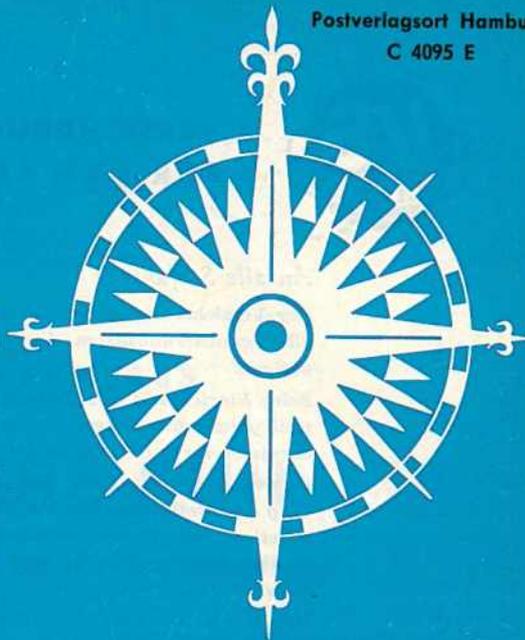


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Müllers Kuh
- Was tun die Reeder für die Bestands-
pflege?
- Ergebnis des Wahlergebnisses
- Untergrundbürger
- Vom Hoch zum Tief?
- Sprechstunden für Führungsfragen
- Die „Independance“, der erste Dampfer
auf dem Lake Superior
- Eine Besteigung des Fudschijama
- Schiffsantrieb 1965
- KO in der 5. Runde
- Schmuntzelauge
- Neues Seemannsheim in Lomé
- Zwei Zeitungsberichte über Betrunkene



Oldtimer von heute vor Portofino



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 Versichertengemeinschaft.

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

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

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

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



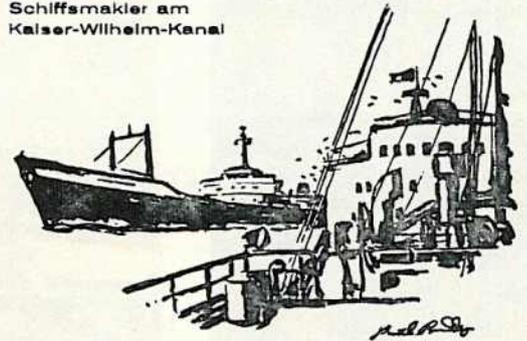
ATLANTIC SCHIFFSAUSRÜSTUNG G. M. B. H. Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstung

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



SCHIFFSAUSRÜSTUNG WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

Schiffsproviant und Fleischimport, Deck- und Maschinenstores
mit den großen und sortierten Lägern am Platze
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht.

Das ist ein häßliches Wort, ähnlich wie „Menschenmaterial“. — Bestandspflege — Aber es steckt etwas Gutes dahinter. Bei Bestandspflege ist der goldene Kern der Mensch, der im Mittelpunkt allen Geschehens steht. Auch an Bord. Zwar stand er da schon immer, aber daß so eine moderne Wortbildung wie Bestandspflege in unserer sonst so konservativen Seeschiffahrt zu einem geläufigen Begriff werden konnte, zeigt, daß der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens nunmehr auch entdeckt worden ist. Nun, das liegt wohl im Zuge der Zeit. Es lassen sich eine ganze Reihe von Gründen für diese vernünftig-humane Betrachtungsweise des betriebswirtschaftlichen Geschehens an Bord anführen. Sie können jedoch in diesem Rahmen nicht erörtert werden. Interessant wäre allerdings zu erfahren, ob der Impuls zur Menschlichkeit in der Betriebsführung mehr aus menschlich-ethischen Bereichen kam oder ob es nur rein wirtschaftlich-ökonomische Überlegungen waren, die zu dieser Entwicklung für den Menschen im Betrieb führten.

Wie dem auch sei: Seitdem es Bestandspflege bei uns gibt, geht es nicht nur darum, wie gepflegt werden soll, ob human auf christlich-ethischer Grundlage oder ausschließlich auf wirtschaftlichem Effekt getrimmt. Da es sich um Menschen handelt, muß erst einmal geklärt werden, wer denn eigentlich Bestand pflegen soll, wer sich um den Menschen an Bord kümmern soll. Und da ist nicht nur zu beobachten, daß die einen mehr von personeller psychologisch-wissenschaftlich fundierter Navigation halten und die anderen mehr von „mehr Geld und mehr Urlaub“. Die Frage, wer Bestand pflegen soll, beantworten sehr viele mit „die anderen“. Wer sind die anderen? Für viele in den Kontoren die an Bord, und für viele an Bord die in den Kontoren. Die Publikation verschiedenster Richtungen, die sich mit uns Seefahrervolk beschäftigen, lassen dieses Abzählspiel sehr deutlich erkennen: „Ich und du, Müller's Kuh, wer jetzt dran ist, das bist du“. Was tun die Reeder in Sachen Bestandspflege? So tönt es von Bord. Das muß auf See mit Bordmitteln geschafft werden, das ist eine von vielen Antworten, die aus den Kontoren kommt. Aber es ist nicht die einzige Antwort. Immerhin steht die im Vordergrund des Streits. Denn weil sie die richtigste, stichhaltigste und gewichtigste Antwort wäre, sondern weil sie sich für Streitgespräche und Polemiken besonders gut eignet.

Wir wollen das nicht dramatisieren. Was jetzt in Sachen Bestandspflege zwischen Reedern und Bordpersonal geschieht, ist nicht nur menschlich, sondern auch nach demokratischen Spielregeln durchaus legi-

AM PEILKOMPASS

MÜLLERS KUH

Was tun die Reeder für die Bestandspflege?

tim. Demokratie sucht die beste von vielen Realitäten. Sie respektiert Realitäten, sie vergewaltigt sie nicht zugunsten eines utopischen Ideals. Menschlichkeit ist eine Realität und daß der Mensch den Weg des geringsten Widerstandes sucht, auch. Diskussion, Polemik, Streitgespräch, sind notwendige Mittel der Demokratie um den bestmöglichen Kompromiß mit den meistmöglichen Vorteilen für alle Partner unter Berücksichtigung der vertretbaren Belange des anderen zu erarbeiten. Demokratie erlaubt das Einpendeln, läßt Zeit dazu. Die Zeit des Einpendelns für Bestandspflege ist noch nicht abgelaufen. Das Pendel schwingt noch, weil es noch jeder auf den anderen zustößt. Doch die Vehemenz des Anstoßes nimmt in dem Maße ab, in dem die Anstoßenden im Anstoß des Partners nichts Anstößiges mehr finden. Das geschieht, wenn sich die Partner kennenlernen und entdecken, daß der andere ja im Grunde auch guten Willens ist und sich bemüht.

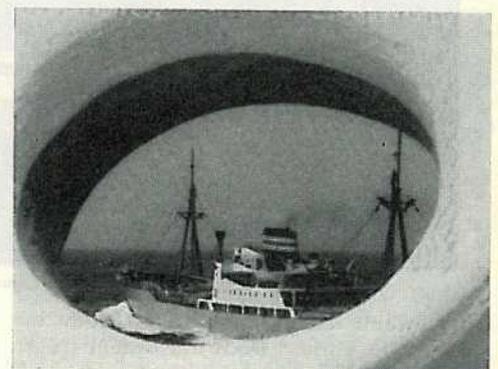
Diesem Einpendelungsprozeß scheint es förderlich,

- wenn man feststellt, daß immer mehr Menschen an Bord ihre Verantwortung dem Mitmenschen gegenüber erkennen und entsprechend handeln,
- wenn die für das gesamte fahrende Personal reederseitig getroffenen Maßnahmen für Bestandspflege bekannt sind und sachlich beurteilt werden,
- wenn feststeht, daß die Verantwortlichen nicht allein die Reeder oder die Besatzungen oder die Führungskräfte sind.

Jedes Besatzungsmitglied ist ja — oder sollte es sein — im Hinblick auf die Bestandspflege in erster Linie Kamerad, Kollege, Mitmensch. Erst in zweiter Linie Vorgesetzter und Untergebener bzw. Führungskraft und Mitarbeiter. Was er nicht sein darf, ist Gegner seines Bordkameraden, Übervorteilender, „In-die-Pfanne-Hauer“ usw. Hier trägt jeder Mann an Bord seine eigene Verantwortung für die Bestandspflege.

Die Führungskräfte an Bord, früher Mittschiffsgäste, tragen außer ihren kollegia-

len und mitmenschlichen Pflichten Verantwortung für die ihnen Anvertrauten, vor allem für die jugendlichen Mitarbeiter. Der Reeder in Bremen kann ja nicht entscheiden, ob in Japan Zeit für ein Fußballspiel oder für eine Fudjijama-Besteigung ist. Er kann auch nicht entscheiden, ob und welche Besatzungsmitglieder sich eine schnellere Beförderung oder übertarifliche Freizeit verdienen haben. Solche Entscheidungen kann ihnen niemand abnehmen. Zur Verantwortung der Mittschiffs-Gäste gehört es auch, von sich aus Kontakt zur Reederei zu suchen und zu pflegen. Auch der Reeder kann wenig für die Bestandspflege tun, wenn er nicht genauestens über die Bordverhältnisse informiert wird. Viele unzweckmäßige Reedereimaßnahmen ließen sich sicherlich bei besserer Information von unten nach oben vermeiden. Der Kapitänsbericht bleibt gerade in Hinsicht auf Bestandspflege ziemlich problematisch. Eine Besprechung nach jeder Reise zwischen Reedereivertretern und allen Offizieren wäre besser.



Gegenkommer in der Klüse

Für den „Generalstab“ an Land ist zu sagen, daß auch er jede Gelegenheit zu Kontakten mit den Führungskräften an Bord wahrnehmen sollte. Hier ist Bestandspflege in vieler Hinsicht identisch mit Kontaktpflege. Im Kontor wird der Reederstil gemacht. Und dieser Stil, vor allem der Führungsstil, beeinflusst sehr nachdrücklich das Bordklima und darum die Bestandspflege. Darüber hinaus bleiben nur noch

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 19



Ergebnis des Wahlergebnisses

Nach der großen Volksfestschau des Wahlkampfes im September ließen die gewählten Volksvertreter im Oktober eine zweite folgen. So heftig man sich in der ersten um jeden einzelnen riß, so machtlos mußten die Wähler der zweiten zusehen. In diesen beiden Monaten verpaßte die repräsentative Demokratie den Bürgern ein ganz schön schockierendes Wechselbad. Im September: Du bist wichtig, auf dich kommt es an. Im Oktober: Du hast zu schweigen, denn du bist nur Masse und du hast zu verdauen was wir dir servieren. — Nein, die Art wie die Gewählten unsere neue Regierung zusammenstellten, war alles andere als vertrauenerweckend. Das war genau die Art, die den Bürger in Sachen Politik auf Abstand gehen läßt. Denn vom Zusammenstellen der Regierung konnte keine Rede sein. Zusammenraufen, zusammenschachern, zusammenschlagen — das kommt der Sache schon näher.

Es war ein Zirkus der männlichen Menschlichkeiten und Schwächen, zu dem Bonn seine Wähler eingeladen hatte. Dabei ist der Endeffekt auf den ersten Blick bestechend. Die Bundesbürger haben nun schließlich fast die Regierung bekommen, die sie

eigene atlantische, eine östlich-orientierte und eine gaullistische Außenpolitik zu betreiben. Jede mit einem eigenen Ministerium. Die Gewählten ließen dem gewählten Kanzler keine Chance, seine Mitarbeiter nach Können und Verdienst zusammenzustellen. Sie verstanden es vielmehr mit Taschenspielertricks, ihm die aufzuzwingen, von denen sich die Fraktionen größtmöglichen Parteeffekt versprochen. Mit diesen und noch mehr Mängeln erscheint diese Regierung wie eine Karre, deren Pferde in drei verschiedene Richtungen ziehen, wenn nicht sogar in vier.

Was wäre nicht alles beinahe passiert! Da wäre beinahe der gewählte Kanzler gar nicht Kanzler geworden. Dann nämlich, wenn der David unter den Parteien dem Goliath die Gefolgschaft versagt hätte. Beinahe wäre mit Hilfe dieses Züngleins an der Waage auch die Partei an die Regierung gekommen, die die Bürger ganz eindeutig nicht gewählt hatten.

Beinahe hätten wir auch eine sogenannte Große Koalition gehabt. Dann wäre die gewählte Regierungspartei nur Teilhaber in dem üblen Kompagniegeschäft eines Proporz-Staates geworden. Mit einem Janus-

und behaupten: „Der da ist umgefallen“. Und welchen Einfluß der Bundespräsident auf die Besetzung der höchsten Ämter im Staate hat, darüber brachte dieser Bonner Oktober auch mehr Unsicherheit als Klarheit. Sollte unser Provisorium des Grundgesetzes noch einmal die Reife einer wirklichen Verfassung bekommen, dann müßte diese endgültige Verfassung viel größere Sicherheiten dafür aufweisen, daß die gewählte Regierung auch dem Wählerwillen entspricht. Es geht nicht an, daß dem unbeschränkten Vorschlagsrecht des Kanzlers als Kampfmaßnahme ein ebenso unbeschränktes Präsentationsrecht der Fraktionen entgegengestellt wird. Sehr viel wäre auch schon erreicht, wenn die Verfassung garantiert, daß der Chef der größten gewählten Partei auch automatisch Regierungschef wird. Andernfalls ist nämlich jetzt zu befürchten, daß dieser Kanzler nicht nur gegen die Opposition, sondern auch gegen die kleine Koalitionspartei und sogar noch gegen die Chefs seiner eigenen Parteien regieren muß. Ein Kanzler muß aber nicht gegen jemand, sondern für seinen Staat und für sein Volk regieren können.

Der Kanzler selbst hat sich schon in seiner ersten Regierungserklärung als Mann des Ausgleichs bezeichnet. Was aber ist jetzt an der Schwelle der neuen Regierungsperiode alles auszugleichen? Außenpolitisch, wie schon erwähnt, die parteigefärbten gaullistischen, atlantischen und östlich-offenen Richtungen, verteidigungsmäßig die Beteiligung an multilateraler Atomkraft und Verzicht darauf und innenpolitisch werden jetzt schon die Rechnungen für die großartigen Wahlgeschenke präsentiert. Ein gewaltiges Tauziehen wird anheben, nach dem Motto: wer soll das bezahlen. Sieben Milliarden! Wer bringt es fertig, rigorose, sehr rigorose Streichungen im Etat vorzunehmen, wer wollte nun Steuererhöhungen vornehmen? Das kann nur gut gehen, wenn der Staat im Maßhalten bei den Staatsausgaben mit gutem Beispiel vorangeht.

