit 17 an der Elbhaussee sitzt.

### Rangliste der deutschen Schlager im August 1965

1. **Il Silenzio** („Abschiedsmelodie“) Noch hält sich der italienische Saxophonist Nini Rosso mit seiner Abschiedsmelodie on top, obgleich

ihm Peggy mächtig näherückt. Doch dieser Hit erfreut sich großer Beliebtheit. Und wir gönnen ihm einen recht anhaltenden Abschied!

2. **Mit 17 hat man noch Träume** Erfolgsschlager Nr. 1 aus Baden-Baden, gesungen von Peggy March (die das Glück hatte, diesen Titel vorgelegt zu bekommen!) hat eingeschlagen. Der Siegeltitel der Deutschen Schlagerfestspiele mit Text und Musik von Heinz Korn (dem gebürtigen Düsseldorfer, Autor vieler Rheinlieder) drehte sich bereits vor vier Wochen nach der Endausscheidung 250 000mal auf den Plattentellern.

3. **„Wooly Bully“** Der bärtige „Sam, The Sham And The Pharaohs“, wie aus dem Lande der Pharaonen stammend, brachten den US-Hit „Wooly Bully“ von Platz 6 in unsere „Intimsphäre“ — umjubelt von allen bärtigen

und „Bärte anhimmelnden“ Fans. Doch wir wollen nicht wieder über Geschmack reden . . .

4. **Poupée de Cire . . .** (Das war eine schöne Party) France Gall geisterte nicht nur halb-französisch auf dem französisch-deutschen Jugendtreffen in Straßbourg herum mit ihrem konfusem Lied, sondern taucht auch wiederum bei uns auf. Wie lange diese „schöne Party“ wohl noch dauern soll? . . .

5. **Adios Mexico** Anfang und Schluß der Parade sprechen von Abschied. Diesmal aber wieder etwas „Handfestes“ von unserem männlichen Freddy. der „5000 Meilen von zu Haus“ dem sonnigen, gesangs- und musikfreudigen Mexico schweren Herzens ade sagt.

M. Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by Musikmarkt)



### Zum 250. Todestag

Ludwig XIV., König von Frankreich  
Geb. 5. IX. 1638 in Saint-Germain-en-Laye,  
gest. 1. IX. 1715 in Versailles

Der als „Sonnenkönig“ bekannte Ludwig XIV. regierte von 1661 bis 1715 und führte durch Verstand und Ehrgeiz Frankreich zur Vormacht Europas. Während seiner Regierungszeit blühte das klassische französische Geistesleben auf, seine Eroberungskriege führten jedoch das Land zur völligen Erschöpfung.

### Eignen Sie sich für den Weltraum?

- |  | Ja    | Nein  |
|--|-------|-------|
| 1. Haben Sie zur Zeit einen großen Liebeskummer?   | ..... | ..... |
| 2. Sind Sie an der Welt, über Ihre unmittelbare Umgebung und Ihren Beruf hinaus interessiert?  | ..... | ..... |
| 3. Haben Sie in den letzten zehn Jahren chronisch unter Geldverlegenheit gelitten?   | ..... | ..... |
| 4. Hatten Sie in den letzten 5 Jahren einmal Selbstmordgedanken?   | ..... | ..... |
| 5. Haben Sie eine robuste Gesundheit?  | ..... | ..... |
| 6. Sind Sie im Besitz einer blühenden Phantasie?   | ..... | ..... |
| 7. Reicht Ihre technische Begabung über den Durchschnitt hinaus?   | ..... | ..... |
| 8. Haben Sie auf dieser Welt vor nichts Angst?   | ..... | ..... |
| 9. Interessieren Sie sich für Astronomie?  | ..... | ..... |
| 10. Sind Sie in Ihrer Lebensführung und nicht nur mit dem Mund ein Fatalist, der also die gegebenen Geschehnisse, die über ihn hereinbrechen, hinnimmt, ohne mit der Wimper zu zucken? | ..... | ..... |
| 11. Halten Sie die Eroberung des Weltraums und den Besuch anderer Planeten für möglich innerhalb der nächsten fünf Jahre?  | ..... | ..... |

#### Punktbewertung:

Da bekanntlich die Astrobiologen der Ansicht sind, daß Frauen sich sogar noch besser als Männer für einen Weltraumflug eignen, gilt der vorstehende Test nicht nur für das männliche Geschlecht. Wer in mehr als sieben Fällen mit ja antwortet, der sollte nicht zaudern, sich freiwillig zu melden, wenn für kosmische Flüge demnächst die Listen aufgelegt werden. Voraussetzung ist natürlich, daß man es vor sich und der Umwelt, die von einem abhängig ist, verantworten kann. Wer in weniger als vier Fällen mit ja antwortet, der dürfte sich wahrscheinlich höchstens in der Theorie mit dem Gedanken eines Weltraumflugs vertraut gemacht haben. Wenn es morgen schon darauf ankäme, würde man sich wahrscheinlich nicht freiwillig melden. Nun — est ist wahrscheinlich noch nicht für morgen . . . Aber in ganz kurzer Zeit könnte die Frage und deren Entscheidung akut sein!

Y. Thorell (ici)



### VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFAHRER

An alle Seefahrer!

Der Versicherungsdienst für den Seefahrer bietet alle Versicherungsarten, die Sie als Seefahrer benötigen.

Seine Einrichtung entspricht einem echten Bedarf, weil gerade unser Service den besonderen Erfordernissen Ihres Berufes gerecht wird.

Unsere Empfehlung ist die gewissenhafte Beratung und Betreuung unserer Kunden. Unsere Mitarbeiter sind besonders ausgesucht und kennen ihre Verantwortung als Repräsentanten unserer Versicherungsgemeinschaft.

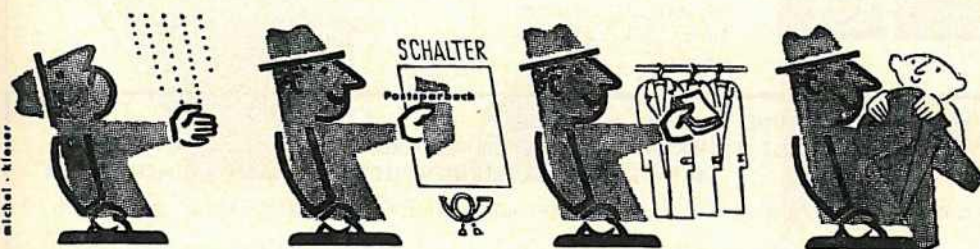
Wir empfehlen Ihnen den Abschluß einer Invaliditäts-Zusatzversicherung. Sie ist die Versicherung nach Maß als notwendige Ergänzung zu den Leistungen der Seekasse.

Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung Ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 %.

Wollen Sie Einzelheiten hierüber erfahren, so genügt Ihr Anruf bei uns.

### HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92  
Versicherungsdienst für den Seefahrer

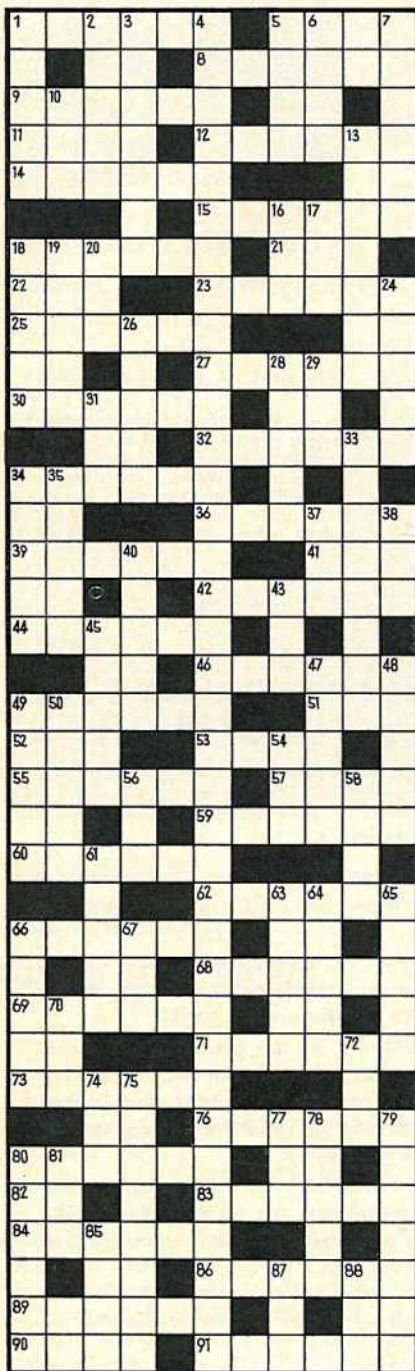


Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet in Berlin und in Österreich mit einem POSTSPARBUCH.

Er hat längst erkannt: Häufig hilft ein POSTSPARBUCH



## Kreuzworträtsel - Story



In San Francisco hatte sich Klaus mal wieder ein Mädchen angelacht. Sie kam an Bord und die beiden standen mit Tuchfühlung über die Relling gebeugt. Das Mädchen sprach immerzu und Klaus hörte ihr scheinbar sehr aufmerksam zu. Natürlich wurden wir neugierig und fragten Klaus nachher, was sie ihm denn so Spannendes erzählt hätte. Aber unser Klaus zuckte mit den Schultern: „Das kann ich beim besten Willen nicht sagen. Ich habe fast nicht zuhören können . . .“ Die Fortsetzung erhalten Sie in 4 senkrecht.

**Waagrecht:** 1. Verholztes, oft baumhohes Gras, 5. Opernlied, 8. Staat mit der Hauptstadt Reykjavik, 9. Kuchenzutat, 11. Gesteinstrümmer in der Gainersprache Geld, 12. Komponist der Oper „Mignon“, 14. „Titelheldin“ einer Oper von Rossini, 15. holperig, wellig, 18. Vorlesungsfolge an der Hochschule, 21. Haupttongeschlecht, 22. Papagei, 23. wehmütige Dichtung, 25. italienische Hafenstadt, 27. großer Delphinverwandter nördlicher Meere, 30. Vorschlag für einen Beschluß, 32. Kanton der Schweiz, 34. Hauptstadt des Kantons Obwalden, 36. Schnabelkerbtier, 39. Steigen der Börsenwerte, 41. Honigwein, 42. Stadt westlich von Mailand, 44. schirmlose Mütze, 46. Wildrücken, 49. Stadt in Ostpreußen, 51. Frauenname, 52. französisches Flächenmaß, 53. deutscher Strom, 55. Autor des Romanzyklus „Die menschliche Komödie“, 57. Haushaltsplan, 59. Rabenvogel, 60. Gemahlin Alexanders des Großen, 62. die nordischen Schicksalsgöttinnen, 66. ungarische Truppe, 68. Sinnbild, 69. Welthaupthandelsplatz für Kaffee, 71. französischer Revolutionär, 73. Kürbisgewächs, 76. Hülse, auch Fruchtform, 80. römischer Staatsmann, Redner und Schriftsteller, 82. Flächenmaß, 83. Genehmigung, 84. Empörer, 86. griechischer Philosoph, 89. Verordnung, 90. Vegetationsinsel, 91. Zusatz, Nebenbehandlung.

**Senkrecht:** 1. Laubbaum, 2. Religionsstifter, 3. englische Hafenstadt, 4. Fernandels Begründung, 5. folglich, 6. Zimmer, 7. amerikanischer Erfinder, 10. englisch: Öl, 13. Erdteil, 16. Berliner Witzfigur, 17. Vorderteil des Schiffes, 18. indischer Schicksalsbegriff, 19. Sternbild, 20. polnischer Humorist und Romancier (Jan), 24. Stadt in Ungarn, 26. vom Weg abweichen, 28. Gründer des russischen Reiches, 29. schmale Verkehrsbahn, 31. Fußballerfolg, 33. Märchendichter, 34. indische Anrede an den Europäer, 35. türkische Stadt, 37. italienisch: er liebt, 38. griechischer Buchstabe, 40. süddeutsch: guter Freund, 43. französisch: Leben, 45. russische Münze, 47. Entgelt für zeitweilige Überlassung, 48. Nagetier, 49. Arbeitsraum, 50. französischer Physiker, 54. britische Luftfahrtgesellschaft, 55. botanischer Name für den Mais, 58. Lochvorböhrer, 61. Edelgas, 63. Edelstein, 64. ostafrikanischer Neger, 65. Bezeichnung, 66. Stadt in Schleswig-Holstein, 67. englisch: Faß, Bottich, 70. Grußwort, 72. reimloses Gedicht, 74. französisch: See, 75. heiteres Singspiel, 77. Bergspitze, 78. Fettschicht, 79. Gestalt des Neuen Testaments, 80. berühmter italienischer Tenor, 81. Bewohner der „Grünen Insel“, 85. niederdeutsch: Herr, Meister, 87. englisch: Tinte, 88. Stundenweiser.

## Schlaue Kiste

### Der lauteste Knall



Den bisher lautesten Knall gab es beim Ausbruch des Vulkans Krakatau in Indonesien im Jahre 1883. Noch in Australien, also 3000 km davon entfernt, wurde er vernommen. Nicht weniger als sieben Male umliefen die Schallwellen den Erdball, bis sie abgeklungen waren. So oft registrierten sie die Barographen in aller Welt.

### Woher kommt der Ausdruck

Mit dem Zaunpfahl winken



Mancher Mensch hat eine Begaubung, im Gespräch überdeutliche, ja grobe Anspielungen zu machen, sei es um den Gesprächspartner zu einer Gefälligkeit oder irgend einer Indiskretion herauszufordern. Solche derben Methoden nennt man heute: „mit dem Zaunpfahl winken“, das heißt grobschlächtig vorgehen, um sich jemand gefügig zu machen. Im frühen Mittelalter galt ein solches „Winken“ mehr als ein Drohen. Man spricht: ihm wird gewinkelt mit der Stangen. Im heutigen wie im früheren Sinne ist die Redensart Ausdruck für eine nicht eben zimperliche Art, seinen Mitmenschen zu etwas bewegen zu wollen.

Schwingmetall  
Gummi-Wellenlager  
Gummi-Kompensatoren  
Gummi-Scheuerleisten  
Gummi-Feder

**WILLBRANDT & CO**

2 Hamburg 1 - Mönckebergstraße 31  
Telefon: 33 41 90/33 49 69 - Telex: 02 161378 - Telegramm: Schwingtechnik



**Minikay**

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

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

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN !

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS !





# Klar bei Schmunzelaugen



Seine Masche

### So ist das!

Das Ehepaar spaziert den Fluß entlang. Ein Schleppdampfer keuchte mühsam durch die Fluten, drei schwerbeladene Leichter hinter sich herziehend.

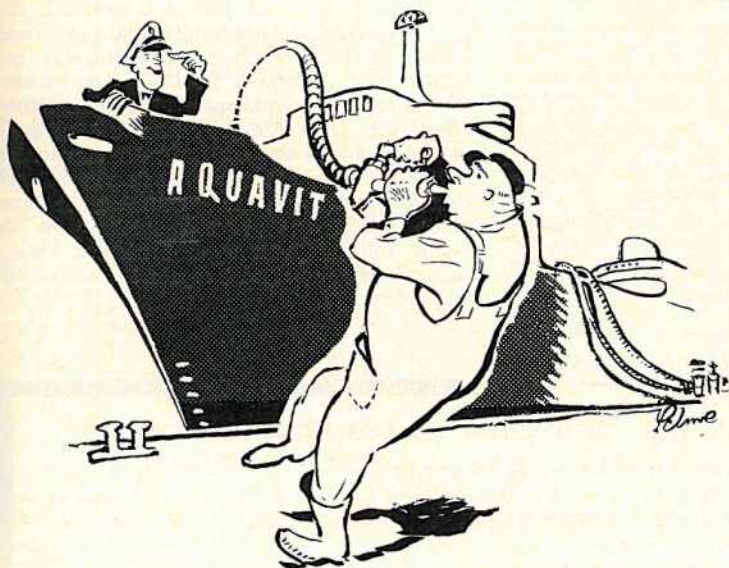
„Siehst du“, sagte der Ehemann, „das ist wie bei uns Menschen. Der Mann ist der Schlepper — er schuffet und müht sich ab, und der Leichter ist die Frau, für die muß er das tun.“

Die Ehefrau nickte zustimmend: „Ja, wie bei uns Menschen ist das. Der Schlepper qualmt und stöhnt und macht große Wellen, während die Frachtschiffe, wir Frauen, die ganzen Lasten stillschweigend zu tragen haben.“

### Wie man's nimmt

Unser Lagerhalter war so merkwürdig still. „Warum sind Sie so traurig“, fragte ihn der Chieff. „Ich habe meine Schwiegermutter verloren.“ „Ach, Sie haben sie verloren?“ „Ja, es ist sehr schwer, seine Schwiegermutter zu verlieren.“ „Ich weiß, meistens ist es fast unmöglich.“

Wie sich ein Getränkmann einen Supertanker vorstellt



### Mut

Wir waren schon 10 Monate auf Trampfahrt. Immer durch den Panama hin und her. Unserem Leichtmatrosen Großmaul war das zuviel. Er sprach vom Aussteigen.

Da bot sich ihm an Land eine Chance. Ein amerikanischer Forscher plante eine Expedition und suchte noch einen kühnen Boy. Das war etwas für unser Großmaul. „Besitzen Sie Geistesgegenwart?“ fragte der Forscher. „Jawohl!“

„Gut, dann stellen Sie sich dort an die Wand.“ Zäng!! Der Forscher hatte mit seinem Revolver ein Loch in den Sombrero unseres Leichtmatrosen geschossen. „Heben Sie den rechten Arm hoch“. Zäng!! Direkt unter der Achsel zischte die Kugel durch das Hemd. Großmaul stand wie eine Eins. „Sie sind zu brauchen“, lobte der Forscher.

„Hier sind 10 Dollar für Hut und Hemd.“ „Und wie steht es mit den Hosen?“ fragte der Leichtmatrose.



Das ist schon das fünfte Mal, daß du dich von dem Seemann retten läßt

### Alternative

Auf einem dicken Musikdampfer inspiziert der Komodore das Hospital. „Was fehlt diesem Patienten da?“ Er zeigt auf einen Schwerverwundeten. „Typhus, Herr Komodore“, antwortet der Schiffsarzt. „Typhus, scheußliche Krankheit, selbst schon gehabt, entweder man geht drauf oder wird blödsinnig.“



### 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







## DER WEG ZUM PATENT

### Seefahrtsschule Hamburg

Am 3. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:  
Rainald Amersdorffer, Rolf Eckert, Aug. Otto Wolfgang Eigen, Hans-Gerhard Flies, Ekkehard Lothar Hennings, Rainer Höpfer, Dierk Jensen, Johann Heinrich Jürgensen, Jürgen Koeller, Christian Kolb, Werner Paul Liegmann, Reiner Liemandt, Heinz Marx, Heinz Monden, Theo Neumann, Albert Oellerich, Klaus Oggensen, Friedrich Pfietzmann, Ernst-August v. Rappard, Ernst Peter Pape, Horst Reller, Peter Ernst Alfred Sandtmann, Hartwig Schier, Burkhard Schliephake, Fritz Stegemann, Wulf Steinvorth, Holger von Stemm, Hans-Jürgen Wiebe.

Am 17. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:  
Jürgen Abraham, Ernst Ackermann, Helmut Berg, Rudolf Berthold, Hans Bondesen, Peter Dohrmann, Klaus Eggels, Erich Franz, Günter Gamalski, Peter Hass, Willi-Herzmann Heegardt, Klaus Hellmann, Hans Herdel, Joachim Hoops, Helmut Jupitz, Claus Kroog, Klaus-Dieter Labs, Renke Lady, Heinz Niebuhr, Uwe Petersen, Hartwig Röper, Joachim School, Jürgen Stolle, Johann Süppel, Armin Tosch, Wilfried Wadehn, Horst Wallat, Gerd Rohr, Manfred Schneider, Jürgen Stegen, Jürgen Schultze.

Am 12. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
Karl Bialek, Klaus Walter Blöß, Volkmar Graf v. Bothmer, Thees Fock, Horst Fuchs, Hinrich Göbel, Lothar Henrich, Ingo Herrmann, Peter Kämmler, Horst Kanlbom, Norbert Kappes, Dietrich Kleemann, Peter Köhler, Dietrich Krause, Hans-Günter Lange, Willi Lenthe, Mario Lessing, Hans-Joachim Meier, Gernot Papke, Gunmar Piotraschke, Halfrid Rudolph, Alfred Schade, Hans Schmiedeburg, Wulf Seyfried, Rüdiger Thrun, Wilhelm-Otto Wegemann, Burkhard Wichmann.

Am 5. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
Hanspeter Ahrens, Andreas Arentz, Hans Martin Benthien, Egidy, Detlef Ehlers, Dirk Fabricius, Rainer Feldmann, Lenhard Correll, Günter Rose, Ernst-Otto Delfs, Wolf v. Jürgen Gentz, Wolfgang Habicht, Horst Hager, Jens Hanusa, Jörg Hecking, Jürgen Hoppach, Hans-Joachim Hübner, Volker Kammel, Uwe Karstens, Peter Kramer, Lutz Lewke, Wolfgang Poley, Sigurd Seiboth, Peter Stiegert, Jörg Waap, Karl Warnecke.

Am 17. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:  
Peter Anders, Peter Bärwald, Horst Bartsch, Wolfgang Bauer, Rüdiger Buchhorn, Günter Claassen, Helmut Döblitz, Henry Frehrs, Albert Herbst, Henry Horstmann, Harald Klahn, Horst Köpnick, Jörg Küstermann, Ingo Mandel, Wolf-Henning Müller, Hans-Joachim Papenfuß, Manfred Pormann, Ekkehard Preuschoft, Hans-Joachim Riechow, Peter Röna, Heinz Sack, Gerd Schröder, Fritz Schulze, Gerhard Steffen, Gunter Sternberg, Günter Stisser, Günther Wenk, Werner Nefie, Egon Völzke.