Wie gut wäre es jetzt, wenn unsere Verfassung den Wählern die Möglichkeit ließe, auch nach der Wahl noch in irgendeiner Form Einfluß zu nehmen. Um z. B. den Kanzler in seinem guten Willen zum Ausgleich zu stärken oder um ihm Rückhalt zu geben bei Entscheidungen, die auch einmal ein klares, festes aber unpopulär scheinendes Nein erfordern. Vermutlich würden dann viele Regierenden feststellen, daß gar nicht immer unpopulär ist, was sie dafür halten. Vielleicht würde es sich dann auch erweisen, daß die Regierten so vernünftig sind, wie sie gewählt haben.

Unser schönes Deutschland



Bremer Freimarkt bei Nacht

sich gewählt haben, nämlich fast doch die gleiche wie vorher. Doch der Schein trügt. Diese Regierung ist schwächer. Soviel politische Reife und Vernunft die Wähler bewiesen hatten, so eindeutig sie kleinlich-egoistischen Interessen eine Absage erteilt hatten, so sehr waren dann die gewählten Vertreter erpicht darauf, daß ihre Interessen und die ihrer Partei zum Zuge kamen. Nicht um sich einem großen Regierungskonzept unterzuordnen, sondern um ihren vorgeformten Parteiwillen um jeden Preis durchzusetzen. Das gilt vor allem für unser Schicksalsressort, für unsere Außenpolitik. Man strebte auf Kosten einer deutschen Außenpolitik der einzelnen Parteien an. Man war drauf und dran, drei verschiedenen Parteien zu gestatten, eine

Kopf von Regierung an der Spitze eines peinlich genau doppelt aufgeblähten Beamtenapparates.

Alle diese Absurditäten, dieses ganze „Auf den Kopf stellen“ des Wählerwillens „war drin“ in dieser Regierungsbildung. Wohl gemerkt, aufgrund ein und desselben Wahlergebnisses. So minimal ist bei unserer repräsentativen Demokratie der Einfluß, den der wichtigste Mann vor der Wahl nach der Wahl tatsächlich noch besitzt. Hat er doch nicht verhindern können, daß die kleinste Partei der größten ein Ultimatum stellte. Der Bundesbürger hat keine Freude daran, daß sich seine gewählten Vertreter erst gegenseitig abschießen, wie Stehaufmännchen wieder aufstehen, dann gegenseitig mit den Fingern auf sich zeigen

Ein Herbst wie er sein soll

Die Bundesbürger konnten zufrieden sein mit dem Wetter dieses Oktobers. Das Kennwort war „zögernd“, denn zögernd verfärbten sich die Blätter und wollten und wollten nicht fallen. Und zögernd trennten sich Männlein und Weiblein von ihrer Sommerkleidung. Bei den sonnigen Tagen schien es geradezu unwahrscheinlich, daß es schon so früh dunkel wurde. Doch da war nichts zu machen. Das Tempo der Erdumdrehung um die Sonne blieb unverändert. Doch wenn sie irgend konnte, schien diese Sonne hell und wärmend. Eine Herbstluft wie sie sein soll: glasklar und durchsichtig. Wer sich wohl am meisten freute, waren die Winzer. Die Fluten des Sommers gaben den Trauben Saft und nun die Herbstsonne die Süße. Wem dieser Oktober wohl am meisten zu schaffen machte, waren Nautiker und Lotsen. Es gab die ersten Herbststürme an unseren Küsten und der Nebel setzte früh ein bei den warmen Tagen und langen kühlen Nächten. Und was dann passiert, das passierte auch, trotz Bordradar und Radarleitketten auf den Revieren: ganze Serien von Kollisionen.

Gipfelkonferenz der Lebensfreude

In München auf der Oktoberwiese tranken sie 3,3 Mill. Maß Bier. Das muß man sich einmal vorstellen! Das sind keine „Halben“, wie wir sie kennen. Wer ein Münchner Maß zu sich nimmt, der schüttet einen ganzen Liter Starkbier in seine Figur. Die Bank, auf der diese 3,3 Mill. Maßkrüge hintereinander Platz fänden, müßte über 825 km lang sein. Und die 40 000 Sitzplätze, über die sich dieser Niagara von Hopfensaft ergießt, werden ausschließlich von Münchner Großbrauereien ge-

schiedsfest für den Sommer, der nun müde und beladen in die Scheunen, Keller und Fässer wandert. Wie ein letztes Aufbäumen gegen Winterschlaf, Dunkelheit und Kälte. Das vollzieht sich alljährlich unter freiem Himmel, ausgelassen und in allen Ehren.

Untergrundbürger

Ganz und gar nicht unter freiem Himmel, sondern geheim hinter verschlossenen Türen, auch nicht ausgelassen, sondern losgelassen und entfesselt und absolut nicht in Ehren schlug etwas anderes Blasen, Schlammblasen auf Sumpf und Morast. Alltäglich nahmen in diesem Oktober unsere Zeitungsleser Kenntnis von Festlichkeiten mit 1000 Promille Sexualität und Alkohol. Eine Untergrundbewegung aller Spielarten der verbotenen Liebe wurden aufgedeckt. In Regensburg, Bamberg und Heilbronn stach man in Wespennester. Ob es Hauptquartiere des schleichenden Sittenverfalls waren, weiß man nicht. Eher bekommt man den Eindruck, als sei dieses unterirdische Netz lasterhafter Verstrickungen erstaunlich weit verbreitet im Dunkel der Heimlichkeit und unter dem Mantel braver Bürgerlichkeit.

Hier das Kind beim Namen zu nennen und Ausdrücke wie Sittenverfall und lasterhafte Verstrickungen zu gebrauchen, das widerspricht schon dem Lächeln der Augen. In der Tat, die Eingeweihten in diese Ku-Klux-Klans der wüsten Sex-Parties scheinen zahlreicher zu sein als die Gesunden und Sauberen ahnen. Doch diese schweigen, um nicht als Moralisten, Spießbürger und Gebets-tanten verschrien zu werden. Kein Wunder, daß die aus Wohlstandsübersättigung Lüster-nen immer frecher und schamloser zu Werke gehen, um ihre gemeinsamen Fischzüge im

oder eben kriminell. Das Alarmierende an der heutigen Situation ist, daß Ehebruch im Kollektiv betrieben wird und daß brave, angesehene Bürger Orgien feiern und daß man derartiges mit Hilfe von Tageszeitungen, also gewissermaßen unter den Augen der Öffentlichkeit organisieren kann. Die Unterwelt macht sich breit.

Da saßen in Heilbronn ein Kaufmann (43), ein Zahnarzt (53) und ein kaufmännischer Angestellter (44), angesehene, unbescholtene Bürger, auf der Anklagebank. Es war herausgekommen, daß sie ihr Ansehen abends auszogen, um in ihren Wohnungen Orgien zu feiern und die Ehefrauen auszutauschen. Aber dies war diesen seriös Graumelierten nicht genug. Sie begehrten, länger etwas davon zu haben. So photographierten sie alles bis in alle Einzelheiten, bis in die intimsten. Zwei Koffer voll. Diese Photos exklusiver Obszönitäten gingen so lange von Hand zu Hand, bis sie in die falschen Hände gerieten. Andererseits waren diese Hände insofern richtig, als die Koffer schließlich auf dem Richtertisch landeten.



Die Woche des deutschen Weines wurde am 11. Oktober auf der Unterelbe eröffnet. Hafenkapitän Morgenstern (rechts) hatte jedenfalls nichts dagegen, deshalb ausnahmsweise auch einmal mit Wein anzustoßen. Auch den anderen Herren fiel das in Tuchfühlung mit der charmanten Weinkönigin Waltraud Hey (19) nicht schwer.

DIT

UN

DAT

ZWISCHEN

ALM

UN

WATT

stellt. Wegen der Verkehrsausstellung, die dieser Gipfelkonferenz der Lebensfreude den Platz streitig machte, konnten von 1100 Antragsstellern nur 730 zugelassen werden. Unter anderem eine Riesen-Ochsenbraterei, 7 Mammutfestbierhallen, 6 mittlere Magen- und Gaumenlustschuppen, 29 Hühner-, Wurst- und Fischbratereien, 230 Verkaufsbuden und rund 80 Fahr- und Schaugeschäfte. Nachher dann, als alles vorbei war, nachdem für jeden Tag Festbetrieb soviel Strom wie für eine mittlere Stadt verbraucht und rund 100 Mill. DM umgesetzt waren, trugen die überlebenden Hühner schwarze Käbme. Sie gingen in Trauer und das Hühnervolk hatte Totensonntag. Denn über 300 000 ihrer Artgenossen waren wieder von hinnen gegangen auf der Wies'n.

Abschiedsfest für den Sommer

Auch in unseren nördlichen Zonen zogen, wie alljährlich, noch einmal die lebenslustigen Massen auf den Bremer Freimarkt und auf den friesischen Gallimarkt. Auch sie hatten ideales Wetter für die Feiernden und für die „Leidtragenden“. Das ist so Brauch von alters her, in Bremen nun schon seit 1000 Jahren: Jubel, Trubel, Heiterkeit, überschäumend, deftig, ein Böllersalut in den Herbsthimmel. Ein Ab-

Trüben der menschlichen Triebe zu organisieren. Sie bedienen sich dazu des Anzeigenteils in den Zeitungen. „Lebensfrohes Ehepaar sucht gleichgesinntes, tolerantes zwecks gemeinsamer Freizeitgestaltung“. Die es angeht, wissen dann Bescheid. Auch der Staat, auch die Justiz. Aber die sind zunächst machtlos. Freizeitgestaltung unter toleranten Ehepaaren ist ja nicht verboten. Sogar die Menschenrechts-Konvention wird mißbraucht, um die Justiz zu fesseln, denn die soll ja das Privatleben schützen. Der Arm der Gerechtigkeit muß warten, bis hie und da mal ein betrogenes Weib irgendeiner zerstörten Ehe zur Hyäne wird und Anzeige erstattet. Dann wird vielleicht mal ein solches Liebesnest ausgehoben. Wie gesagt, die Wortwahl spielt ein gewichtiges Wort mit. Wenn nämlich der Film den Massen klarmacht, daß es sich bei den Striptease-Pfänderspielen und bei den Schlüsselparties um „Bettgeflüster“, „Liebesreigen“, „Liebeskarussells“ und „Süßes Leben“ handelt, dann kann man von diesen Massen nicht erwarten, daß sie zu unterscheiden vermögen, wo das neckische Spiel aufhört und die Orgie und der Massenehebruch beginnt. Gewiß, es hat schon immer Ehebruch und sexuelle Ausschweifung gegeben, aber das waren einzelne Fälle und das war entweder Scheidungsgrund

Unter den Dächern und Bäumen von Bamberg ereignete sich Ähnliches. Dort hatten die trauten Kaffeekränzchen, bei denen die Gastgeberinnen neben sich selbst vielerlei fleischliche Delikatessen lieferten, eine ganze Siedlung erfaßt. In Regensburg gab eine Tankstelle totalen Service: Benzin, Autowäsche und Liebesnächte. In Neu-Ulm machte ein 13-jähriges Mädchen es den Alten nach — im Walde mit Jungs zwischen 13 und 18 Jahren. Überall stammen die Beteiligten aus angesehene Familien. Das sind nur Beispiele.

Ob das nun symptomatisch für weitere unerwünschte Nebenwirkungen des Wohlstands ist und wie weit die Berichterstattung aufbauscht und übertreibt, vermag der Chronist nicht zu beurteilen. Er stellt nur fest, daß die Berichterstattung über grassierende Sex-Parties in bürgerlichen Kreisen im Oktober den Löwenanteil in den Zeitungen mit den größten Auflagen einnahm.

Die Bundesrepublik hilft unterentwickelten Völkern. Wer hilft den seelisch verkümmerten sex-verseuchten Bundesbürgern? Wer durch Arbeitszeitverkürzung und erhöhten Lebensstandard Energien freisetzt, muß auch eine geistige, ethische Ordnung anbieten, um diese Energien zu binden. Es scheint, daß es genauso schwer ist, arm zu werden, wie reich zu werden. Entwicklungshilfe nach innen tut not, innerhalb unserer Landesgrenzen und für die Menschen, die den Kopf nicht nur zum Essen haben. Der Mensch hat in seinem Körper einen biologisch gut funktionierenden Automaten, aber er ist keiner.

Klabautermann

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

Vom Hoch zum Tief?

Das Wetter in der Bundesrepublik hat in den vergangenen Wochen in der Tat versucht, die Versäumnisse des Sommers wettzumachen. Infolge der raschen Entwicklung der letzten Wochen auch die Wirtschaftspolitiker veranlaßt hat, sich bei ihren Überlegungen hinsichtlich der Entwicklung unserer Wirtschaft in den kommenden Monaten in verstärktem Ausmaß der Sprache der Meteorologen zu bedienen. Überblickt man die Prognosen der einzelnen wirtschaftspolitischen Institute, so gelangt man sehr schnell zu dem Erkenntnis, daß alle Voraussagen darin übereinstimmen, daß sich das konjunkturelle „Hoch“, in dem sich unsere Wirtschaft noch vor wenigen Monaten befunden hat, in nicht unerheblichem Ausmaß abzuschwächen droht.

Viele Fragezeichen hinter der Konjunktur

So spricht beispielsweise der Anfang September veröffentlichte Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft davon, daß innerhalb unserer Wirtschaft eine leichte Verminderung des Überdrucks festzustellen ist. Er erklärte daraufhin, daß es eine Reihe von Gründen gibt, die für eine allmähliche Abschwächung der konjunkturellen Faktoren des Preisauftriebs sprechen. Das hamburgische Weltwirtschaftsarchiv stellt in den Mittelpunkt seiner Überlegungen die Befürchtung, daß der Höhepunkt des Nachfragezuwachses nach Investitionsgütern auf dem Gebiet des Maschinenbaus nunmehr überschritten sein könnte. Sollte sich diese Befürchtung bewahrheiten, so meint das Institut, wäre diese Tatsache für die weitere konjunkturelle Entwicklung unserer Wirtschaft von entscheidender Bedeutung. Das Ifo-Institut in München stellt ebenfalls fest, daß die Auftriebskräfte im Investitionsgüterbereich, und zwar insbesondere im Maschinenbau, merklich nachgelassen hätten. Es meint auch, daß die Auftriebskräfte selbst im Bereich der Elektrotechnik nicht mehr in dem bisher bekannten Umfang zum Zuge kämen. Schließlich hat sich auch die Deutsche Bundesbank in ihren Monatsberichten erneut mit der konjunkturellen Lage in der Bundesrepublik befaßt. Wenngleich sie auch erheblich vorsichtiger in ihrer Beurteilung der Situation vorgeht, so ist es doch nicht zu verkennen, daß auch sie es als sehr fraglich ansieht, ob die gesamte Investitionstätigkeit in den nächsten Monaten noch in dem bisherigen Ausmaß zunehmen wird.