### Im Juli 1965 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:

#### Prüfungsstelle Bremen

Klaus-Peter Albrecht, Klaus-Günther Backer, Hartmut Becker, Sigfried Boehm, Helmut Brand, Wilhelm Cremer, Rainer Grube, Gerhard Hasenbruch, Klaus-Gerd Hartwig, Heinrich Heck, Rudolf Henning, Wolfgang Herr, Götz Heymann, Bernd Hintz, Peter, Rainer Kahrs, Bernd Kirsch, Wolfgang Klaufen, Eberhard Kluge, Christian Kofeldt, Winfried Kohler, Rolf Lehmann, Klaus Leonhards, Bernd Leszczynski, Heinz Martin, Peter Masur, Wilfried Mersmann, Jens Middendorf, Herbert Moritz, Dieter Naumer, Klaus Reikowski, Wilfried Scharfe, Gernot Schmitz, Endrick Schubert, Gerd Schulz, Jan Schwarzd, Klaus-Peter Seegers, Uwe Sell, Hans-Joachim Sschau, Rainer Stükel, Hans-Ulrich Stüwe, Wolfgang Thoms, Thomas Ueberall, Armin Wolff, Werner Wirth

Als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen erhielten eine Buchprämie:  
Wolfgang Herr, Winfried Kohler, Wilfried Scharfe, Thomas Ueberall.

Ebenso ausgezeichnet wurden bei früheren Prüfungen:  
Jürgen-Michael Köper, Hans-Dieter Lammers, Michael Opitz, Werner Thien.

#### Prüfungsstelle Hamburg

Uwe Beth, Jürgen Böhm, Heinz-Günther Bothe, Manfred Bühring, Jürgen Busch, Hans Dethleffsen, Rainer Domsta, Uwe Ehlers, Klaus Fischer, Ulrich Freitag, Victor Frenzel, Eberhard Heck, Karl-Heinz Heilmann, Heino Heinsohn, Lothar Hempel, Wolfgang Henneberg, Jörn Hindahl, Manfred Kartheuser, Michael Kluge, Gerhard Knorr, Janis-Jaseps Lasmanis, Robert Leffler, Bernd Lerdon, Klaus Mathes, Peter Mauritz, Hein Mehrkens, Hans-Karl Meyer, Henry Mohr, Manfred Müller, Uwe Neumann, Dietrich Petersen, Werner Rehbein, Karl-Heinz Rimkus, John Rinck, Bernd Robertson, Andreas Rößler, Jens Rother, Alfred Schmeer, Gottfried Schulz, Torsten Seedorf, Manfred Seng, Hans-Peter Siemens, Gerhard Sperreuter, Uwe Stelter, Michael Strömer, Torsten Thomas, Hans-Peter Tomzik, Manfred Wienand, Ulrich Zuber.

### Prüfungsstelle Travemünde

Rolf-Dieter Bluhm, Heiko Brunke, Ulrich Engelhardt, Eckhard Genz, Wilfried Hanicke, Hans-Uwe Hauke, Friedrich Hoffmann, Gerd Kutschke, Eggert Lucht, Dietrich Maekert, Klaus Markert, Gerhard Merk, Niels Nielsen, Volker Ohl, Günther Richter, Wolf-Rüdiger Schändler, Klaus-Dieter Schneider, Gerhard Schricke, Dieter Schulz, Willi Söth, Hans-Ulrich Steiner, Hermann Wiebold.



## Neubauten

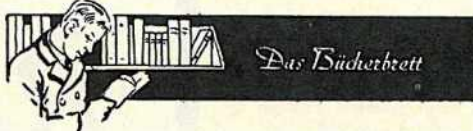
### MS „Alemannia“ — dritter Schnellfrachter für die HAPAG

Die Werft Blohm & Voss AG, Hamburg, hat anlässlich einer Gästefahrt ihren Neubau 840, das MS „Alemannia“, an die Hamburg-Amerika Linie abgeliefert. Es ist das dritte Schiff einer Serie von sieben Schnellfrachtern, von denen die „Westfalia“ und „Hammonia“ bereits im Dezember 1964 bzw. Mai d. J. in Dienst gestellt wurden. Die „Alemannia“ ist bereits das fünfte HAPAG-Schiff dieses Namens und wie alle Neubauten dieser Serie für den Ostasiendienst der Reederei bestimmt. Der Neubau ist als Volldecker mit ca. 10 919 BRT vermessen, hat dabei eine Tragfähigkeit von 12 644 t und verfügt über einen Gesamtladerrauminhalt von 751 504 cbf. Hierin sind Kühlräume und Säßöltankraum enthalten. Außer Stück- und Schüttgut können auch Chemikalien und Erz befördert werden. 24 Ladebäume mit einer Tragkraft bis zu 10 t, die an Doppelposten getaktet wurden sowie ein 80-t-Stück-Schwergutbaum machen den Neubau von den jeweiligen Hafenverhältnissen weitgehend unabhängig. Der Antrieb erfolgt auch hier durch einen MAN-2-Takt-Dieselmotor der Type K 9 Z 86/160 mit einer Normleistung von 18 900 PSe. Hiermit wird eine Reisegeschwindigkeit von 21 kn erreicht.

### „Regina Oldendorff“

In der westlichen Ostsee ist während der Probefahrt der Neubau 548 der Lübecker Flender-Werke AG, das MS „Regina Oldendorff“, an die Reederei Egon Oldendorff in Lübeck abgeliefert worden. Mit 34 300 tdw ist es ein Schwesterschiff der „Helena Oldendorff“, die Ende Februar an die Lübecker Reederei abgeliefert wurde. Es handelt sich dabei um eine Weiterentwicklung der 30 500 tdw großen Massengutschiffe „Henning Oldendorff“ und „Christoffer Oldendorff“, die die Lübecker Flender-Werke im Jahre 1963 für diesen Auftraggeber bauten.

Dieser für den Transport von Schüttgütern, wie Erz, Getreide, Kohle usw. bestimmte Neubau verfügt bei 200,17 m Länge, 190 m Breite, 15,6 m Seitenhöhe und 10,74 m Tiefgang über neun Laderäume mit einem Gesamtinhalt von 1,65 Mill. cbf. Die Stärke der Schiffsverände wurde so gewählt, daß bei Erzladung infolge des geringeren Raumbedarfs dieses Ladungsgutes nur jeder zweite Raum beladen zu werden braucht, wobei dann noch die volle Tragfähigkeit ausgenutzt wird. Der Hauptantrieb des Schiffes erfolgt durch einen MAN-Dieselmotor der Type K 7 Z 78/155 mit Aufladung und Schwerölbetrieb. Diese Maschine wird über eine automatisierte Fernbedienungsanlage von der Brücke aus gefahren und leistet 10 800 PSe. Hiermit wird eine Reisegeschwindigkeit von ca. 15,5 kn erreicht. Zur weiteren Vereinfachung der Bedienung der Maschinenanlage werden verschiedene Funktionen automatisch gesteuert.



## Das Bücherbrett

**Nordsee-Handbuch, südlicher Teil** Das Deutsche Hydrographische Institut hat das Nordsee-Handbuch, südlicher Teil, vollständig neu bearbeitet. Das im Handbuch beschriebene Gebiet wurde nach Osten bis zur Insel Schiermonnikoog erweitert, so daß in der Neuauflage die gesamte niederländische Küste mit Ausnahme der Emsmündung, außerdem die belgische Küste und die englische Ostküste südlich von Cromer beschrieben wird. Das Seehandbuch bringt außer den Angaben über Schiffsführung in der südlichen Nordsee eine Beschreibung der Verbindungen zwischen See und Rhein sowie im Rahmen der Küstenbeschreibung ausführliche Angaben über die vielen kleinen und großen Häfen im Bereich der südlichen Nordsee. Das Buch dient in erster Linie als Ratgeber für die Schiffsführung; es umfaßt 442 Seiten mit 73 Küstenansichten, Karten, Hafenplänen und anderen Abbildungen. Zu dem Handbuch gehört ein Beiheft, das Angaben über die Wassertiefen der niederländischen und belgischen Fahrwasser enthält, die häufigen Änderungen unterworfen sind. Sie können in dem Beiheft handschriftlich berichtigt werden. Außer der Beschreibung der Küsten, Fahrwasser und Häfen in Teil C enthält das Buch in seinem Teil A einen Überblick über die allgemeinen Schiffsfahrgelegenheiten in den niederländischen, belgischen und britischen Gewässern. Teil B des Handbuchs behandelt die Naturverhältnisse in der südlichen Nordsee, insbesondere Klima, Seegang, Bodenbedeckung, Eisverhältnisse, Mißweisung, Gezeiten, Windstau und Gezeitenströme.

**Navigations-Lexikon**, herausgegeben von Staatssekretär Prof. Dr. med. h. c. Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Leo Brandt, Düsseldorf, Begriffsbestimmungen für Navigation in 200 erläuterten Stichworten. Carl W. Dingwort Verlag, Hamburg-Altona, DM 19,80.

Seit geraumer Zeit besteht das Bedürfnis nach einer vollständigen Sammlung der einschlägigen Begriffe. Das vorliegende Buch, von Fachkennern aus der ganzen Bundesrepublik zusammengestellt, füllt diese Lücke aus. Mehr als 2000 Begriffe, welche die Navigation braucht und benutzt, werden erläutert. Wegen der Bedeutung der englischen Sprache für dieses Fachgebiet wurden die entsprechenden englischen Fachwörter hinzugefügt. Das Lexikon enthält lerner ein alphabetisches Schlagwortregister der englischsprachigen Begriffe als wichtiges zusätzliches Hilfsmittel für die Benutzung des Buches. Das Buch wendet sich nicht nur an den Seemann und den Flieger, sondern an alle, die mit der Navigation, ihren Geräten und Verfahren, ihrer Förderung, Entwicklung und Lehre zu tun haben.

Vorliegendes Werk dürfte genauso willkommen wie notwendige Ergänzung des Fachbuchbestandes aller Nautiker und Seefahrer sein.

### Alan Villiers: „Verschollene Schiffe“

Wir kennen viele schöne Bücher von diesem australischen Seemann und Seeschiffsteller, die von den letzten Großseglern, von den portugiesischen Neufundlandfischern, von den arabischen Dauen oder der „Mayflower“, mit der die Pilgerväter von Plymouth aus nach Amerika segelten, handeln.

Trotz aller Hilfsmittel der modernen Technik erleben wir es immer wieder, daß ein Schiff seinen Bestimmungshafen nicht erreicht. Der Reeder, die Angehörigen der Besatzungsmittglieder, die Ladungsempfänger, alle warten bangen Herzens auf eine Meldung. Nichts kommt. Nach einer angemessenen Zeit befassen sich die Ämter mit dem Fall. Alles, was man über das Schiff weiß, über seine Eigenschaften, seine Ladung, über die nautischen Kenntnisse der Schiffsführung, über das in dem betreffenden Seegebiet herrschende Wetter, wird zusammengetragen. Erfahrene Seeleute beratschlagen hin und her, prüfen alle Unterlagen und kommen womöglich doch zu keinem Schluß, was dem Schiff zugestoßen sein mag.

Alan Villiers ist allen Seemattsprüchen nachgegangen und hat die mutmaßlichen Gründe aufgeföhrt, weshalb die Viermastbark „Admiral Karpfänger“, das Schulschiff der Hamburg-Amerika Linie, der Fünfmast „Köbenhavn“, die „Melanie Schulte“, der Emdener Erdampfer, nicht wiederkehrten. An welcher Stelle unseres Erdballs mögen sie liegen, wo blieben ihre Besatzungen? Keiner vermag es zu sagen. Es gibt keine Augenzeugen, die darüber berichten könnten.