Über die Verhältnisse zu leben ist lebensgefährlich

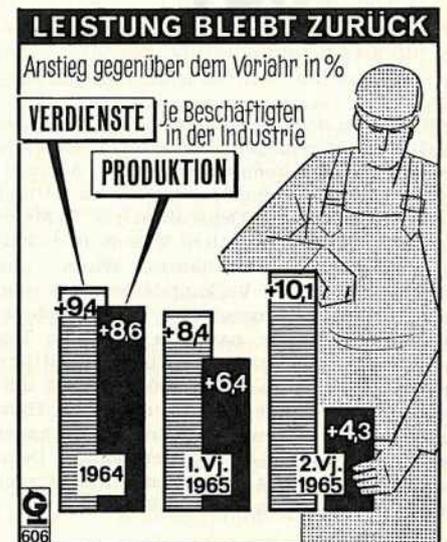
Es ist sicherlich richtig, daß Voraussagen über die künftige Entwicklung unserer Wirtschaft einen durchaus problematischen Charakter besitzen. Diese Problematik ist fast ebenso groß, wie sie vorliegt, wenn beispielsweise Wahlprognosen getroffen werden sollen. Immerhin läßt es sich nicht verkennen, daß die Wirtschaft in der letzten Zeit eine Reihe von Kostensteigerungen hat hinnehmen müssen, die nicht ohne weiteres verkräftet werden konnten. Diese Kostensteigerungen mußten sich naturgemäß in einer gewissen Beeinträchtigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft niederschlagen.

Diese Auswirkungen sind in der Entwicklung der Außenhandelsbilanz der Bundesrepublik im ersten Halbjahr dieses Jahres deutlich zum Ausdruck gekommen. So hat sich beispielsweise der Außenhandelsüberschuß, der in den ersten acht Monaten des Jahres 1964 noch etwa 4,7 Milliarden DM betrug, in dem vergleichbaren Zeitraum dieses Jahres auf nur noch 0,9 Milliarden DM reduziert. Es ist sicherlich übertrieben, wollte man schon heute von einer generellen Einbuße der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft auf den internationalen Märkten sprechen. Immerhin kommt in dieser Entwicklung dennoch zum Ausdruck, daß sich in einigen Bereichen bereits Einbußen ergeben haben, die in mehr als einer Hinsicht nachdenklich stimmen. Auf jeden Fall zeigt die Verschlechterung unserer Außenhandelsbilanz klar und deutlich auf, daß es auf die Dauer nicht möglich ist, die Einkommen im Inland so weit über die Produktivität der Wirtschaft hinauswachsen zu lassen, wie es in der letzten Zeit der Fall war. Insofern ist die Erreichung des inneren Gleichgewichts unserer Wirtschaft eine dringende Notwendigkeit und eine Zielsetzung, der sich die für die Wirtschaftspolitik verantwortlichen Instanzen des Bundes in der nächsten Zeit nicht verschließen dürfen. Gelingt es nicht, dieses innere Gleichgewicht wieder herzustellen, so kann sich sehr leicht die Gefahr ergeben, daß die Deizite in der Handelsbilanz tatsächlich ein Symptom für eine ungenügende Wettbewerbsfähigkeit werden. Aus einer solchen Entwicklung würde schließlich eine defizitäre Leistungsbilanz resultieren, der auf die Dauer auch die relativ großen Devisenreserven der Bundesrepublik nicht gewachsen sein würden.

Wenn eine deutsche Handelsflotte nicht existierte

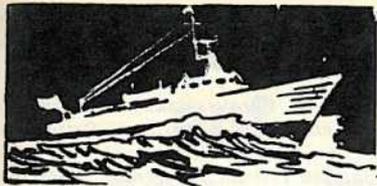
Angesichts dieser Gefahren, die unserer Wirtschaft drohen, wenn es nicht schon in absehbarer Zeit gelingt, das interne Gleichgewicht auf den Binnenmärkten wieder herzustellen, ist es nur zu verständlich, daß alle die Wirtschaftszweige, die als Devisenbringer zu der Entlastung unserer Außenhandelsbilanz beitragen, eine immer größere Bedeutung gewinnen. Das gilt vor allem auch für die Schifffahrt. Seitens der Schifffahrt ist bereits seit längerer Zeit darauf

hingewiesen worden, daß die deutsche Handelsflotte nicht nur mit anderen Wirtschaftszweigen in engem Zusammenhang steht. Es ist auch betont worden, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seeschifffahrt gerade darin besteht, daß sie einen erheblichen Beitrag zu der Verbesserung unserer Zahlungsbilanz gegenüber dem Ausland leistet. Kürzlich angestellte Berechnungen haben erneut bestätigt, daß die deutsche Seeschifffahrt in diesem Zusammenhang eine nicht zu unterschätzende Bedeutung besitzt. So läßt sich beispielsweise für das Jahr 1963 feststellen, daß sich die deutsche Seetransportbilanz — wäre eine deutsche Handelsflotte nicht vorhanden — erheblich verschlechtern würde. Trotz der Deviseneinnahmen der deutschen Handelsflotte wies die Seetransportbilanz im Jahre 1963 einen Passivsaldo von etwa 1,2 Milliarden DM aus. Wenn eine deutsche Handelsflotte nicht existierte, so würde sich dieser Passivsaldo auf etwa 2,7 Milliarden DM erhöhen. Das bedeutet also, daß sich in diesem Falle nicht nur die Seetransportbilanz, sondern auch die deutsche Zahlungsbilanz um rund 1,5 Milliarden DM verschlechtern würde. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Verschlechterung der Seetransportbilanz erheblich ins Gewicht fällt.



Bedenkliches Mißverhältnis

Sinkende Produktivität und steigende Löhne — es wäre eine gefährliche Richtung, würde unsere Wirtschaft den Weg behalten, den sie im 2. Vierteljahr 1965 eingeschlagen hat. In diesem Quartal waren die Verdienste der Beschäftigten der Industrie um 10,1 Prozent, die Produktion je Beschäftigten aber nur um 4,3 Prozent höher als im 2. Quartal 1964. Ein derartiges Mißverhältnis verteuert die Produktion und setzt die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland noch weiter herab.



Flottenumschau

Bundesmarine

In Rendsburg wurde das dritte von zehn Küstenwachbooten einer neuen Serie auf den Namen „Gefion“ getauft und zu Wasser gelassen. Diese Boote vom Typ „Frauenlob“ sind 38 m lang und aus Holz gebaut. Sie haben eine Dieselanlage von 2000 PS und zwei Schrauben. Die Küstenwachboote können auch als Hilfsminensucher eingesetzt werden. In Bremen wurde das Versuchsboot „Hans Techel“ in Dienst gestellt. Das 22 m lange Boot mit sechs Mann Besatzung soll der Erprobung von Geräten und Waffen dienen.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ ist Ende Oktober zu seiner zwanzigsten Auslandsreise ausgelaufen, die nach den Kanarischen Inseln führt. Der neue Kommandant, Fregattenkapitän Lohmeyer, kommt aus der Handelsmarine. Das Schulschiff „Donau“ führt eine Reise nach Westindien und den Pazifik-Häfen Mittelamerikas durch. Das Schulschiff „Deutschland“ ist zur Zeit in der Werft. Fünfzig Matrosen des Schiffes haben sich in einem Hamburger Krankenhaus als Blutspender gemeldet, um einem Kameraden zu helfen, der auf dem Bahnhof von einem Zug erfaßt wurde und einen Fuß verloren hat.

Die Hubschrauber der Bundesmarine werden auch zur Beförderung von Kranken und Hilfsbedürftigen eingesetzt. Ende Oktober brachte ein Hubschrauber einen alten Helgoländer in eine Klinik nach Hamburg. Außer für den Dienst in der Seenotstaffel sollen auch Hubschrauber für die Uboots-Jagd und für Minenräumaufgaben beschafft werden.

Die Bundesmarine bildet eine kleine Gruppe von Kampfschwimmern aus. Die Männer müssen in ihren Taucheranzügen vielerlei Übungen ausführen. Sie werden auch von Schnellbooten oder Flugzeugen abgesetzt.

Kriegsschiffsbesuche

Ende Oktober besuchte der 20 000 ts große kanadische Flugzeugträger „Bonaventure“ die Hansestadt Hamburg. Das 212 m lange, 39 m breite Schiff hatte infolge Nebels eine geringe Verspätung. Die aus mehr als tausend Mann bestehende Besatzung hatte eine Woche lang Gelegenheit, Hamburg und Norddeutschland kennenzulernen. Die kanadische Marine hat außer diesem Träger acht große Zerstörer, etwa 40 Fregatten, 15 Minensucher und zahlreiche kleinere Fahrzeuge, sowie Hilfsschiffe verschiedener Art. Sie ist in starkem Maße auf die Uboots-Abwehr ausgerichtet.

Fremde Marinen

Das im Jahre 1911 bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene Schlachtschiff „Goeben“ (22 700 ts) ging nach dem ersten Weltkrieg in den Besitz der Türkei über, hieß dann „Yavuz“ und diente zuletzt als Traditionsschiff. Es stand jetzt zum Verkauf. Für den geforderten Preis fand sich kein Interessent. Es ist anzunehmen, daß der Veteran jetzt voll und ganz als Flottenmuseum verwendet wird. Die türkische Marine verfügt über etwa 23 000 Mann.

Für die norwegische Marine wurde in Emden das zehnte Uboot zu Wasser gelassen und auf den Namen „Uthaug“ getauft. Bis Anfang 1967 soll das letzte Boot der aus 15 Einheiten bestehenden Serie abgeliefert werden. Diese Boote entsprechen den in Kiel für die Bundesmarine hergestellten Ubooten, die über Wasser eine Verdrängung von 370 ts und getaucht eine Verdrängung von 450 ts haben. Die norwegische Marine will das 1942 in Hamburg gebaute Uboot „U 995“, ein Boot vom Typ VII C, der

Bundesmarine zum Geschenk machen. Das Boot wurde 1945 in Norwegen beschlagnahmt und unter dem Namen „Kaura“ in Dienst gestellt.

7 Jahre Bauzeit für einen Träger

Die Bauzeiten großer Kriegsschiffe werden durch die Installierung der umfangreichen elektronischen Einrichtungen und der automatischen Geräte verlängert. Für die Herstellung der amerikanischen Flugzeugträger war bisher eine Bauzeit von 4 bis 5 Jahren erforderlich. In England haben Fachleute die Bauzeit für einen neuen Träger auf einer britischen Werft auf etwa sieben Jahre veranschlagt. Über den heutigen und zukünftigen Wert von Flugzeugträgern wird in den Militärzeitschriften vieler Länder diskutiert. Die eine Seite gibt dem Träger trotz moderner Ausrüstung keine Zukunft, weil er gegen ferngelenkte Raketen und zielsuchende Torpedos zu empfindlich sei. Die andere Seite bestätigt dem Träger die Da-



gehört
gesehen
festgehalten

Deutsche Seeleute schlugen Piraten

etwa 25 an der Zahl, die die vor Rio de Janeiro auf Reede liegende „Helga Witt“ nachts mit langen Messern zwischen den Zähnen geentert hatten, in die Flucht. Die Räuber hatten es auf die Reisladung abgesehen. Fäuste, Feueräxte und Brechstangen der entschlossenen Seeleute blieben in dieser nächtlichen Seeschlacht, wie einem mittelalterlichen Piratenfilm entnommen, Sieger.

Eine volle Ladung Erz und ein Mädchen

brachte kürzlich ein deutsches Motorschiff von Narvik nach Emden. Das Mädchen, ein Hafenbesuch eines Besatzungsmitgliedes, hatte allerdings die ganze Rundreise mitgemacht, weil man eben auf See schlecht aussteigen kann, wenn man beim Ablegen anderweitig beschäftigt war.

Von Brasilianer aus Rache getötet

wurde der Matrose H. Kühn von MS „Neuharlingersiel“ (9945 BRT) in Cabedello trotz Gegenwehr und Hilfe von seinen Kameraden. Eine Reise zuvor hatten die von der „Neuharlingersiel“ einen Dieb vertrimmt, der ihnen beim Baden das Zeug gestohlen hatte.

Eine ganze Menge auf dem Kerbholz

hatte ein auf MS „Hans Georg“ als Decksarbeiter angemusterter österreichischer Textilarbeiter. Die Wasserschutzpolizei holte ihn in Brunsbüttelkoog von Bord. Er soll ein Mädchen entführt und sie nach mehreren Unterschlagungen und Zechprellereien in verschiedene Länder mit gefälschtem Paß von Athen nach Österreich zurückgeschickt haben, als er merkte, daß sie schwanger war.

seinsberechtigung als Kernstück von Flottenverbänden oder Uboots-Abwehrgruppen.

Astronaut war 30 Tage Aquanaut

Die US-Marine hat im Oktober ihre Versuche zur Erforschung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Wasser unter hohem Druck mit der Station „Sealab II“ (Seelaboratorium) abgeschlossen. Im Sommer 1964 hatten bereits einige Marineangehörige in der Kammer „Sealab I“ in der Nähe der Bermudas unter Wasser gelebt. Die Station „Sealab II“ wurde Ende August d. J. an der kalifornischen Küste auf mehr als 60 m Wassertiefe heruntergelassen.

In der etwa 3,6 mal 18 m großen Kapsel haben nacheinander drei Gruppen von zehn Forschern und Marineleuten für jeweils 15 Tage gelebt und sich unter Wasser bewegt. Der frühere Astronaut Carpenter hielt es über zwei Törns zu fünfzehn Tagen aus. Die Unterwasserstation besteht aus drei Teilen, dem Labor, dem Wirtschaftsraum und dem Schlafräum. Zwischen der Station und dem Mutterschiff führte der dressierte Tümler „Tuffy“ Botendienste durch. Das Tier konnte diesen Weg in wesentlich schnellerer Zeit zurücklegen, als es ein Taucher vermag. Die Erfahrungen der Aquanauten zeigen, daß der Mensch für Arbeiten in größeren Wassertiefen sehr viel Zeit benötigt. — R —

Weil er sein Hemd nicht verkaufen wollte

geriet der Kochsmaat G. M. von MS „Ch. Bohl“ (422 BRT) in Streit mit vier Polen in Stettin. Er wurde verhaftet.

Alle Kapitäne im Hamburger Hafen

wurden zum Tag der Kapitäne am 5. Oktober vom Senat im Rathaus empfangen. Ein Hafen macht eine Geste, stattet seinen Dank ab. Ein Hafen gibt öffentlich und offiziell seine Verbundenheit mit dem Beruf des Kapitäns Ausdruck. Recht so. Denn was wäre Hamburg, was wäre ein Hafen ohne Kapitän?