Allen diesen Schiffen der neueren Zeit hat Alan Villiers einen Nachruf gewidmet.

„Verschollen auf See“. Übersetzt von Ulrich Zimmermann, 268 S., mit 50 Fotos auf Kunstdruckseiten, 8 Zeichnungen und 5 Karten, Glm. 19,80, Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin.

\* \* \*

### Großes Verdienstkreuz für Dr.-Ing. Zwiebler

Der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans Christoph Seebohm, überreichte am 31. Juli in Hamburg dem Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts, Dr.-Ing. Gerhard Zwiebler, das vom Bundespräsidenten verliehene Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Die Überreichung erfolgte während der Feierstunde, in der Bundesminister Dr. Seebohm Dr. Zwiebler wegen Erreichung der Altersgrenze verabschiedete.

## GUT GEMACHT

### Rettungstat der „Rheinfels“

Dem MS „Rheinfels“ (9528 tdw) der „Hansa“ Linie, Bremen, das sich heimkehrend auf der Reise von Ceylon und Burma befand und Coimbo am 4. 8. in Richtung Cochinchina verlassen hatte, ist eine schwierige Rettungstat gelungen. Die „Rheinfels“ rettete den manövrierunfähigen Fischdampfer „Boston Spitfire“ aus Seenot trotz der herrschenden Monsunregen und -stürme und schleppte den Havaristen mit eigenem Geschirr etwa 50 Seemeilen nach Colombo, wo er an einen Hafenschlepper abgegeben wurde. Die „Boston Spitfire“ ist ein Schiff von 166 BRT unter britischer Flagge und gehört der Boston Deepsea Fisheries Ltd., Lowestoft.

# Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

## bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenden 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 Fahrenden zu arbeiten

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



## Johannes Holst, der Maler der Seefahrt, gestorben

Im 85. Lebensjahr starb am 3. Juli 1965 der Marinemaler Johannes Holst an einem Gehirnschlag. In Seefahrts- wie auch in Seglerkreisen war Johannes Holst sehr gut bekannt durch seine Ölbilder, die durchweg Segelschiffe zum Gegenstand hatten.

Als Sohn eines Seefischers erblickte er am 22. Oktober 1880 in Altenwerder das Licht der Welt. Er wurde einem Malermeister in Finkenwerder in die Lehre gegeben. Nach Feierabend ging der junge Holst mit Skizzenbuch und Buntstiften zum Hafen und zeichnete dort die Ewer und Kutter. Die Hamburger Maler Professor Leitner und Professor Schnars-Alquist wurden auf den jungen Mann aufmerksam und empfahlen ihn der Kunsthandlung Commeter, die seine Bilder ausstellte. Hier begann dann der schnelle Aufstieg. Ohne eine Kunstakademie besucht zu haben, wurde er bald zu einem der gesuchtesten Maler der Segelschiffahrt. Jeder Segelschiffkapitän ließ von Johannes Holst „seinen“ Segler malen. Und das waren sehr kritische Auftraggeber. Keine Pardun, kein Gording, keine Brasse und kein Schot durfte verkehrt laufen. Alles mußte „ship-shape“ sein. Nach den Kapitänen kamen die Reeder. In vielen Reederei-Kontoren hängt ein „echter Holst“ im Zimmer des Chefs, aber nicht nur Segler, sondern auch Dampfer und Motorschiffe.

Das alte Seemannsblut war inzwischen in Johannes Holst durchgebrochen. Er wurde, wenn er auch nicht auf großen Windjammern um Kap Hoorn segeln konnte, wenigstens Seesegler. Da er handwerklich sehr geschickt war, baute er sich selbst einen Seekreuzer von 60 qm Segelfläche, die „Mia Lisa“.

Johannes Holst war ebenfalls sehr musikalisch. Er spielte Geige und Klavier und wirkte in jüngeren Jahren in manchen Konzerten mit. Noch bis zum letzten Tag hat Johannes Holst an seiner Staffelei gestanden, hat noch an seinem Schiff gearbeitet und rüstete sich für die große Sommerreise, bis ihn, ohne sich anzumelden, Gevatter Hein Pinsel und Palette und Ruderpinne aus der Hand nahm.

Wir haben in Johannes Holst einen großen Künstler verloren. Uns Seeleuten und seinen Freunden, den Seglern, hat er viel gegeben.

Ludwig Dinklage

## QUER DURCH DIE LAST

### Deutsche Handelsflotte zu klein

Diese Feststellung traf die Hamburg-Süd-Gruppe in ihrem letzten Informationsbericht. Wäre die deutsche Tonnage im gleichen Verhältnis mit der Welttonnage gewachsen, so müßte sie heute über 9 Mill. BRT verfügen, heißt es darin. 5 Mill. entsprächen nicht der deutschen Stellung als zweitgrößte Handelsnation der Welt.

### Eine Ausbildungsgemeinschaft für Junggrade

haben die Reedereien Fritzen & Co. und Otto A. Müller gebildet. Der Ausbildungsvertrag sieht vor, die Lehrzeit hintereinander auf Schiffen aller genannten Reedereien zu absolvieren. So wird eine Ausbildung auf breiter Basis erreicht.

### Die Deutsche Gesellschaft für Ortung und Navigation

hat in ihren letzten Sitzungen die Schifffahrtswege behandelt. Bedeutungsvoll war der Beschluß, alle Seegebiete, die als Gefahrenpunkte für die Schifffahrt festgestellt wurden, zu untersuchen und durch geeignete Empfehlungen, wie z. B. Trennung der Schifffahrtswege, zu beseitigen. Das war ein neuer Vorstoß, auf internationaler Basis zu der dringenden notwendigen Verkehrsregelung im englischen Kanal zu kommen.

### Wie können Hubschrauber der Seeschiffahrt dienen?

Diese Frage läßt zur Zeit die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg prüfen. Die Versuche befassen sich mit der Überwachung von Seezeichen, mit Kontrolle und Feststellung von Ölständen und mit dem Lotsenversetzdienst. Die Ergebnisse sind vielversprechend.

## Aufkreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Einsender wieder

### Sehr geehrte Herren!

Ein wenig spät habe ich erst Ihren Artikel „Der Ast und das Faß“ vom April 1965 gelesen, so daß ich Ihnen erst jetzt meine Meinung über das Thema Bestandspflege zukommen lassen kann.

Die Einleitung zu Ihrem Aufsatz, die fünf wenn . . . sowie der Satz „Bestandspflege ist immer auch die Pflege der guten menschlichen Beziehungen, vor allem zwischen Reederei und Schiff, sowie an Bord zwischen Schiffsleitung und Besatzung“, möchte ich als überaus treffend bezeichnen. Ich möchte Sie nun nicht beleidigen, aber alles übrige empfinde ich als Gewäsch. Diese Art Schreibereien und Ermahnungen hängen uns nun schon langsam zum Halse heraus — ein Artikel wie der andere. An Bord bezeichnet man das als „Geseibel“. Davon ist natürlich nicht nur die Reederzeitung „Kehrwieder“ betroffen, es gilt allgemein.

Ich kann es mir einfach nicht vorstellen, daß Sie so weit an dem wahren Grund des Personalmangels vorbeigehen, darum dreht es sich ja wohl letztlich bei der Bestandspflege. Die Reeder versuchen, den Problemen nur mit recht billigen Mitteln beizukommen, die bei uns Seeleuten nur ein mitleidiges Lächeln hervorruft. Sie geben Millionen aus, um ein paar Bayern von den Bergen zu locken (München), sie lassen Modellausstellungen herumreisen und Filme vorführen, sie halten sich einen Soziologen, der die Schiffsleitungen mit sog. Ratschlägen für die Praxis beschickt. Dagegen ist im Grunde auch nichts einzuwenden. Aber um die Bestandspflege kümmern Sie sich nicht viel, die überlassen sie uns. Eigentlich dürfte das für uns nun kein Problem mehr sein, die Reeder haben die Schiffe mit dem Buch „Lehren und Lernen an Deck“ ausgerüstet. Wahrlich ein Zeichen von Idealismus. Alle können sich nun beruhigt zurücklehnen mit der Gewißheit, alles getan zu haben. (Nichtsdestotrotz, das Buch ist ausgezeichnet!)

Selbstverständlich trägt der Reeder nicht allein die Schuld an den Mißständen, auch an Bord werden viele Unterlassungsfehler begangen. Ich glaube aber, es erübrigt sich, über die Mängel von seiten der Schiffsleitungen zu schreiben, es ist schon genug darüber geredet worden.

Vielmehr vermisse ich Berichte, die die Versäumnisse unserer Brötchengeber aufdecken. Gerade unsere deutschen Schiffe sind im Ausland als „Babyschiffe“ bekannt. Bitte, denken Sie einmal darüber nach: Bei uns an Bord sind etwa die Hälfte der Besatzungsmitglieder wahlberechtigt, der älteste Matrose ist 21 Jahre alt. Unser Schiff bildet da keine Ausnahme, und das halte ich für sehr beunruhigend. Tatsache ist auch, daß dieser Zustand gerade für deutsche Schiffe charakteristisch ist.

Woran liegt das nun? Bestimmt nicht an der Schiffsleitung, die die Leute nicht individuell genug behandelt. Warum wird soviel darüherumgeredet? Es hängt mit dem Verdienst zusammen und vielleicht noch einigen kleinen Dingen mehr!

Ein Matrose und sogar ein Bootsmann auf

einem deutschen Schiff kann z. B. keine Familie gründen und ernähren, ohne Überstunden zu kloppen. Das liegt ganz klar auf der Hand. Ist er ledig, so hat er bestimmt ein gutes Leben. Aber schließlich denkt wohl jeder normal veranlagte Mann einmal an eine Familie. Ihm bleibt dann also nichts weiter übrig, als auf einen Ausländer zu gehen.

Oder er muß sich nach einem Job an Land umsehen. Auch dort verdient er mehr! Dazu kommt, daß das Leben an Land schöner und abwechslungsreicher geworden ist. Was bietet ihm nun die Seeschiffahrt als Gegengewicht? Nicht viel! Dem Matrosen nicht einmal eine Einzelkammer, nur verschiedentlich Film-, Sport oder Hobbymöglichkeiten an Bord. Dafür aber oft eine sehr kleinliche Auslegung des Tarifes. Es ist doch seltsam, daß diejenigen Reedereien, die für derartig angenehme Zugaben sorgen, auch heute noch Leute bekommen, die vor allem auch bleiben. Eine gute Reederei, die für „ihre Seeleute“ etwas tut, spricht sich nämlich schnell herum.

Es wäre doch schön, wenn z. B. die ausländischen Agenturen angewiesen würden, Landausflüge zu organisieren, wenn die Besatzung für gute Leistung eine kleine finanzielle Anerkennung bekommen würde. Auch ein großzügiges Weihnachts- und Treuegeld macht Klame. Sogar die Zweiwachsenschiffe würden wieder ausreichend besetzt sein, wenn die Mehrarbeit anständig vergütet würde. Ich glaube ganz bestimmt, daß es gerade diese Kleinigkeiten bewirken würden, daß nicht so viele Jungen nach einiger Zeit enttäuscht der Seefahrt wieder den Rücken kehren.

Bevor ich schließe, möchte ich noch ein letztes Beispiel anführen. Sicher werden Sie wissen, was es heißt, wenn Thema Nr. 1 auf die Back kommt. Dieses Thema dominiert bekanntlich überall da, wo Männer eine Gemeinschaft bilden. Aber an Bord hat dieses „Thema Nr. 1“ einen Konkurrenten bekommen. Ich möchte es darum als „Nr. 2“ bezeichnen und ihm folgende Überschrift geben: „Wie kann ich mich ohne große Eigenverluste von der Seefahrt absetzen.“ So weit hätte es nicht kommen dürfen. Aber glücklicherweise gibt es auch noch Idealisten, denen die Seefahrt zur Heimat geworden ist. Nur, wenn die Heimat immer mehr an Reiz verliert, dann werden auch noch die wenigen Getreuen auswandern und sich anderweitig umsehen.

Ich gebe mich natürlich nicht der Illusion hin, daß dieser Brief den nächsten Papierkorb überlebt, aber vielleicht erfüllen Sie mir doch eine Bitte. Wäre es nicht möglich, daß in „Kehrwieder“ ein kleiner Platz freigehalten wird, damit sich einmal all diejenigen äußern können, um die doch letztlich das Problem kreist? Statt der Sitzungsberichte veröffentlichen Sie doch einmal Stimmen der Fahrenden aus der Mannschaftsmesse. Nur von dort bekommen Sie die richtige Antwort auf die Frage „was stimmt in der deutschen Seeschiffahrt nicht“.

Ihr Artikel handelte von der Bestandspflege. Nun, meine Meinung dazu in einem Satz: „Bestandspflege ist wichtiger als Werbung!“

Alexander Sy

### Nieuwe Waterweg- und Europort-Zugänge jetzt endgültig

Die grundsätzlichen Pläne für die Zugänge zum Nieuwe Waterweg und nach Europort sind jetzt endgültig festgelegt worden. Eine 18,50 m (53 Fuß) tiefe Fahrinne, 7 km ins Meer reichend, und Dämme von gut 3 km Länge, sollen die Einfahrt bilden. Zwischen den Dämmen wird eine größere Wasserfläche als eine Art Vorraum das Verteilen der verschiedenen Verkehrsströme ermöglichen. Bei den Planungen ging man von der Tatsache aus, daß Tankschiffe von mehr als 160 000 t Tragfähigkeit demnächst erwartet werden können, deren Tiefgang etwa

18 m beträgt. Außer der Wassertiefe werden auch Form und Abmessungen der künftigen Hafeneinfahrt von den Maßen und Fahreigenschaften der Großtanker bestimmt.

### Vertiefung der Weser

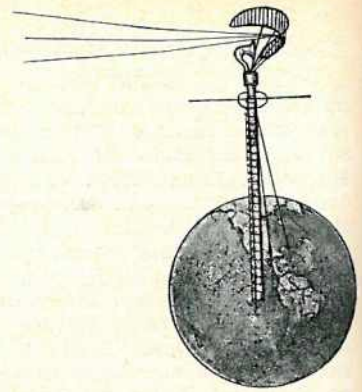
Für eine baldige Vertiefung des Wasserfahweges von See bis Bremen-Stadt sind die Aussichten besser geworden, nachdem das Bundesverkehrsministerium Bedenken gegenüber diesem Projekt zurückgestellt hat. Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen, Dr.-Ing. Schauburger, teilte mit, daß die Direktion Bremen den Auftrag erhalten hat, Pläne für die Weservertiefung auszuarbeiten.





# KYBERNETIK

## Was hat sie mit Liebe und Steuerleuten zu tun?



Eine Seemannsfrau wird davon informiert, daß es ihr Mann auf seinen Reisen mit der ehelichen Treue nicht ernst nimmt. Sie schließt sich ein und weint. Dann schreibt sie ihrem Mann, daß sie einem anderen verfallen sei, den sie bedingungslos liebt. Von Stund an ist ihr Mann ihr treu und die beiden führen eine gute Ehe.

Früher hätte man zu dieser Geschichte vielleicht gesagt, „ja, ja, die Liebe“. Man hätte befriedigt festgestellt, daß diese Ehe eine Krise überstanden, sich bewährt habe. Und wer bemerkt hätte, eine Ehe sei eben mehr als die bloße Addition von Mann und Frau, der hätte als kluger Kopf gegolten. Doch keiner hätte ihn gefragt, worin denn dieses „mehr“ bestünde. Es ist eben so. Mystisch, unerklärlich. Und die weinende Frau hätte man getröstet, weine nicht, es geht ja vorüber“.

Heute erklären Kybernetiker: „Die Ehe ist ein System aus zwei Teilen. Einem dieser Teile ist die Information über den anderen zugeleitet worden. Diese Information war derart, daß der Kreis, der die seelische Spannung der Frau im Gleichgewicht hält, gestört worden ist. Dadurch wurde ein bestimmter Schwellwert der Tränensekretion überschritten. Herz und Puls veränderten sich. Die Frau spürt Erleichterung durch das Weinen. Denn Weinen ist für die Kybernetik die automatische Regelung einer seelischen Spannung, nachdem ein bestimmter Schwellwert überschritten worden ist. Das Gleichgewicht war also wieder hergestellt worden. Regelung und Steuerung durch verarbeitete Informationsimpulse hatten das bewirkt. Regelung und Steuerung sind die Grundelemente der Kybernetik. Regelung hält den Zustand eines Systems aufrecht (Umdrehungszahl einer Schiffsmaschine) und Steuerung verändert einen Regelkreis durch einen Befehl oder Impuls. Für den Kybernetiker sind die Regelungsvorgänge Kennzeichen des Lebens überhaupt. Wenn z. B. unsere automatische Temperaturregelung nicht mehr funktioniert, sterben wir. Wenn die Temperaturregelung, nachgeahmt in der Schiffsmaschine, nicht funktioniert, gibt es einen „Brandenburger“.

Daraus folgt, daß ein Seelen-Kybernetiker die Frau getröstet hätte: „Weine nur, es tut dir gut“. Darauf fand die Frau Kraft, die Störung (des Regelkreises) ihrer Ehe zu korrigieren. Sie berechnete voraus, daß sie ihrem Mann wieder interessant, begehrens- und liebenswert werden würde, wenn sie sich als eine von einem anderen Mann beehrte und in Besitz genommene Frau hinstellt. Sie hat also die Information aufgenommen und verarbeitet, ihrem Mann eine Information zugeleitet und dessen Aufnahme und Verarbeitung vorausgerechnet. Ihre Ehe war wieder im Gleichgewicht.

Kybernetik ist eine neue Art der Weltbetrachtung. Eine umwälzende. So total alles verändernd, wie die Erkenntnis, daß die Erde keine Scheibe, sondern eine Kugel ist und wie die, daß diese Kugel nicht das Zentrum des Weltalls bildet.

Denn Kybernetik ist die geistige Grundlage für Regler- und Steuerungstechnik und da-

mit der Automation. Sie ahmt organische Bewegungs- und Denkvorgänge nach. In einer Perfektion, die menschliche Leistungen himmelhoch überragen. Kybernetik verfährt absolut logisch. Sie kann mit ihren Regelkreisen der Prozeßrechengeräte, Datenverarbeitungs- und Übersetzungsmaschinen lernen und sich erinnern. Aber sie kann weder vergessen, noch Fehler machen. Diese Leistungen der Kybernetik wird der Mensch binnen kurzem nicht mehr entbehren können und sein Verhalten entscheidend beeinflussen.

Angewandt, und zwar sehr fruchtbar, wird diese neue kybernetische Betrachtungsweise heute schon auf Maschinen, Organismen und soziale Gebilde. Die Wissenschaftler sind überzeugt, daß die zweite Hälfte unseres Jahrhunderts von der Kybernetik bestimmt sein wird.

Die Entwicklung unserer Denkweise und Weltanschauung lief und läuft etwa so: 1. Die Stoffe, die Elemente und ihre Substanz bestimmen den Lauf der Welt. Dies ist eine statische Betrachtungsweise, durch die Scholastiker begründet. Sie beherrschte das gesamte Mittelalter.

2. die Leistungen der Systeme (organischer, menschlicher oder mechanischer) erfolgen aufgrund von irgendwie gearteten Kräften. Das war die Auffassung der Mechanisten des vergangenen Jahrhunderts. Es ist eine dynamische Betrachtungsweise.

3. die Leistungen verteilter Systeme erfolgen aus jenen Gesetzen, die die Verknüpfungsweisen von Elementen regeln. Das ist die kybernetische Betrachtungsweise.

Natürlich sieht aus dieser Sicht etwa eine Schiffsbesatzung ganz anders aus als nach statischen oder mechanischen Grundsätzen. Nicht das Seemannsgesetz (statisch), auch nicht die Kraft der Autorität der Vorgesetzten (mechanistisch) allein bestimmen das Verhalten der Besatzung, sondern die Beziehungen und Verknüpfungsweisen von Mensch zu Mensch. Die Regelung, die einen bestimmten Zustand aufrecht erhalten will, die Veränderung und Störung durch Informationen und Impulse, das ist es, was den Kybernetiker interessiert. Wie es bei einer Maschine der Kybernetik nicht um die einzelnen bewegten Teile geht, sondern um das, was zwischen ihnen geschieht, damit sie funktioniert, so studiert die Kybernetik nicht in erster Linie die Menschen und ihre Gesetze, sondern das, was sie untereinander verknüpft, wie sie voneinander abhängig sind. Sie macht das früher unerklärliche, mystische „Mehr“, das ein Ganzes seinen Teilen gegenüber darstellt, verstandesmäßig erfassbar.

Was das bedeutet, ist ungeheuer. Denn es prägt den Geist der Zeit. Kennedy bewies, daß er ihn erfaßt hatte, als er von der gegenseitigen Abhängigkeit der atlantischen Völker sprach. Genau das ist Gegenstand der Kybernetik. Die gegenseitige Abhängigkeit. Die Bezogenheit der Teile eines Ganzen.

Kybernetik zielt auf die Aufklärung der Verhaltensweise von Systemen ab, die aus mehreren Teilen bestehen. Haut und Haare, Kno-

chen, Muskeln, Nerven, Sehnen: der Mensch. Vater, Mutter, Kinder: die Familie. Alle Menschen: die Menschheit. Andere Systeme sind Vereine, Gewerkschaften, Verbände, Parteien und Völker. Die Menschen und Gott: religiöse Systeme. Kolben, Zylinder, Kurbelwellen und die Elemente der Elektronik: das System einer automatisierten Maschine. Alle diese Systeme verhalten sich immer irgendwie. Sie verhalten sich gemäß dessen, was zwischen ihnen ist. Gemäß dessen, was sie verknüpft. Gemäß dessen, was ihre Abhängigkeit voneinander bestimmt. Kybernetisch ausgedrückt: Die Systeme verhalten sich gemäß der Mechanismen aus Regelung, Steuerung, Informationsübermittlung und Verarbeitung. Es ist ungeheuer, denn diese Denk- und Erklärungsweise wird vor keinem System haltmachen. Sie erklärt sogar noch die Verhaltensweisen mehrerer Systeme, sogar noch im voraus. Zweier Schiffe z. B. im Nebel mit Radar. Oder das Verhalten eines Mungos im Kampf mit der Kobra. Oder das, was zwischen einem Flak-Kanonier und einem Piloten geschieht. Auch das, was vorausberechnet geschehen muß, um das Flugzeug zum Abstruz zu bringen. Oder was zwischen dem Universum und der Menschheit geschieht.