„Seute Deern“ wird schwimmendes Denkmal

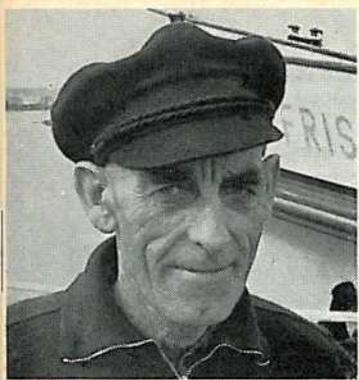
der großen Zeit der Windjammer im Alten Hafen zu Breemrhaven. In wenigen Wochen soll die Dreimastbark, der letzte hölzerne Großsegler Europas, als Restaurant und Sehenswürdigkeit neu aufgetakelt und grundüberholt dort festmachen. Privatinitiative und das Verständnis der Bremerhavener Stadtverwaltung ist es zu danken, daß dieser Zeuge ruhmreicher Seefahrtvergangenheit erhalten bleibt.

Vorsicht, Krokodil!

steht auf einem Schild an der Badezimmertür in der Lübecker Wohnung des Kapitäns D. Dircks. Und es stimmt. In der Badewanne räkelt sich wirklich ein solches schuppiges Mitbringsel aus Nigeria und erfüllt mit seiner Anwesenheit den größten Wunsch des sechsjährigen Sohnes Edzard. Doch wenn die Badewanne zu eng wird, weil das Krokodil noch wächst, geht es ab damit zu seinen Artgenossen ins Pflanzenschutzhaus nach Mannheim.

Sehr amüsant

war eine Modenschau in Braunschweig. Da führten in einem Schaufenster Damen Pelzmoden vor. Da es ihnen zu heiß wurde, verzichteten sie auf alle weiteren Textilien bis auf das Allernotwendigste. Daß es sehr wenig war, registrierte die zuschauende Männermenge sehr wohlwollend, nämlich dann, wenn die lebenden Modepuppen die Pelze von innen vorführten. Wegen der verkehrsstörenden Menschenmenge, vielleicht auch von unwirschen Ehefrauen alarmiert, erschien die Polizei. Die bepelzten Damen ohne Hemd hielten sie für Zuschauer und ließen sie nicht herein. Erst Brecheisen machten dieser männerfreundlichen Darbietung ein Ende.



Handwritten notes:
 Inhaber hat auf dem Dampf-Schiff "Frisia III"
 während der Reise von Hamburg nach ...
 in der Zeit vom 23. 4. 1935 bis zum 13. 5. 1965
 [Dienstzeit: 300 Monate 2 1/2 Tage]
 als Matrose gedient.

Der Dienstantritt erfolgt am 23. April 1935

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):
 für bescheinigte Krankheitszeiten ... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

Das Seemannsamt.
 Die Abmusterung ist unterblieben, weil
 Dat. 12 APR 1947
 FÜR KLINIK E.M.D.
 8.9.1947
 C. HANSEN

Inhaber hat auf dem Dampf-Schiff "Frisia III" während der Reise von Hamburg nach ... in der Zeit vom 23. 4. 1935 bis zum 13. 5. 1965 [Dienstzeit: 300 Monate 2 1/2 Tage] als Matrose gedient.
 Dem Inhaber sind für die Zeit von ... bis ... für Beitragswochen Beiträge für die Invalidenversicherung zur Vohlfahrt inbegriffen ...
 Unterschrift des Kapitäns: Nordung, den 19 im Maerz 1965

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.
Nordung, den 19 im Maerz 1965
 Das Seemannsamt.
 Der Inhaber hat die Bescheinigung des Seemannsamtamt gemacht
 Nordung 12.3.1965
 Die Abmusterung ist unterblieben, weil

Über 25 Jahre ohne abzumustern auf einem Schiff

Das ist sicherlich die längste ununterbrochene Fahrzeit, die je ein Seemann auf einem und demselben Schiff abgerissen hat. Abgebildete Seiten im Seefahrtbuch des Matrosen Theo Vissor dürften deshalb, schön schwarz auf weiß und gestempelt, das Dokument eines einzigartigen Rekordes darstellen.

Wenn das keine Berufs-, Reederei- und Schiffstreue ist! Nebenbei: zwei Jahre schon war das Schiff, die „Frisia III“, verkauft, ehe man dahinter kam, daß die Abmusterung unterblieben war. Schildbürger, Till Eulenspiegel oder tatsächlich Rekordinhaber? Das läßt das verschmitzte Lächeln dieses eisgrauen Matrosen offen.

Sprechstunden für Führungsfragen

Wo Menschen sind, ist nichts vollkommen und wo gehobelt wird, fliegen Späne. Und außerdem: an Bord auf See unter Männern ist vieles anders. Deshalb stehen die Bemühungen, den mit Führungsaufgaben an Bord Betrauten dafür auch das nötige Rüstzeug mitzugeben, noch in den Anfängen.

Wir leben in einer Zeit der Zeitalter: Atom-, Raumfahrt-, Rassenkampf-Zeitalter usw. Unter anderem leben wir auch im Umbruch vom Zeitalter der Technik zum Zeitalter der Automation. Wenn wir nicht nur diese Tatsachen an sich betrachten, sondern auch ihre Wirkungen beobachten, die sie hervorrufen, so müssen wir feststellen, daß das Zeitalter der Automation auch das Zeitalter der Wiederentdeckung des Menschen im Arbeitsprozeß hervorgebracht hat. Auch bei uns an Bord — und zwar in einem für unsere traditionsgebundene, konservative Seefahrt geradezu atemraubenden Tempo. Andere Gründe dafür, daß der Mensch an Bord und Menschenführung an Bord in den Vordergrund gerückt sind, können hier nicht näher erläutert werden. Fest steht, daß wir auf der humanen Linie vorwärts müssen, wenn wir weiterhin mit Menschen Seefahrt betreiben wollen. Von den Menschen gewidmeten Tagungen zur Arbeitsgemeinschaft für Schiffahrtssoziologie von dort zu einem ordentlichen Lehrfach in Menschenführung an unseren Bildungsstätten für Patenterwerb. Und jetzt auf Initiative des Verbandes Deutscher Reeder die Einrichtung von Sprechstunden für Führungsprobleme an Bord in Hamburg und Bremen. Bestimmend hierfür waren folgende Gedanken:

- denjenigen Patentinhabern, die noch nicht entsprechenden Unterricht erhalten konnten,

die Möglichkeit zu geben, nachzuholen und ganz konkret und praktisch Hilfe zu geben bei besonders schwerwiegenden Fällen von Bordbetriebsstörungen, deren Ursachen im Bereich des Menschlichen liegen.

Daß solche Bemühungen auch dazu beitragen sollen, vermeidbare Mängel in unserem Beruf zu überwinden, steht im Hintergrund und ist ein Teil der Bestandspflege, soweit sie als Reederaufgabe aufzufassen ist. Erfreulicherweise sind für diese Sprechstunden als ständige Hochspannungskontakte zwischen Land und Bord und zwischen Wissenschaft und Praxis Prof. Dr. Pause und Dr. Sorge gewonnen worden. Prof. Pause hat seine Dissertation über ein seefahrtspsychologisches Thema geschrieben und Dr. Sorge ist Leiter der Arbeitsgemeinschaft für Schiffahrtssoziologie in Bremen, Dozent an den Seefahrtsschulen Bremen und Bremerhaven und Herausgeber der „Personellen Navigation“.

„Kehrwieder“ wird auf Ort und Stunde der Sprechstunden zu gegebener Zeit noch hinweisen.

Stipendien für Seefahrtsschüler

Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen teilt mit, daß auf seinen Vorschlag hin die Finanzdeputation Stipendien für die Schüler der Seefahrtsschulen Bremen und Bremerhaven genehmigt hat. Die Mitteilung des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr hat den nachfolgend wiedergegebenen Wortlaut:

„Wie bekannt, ist die Dauer der Lehrgänge zum Seesteuermann auf „Großer Fahrt“ (A 5) von drei auf vier Semester verlängert worden.

Außerdem ist als Voraussetzung für den Besuch dieser Lehrgänge die Mittlere Reife oder Fachschulreife vorgeschrieben worden. Das bedeutet, daß ein Teil der Bewerber vor Beginn der Steuermannlehrgänge einen Lehrgang an einer Berufsaufbauschule besuchen muß, um die Fachschulreife zu erwerben. Beide Maßnahmen führen für die Teilnehmer an den Steuermannlehrgängen zu erneuten finanziellen Belastungen.

Um in geeigneten Fällen diese Belastung zu erleichtern, stehen in diesem Jahre an Stipendien für Seefahrtsschüler 15 000,— DM zur Verfügung. Ein entsprechender von mir gemachter Vorschlag ist von der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr in ihrer Sitzung am 31. März 1965 und vom Haushaltsausschuß der Finanzdeputation in einer Sitzung am 11. Juli 1965 gebilligt worden.

Die Vergabe der Stipendien soll nach denselben Grundsätzen erfolgen wie die Vergabe von Stipendien der Bau- und Ingenieurschule in Bremen.

Für das kommende Haushaltsjahr 1966 stehen voraussichtlich 25 000,— DM für diesen Zweck zur Verfügung.“

Bundesverkehrsministerium steuert auf Mittelpatent zu

Die Strukturwandlung unserer Handelsflotte, die neuen Antriebsarten und die Technisierung der Navigation machen eine Reform der 35 Jahre alten Schiffsbesetzungsordnung (SBO) und ihre Anpassung an ihre technische Entwicklung notwendig. Die erforderliche Neufassung der SBO müsse sowohl auf die Besetzung der Schiffe, als auch auf die Anforderungen bei dem Patenterwerb sowie auf die Ausbildung Rücksicht nehmen. Diese Grundsätze vertrat anlässlich eines Vortrages vor dem Nautischen Verein Bremen Ministerialrat Fettback von der Abteilung Seeverkehr im Bundesverkehrsministerium.

Das BVM und die zuständigen Gremien beschäftigen sich seit längerem auch besonders mit der Frage, ob die bisherige Aufteilung der Befugnisse für die Patente A 1 bis A 4 in den veränderten Verhältnissen beibehalten werden können. „Kehrwieder“ wies bereits im März dieses Jahres unter Peilkompaß, „Fortschritt im Hürdenlauf“ darauf hin, daß die Schaffung eines echten Mittelpatentes schon im Hinblick auf die Neuregelung für die großen Patente dringend erforderlich wäre. Fettback erklärte in Bremen, daß Einigkeit in den Fachkreisen darüber bestehe, daß eine mögliche Erweiterung der Befugnisse für die kleinen Patente eine verlängerte und verbesserte Ausbildung voraussetze. Einig sei man sich auch darüber, daß eine Erweiterung des Patent A 4 zu einem wirklichen Mittelpatent nur für die Mittlere Fahrt infrage käme.

Der Ministerialrat wies auch darauf hin, daß man bei Schaffung eines echten Mittelpatentes auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Mittelpatentspositionen und Gesamtzahl der Kapitäns- und Offiziersstellen achten müsse. Eine weitere Einschränkung machte Fettback insofern, als die Mittelpatente, wie er sagte, nur für solche Schiffe infrage kämen, die aufgrund ihrer Besatzungszahl übersehbare Kleinbetriebe seien (Automation? Red). Man müsse auch berücksichtigen, daß die Maschinenleistung eines Mittelpatent-Schiffes kein höheres Patent erfordern dürfe als das des Kapitäns.

Ankern auf 4 500 m Tiefe

Atlantische Expedition 1965
Forschungsschiff „Meteor“

Die Atlantische Expedition 1965 (IQSY), Forschungsschiff „Meteor“, ist die zweite Expedition des neuen deutschen Forschungsschiffes und das erste gemeinschaftliche Unternehmen der beiden Träger des Schiffes, des Deutschen Hydrographischen Instituts und der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Die Expedition ist ein Teil der deutschen Mitarbeit an dem internationalen Forschungsprogramm „Die Jahre der ruhigen Sonne (IQSY)“, in dem — anschließend an das Internationale Geophysikalische Jahr — zur Zeit des Sonnenfleckenmaximums 1957 (IGY) der Einfluß der ungestörten Sonne auf irdische und planetarische Erscheinungen untersucht wird.

„Meteor“ legte am Dienstag, dem 10. 8. 1965, in Hamburg ab und wird nach 133tägiger Reise am 21. 12. 1965 nach Hamburg zurückkehren.

Die Expedition steht bis zum Anlaufen von Dakar unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Karl Brocks (53 J.), Ordinarius für Geophysik und Direktor des Meteorologischen Instituts der Universität Hamburg, dann unter der von Oberregierungsrat Dr. Otto Meyer (54 J.), Referent im Deutschen Hydrographischen Institut. Kapitän des Schiffes ist Ernst-Walter Lemke (55 J.).

Von den 54 Mitgliedern der Stammbesatzung des Forschungsschiffes „Meteor“, das vom Deutschen Hydrographischen Institut bereedert wird, haben nur vier die erste große Expedition in den Indischen Ozean nicht mitgemacht, von der das Schiff Mitte Mai zurückkam. Kaum ein Mitglied der Stammbesatzung, und das ist ein ungewöhnlicher Fall in der Schifffahrt, hatte nach dieser halbjährigen Fahrt den Wunsch, auszusteigen.

Es nehmen 41 Wissenschaftler von 12 wissenschaftlichen Instituten aus den verschiedensten geophysikalischen Disziplinen an der Expedition teil. Da auf „Meteor“ nur 25 Plätze für einzuschiffende Wissenschaftler vorhanden sind, wird ein Austausch von Wissenschaftlern mit Flugzeug vorgenommen, um auf jedem Fahrtabschnitt der Expedition die erforderlichen Fachleute an Bord zu haben.

Der Atlantische Ozean wurde in den Jahren 1925—1927 auf der großen Expedition der alten „Meteor“, an die das neue Forschungsschiff „Meteor“ durch seinen Namen anknüpft, mit einem engen Netz von meereskundlichen Stationen überzogen. An der Atlantischen Expedition 1965 „Meteor“ sind demgegenüber fast alle geophysikalischen Disziplinen beteiligt. Es werden eine große Anzahl aktueller geophysikalischer Probleme vom mittelatlantischen Rücken, der aus 5000 Meter Wassertiefe aufsteigt, bis zu den höchsten Ionosphärenschichten in mehreren Hundert Kilometer Höhe in Angriff genommen.

Auf zwei großen Schnitten entlang des 20. Meridians bis zum Äquator und des 30. Meridians bis 10° Süd werden die Abhängigkeit der kosmischen Strahlung von der geographischen Breite, das Verhalten der Ionosphäre und die atmosphärische Zirkulation in den Luftschichten bis 30 Kilometer Höhe untersucht. Gleichzeitig werden auf diesen Schnitten das Schwerefeld und das erdmagnetische Feld vermessen. Das luftelektrische Verhalten der Atmosphäre und sein Zusammenhang mit der globalen Ge-

wittertätigkeit werden durch hochreichende Radiosonden erfaßt, die mit dem modernen Forschungsradar der „Meteor“ verfolgt werden. Andere Radiosonden messen die Wärmestrahlung, die von der Erde in den Weltraum geht und umgekehrt die Einstrahlung, so daß die Strahlungsbilanz der atmosphärischen Schichten aufgestellt werden kann.

Neben den Forschungen auf diesen beiden Schnitten sind zwei weitere Unternehmungen der Expedition von besonderem Interesse:

Eine 4wöchige Ankerstation auf 4500 Meter Tiefe am Schnittpunkt des geographischen mit dem magnetischen Äquator, die zur Zeit der Tag- und Nachtgleiche durchgeführt wird, und eine engmaschige 5wöchige Kreuzfahrt über die äquatoriale Bruchzone des mittelatlantischen Rückens zwischen 19° und 26° W.

Auf der Ankerstation soll u. a. der vor knapp 10 Jahren entdeckte äquatoriale Unterstrom mit Hilfe 4wöchiger Strommessungen untersucht werden, der auf allen Ozeanen direkt am Äquator dicht unter der Meeresoberfläche mit ungewöhnlicher Geschwindigkeit nach Osten zieht.

Dieses ozeanische Programm wird durch die Zusammenarbeit mit dem brasilianischen Forschungsschiff „Almirante Saldanha“ unter Kapitän Moreira da Silva ergänzt, auf dem auch deutsche Wissenschaftler mit ihren Instrumentarien tätig sein werden. „Almirante Saldanha“

führt eine Kreuzfahrt um den Äquator bis zur Amazonasmündung durch, um das Ausgangsgebiet des äquatorialen Unterstroms zu erfassen. Gleichzeitig wird an Bord von „Meteor“ der gesamte Wärmehaushalt der Atmosphäre unmittelbar über dem Wasser mit Hilfe von Spezialbojen und mit Hilfe von Strahlungssonden bis 10 Kilometer Höhe und Radiosonden bis 30 Kilometer Höhe untersucht. Außerdem lotet die Ionosonde mit ihrer über die gesamte Schiffslänge gespannten Antenne die Ionosphärenschichten in 100—140 Kilometer Höhe aus. Eine Gruppe von zwei deutschen und einem brasilianischen Wissenschaftler führt zur gleichen Zeit auf der in der Nähe gelegenen Insel Fernando de Noronha Messungen der erdmagnetischen Schwankungen durch, die mit den Änderungen der Ionosphäre im engen Zusammenhang stehen.

Bei der Kreuzfahrt über den mittelatlantischen Rücken wird mit Spezialecholoten, Kernmagnetometern und Gravimetern die Struktur dieses wildzerrissenen unterseeischen Gebirges vermessen. Das Untersuchungsgebiet schließt sich westlich an einen Seeraum an, in dem vor kurzem von amerikanischen Wissenschaftlern mit ähnlichen Mitteln Untersuchungen durchgeführt wurden. Die Geophysiker und Geologen hoffen, aus ihren Ergebnissen neue Kenntnisse über die kontinentalen Drifterscheinungen der oberen Erdkruste zu bekommen.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder-Autobericht

Heute:

„... Wenn der Besitzer auf große Fahrt geht“

Unser heutiger Autobericht wendet sich, ehrlich gesagt, nur an einen bestimmten Teil unserer Leser. Allerdings sind nicht nur diejenigen angesprochen, die bereits auf eigenen vier Rädern die Lande unsicher machen, sondern auch die Autobesitzer von morgen und übermorgen. Jedenfalls dann, wenn sie zu der (schnell dahinschmelzenden) Gruppe hartgesottener Fahrmänner stoßen wollen, die zwar ein Auto finanzieren, aber noch keine Frau unterhalten wollen oder können (jedenfalls keine auf Lebenszeit). Auch für jene ist hier mancher Tip verzeichnet, die sich standhaft weigern, das geliebte Automobil während ihrer Abwesenheit als Familienomnibus einzusetzen oder Vater, Mutter, Bruder, Schwester damit auszurüsten. Kurz: Dieser Bericht geht alle an, die auf große Fahrt gehen und ihren Wagen in keuscher Einsamkeit fest verriegelt und verrammelt zurücklassen.

Damit steht das Auto still — für zwei, drei oder mehr Monate, je nachdem, in welchem Winkel der Erde sich sein Besitzer seefahrenderweise betätigt. Ein Auto aber, das stillsteht, nützt nichts. Sehr weise, werden Sie sagen, aber warten Sie ab, es kommt noch schlimmer. Denn Ihr Auto wird auch älter dabei, der Rost nagt weiter und irgendwo fault unsichtbar an einer Ecke die Stoffbespannung. Zu gleicher Zeit arbeitet die Versuchsabteilung der Fabrik an einem neuen Modell und wenn das in der Öffentlichkeit erscheint, ist Ihr Auto mit einem Schlag 1000,— bis 2000,— DM weniger wert.

Außerdem kostet Ihr stehendes Auto weiter Geld, aber es tut das heimlich: Abschreibung des Anlagekapitals, Versicherung, Steuer. Es kostet selbst das Fleckchen Erde, auf dem es steht und das Dach, das es schützen soll. Aber ohne Dach steht Ihr Auto am teuersten: unter der Laternengarage. Sie sparen damit im Monat DM 20,— bis 40,— und verlieren in einem Jahr bereits 2500,— DM. Am billigsten ist darum die teuerste, die geheizte Ga-

rage. Aber die Garagenfrage ist noch kein Problem: Das entsteht erst, wenn Sie sich vor Ihrer Abreise entschließen, den Wagen total stillzulegen. Das stillgelegte Auto leidet genauso wie ein stillgelegtes Schiff — es wird früher alt.

Was kann man dagegen tun? Vielleicht hat Ihnen Ihre Werkstatt gesagt, daß Sie die Batterien in Pflege geben müssen, also immer auf- und entladen lassen oder stets ein wenig nachladen.

Wenn es ein paar Monate geht, hat die Werkstatt recht. Wenn es aber länger dauern sollte: Batterien aufladen, beinahe überladen, die Säure ausgießen, noch einmal nachladen, auskippen. Weiter: Lassen Sie das Motorenöl ab (noch besser ist, Sie füllen nach gutem Spülen mit Frischöl auf), schrauben Sie die Kerzen heraus und gießen Sie einen Eßlöffel alkalischen Obenöls oder Waffenöls in die Zylinder und drehen den Motor noch ein paar mal mit Batterie- oder Muskelkraft durch. Lassen Sie das Kühlwasser ab und die Fenster auf, aber motten Sie die Sitzpolster ein, insbesondere die tieferen Ritzen der hinteren Bank. Daß Sie an Ihrem Wagen vor dem „Einmotten“ gründlich „Reinschiff“ gemacht haben, von unten bis oben, den Lack von Teer- oder Ölspritzern gereinigt und das Fahrgestell mit Chassisöl konserviert haben, das ist wohl selbstverständlich. Wenn Sie noch mehr tun wollen: Chrom und Lack werden es Ihnen danken, wenn Sie kräftig unter Wachs gesetzt werden.

Und trotzdem streikt das verdammte Vehikel, wenn Sie es nach großer Fahrt wieder „zusammengesetzt“ haben und starten wollen.

Warum? Sie hätten auch das Benzin ablassen müssen. Nicht, weil es sich im Laufe der Zeit zersetzt, sondern weil sich schon nach wenigen Wochen das Wasser im Benzin absetzt, und zwar boshafterweise am Anschluß der Benzinleitung. Und Benzin ohne Wasser — gibt es leider nicht.

— ei —



Die Freiwache

Die „Independance“, der erste Dampfer auf dem Lake Superior?

Von Ludwig Dinklage

Wer von den Lesern kennt den Lake Superior? Wer hat schon einmal Getreide geholt aus den Häfen der kanadischen Provinz Ontario, wer Eisen- und Kupfererz aus der Region der Cliff Mine, aus Ashland oder Eagle Harbour im Staate Wisconsin? Wer ist schon einmal vorgedrungen bis nach Duluth, der westlichsten Ecke des Oberen Sees? Wer dort gewesen ist, der kann es bezeugen, daß der Lake Superior wohl landschaftlich das schönste, aber auch das bissigste und sturmreichste Gewässer in der Kette der fünf Seen ist, die von Alexandria Bay am St. Lorenz-Strom bis hin zum Erzhafen Superior reichen. Wenn er einmal die gewaltigen Schleusenanlagen am Soo passiert hat, dann ahnt er vielleicht auch, mit welcher wildem Gefälle der Obere See in den Huron-See strömte. Nur die leichten Birkenrinden-Kanus der Indianer wurden auf dem Wege von West nach Ost mit diesen Schnellen fertig. Wollten sie zurück, wählten sie den Weg über die Portage, den Landweg, über den sie ihre Boote trugen. Auch die ersten Segelschiffe der Bleichgesichter, die Schoner, mußten diesen Weg einschlagen, wollten sie zu den reichen Erzlagern und den ungeheuren Waldgebieten am Oberen See. Eine ungeheure Arbeit war es, die Segelschiffe über viele Meilen über die Portage zu ziehen.

Fast zwei Dutzend Schoner waren bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so auf den Lake Superior gelangt. 1845 schrillte die erste Dampfpeife auf dem Oberen See. Sie gehörte dem Raddampfer „Independance“, der von Chicago kam. Nun sollte er Erz holen von Copper Harbour und Eagle Harbour am Südufer des Sees.

Kapitän Averill, der den Radsteamer fuhr, mußte die Abreise um einen Tag hinausschieben. Ein Kind unter seinen vielen Passagieren war gestorben. Das Schiff blieb einen Tag länger liegen, damit die Eltern ihren kleinen Sohn christlich bestatten konnten.

Vierzehn Mann stark war die Besatzung. Außer den Yankees waren es Schotten, Iren, Engländer und Griechen, die vor den Kesselfeuern standen oder Decksarbeit verrichteten.

Das erste Vorgebirge auf dem Lake Superior wurde passiert. Ganz dicht fuhr der Dampfer unter Whitefish-Point entlang. Aus lauter Übermut zog der Maschinist an der Pfeifenleitung. Eine Dampfpeife, das war der neueste Schrei in der Dampfschiffahrt. Auf den Großen Seen war die „Independance“ das erste Schiff, das eine solche Einrichtung besaß, mehr als Spielzeug noch als navigatorischen Gründen. Laut dröhnte ihr Gejaule über den See. In panischem Schrecken suchten die Rothäute, die sich neugierig am Rande des Kaps versammelt hatten, Schutz in den Wäldern.

Schneller als bisher die Schoner hatte die „Independance“ Copper Harbour erreicht und ankerte nun vor den paar Blockhäusern und Hütten des Fort Wilkin. Ein Teil der Passagiere, die hier als Erzschrüfer und Bergarbeiter ihr Brot verdienen wollten, gingen an Land und auch ein Teil der Ladung wurde gelöscht. Nun ging es weiter nach Eagle Harbour, für

das der Rest der Ladung und die letzten Fahrgäste bestimmt waren.

Es war schon recht spät im Jahr. Die ersten Herbststürme machten sich bemerkbar. Der anfangs noch handige Nordwest frischte mehr und mehr auf. Unmöglich konnte der Dampfer bei dem auflandigen Wind noch vor der Küste liegenbleiben. Er mußte Anker auf gehen und Schutz suchen hinter den Apostel-Inseln.

Die steife Brise war zum Sturm geworden. Das Schiff stampfte und schlingerte. Unaufhörlich wuschen die Seen über das niedrige Deck. Die Passagiere hatten sich in der Kajüte eng aneinander gedrängt. Gewiß, sie hatten alle schon Seebeine, waren sie doch mit den Tiefwasserseglern aus Liverpool oder Cork über den Großen Teich gekommen. Das aber waren große, sturmerprobte Schiffe gewesen, denen sie sich anvertraut hatten, nicht solch eine winzige Nußschale wie die „Independance“, die mit drei oder vier Knoten Geschwindigkeit gegen den Sturm ankeuchen mußte.

Sie hörten den Wind im Takelwerk jaulen, hörten die Seen gegen die Bordwand dröhnen. Ein Missionar war an Bord. Er fiel auf die Kniee und betete. Alle folgten seinem Beispiel. Das gab ihnen Zuversicht und Vertrauen.

Plötzlich ein Schrei! Feuer an Bord!

Der Kajütsofen hatte sich aus seiner Verankerung gelöst, glitt nun über Deck, fiel um. Funken sprühten. Tücher, Decken, Mäntel hatten bereits Feuer gefangen. Beherzte Männer sprangen auf, traten die sich bildenden Brände aus. Aber es waren noch nicht alle Flammen gelöscht.

Wieder eine Schreckensnachricht: „Unter dem Vorluk liegen noch fünfzig Faß Schießpulver!“ Fünfzig Faß Schießpulver, das konnte das Schiff, ihrer aller Leben kosten. Die Anstrengungen, die Flammen zu löschen, verdoppelten sich. Sie schafften es. Das Feuer hatte sich nicht auf die übrigen Räume ausdehnen können.

Immer schwerer wurde der Sturm. Aber die Maschine hielt durch. Nicht für einen Augenblick blieben die Räder stehen. Und nicht einen Augenblick wandte sich Kapitän Averill vom Ruder ab. Jetzt mußte die „Independance“ durch die kochende Kreuzsee beim Kap Keweenaw, dann war es endlich geschafft. Nun lag sie in der geschützten Chequamegon-Bucht in Lee der Apostel-Inseln.

Vier Tage ankerte hier der Raddampfer. Während die Besatzung die Schäden an und unter Deck wieder in Ordnung brachte, waren die Passagiere an Land gesetzt worden, um in den Wäldern Holz zu schlagen für die Kesselfeuer.

Da nun der Sturm abgeflaut war, ging es zurück nach Eagle-River. Alle atmeten auf, als das letzte Fäßchen Schießpulver von Bord war. Mit einem immer noch steifen Nordwest im Nacken paddelte die „Independance“ zurück zum Soo. Es war schon recht winterlich geworden. Von einem Tag zum anderen konnte der See zufrieren, und dann wehe dem Schiff, das noch draußen war. Ein paar Schoner hatten bereits in Sault St. Marie am Soo aufgelegt.

Rechtzeitig traf auch Kapitän Averill ein zur Überwinterung.