Auch den Gedanken der alten großen Führer und Denker der Menschheit verleiht die Kybernetik neue Aspekte. Nietzsche z. B.: „Die Welt besteht nur aus einer Summe von Kräfteinheiten, aus deren Widerstreit sich in jedem Augenblick ein Gleichgewicht herstellt“ — automatische Regelung. Oder Plato in seinem Gastmahl: „In der Mitte seiend, erfüllt das Dämonische (der kybernetische Mechanismus) den Raum zwischen den Göttern und den Sterblichen, damit das All sich in sich selbst zusammenschließe. Den Eros, die Liebe, bezeichnet Plato als solch einen mächtigen Dämon. In der Tat, was zwischen Mensch und Gott ist, und zwischen den Menschen, was wäre es ohne Eros! So gesehen ist die Bibel die Geschichte der Beziehungen der Verknüpfung- und Verhaltensweisen zwischen Gott und Mensch.“

Es hört sich so nüchtern, so dürr und einfach an: Kybernetik ist die Theorie der Aufnahme, Verarbeitung und Übertragung von Informationen. Diese Informationstheorie ordnet und erklärt die Verknüpfungen. Zunächst in der Nachrichtentechnik und in datenverarbeitenden elektronischen Rechenanlagen. Aber sie greift über auf den Menschen, auf sein Nervensystem, auf seine sozialen Systeme, auf die Volkswirtschaft, auf Politik, Religion und Philosophie. Kybernetik macht Epoche. Sie hat den Geist der Zeit geprägt. Sie geht auf's Ganze. Doch sie geht über die Ganzheitstheorie hinaus, denn sie erklärt, warum ein Ganzes mehr ist als die Summe seiner Teile. Sie macht dem Verstand zugänglich, was „die Welt im innersten zusammenhält.“ (Goethe) Die Kybernetik selbst ist ein großer Verknüpfer. Oder hat sie mit Liebe und Steuerleuten nichts zu tun? Übrigens: Cybernetäs heißt im Altgriechischen der Steuermann.

Heinrich Schopper



# Man schrieb uns

und schickte uns nebenstehend abgedruckten Bericht aus einer deutsch-kanadischen Zeitung über die Auftauung eines Kapitans-Eisberges

Hamilton, den 1. Juni 1965

*Sehr geehrter Herr Schopper!*

*Gestern, am 31. Mai, legte zum zweitenmal in diesem Jahr die „Uranus“ in Hamilton, Ontario, Kanada, an. Wenige Minuten später rief einer der Offiziere unseren Verein an, um wissen zu lassen, daß der Aufenthalt nur von kurzer Dauer sein wird. Eine Stunde später feierten wir Wiedersehen auf dem Schiff, anschließend im Kreise unseres Vorstandes.*

*Ende April hatten wir das Vergnügen, diese netten Menschen kennenzulernen, und seitdem besteht zwischen uns ein sehr kameradschaftliches Verhältnis. Wie es dazu kam, ersehen Sie aus dem beiliegenden Bericht, den ich damals in meiner deutsch-kanadischen Zeitung veröffentlichte. In unserem Vereinsnachrichtenblatt, der „Germania Post“, deren Schriftleitung ebenfalls in meinen Händen liegt, befindet sich außerdem eine Aufnahme, die Sie interessieren dürfte.*

*Wir würden uns freuen, wenn Sie diesen Brief, mit dem beiliegenden Bericht und dem Bild, in Ihrer nächsten Ausgabe veröffentlichen könnten.*

*Der Grund ist nämlich folgender: Gestern abend las ich in der „Kehrwieder“ (Oktober-Ausgabe 1964) eine Leserzuschrift eines 2. Offiziers namens Georg Mumme. Er bringt darin seine Enttäuschung über das unfreundliche Verhalten des deutsch-australischen Vereines „Concordia Club“ in Sydney zum Ausdruck und warnt alle Leser Ihrer Seemannszeitung vor einem ähnlichen Reinfall in diesem Port.*

*Wir möchten nun mit unserer Veröffentlichung allen Ihren Lesern zum Ausdruck bringen, daß so etwas in Hamilton nicht passiert. Jeder Seemann soll wissen, daß er bei uns, dem ältesten deutsch-kanadischen Verein, der 1964 seinen 100. Geburtstag feierte, herzlich willkommen ist.*

*Es grüßt Sie der GERMANIA CLUB“*

*Und nun möchte ich mich noch mit dem Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung von Ihnen verabschieden.*

*Ihr Eugen Rapp - Schriftleiter*

Während der Zeit der letzten Monatsversammlung des Germania Clubs wurde von John Kohl angeregt und von den Mitgliedern befürwortet, dem Kapitän des ersten, nach Wiedereröffnung der St. Lawrence Seeways Hamilton anlaufenden deutschen Schiffes, eine 100-Jahrfeier-Plakette zu verleihen.

Bereits eine Woche später, am 19. April, steuerte Kapitän Herbert Kregl aus Oldenburg i. O. sein 6000-BRT-Frachtschiff „Uranus“ mit einer 28köpfigen Besatzung in den Hamiltoner Hafen. In den Nachmittagsstunden stellte sich John Kohl dem Kapitän vor und unterrichtete ihn über das Vorhaben des Germania Clubs. Kapitän Kregl war bereit, eine Abordnung zu empfangen. Zwei Stunden räumte er den Gästen des Germania Clubs ein, dann sollten sie wieder an Land gehen.

In aller Eile organisierte John Kohl einige Mitglieder für seine Begleitung. Mir etwas verspätet ging es dann mit Otto Grossart, Frank Richter und Eugen Kapp an Bord des Schiffes. Keserviert, man könne tast sagen: „etwas kalt“ empfing der Kapitän die Abordnung in der Offiziersmesse. Otto Grossart erklärte Sinn und Zweck des Besuches und übergab dem Kapitän im Namen der Mitglieder des Germania Clubs die 100-Jahrfeier-Plakette sowie ein 100-Jahrbuch. Es wurde Platz genommen und zunächst über rein technische und später über wirtschaftliche Probleme diskutiert. Ein Steward servierte Bier aus Flensburg. Die Atmosphäre war aber noch immer „etwas ungemütlich“, und selbst der als Freundspender bekannte Otto Grossart vermochte es nicht, den Eisberg (Kapitän gemeint) zu schmelzen. Doch gegen 10 Uhr muß der Kapitän wohl irgendwie festgestellt haben, daß er keine „Abstauber“ an Bord hatte. Was die Abordnung anfänglich vermißte, trat plötzlich ein: Der Kapitän „taute“ auf. Er erzählte von seinen Erfahrungen, unter anderem auch von denjenigen, die jeden deutschen Kapitän grundsätzlich zur Zurückhaltung veranlassen. In den meisten Fällen, so sagte Kapitän Kregl, wirken sich die Bordbesuche nachteilig auf die gesamte Besatzung aus. Nur ganz selten führen solche Kontakte zu Verhältnissen zwischen den Beteiligten, nach denen sich im Grunde genommen jeder Seemann sehnt: Nämlich in einem Hafen einen Freund zu wissen, bei dem er für kurze Zeit sein schweres und einseitiges Seemannsleben vergessen kann, bei dem er im Familienkreis willkommen ist und der ihn mit den Besonderheiten der näheren Umgebung vertraut macht. Nachdem das Eis gebrochen war, erfuhr der Kapitän auch nähere Einzelheiten über das deutsche Vereinsleben in Hamilton, und es dauerte nicht mehr lange, bis Otto Grossart mit seinem berühmten Karnevalsschlager: „In Hamilton, in Hamilton, am Lake Ontario, da ist es ja gerad“ so schön, so schön als anderswo . . .“, aufwartete. Um 11 Uhr verließ nicht nur die Abordnung wieder das Schiff, sondern auch der Kapitän mit dem Ziel: Germania Club. Anschließend wurde Kapitän Kregl eingeladen, wieder einmal an Land zu schlafen. Erst gegen Mittag kehrte er auf sein Schiff zurück.

Von den Eindrücken des ersten Abends beeindruckt, erklärte sich der Kapitän bereit, mit seinem 1. Ingenieur, Gerhard Baeker, und seinem 2. Offizier, Horst Schönberg, am folgenden Abend im Germania Club zu speisen.

Nach der Ankunft wurde Kapitän Kregl dem Vorstand vorgestellt und bis zum Abendessen eingeladen, deren Sitzung beizuwohnen.

Später sangen die Vorstandsmitglieder der Germania-Chöre der Gäste den Deutschen Sängergruß und einige bekannte Lieder. Im Verlaufe des Abends erfolgte dann wieder eine Gegeninvitation des Kapitäns, und so kam es, daß auch „Miß Germania“ mit ihren Eltern, Ralph und Irmgard Roediger, als Gäste des Kapitäns an Bord waren. Weiter waren erschienen: Herr und Frau Otto Grossart, Steve Rheindt, Adolf Glaser mit Sohn Larry und E. Rapp.

Bei diesem dritten Besuch des Schiffes vollzog Otto Grossart seinen ersten offiziellen Akt in seiner neuen Eigenschaft als Elferatspräsident der Karnevalsgesellschaft „Narrhalla 58“. Mit spritzigen Worten verlieh er dem Kapitän Narrhallas berühmten „Totem Pole“-Orden, der ihn stets daran erinnern soll, daß er in Hamilton gute Freunde besitzt.

Aber auch dieser Abend sollte noch nicht der letzte auf der „Uranus“ sein. Am Donnerstag, während des Tages, war der Kapitän Gast der Familie Roediger. Der Abend wurde im engen Kreise im Germania Club verbracht, und dann begab man sich noch einmal an Bord. Herr und Frau G. Heinrich schlossen sich als neue Gäste an. Es stand bereits fest, daß das Schiff am folgenden Tag (Freitag) Hamilton verlassen wird, und so verabschiedete man sich in dieser Nacht endgültig. Kapitän Kregl versprach, sich nach seiner Rückkehr, Anfang Juni, sofort zu melden, um die zustandegekommenen freundschaftlichen Beziehungen weiter zu vertiefen.

Doch was geschh? Der Kapitän hatte eine neue Überraschung! In den Nachmittagsstunden des Freitags, kurz vor dem Auslaufen, lud er „Miß Germania“ mit ihrem Freund zu einer kurzen Seereise nach Toronto ein. Schwer beladen legte nach etwa dreistündiger Fahrt die „Uranus“ in Toronto an. Am Dock warteten schon Herr und Frau R. Roediger auf die Ehrenpassagiere. Sie hatten sich bereits vorgenommen, den Kapitän noch einmal ganz vornehm zum „Dinner“ einzuladen. So geschah es, daß im Royal York Hotel abermals Abschied gefeiert wurde, der dem „eiskalten“ Kapitän aus Deutschland bestimmt noch lange Zeit in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

Die Bestätigung dieses Eindrucks läßt sich bereits daraus schließen, daß Kapitän Kregl kurz nach dem Auslaufen aus Toronto telefonisch und telegrafisch mit Hamilton in Verbindung trat, um allen zu danken, deren Gastfreundschaft er genoß. Die letzte Nachricht kam vom „Eisenhower Lock“, einer Schleuse zum St. Lawrence River.