Wieder hatte dieser Sommer manches Opfer gekostet. Auf diesem noch unermessenen Gewässer, von dem es keine Seekarte gab, kein Leuchtfeuer, keine Boje, keine Bake dem Schiffsführer den Weg wies, er nur allein auf sein Gefühl, seine Erfahrung, seine Ortskenntnisse angewiesen war, gab es Jahr für Jahr manchen Schiffbruch. Felsen, Riffe, Stürme, der überraschend einsetzende Eisgang brachten die Verluste. Und fast immer waren es Totalverluste für Schiff und Menschen.

Die „Independance“ jedoch überlebte fast alle Segelschiffe. Fast aber wäre es 1852 mit ihr zu Ende gewesen. Im Herbst dieses Jahres strandete sie unter Kapitän Rider in der Nähe von Ashland. Mit knapper Not konnte sich die Besatzung retten. Die Besitzer hatten ihren Dampfer bereits aufgegeben. Sie glaubten, das Eis würde ihm den Rest geben.

Aber es kam doch anders. Im Frühjahr 1853 versuchten es Kapitän McKay und sein vierzehnjähriger Sohn, das Schiff wieder flottzumachen. Hunderte von Indianern heuerte er an, die mit ihren Kanus die „Independance“ wieder in tiefes Wasser schleppten. Zwar konnte McKay die Maschine nicht in Gang setzen, aber er konnte die Segel vorheizen, denn die „Independance“ trug wie alle Dampfer der damaligen Zeit auch eine Hilfstakelage. Glücklicherweise erreichte sie den Soo.

Es war zwar schon sehr spät im Jahr, als die „Independance“ in Sault Ste. Marie eintraf, eine Reise aber wollte Kapitän McKay doch noch machen, um die hohen Bergungskosten wieder hereinzuholen. Mit Passagieren und Frachtgut sollte es nach Ononagon gehen und mit Eisenerz wieder zurück.

Fröhlich jaulte die Dampfpeife über den See, als die „Independance“ an einem sonnigen, aber recht böigen Herbsttag den Soo verließ. Fröhlich winkten die Fahrgäste den Zurückbleibenden nach. Das Schiff sollte aber nicht weit kommen. Noch in den Engen, ganz in der Nähe der heutigen International Bridge, die den USA-Staat mit der kanadischen Provinz Ontario verbindet, explodierte der Kessel.

Noch heute erzählt man sich am Soo, daß einer von der Besatzung, James Watson, wohl an die fünfzig Meter hoch in die Luft gewirbelt sein soll. Als er ganz oben war, griff er nach einem zufällig in seiner Nähe vorbeifliegenden Heubündel. Er klammerte sich daran fest und kam so unversehrt wieder herunter. Watson, der neben dem Proviant auch die Post und die Wertsachen zu verwalten hatte, muß ein recht umsichtiger und praktisch veranlagter Mann gewesen sein. Man erzählt sich von ihm am Soo weiter, daß er kurz vor der Explosion die ganzen Wertsachen an sich genommen und so gerettet hatte. Sicher aber konnte man damals am Soo ein genau so gutes Seemannsgarn spinnen, wie man es auch heute noch hört.

Von der „Independance“ aber war nicht viel nachgeblieben. Zerbrochene Planken, zersplitterte Spieren und manche Kleinigkeiten spülten die Wellen an den Strand. Noch viele Jahre ragte der Rest des Schiffes halb aus dem Wasser, im Winter von Schnee und Eis weiß bezuckert, im Sommer von der Sonne ausgedörrt.

Fünfzig Jahre nach diesem Unfall ließ sich ein Mister J. D. H. Everett am Soo nieder. Er hatte bald erkannt, daß sich aus den Resten der „Independance“ noch einiges Kapital schlagen ließ. Aus dem Holz schnitzte er Spazierstöcke, Brieföffner, Schalen und allerlei kleinen Krimskrams. Seeleute und Reisende rissen sich um diese letzten Erinnerungsstücke an den berühmten, aber unglücklichen ersten Dampfer auf dem Lake Superior.

Eine Besteigung des Fudschijama

Die ersten deutschen Seeleute auf Japans heiligem Berg

Von Gerd Engel, 1. Offizier

Japan ist eines der Länder, in denen dem Seemann besonders viele Möglichkeiten zu Ausflügen geboten werden und in dem lockende Ziele in Fülle vorhanden sind. Naturschönheiten, alte Baudenkmäler und die Fremdartigkeit des Landes ziehen jeden in seinen Bann. Den meisten Seeleuten, deren Schiffe nach Japan fahren, sind deshalb Namen wie Nara, Kyoto Hakone, Kamakura, Nikko usw. sicher ein fester Begriff und verbinden sich mit Erinnerungen an schöne Tage und Stunden.

Bei der Organisation gemeinschaftlicher Ausflüge und bei der Planung und Beratung von Reisen auch kleinerer Gruppen hat sich hier Frau Gisela Bennecke besonders verdient gemacht, die als Vertreterin der Deutschen Evangelischen Seemannsmission früher in Yokohama und heute in Kobe viel Zeit und Mühe aufwendet, um uns Seeleuten stets hilfsbereit zur Seite zu stehen. Ihre Vertrautheit mit dem Land und ihre allseits bewunderten japanischen Sprachkenntnisse haben vielen zu besserem Verständnis für Land und Leute verholfen.

Während der Ausreise des MS „Rheinland“ wurden in Kobe die Ausflugsmöglichkeiten dieser Reise mit Frau Bennecke besprochen. Irgendwie kam dabei plötzlich der Gedanke auf, etwas ganz Neues zu versuchen, von den herkömmlichen Touristenzielen abzusehen und etwas echt Japanisches zu erleben. Die Idee zu unserer Fudschibesteigung war geboren. Sehr schnell war eine größere Anzahl von Interessenten zusammengestellt, und Frau B. erklärte sich bereit, mit der Bahn von Yokohama zu kommen und die Reise zu organisieren.

In der Folge bemühten wir uns, soviel wie möglich über den Berg und die Umgebung zu erfahren und eifrig wurden Reiseführer gelesen und Agenten und Stauer befragt. Wir stellten dabei fest, daß die meisten Japaner noch nicht auf dem Berg gewesen waren und wir erfuhren außerdem, daß wir wahrscheinlich die erste geschlossene Gruppe deutscher Seeleute waren, die einen Aufstieg unternahm. So kam zu der Begeisterung über die zu erwartenden Abenteuer noch der Reiz, eine Erstbesteigung vollbringen zu können.

Der Fudschijama ist mit 3781 m der höchste Berg Japans, ein heute erloschener Vulkan. — Das Wort Fudschijama oder Fuji soll ein alter Ausdruck für Feuer sein. Der letzte Ausbruch fand 1707 statt, wobei Tokio mit einer 7 cm hohen Ascheschicht bedeckt wurde. Der Berg wird in der alten Shinto-Religion als heiliger Berg verehrt und noch heute ist es religiösen

Japanern Pflicht, auf den Berg zu pilgern. Von den um den Berg herum gruppierten Orten führen verschiedene Wege hinauf. Diese Wege sind jeweils in zehn Stationen eingeteilt, d. h. Rasthäuser oder Hütten, die im unteren Teil des Berges aus Holz, weiter oben aus Stein gebaut sind. An jeder ersten Station, am Ausgangspunkt also, steht ein Tempel, in dem die Pilger vor ihrem Aufstieg beten. Normalerweise macht man den Aufstieg nachts, um die Kühle auszunutzen. Man schläft dann unterwegs in einer Hütte und geht rechtzeitig weiter, daß man zum Sonnenaufgang auf dem Gipfel ist. Die offizielle Besteigungssaison ist vom 1. Juli bis 26. August. Während der übrigen Zeit, besonders im Herbst und Winter, ist der Aufstieg zu gefährlich wegen Eis und Schnee und rasender Stürme. Die meisten der Hütten sind auch nur während dieser zwei Monate bewirtschaftet. Wir konnten nicht in Erfahrung bringen, ob Winterbesteigungen schon erfolgreich durchgeführt worden sind.

Durch all diese Neuigkeiten wurde das Interesse an der Fahrt immer größer, Begeisterung und Spannung wuchsen täglich. Immer umfangreicher wurde die Ausrüstung und an immer neue Dinge wurde gedacht, die unbedingt mitmußten, wie z. B. Schnaps gegen Höhenkrankheit und Herztropfen für die etwas älteren Teilnehmer. Leider gab es dann zunächst einige Hindernisse, die dem Seemann bei derartigen Plänen öfter zu schaffen machen. Der Taifun Lucy warf das Löschprogramm über den Haufen und mußte auf der Reede abgewettert werden. Dadurch wurde das Verholten von der Boje an die Pier täglich verschoben und damit auch täglich der Ausflug bis manch einer schon meinte, es würde überhaupt nicht mehr losgehen.

Am Freitag, dem 27. August, morgens um acht war es denn endlich so weit. Mit vielem Gepäck, Bergsteigerausrüstung, Atzung und Trinkbarem versehen, erweckten wir fast den Anschein, als hätten wir noch mehr vor, als „nur“ den Fudschijama zu besteigen. Wir hielten noch einmal bei einem Schuhgeschäft, bei dem wir uns Tage vorher angemeldet hatten, und die meisten Teilnehmer kauften sich Basketballschuhe mit dicken Gummisohlen, die sich beim Aufstieg später tadellos bewährt haben. Die normale Ausrüstung des Seemanns, schwarze Halbschuhe, Sandalen oder Gummistiefel wäre für den langen Marsch auf Asche und Lava äußerst ungeeignet gewesen.

Es ging zunächst durch die Außenbezirke von Yokohama, die denen anderer Riesenstädte in anderen Erdteilen ziemlich gleich waren. Sicher waren alle froh, als der Verkehr etwas dünner wurde und auch die letzte Straßenbahn zurückgelassen war. Immer mehr Grün labte das Auge, sei es Form tippig sprießender wilder Vegetation oder in Form von vielen kleinen Feldern, teilweise mit den so vertrauten Kartoffeln, überwiegend jedoch mit Reis, der fast reif war und schon golden-gelb schimmerte. Bald tauchten die ersten „richtigen“ Berge auf, die uns schon sooo hoch vorkamen. Nach den ersten 40 km erreichten wir den Sagami-See, ein 1947 fertiggestellter Stausee, auf dem die Ruder- und Kanuregatten der letzten Olympiade stattfanden. Wir näherten uns dem See über einen Paß. Besonders reizvoll war der Blick auf das plötzlich unten auftauchende in der Vormittagssonne spiegelnde Wasser. Auf einer neuen und breiten Straße ging es hinunter zum Ufer, vorbei an den zur Olympiade errichteten Bootshäusern und Gebäuden hin zu einer Raststätte am See, wo eine kurze Pause eingelegt wurde.

Die Fahrt wurde fortgesetzt über Otsuki, im Tal des Sagami-Flusses aufsteigend. Dabei immer neue herrliche Ausblicke über den tief eingeschnittenen Fluß. Am Ende des Tales durchfahren wir den Sasago-Tunnel, einer der

längsten Straßentunnel in Japan. Als wir das Tageslicht wiedersahen, war der Wandel von dem engen und rauhen Gebirgstal zu nunmehr einem breiteren, lieblichen Tal mit flachen Hängen besonders beeindruckend. Weit schweift der Blick auf die Kofuebene, im Sonnenglast schimmernd und von grünen Bergen umgeben. Das größte Weinbaugebiet Japans lag vor uns. Wir waren bei einem Weinbauer angesagt in Katsunuma. Der Bauer erwartete uns mit seinem Wagen am Ortseingang und lotste den Bus zu seinem Gut. Bemerkenswert ist, daß der Wein hier auf sehr großen Drahtgeflechten wächst, die in etwa Mannshöhe gespannt sind bzw. an Masten aufgehängt. So bilden Ranken und Laub ein dichtes grünes Dach, von dem die Trauben herabhängen. Im Schatten dieses Daches wurde im Freien Rast gemacht und an aufgestellten Tischen und Bänken Mitgebrachtes verzehrt. Dazu gab es Wein und Traubensaft zu trinken. Als besonderes Entgegenkommen wurde uns erlaubt, Trauben selbst abzuschneiden und schnell waren unter Anleitung einiger Mädchen des Gutes mehrere Körbe zum Mitnehmen gefüllt. Gern wäre mancher Seemann noch länger bei Trauben, Wein und Mädchen geblieben, aber das große Ziel durfte über diesen Verlockungen nicht vergessen werden.

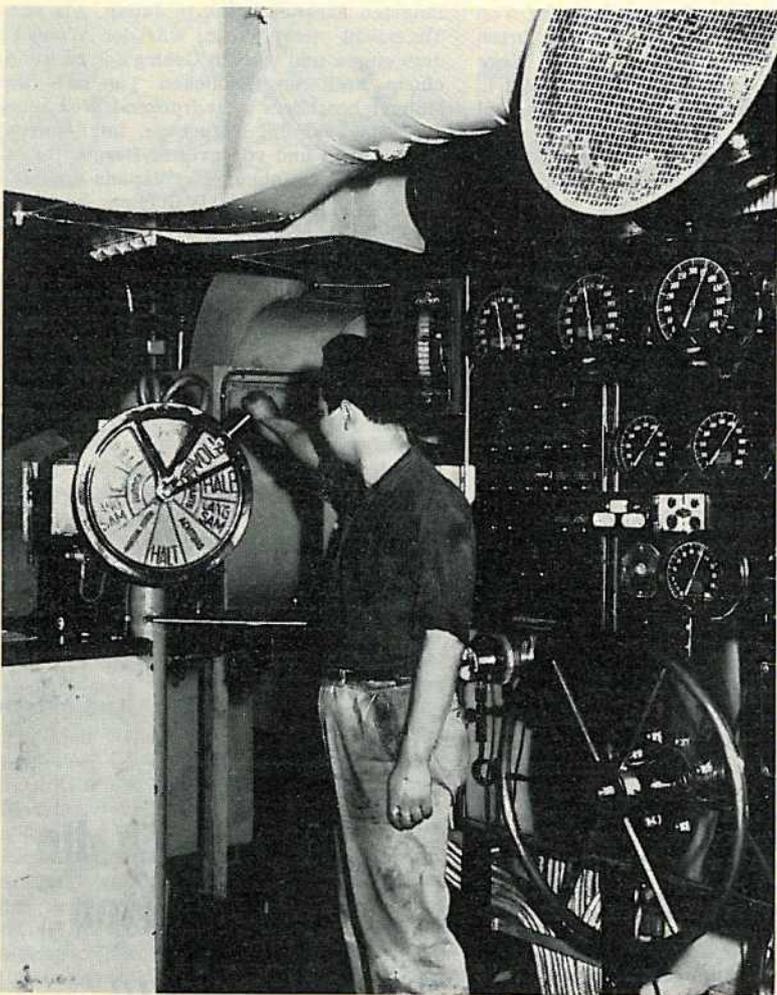
Wird fortgesetzt

Lotse durch die Speisekarten: Pakistan

Sehr typisch und besonders beliebt sind in Karatschi und anderen Hafenstädten Hähnchengerichte. Murghi Korma ist hierfür ein typisches Beispiel, das sich auf Karten der meisten Restaurants findet. Hierbei werden bereits gehäutete, knochenlose Stücke vom Hahn in braunen Zwiebeln geschmort und mit einer Gewürzpaste abgeschmeckt. Diese besteht aus gemörsterten Zwiebeln, Knoblauch, Salz, Pfeffer, vielen Kräutern und Ingwerwurzeln. Vor dem Servieren wird über alles Joghurt gegossen und eventuell etwas Wein dazugegeben. Im allgemeinen wird Wein, da es sich um ein mohammedanisches Land handelt, wenig verwandt. Zu diesem Gericht wird Fladenbrot, das Roti oder Chapati, mit frischer Büffelbutter bestrichen, gegessen. Es kann auch Fladenbrot aus Weißmehl sein, das dann Nan genannt wird.

Ein in der Zubereitung andersartiges, doch in den Zutaten sehr ähnliches Gericht nennt sich Moghli Murghi. Das Hähnchen wird hierbei bis zu 24 Stunden auf kleiner Hitze gegart und später Bissen für Bissen in eine Joghurt-Sauce getaucht, die mit Paprikaschoten, Gurken, Zwiebeln und Pfeffer gewürzt ist.

Eine angenehme Süßspeise ist Gajer Halva. Sie besteht aus geriebenen Karotten, die in der Pfanne in Butter geschmort und mit Zucker karamellisiert sind. Das Gericht wird dann mit Sahne abgelöscht und mit Rosine, Kokosraspeln, Mandelsplittern und Walnüssen angereichert. Mit Scheiben gekochter Eier garniert kommt es auf den Tisch.

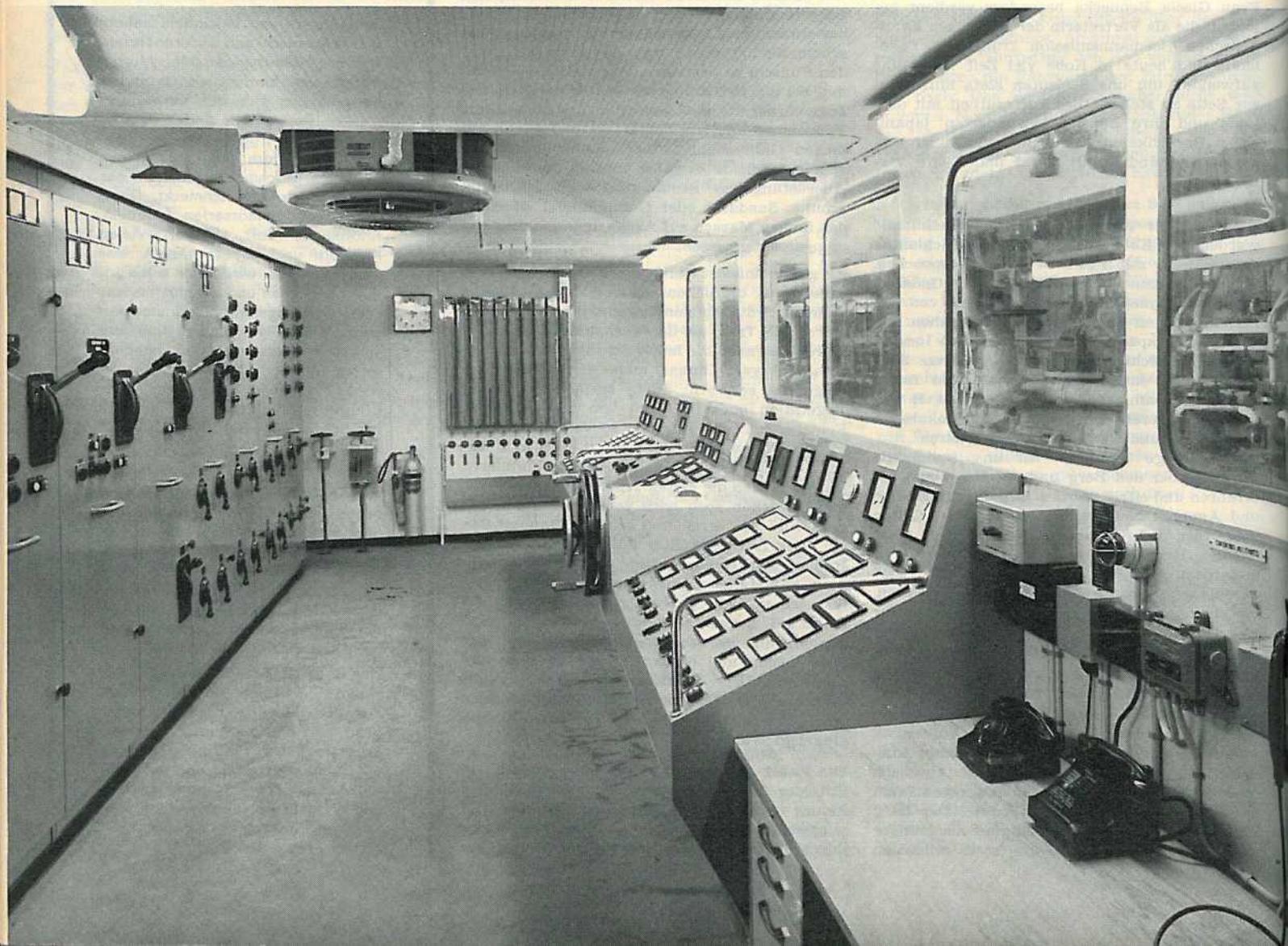


SCHIFFSANTRIEB 1965

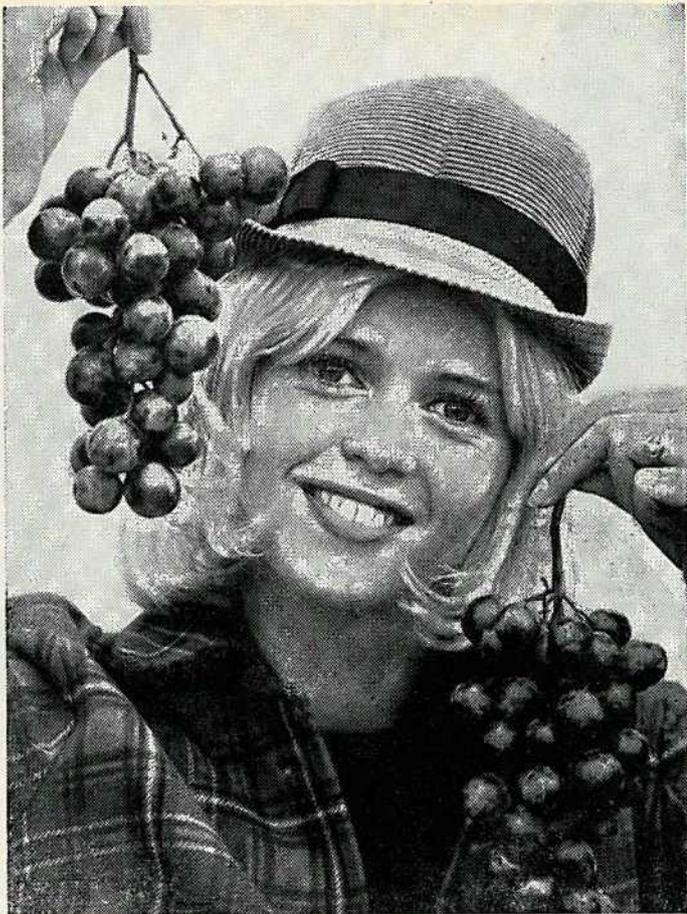
mit einem dutzend fäusten
auf einem brasilianischen salzsegler ▶

◀ mit einem mann und 10 000 ps

mit keinem mann und 20 000 ps







Wir dachten, daß sie unsere Leser auch zum Anbeißen finden

K.O. in der fünften Runde

Von Daniele Vernon

Als sich die beiden Männer in dem kleinen Café an der 41. Straße trafen, wußten sie beide nicht, was der Tag noch für sie bringen würde. Es war der Tag des großen Ausscheidungskampfes, bei dem es um das Recht ging, den Weltmeister im Halbschwergewicht um den Titel zu fordern. Willie Snyder, der Boxer war zufällig Howard McDough über den Weg gelaufen, einem flüchtigen Bekannten. Zufällig, meinte wenigstens er. Später sah er ein, daß es nicht Zufall war, was ihn um die Mittagszeit mit McDough zusammengeführt hatte. Aber als er das erkannte, war es zu spät.

„Du kannst doch am besten deine Lage überblicken!“ sagte McDough zu dem Boxer. „Wenn du heute Abend gewinnst, dann bekommst du einen Titelkampf. Dann wirst du viel Geld machen. Aber wenn du nicht siegst — was dann? Du weißt genau, daß du es nie mehr schaffst, wenn du heute unterliegst. Bist zu alt dazu. Die anderen sind jünger. Dann sind die siebentausend Dollar, die sie dir heute Abend zahlen, das letzte Geld gewesen, das du in einem Boxing verdient hast. Hörst du! Und dann, was dann? Hast keinen Beruf, nichts. Wie willst du deine Frau ernähren und deinen Sohn? Ich weiß was besseres. Nehmen wir mal an, du ver-

lierst heute, und sagst mir das vorher — das wäre mir fünfzigtausend wert, verstehst du, fünfzigtausend Dollar, bar auf die Hand. Und keine Steuerbehörde wird je etwas davon erfahren...“

Willie Snyder wäre fast von einem Taxi überfahren worden, als er tief in Gedanken versunken die paar Straßen nach Hause ging. „Wo warst du?“ empfing ihn Eve, seine Frau.

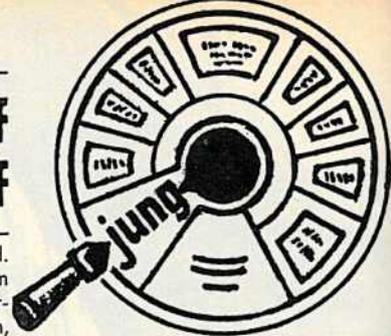
„Du weißt doch, du mußt Ruhe haben vor dem Kampf!“

Willie antwortete in schärferem Ton, als er eigentlich beabsichtigt hatte. „War nur schnell im Laden um die Ecke!“ Er ging auf sein Zimmer und schlug die Tür hinter sich zu. Dann warf er sich aufs Bett. Nein, du kannst es nicht tun, sagte er sich. Auch nicht für hunderttausend, auch nicht für eine Million. Eve würde es nicht wollen. Sie würde lieber hungern, als von solchem Geld leben. Ich werde es nicht tun! Das wußte er plötzlich, so sicher wie das Amen in der Kirche.

Er hörte nicht, wie unten das Telefon läutete. Eve ging an den Apparat. „Ist dort Snyder? Könnte ich Ihren Mann sprechen? Schade. Aber Sie haben recht, vor dem Fight muß er Ruhe haben. Ich wollte ihn nur daran erinnern, daß er mich nicht vergißt. Wir haben ein kleines Geschäft abgeschlossen, wissen Sie! Aber er wird schon dran denken!“ „Wer sind Sie? Wie war der Name? McDough?“

„Ja, stimmt. Hat Ihnen Ihr Mann von mir erzählt? Ist auch kein Geheimnis, wir sind ja sozusagen unter uns! Also Ihr Mann hat versprochen, mir vor dem Kampf eine kleine Auskunft zu geben. Wer gewinnen wird, wissen Sie! Und dafür bekommt er von mir natürlich ein kleines Honorar...“

Telegraf auf



Eve glitt der Hörer aus der Hand. Das war also McDough, von dem ihr Mann so oft im Ton tiefster Verachtung erzählt hatte. Ein Mann, der Kämpfe verschob, und dann hohe Wettprämien kassierte! Und jetzt machte Willie mit so einem Menschen Geschäfte? Unfassbar. Dumme Gans, schoß es ihr dann durch den Kopf, so etwas zu glauben. Eve wurde wieder ruhig. Sie würde ja sehen. Willie würde gewinnen, und das würde den sauberen Mister McDough Lügen strafen. Howard McDough ließ es nicht bei dem einen Telefongespräch bewenden. Er mußte erst noch jemand sprechen, bevor der Kampf begann. „Ist dort Joe Gibbs, der Trainer von Willie Snyder?“

„Ja, warum?“

„Ich möchte Ihnen eine kleine Mitteilung machen. Der Kampf heute Abend wird nicht so ausgehen, wie Sie vielleicht meinen. Ihr Mann wird verlieren. Und wissen Sie warum? Weil er die runde Summe von fünfzigtausend Dollar dafür erhält...“

„Unmöglich! Wer sind Sie, hallo?“ Joe Gibbs war nicht wenig aufgeregt. „Eingehängt. Verdammter anonymer Kerl!“ Aber nein. Der Mann war sicher von dem Manager des Gegners bezahlt, damit er anrief, um Verwirrung zu stiften. So etwas brauchte man nicht erst zu nehmen. Verdammte Schweine, die im Lager von Bob Kefer, mit solchen Mitteln zu arbeiten!

Der Madison Square Garden glich nach der vierten Runde einem Hexenkessel. Ausverkauft bis auf den letzten Stehplatz, und — was für ein Kampf! Der Rundfunksprecher am Ring war nicht der einzige, der seine Begeisterung über die kämpferische Leistung der beiden Halbschwergewichtler kaum noch zu zügeln vermochte.