Zum Abschluß dieses Berichtes möchte ich noch erwähnen, daß den Bordgästen ein umfassender Einblick in die technischen Zusammenhänge und die Wirkungsweise der „Uranus“ gewährt wurde. Maschinenraum, Steuerraum, Antriebswelle der Schiffsschraube, Stromversorgungsanlage, Radargerät, Navigationsraum, Wohnräume der Besatzung usw. wurden während eines Rundgangs besichtigt und erklärt. Das 1960 gebaute Schiff hat außerdem Platz für 4 Passagiere, die für \$ 135 pro Person den Atlantik überqueren können.

E. Rapp

## VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

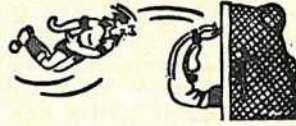
ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20-30 · TELEFON: 361 061

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





# Sport an Bord



## Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Frohe Siegesfeiern auf der „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd, die den Atlantikpokal so oft wie kein anderes Schiff, nämlich räumlich, gewonnen hat, werden nicht allein in der Mannschaftsmesse geehrt. Jedesmal, wenn der Pokal in New York der Mannschaft überreicht wurde, lud die Reederei zu einem Empfang an Bord ein.

Alles im Stil erster Klasse: Kerzenschein, schweres Tarelsilber, sechs Gänge, dazu ein Moselwein nicht vom schlechtesten Jahrgang. Dazwischen Ansprachen, Glückwünsche und zum Schluß dreimal „Hipp, hipp, hurra!“. So ist's Brauch.

Aber nicht deshalb wollte die Fußballmannschaft der „Berlin“ in diesem Jahr in New York zum sechstenmal den Atlantikpokal und damit die Meisterschaft der Meere gewinnen. Der Anlaß war ein anderer: Der Sportverein MS „Berlin“ besteht zehn Jahre, und da der Norddeutsche Lloyd die schwedische „Kungsholm“ gekauft hat und Ende nächsten Jahres als „Europa“ in Dienst stellen will, ist es vermutlich sein letztes Jubiläum. Denn die „Berlin“ wird dann kaum noch regelmäßig New York anlaufen, und so mancher von ihrer Besatzung hofft schon jetzt, daß er auf der neuen „Europa“ Dienst tun kann. Das ist dann aber auch das Ende des Sportvereins, der von seinen 142 Fußballspielen allein 86 im Ausland ausgetragen hat, in New York, Medford, Buffalo, Philadelphia, Havanna, in Nassau auf den Bahamas, in Ciudad Trujillo und Port-au-Prince. So viele Auslandsspiele hat kaum ein anderer deutscher Verein aufzuweisen. Die Bilanz: 71 Spiele gewonnen, 17 unentschieden, 54 verloren und ein positives Torverhältnis: 425:356.

Darin ist bereits der mißlungene sechste Anlauf auf den Atlantikpokal enthalten. Aus dem „Jubiläumsgeschenk“, das sich die Fußball-elf selbst bereiten wollte, wurde nichts. Bereits das erste Spiel gegen die holländische „Nieuwe Amsterdam“ ging mit 2:5 verloren. Trotzdem zählte die „Berlin“ noch im September zu den Pokalfavoriten, denn inzwischen hatte sie die „Queen Elizabeth“ mit 3:2 besiegt, die „Statendam“ mit 3:0 bezwungen, gegen die „Queen of Bermuda“ 1:1 gespielt und gegen das italienische Schiff „Victoria“ mit 2:4 verloren. Als sie am 15. und 16. September innerhalb von 22 Stunden zwei Spiele austragen mußte, wußte jeder Spieler der „Berlin“-Fußball-elf, daß kein Punkt mehr verlorengehen durfte. Als dann das erste Treffen gegen die „Queen Mary“ 3:3 endete und anderntags gegen die „France“ mit 2:3 verloren wurde, mußten alle Hoffnungen auf einen neuen Sieg in der Meisterschaft der Meere begraben werden.

Zu den Stärken der „Berlin“-Elf gehört die Begeisterung für das Fußballspiel. Auch im nächsten Jahr will die Mannschaft dazu beitragen, daß sich die Zahl der von Schiffsmannschaften in aller Welt ausgetragenen Spiele erhöht. Es wird ja nicht nur auf den großen Passagierdampfern, die wie die englische „Queen Mary“ tausend Mann Besatzung ha-

ben, sondern auch auf Frachtschiffen mit 30 bis 40 Mann an Bord Fußball gespielt. In Rotterdam wird ebenso fleißig gekickt wie im indischen Chittagong, wo der Bremer Frachter „Goldenfels“ mit seinem Schwesterschiff „Hohenfels“ eintraf und sofort ein Fußballspiel um die Meisterschaft der Reederei vereinbart wurde. Bevor das Spiel begann, gab es eine Schwierigkeit zu beseitigen. Eine Kuh graste friedlich auf dem Platz. In Deutschland wäre sie kein Hindernis gewesen. Da hätte man das Hornvieh mit vereinten Kräften vom Platz geschoben. Nicht aber in Indien, wo die Kühe heilig sind und die Gemüsefrauen auf den Märkten es sich zur Ehre anrechnen, wenn so ein Rindvieh des Weges kommt und ihnen das feilgehaltene Gemüse auffrißt. König Fußball regiert überall. Auf großen und kleinen Schiffen, in Millionenstädten und in kleinen Dörfern an der Küste. Eine Schiffsmannschaft, die gern spielen möchte, findet meist einen Gegner.

In rund 600 Hafenstädten — so hat jemand errechnet — finden alljährlich rund 4000 Fußballspiele statt. Räumlich gesehen bilden die Schiffsmannschaften damit die größte Fußball-Liga der Welt. Wußten Sie das?

Ende

## Bordkino auf MS „Montan“

Auf dieser Reise bot uns das Bordkino wieder einmal eine willkommene Abwechslung. Für viele war diese Art Unterhaltung an Bord neu, während wir anderen durch die guten Titel abermals begeistert wurden. Es begann an einem Sonntag mit der Ankündigung des Films „Ich denke of an Pirotschka“, worauf der Andrang im Salon natürlich groß war. Gab es doch die gleiche Abwechslung, die man vielleicht auch am Wochenende zu Hause gehabt hätte. Die Vorführung klappte ausgezeichnet und der Film kam gut an, was selbst bei den wenigen Skeptikern zu verbuchen war. In der darauffolgenden Woche gab es noch eine Steigerung im Programm mit der Vorführung des Films „Wir Wunderkinder“. Da wir in einem trostlosen, „landungsunwürdigen“ Hafen des Roten Meeres lagen und die Löscharbeit ruhte, erfolgte diesmal die Vorführung bei Luke 4 an Deck. Eine Steigerung war es auch insofern, daß es nicht nur Parkett gab, sondern auf Boots- und Passagierdeck zusätzlich Rang- und Logenplätze zur Verfügung standen. Sozusagen als Untermauerung dieser netten Atmosphäre konnte sich jeder sein Bier und Zigaretten dabei schmecken lassen. Na, wenn das kein Genuß ist!

In Lourenco Marques wurde dann gleichzeitig für die dortige deutsche Kolonie „Der Hauptmann von Köpenick“ gezeigt. Unsere Gäste waren hochofren, einmal über die ungewöhnliche Einladung auf ein deutsches Schiff, zum anderen über den Filmgruß aus der Heimat. Für uns alle war es ein fröhlicher Abend, an dem auch recht nette Verbindungen angeknüpft werden konnten.

So hat das Bordkino auf der „Montan“ schon viel dazu beigetragen, unser Leben an Bord abwechslungsreicher zu gestalten; und mehrfach fragten wir uns, warum diese Möglichkeit nicht auch auf anderen Frachtern geboten werden kann. Kolpe

## Zwei Spiele — zwei Siege für Schleusenopper „Uranus“

Nach längerer Pause kamen wir erst in St. John/Canada zu weiteren Spielen.

Am Sonntag, den 1. 8. 1965, forderten wir den englischen Frachter „Manchester Commers“ heraus. Durch den Fortgang einiger Besatzungsmitglieder, hatten wir einige Schwierigkeiten mit unserer Mannschaftsaustellung. Nur, konnten wir mit dieser Verlegenheit überhaupt ein gutes Spiel liefern, geschweige denn gewinnen?

Nach den ersten zehn Minuten sah es nicht sehr günstig für uns aus, denn unaufrichtig besturmen die Engländer unser Tor. Doch allmählich klappte es auch bei uns immer besser und unser Spiel wurde flüssiger und schneller. Durch eine herrliche Leistung unseres Stürmers lies das 1 zu 0 nicht lange auf sich warten. Durch eine glänzende Vorlage des Mittelstürmers verwandelte unser rechtsaußen den Ball zum Führungstor. Wiederum durch unseren Rechtsaußen schossen wir das 2 zu 0 heraus. Jetzt gab es kein Halten mehr. Durch eine schöne Einzelleistung unseres Mittelstürmers hieß es 3 zu 0. Drei Minuten vor Halbzeit vollendete unser Linksaußen diesen Torreigen zum 4 zu 0. Nach der Pause wollten die Engländer es noch einmal wissen, denn mit ungeheurem Elan bestürmten sie unser Tor, aber unsere Achtermannschaft stand. Kurze Zeit später waren wir wieder vor dem gegnerischen Tor und wieder war unser Linksaußen auf Posten und schoß zum 5 zu 0 ein. Wenig später gelang er b. Treffer. Doch leider aus Abseitsstellung. Wir waren sehr erobert darüber und drangen wieder auf das gegnerische Tor. Noch einmal gelang unserem Linksaußen ein herrlicher Alleingang. Allein stehend vor dem gegnerischen Tor, schob er den Ball über die Linie. 6 zu 0 für uns, wer hätte das gedacht.

Am darauffolgenden Tag forderten wir das englische MS „New York City“ zu einem Match heraus. Unsere Forderung wurde sofort angenommen, doch leider mußten wir diesmal unsere Spielzeit verkürzen, da an diesem Tage dort Baseball gespielt wurde. So glich dann unser Spiel mehr einem Blitzturnier. Doch vor dem gegnerischen Tor wurden die Bälle überhastet verschossen. Obwohl wir in stärkster Aufstellung spielten, die wir zur Zeit haben, hieß es bei Halbzeit noch immer 0 zu 0.

Nach der Halbzeit immer wieder das gleiche Bild. Wir standen vor dem gegnerischen Tor, doch schafften wir es nicht, den Ball im Netz unterzubringen. Was war nur mit dem Sturm los? Wo war der Torinstinkt geblieben! Das Spielende war schon sehr nahe gerückt, als auch unsere Hintermannschaft im gegnerischen Strafraum auftauchte, um noch eine Wendung herbeizuführen. Wir nagelten förmlich den Gegner am Tor fest. Doch immer wieder wurde der Ball verschossen oder blieb in der Abwehr des Gegners stecken. Doch drei Minuten vor Schluß tauchte plötzlich der linke Verteidiger im gegnerischen Strafraum auf und verwandelte einen abgewehrten Ball mit einem Flachschuß ins linke Toreck zum 1 zu 0.

Mit sportlichem Gruß, die Elf der „Uranus“

## Und so spielten sie von der „Reinhard Lorenz Russ“

ROTTERDAM (10. 3. 1965)	
R. L. Russ—Merseburg	3 - 1
ANTWERPEN (14. 3. 1965)	
R. L. Russ—Treuensfels	6 - 2
BAY CITY (24. 4. 1965)	
R. L. Russ—Landkicker	8 - 1
HAMILTON (1. 5. 1965)	
R. L. Russ—Hildegard Doerenkamp	4 - 2
R. L. Russ—Poly Dora (Grieche)	2 - 0
MONTREAL	
R. L. Russ—Roland Russ	10 - 0
ROTTERDAM (24. 5. 1965)	
R. L. Russ—Mulde	3 - 3
ANTWERPEN (27. 5. 1965)	
R. L. Russ—Skou Strand (norw.)	3 - 3
MONTREAL	
R. L. Russ—Vikana (norw.)	5 - 2
CHICAGO (25. 6. 1965)	
R. L. Russ—Carlsholm (schwed.)	6 - 1
R. L. Russ—Mexican Land	3 - 4
R. L. Russ—Mellum	5 - 2
R. L. Russ—Bernhard Howaldt	18 - 1

**† Kropp**  
Beerdigungs-Büro • St. Ansharc  
Tag- und Nachruf 35 27 48 / 49  
Gänsemarkt 19

### J. M. LINDEMANN

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

### HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 • Gleisanschluß

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



## Fußballergebnisse aus Rotterdam

### JUNI

Archsum—Brandenstein	3 - 0
Merseburg—Hammonia	2 - 1
Ravenstein—Merseburg	9 - 1
Ilse Fritzen—Maurice Delmas (franz.)	5 - 4
Ilse Fritzen—Ludwigsburg	5 - 1
Natal—Oldenburg	5 - 1
Ginnheim—Tanger	2 - 2
Lindenfels—Werner Seelenbinder	2 - 1
Stavern (norw.)—Tanger	0 - 1
Spinager (norw.)—Werner Seelenbinder	2 - 1
Ginnheim—Griesheim	1 - 0
Montan—Käthe Niederkirchner	0 - 1
Lindenfels—Kolonna (russ.)	0 - 3
Tanger—Spinager (norw.)	2 - 1
Ginnheim—Käthe Niederkirchner	0 - 1
Kolonna (russ.)—Tanger	1 - 0
Kolonna (russ.)—Käthe Niederkirchner	0 - 1
Neuharlingsiel—Trapenbeck	3 - 0
Karoo—Usambara	2 - 2
Renscheid—Cap San Augustin	4 - 0
Krugerland—Homberg	2 - 0

### JULI

Hannover—Fa. Paul (holl.)	2 - 3
Hasselburg—Horomaya (engl.)	2 - 5
Ganter—Delta (holl.)	1 - 4
Octavia—Fairwind	2 - 0
Ilse Fritzen—KNSM (holl.)	0 - 4
Tübingen—Karoo	4 - 1
Köln—Seven Seas	3 - 1
Seven Seas—Cap San Antonio	1 - 2
Seven Seas—Marburg	6 - 0
Condor—Ansgaritor	2 - 1
Octavia—Casablanca	2 - 1
Alexander von Humboldt—Uhenfels	4 - 0
Krugerland—Duisburg	4 - 3
Zschopau—Mulde	1 - 1
Regenstein—Hannover	6 - 3
Alexander von Humboldt—Himmites (engl.)	2 - 1
Ganter—Krefeld	1 - 1
Silvia—Himmites (engl.)	1 - 1
Frigga—Ansgaritor	2 - 2
Ganter—Francoisla (engl.)	1 - 4
Cap Salinas—Elster	2 - 2
Naumburg—Stuttgart	3 - 2

## Gesundheitsdienst an Bord

### Die Knotenbinde

Die Knotenbinde wird als Notverband bei Verletzungen in der Schläfengegend mit gleichzeitiger starker Blutung gebraucht. Nach Auflegen des Verbandstoffes auf die Wunde wird die Binde so geführt, daß der Verbindende die Kreistour um Stirne und Hinterkopf dicht am oberen Ohrrende der gesunden Seite beginnt. Die beiden Bindenteile werden über der Wunde gekreuzt und nun die Bindengänge, den eine über den Scheitel, den anderen unter dem Kinn durch, aneinander vorbeigeführt. Nach Zurückleitung an die Wunde werden sie hier ein zweites und drittes Mal gekreuzt. Durch diese Kreuzung entstehen Knoten, deren einer genau über dem anderen sitzen muß, um so eine feste Kompression zu erzielen. Während bei der einfachen Knotenbinde die Knoten nur über der blutenden Stelle angelegt und auf der anderen Seite die Binden einfach aneinander vorübergeführt werden, werden dieselben bei der doppelten Knotenbinde beiderseits geknotet und so ein noch stärkerer Druck bewerkstelligt.

Da beide Verbände, um ihren Zweck zu erfüllen, recht fest angelegt werden müssen, sind sie für den Träger sehr unangenehm und dürfen nicht zu lange liegen bleiben. Durch Anlegung einiger Touren einer elastischen Binde wird dieser Verband in viel einfacherer und zweckentsprechender Weise ersetzt.

## Auflösung von Seite 14

### „Kreuzworträtsel-Story“:

Waagrecht: 1. Bambus, 5. Arie, 8. Island, 9. Rosine, 11. Kies, 12. Thomas, 14. Ester, 15. uneben, 18. Kolleg, 21. Dur, 22. Ara, 23. Elegie, 25. Rimini, 27. Narwal, 30. Antrag, 32. Aargau, 34. Sarnen, 36. Zikade, 39. Hausse, 41. Met, 42. Novara, 44. Barrett, 46. Ziemer, 49. Labiau, 51. Ina, 52. are, 53. Elbe, 55. Balzac, 57. Etat, 59. Kraehe, 60. Roxane, 62. Nornen, 66. Honved, 68. Emblem, 69. Santos, 71. Danton, 73. Melone, 76. Kapsel, 80. Cicero, 82. Ar, 83. Lizenz, 84. Rebell, 86. Epikur, 89. Statut, 90. Oase, 91. Exkurs.

Senkrecht: 1. Birke, 2. Moses, 3. Bristol, 4. ... sie trug ein ganz entzückendes Dekolleté, 5. also, 6. Raum, 7. Edison, 10. oil, 13. Amerika, 16. Ede, 17. Bug, 18. Karma, 19. Orion, 20. Lam, 24. Erlau, 26. irren, 28. Rurik, 29. Weg, 31. Tor, 33. Andersen, 34. Sahib, 35. Adana, 37. ama, 38. Eta, 40. Spezi, 43. vie, 45. Rubel, 47. Miete, 48. Ralte, 49. Labor, 50. Arago, 54. BEA, 56. Zea, 58. Ahle, 61. Xenon, 63. Rubin, 64. Nilot, 65. Namen, 66. Husum, 67. vat, 70. Ade, 72. Ode, 74. lac, 75. Operette, 77. Piz, 78. Speck, 79. Lazarus, 80. Caruso, 81. Ire, 85. Baas, 87. ink, 88. Uhr.

Titelfoto: Archiv Seefahrt-Vlg., S. 1: Foto-Moosherr u. Herm. Jung, S. 2: Seefahrt-Vlg., S. 3: Globusmater, S. 6: Archiv Seefahrt-Verlag GmbH., S. 9: Compania Docas de Santos, S. 10: Lüden S. 11: Air France und E. de Jong, S. 13: Deikemater, S. 14: Deikemater, S. 15: Deikemater und Conti-Press



**Zillertal**

**bleibt**

**Zillertal**

## Seemannsausrüstung

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

*von der fra*

## Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwickelerei

**Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER**

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

## Funkenfänger und Schalldämpfer für Dieselmotoren jeder Größe

Hakenlose Bootsauflagen

OJ- und Wasserabschneider für Dampf, Druckluft und Gas

**HEINR. WILHELM HUSS & CO. K. G.**

Maschinen- und Apparatebau 28 BREMEN Postfach 3055 · 0421/44 50 32

## Pumpen



Lenz-, Ballast-, Keller-, Garagen-, Schwimmbecken-, Schmutzwasserpumpen mit Unterwasser-Tauchmotor — 10 cbm/h nur DM 260,—

Springbrunnenpumpen mit Motor ab DM 40,—

— Schiffspumpen für alle Verwendungszwecke —

**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**

Hamburg-Altona, Schomburgstr. 1, Tel. 38 12 66, FS. 021 3218, Postf. 1240



Bei jeder Brise  
diese Devise:

**Hansen**  
als Grog und pur

„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

**auslands-umzüge**

**heinrich klingenberg**

HAMBURG, WINTERHÜDER WEG. 6-10 RUF: 220555  
BOHM. BORNHELMER STRASSE, 131 RUF: 30303

SEIT 60 JAHREN SPEZIALISTEN

GEGR. 1881

# GEORG P. Möller

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

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

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

**Alles für den Seemann** Seemannsausrüstung - Maßschneiderei  
**WILHELM LESCH**  
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

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

# NORA

hält was es verspricht

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

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

Modell **TONY** Gr. 36-45  
DM 12.50 bis 13.50  
Modell **TOM** ölfest  
Gr. 36-45  
DM 15.75 und 16.75

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

Erhältlich im Fachhandel v. a. bei:  
2800 BREMEN, Eduard Thülen, Waller Ring 2 N,  
2850 BREMERHAVEN 2, Heinrich Voropa,  
Bürgermeister - Smidt - Straße 137, N  
NR, 2000 HAMBURG 11, Carl Bollwitt, Vorsetzen 52, N, 2000 HAMBURG 11, Arthur Busch, Johannisballwerk 14 15 N, 2000 Hamburg 11, Carl Feddersen, Kejen 25 N, 2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleicher, Ditmar-Koel-Strasse 12 NR

Modell **THEO**  
Gr. 36-47 DM 7.90 bis 8.90  
Modell **OL-THEO**  
Gr. 40-46  
DM 13.50

Halbhoher Stiefel  
Modell **BOY**  
Gr. 40-46  
DM 16.50

R = Rep.-Möglchk. N = Nachn.-Vers.  
Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:  
**FREUDENBERG & CO.**  
Abt. Noraplast  
6940 WEINHEIM (Bergstraße)

**CONDOR**

**VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN**  
**AUSSENSTELLE SEEFAHRT**  
HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61  
Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

**Seit Jahren steht die Außenstelle Seefahrt in allen Versicherungsfragen ganz im Dienste des Seefahrers**

Wir bieten  
eingehende **INFORMATION**  
unverbindliche **BERATUNG**  
einen guten **SERVICE**

für ALLE und für SIE,  
für die gesamte Mannschaft,  
für Kapitäne, Offiziere und Steuerleute,  
für Ingenieure, Maschinisten und Funker

**Seefahrer wählen Schutz bei der**  
**CONDOR Außenstelle Seefahrt**