„Ende der vierten Runde. Ein großartiger Kampf. Bislang lag Snyder in Führung. Aber der schwere rechte Haken an den Kopf, mit dem Kefer gegen Ende von Runde vier durchkam, hat ihn ziemlich durchgeschüttelt. Runde eins und drei an Snyder, zwei unentschieden, vier aber ganz klar an Kefer. Ein rassistischer Kampf, liebe Hörer, schade, daß Sie nicht hier sein können. Ich sehe eben in die Ecke von Snyder hinüber. Seine Sekundanten arbeiten an ihm, aber er macht äußerlich einen frischen Eindruck, trotz des fürchterlichen Treffers, den er vorher nehmen mußte. Ich würde sagen, der Kampf ist völlig offen, so offen wie ein Scheunentor zur Erntezeit. Jeder von beiden kann gewinnen, jeder von beiden. Da, der Gong. Runde fünf. Die beiden Boxer kommen aus ihren Ecken, gehen aufeinander zu. Ein Schlagabtausch, aber ohne Nachdruck. Nicht weiter gefährlich für beide. Da — aber warum denn — entschuldigen Sie, liebe Hörer, eine Sensation. Snyder noch immer am Boden. Der Ringrichter schickt Kefer in seine Ecke. Zählt. Eins. Das

ist ja unerhört! Vier . . . sieben, acht, neun, aus. Ja, liebe Hörer, der Kampf ist aus! Eine Sensation! Jetzt ist Snyder wieder auf den Beinen, noch groggy, man hilft ihm, stützt ihn — was hat der Junge bloß, er war bloß, er war doch gar nicht getroffen . . .“

Was dann kam, war die Hölle. Dreißigtausend machten ihrer Empörung Luft über diesen Ausgang des Kampfes. Schiebung! Brüllte erst einer, dann zehn, dann ein paar tausend, dann der ganze Saal voller Menschen: Schiebung, Schiebung! „So hat es also doch gestimmt, was der anonyme Anrufer behauptete! Du hast den Kampf verschoben. Wieviel haben sie dir denn gezahlt dafür, doch nicht etwa nur fünfzigtausend? Das ist doch viel zu wenig, um deshalb seine sportliche Karriere zu ruinieren. Du gemeiner Schuff! Da hat man sich mit dir geplagt, jahrelang, um aus einem Bauernjungen einen Boxer zu machen. Und was tut er, wenn er flügge ist? Er verkauft sich für fünfzigtausend Dollar! Pfui Teufel, so was. Such dir einen anderen Trainer, oder besser, laß es bleiben. Denn von heute an wird niemand mehr einen Cent darum geben, dich boxen zu sehen. Mit dem Publikum hast du es verdorben. Und mit mir auch!“

„Schau, Bob, ich habe nicht geschoben. Ich bin getroffen. Schwer getroffen. Ich kann nicht mehr. Es ging nicht mehr. Es war aus!“ Aber da war niemand mehr, der Willie Snyder gehört hätte. Nur die Tür zitterte noch in den Angeln . . .

Eve Snyder war es, als träume sie. Sie hatte am Radio alles mit angehört. Ihr Mann hatte also doch . . . Alle sagten, daß er einfach umfiel, obwohl er nicht getroffen war, oder wenigstens nicht schwer. Etwas in ihr war gestorben, tot. Aber als er noch immer nicht nach Hause kam, machte sie sich doch Sorgen. Gewiß, er hatte sie schwer gekränkt. Er hätte das nicht tun dürfen. Aber nun, wo alle gegen Willie waren, gehörte sie doch zu ihm.

Als sie zum Madison Square Garden kam, begegnete ihr auf dem Weg zu der Garderobe ein älterer Herr, der etwas vor sich hin sagte: „Was hat er jetzt davon? Da hätte er es doch lieber für die Fünfzigtausend tun sollen. Wäre besser gefahren dabei!“ Und schüttelte den Kopf dabei.

Howard McDough, durchzuckte es Eve. Aber sie hatte keine Zeit, nachzudenken. Sie hastete auf die Garderobe zu. Da lag ihr Mann auf der Couch. „Willie, Willie, ich bin's!“ Sie kam näher, schrie auf — Willie Snyder war tot. Gehirnblutung, sagte der Arzt, verursacht durch einen schweren Treffer am Kopf . . . (ici)

Tecumseh

(kos). Tecumseh fiel am 5. Oktober 1812 in der Schlacht an der kanadischen Themse als Führer der mit den Engländern verbündeten Indianerstämme.

Der amerikanische Major Thomas Rowland, der an dieser Schlacht teilgenommen hatte, schrieb über den Toten am 9. Oktober in einem Brief: „Es war etwas so Majestätisches, Hoheitsvolles und doch Schlichtes um ihn, als er da vor mir auf dem Boden ausgestreckt lag . . ., daß ich, von Bewunderung und Mitgefühl zugleich ergriffen, vergaß, daß er ein Wilder war.“ Drei Jahre nach Tecumsehs Tod wurde das Territorium Indiana Bundesstaat. Seine Hauptstadt sollte Tecumseh heißen, so war in der „Indiana Centinel“ zu Vincennes am 2. Dezember 1820 zu lesen.

Fritz Stueben erzählt in seinen Büchern um Tecumseh von Leben und Art, Menschen und Geschichte, Sitten und Bräuchen, Land und Volk der Indianer. Die vier Erzählungen „Der Fliegende Pfeil“, „Der rote Sturm“, „Tecumseh, der Berglöwe“, „Der Strahlende Stern“ sind jetzt als Großband „Tecumseh Strahlender Stern“ im Franckh-Verlag Stuttgart erschienen und von Roland Dörfler illustriert worden. Das folgende Kapitel ist der Erzählung „Der Fliegende Pfeil“ entnommen:

Der weiße Mann lief mit zusammengebissenen Zähnen. „Schneller! schneller! schneller!“ — das waren alle seine Gedanken. Das hohe scharfe Gras der Prärie schlug ihm gegen die Knie, Schweiß rann ihm in Strömen aus allen Poren, Blut, das

schneller! schneller . . .!“ Er ballte die Fäuste, rannte, was Lunge und Beine hergaben. Er lief geradewegs nach Osten, zurück zu den Siedlungen der Weißen. Die waren noch weit, aber sehr nahe war ihm der Feind. Er lief um sein Leben.

Die roten Krieger waren schlau und ließen sich nicht auf einen Dauerlauf ein, bei dem der Weiße mit seinen eisenharten Muskeln schließlich entkommen mußte, sie setzten alles auf Schnelligkeit und rannten unter Anspannung aller ihrer Kräfte, mit langen, federnden Sätzen. Während der Gejagte nach der Sitte der Weißen den ganzen Fuß auf die Erde setzte, liefen die Roten auf den Fußspitzen — das schonte die Kräfte, gab ihrem Lauf größere Leichtigkeit. Sie schnellten über den Boden wie Wölfe, wenn sie eine Antilope jagen. Und der schnellste von ihnen kam seinem Opfer immer näher.

Aber jetzt sah auch er die Schlucht im Talgrund, die sich wie ein dunkler Riegel quer vor die Richtung seines Laufes in die grüne Ebene legte. Ein Blick genügte, ihm zu sagen, daß er den Spalt nicht überspringen konnte. Aber dieser Mann gab sich nicht so leicht verloren. Wenn es nicht hinüber ging, dann an der Schlucht entlang . . . sofort bog er nach links ab.

Jetzt, zum ersten Male in diesen Minuten des Todeslaufes fühlte der Weiße seine Kopfhaut kalt werden — er hatte einen ihrer Krieger lahm geschossen, und wenn die Shawanos das Blut der Ihren gesehen hatten, kannten sie keine Gnade, das wußte die ganze Grenze.

Mit weißem, blutleeren Gesicht und starren Augen bog der Gejagte wieder nach rechts ein, in die alte Richtung, geradewegs nach Osten. „Lieber mit dem Schädel gegen die Felsen als in die Hände dieser Schufte . . . schneller, schneller, schneller . . .“

Ein einsames, gellendes „Hooo“, und dann sah er einen Schatten links neben sich wachsen, den Schatten des Indianers, der ihm am nächsten war. Zunächst sah er nur den Kopf, aber der Schatten wuchs erbarmungslos, die schon im Westen stehende Sonne warf ihn weit vor den Läufer. Mit der Geschwindigkeit eines vom Präriebrand gejagten Mustangs fegte der schnellste der Roten heran — und da war auch schon die Schlucht, gut 12 bis 16 Fuß (ein Fuß = 30 cm) breit, aber dem angstgepeitschten Flüchtling zehnmal so breit erscheinend, ein gähnender, schwarzer, ungeheurer Spalt . . .

Jedoch der Weiße biß die Zähne zusammen. „Dreimal lieber mit dem Kopf gegen die Felsen . . .“ raste es noch einmal durch sein Gehirn — er ballte die Fäuste, spannte alle Sehnen, sauste heran und sprang! Aber schon in der Luft sah er, daß der Sprung zu kurz war, daß seine Füße die Erde drüben nicht erreichen würden — wild warf er die Arme vor, prallte mit dem Leib hart

Rangliste der deutschen Schlager

im Oktober 1965

1. Satisfaction

Herzlichen Glückwunsch! Sie haben's also geschafft, die „Rolling Stones“. Ja, wenn Steine erst einmal ins Rollen kommen, wälzen sie Schlechtes wie Gutes unter sich platt und sind durch nichts mehr aufzuhalten. . . . und somit rollte die Hit-Lawine bis on top der Oktober-Parade. Huhh!

2. Il Silenzio

Nini Rossi konnte sich glücklicherweise noch als zweiter unter dem Steinschlag behaupten. Das kommt gewiß durch seine bombastischen Trompetenstöße. So schnell läßt sich ein „Golden-Star“ auch schließlich nicht an die Wand drücken. Wo blieben da die Produzenten . . .

3. Help!

Das dritte Auftauchen der „ertrinkenden“ Beatles. Man hat ihre Hilferufe respektiert und sie gütigst am gleichen Platz belassen (bis die Milch zu ihren Füßen nicht mehr zu Butter wird. Dann hilft kein Strampeln mehr, kein Hilfe!-Geschrei und kein Pilzkopf. Aber bis dann haben die wackeren Jungen ihre Schäfchen im trockenen . . .

4. Mr. Tambourine Man

Die Vöglein zwitschern es von den Zweigen: „The Byrds“ sangen sich „einen höher rauf“ mit dem inzwischen recht beliebt gewordenen Song.

5. Wooly-Bully

Noch scheint die Stunde der „Scheichs“ nicht gekommen. Denn „Sam The Sham and The Pharaohs“ kamen von Platz 4 einen runter. Aber warten wir's ab. Den Mutigen gehört die Welt — und den „Haarlosen“ vielleicht bald die neue Schlager-Welle . . . Vielleicht sind die Maskulinen dann heilfroh, von ihrer Wolle befreit zu sein und endlich wieder „Gesicht“ zeigen zu können . . .) Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by „Musikmarkt“)

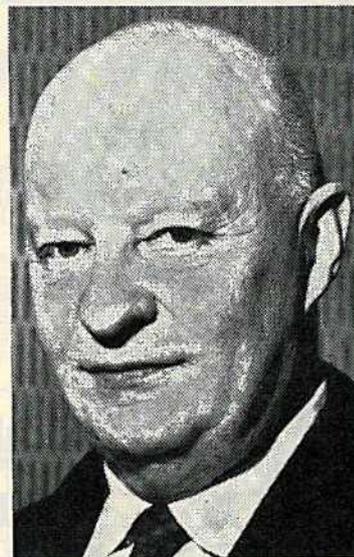
gegen die Kante der Schlucht, die Hände krallten sich in das Gras, griffen rasend schnell weiter, der Oberkörper fiel vorn über, die Füße schlugen in die Wand . . . und so klebte er mit dem Rumpf auf dem jenseitigen Rande, den Kopf an den Boden gepreßt, Hände, Arme, Brust in die Erde wühlend, während die Beine über der Schlucht hingen.

Da stand schon der Indianer drüben, an der Stelle des Absprungs, und hob mit wildem Schwunge den Schädelbrecher zum Wurf . . . Aber er ließ den Arm sinken.

„Das Gelbe Haar ist ein großer Springer. Tecumseh hat den Tod in seiner Hand, aber seine Faust bleibt geschlossen.“

So rettete der tollkühne Sprung dem Weißen doch noch das Leben.

Zum 70. Geburtstag



Paul Hindemith

Geb. 16. XI. 1895 in Hanau,

gest. 28. XII. 1963 in Frankfurt/Main

Der berühmte Komponist pendelte lehrnd zwischen Hochschulen in Amerika und in Europa. In jungen Jahren experimentierte und schockierte Hindemith die Umwelt mit seiner modernen Musik, später fand der Komponist einen neuen Ausgleich im konzertanten Stil. Sein Schaffen umfaßt Musik in sinfonischem und kammermusikalischem Stil. Hindemith hat die zeitgenössische Musik maßgebend beeinflusst.

* * *

Fahr mit

Jugend-Silvester-Kreuzfahrt, diesmal nach Tunesien

Zum drittenmal hat FAHR MIT, eines der größten gemeinnützigen Jugendreiseunternehmen in der Bundesrepublik, ein ganzes Schiff für eine Jugend-Silvesterkreuzfahrt durch das Mittelmeer gechartert. Ein ganzes Schiff voll junger Leute — diesmal die „Hellas“ — sticht am Abend des 26. 12. 1965 ab Genua in See zu einer Fahrt nach Tunesien über Neapel, Syrakus, Malta und zurück über Korsika. Der Silvesterabend wird an Bord im Hafen von Valetta verbracht.

Rückankunft in Genua am 5.1.1966. Wer zwischen 16 und 28 Jahren jung ist und Lust zur Teilnahme an dieser Fahrt hat — wer hätte wohl keine Lust (?) — darf mitmachen. In allen Landehäfen werden Ausflüge organisiert und für Unterhaltung an Bord sorgt ein Team von eigens ausgebildeten FAHR MIT-Jugendreiseleitern.

Ab Köln z. B. einschließlich Liegewagenfahrt, Verpflegung während der gesamten Schiffsreise, allen Hafentaxen etc., in 4-Bettkabinen DM 475,— (ab Hamburg DM 513,—, ab Berlin DM 501,—, ab München DM 475,—).

† Kropp

Beerdrigungsbüro • St. Anshar • Tag- und Nachtruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

Lotungen

„Lernen ist wie Rudern gegen den Strom: sobald man aufhört, treibt man zurück . . .“ Benjamin Britten

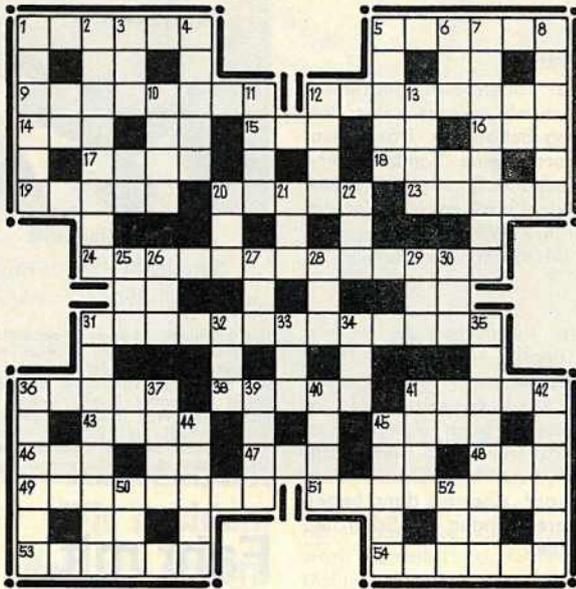
*

„Lernst du wohl, wirst du gebratener Hühner voll. Lernst du übel, mußt du mit der Sau zum Kübel . . .“ Martin Luther

aus einer Streifwunde lief, klebte sein blondes Haar zusammen, sein Atem ging keuchend und stoßweise, jetzt stolperte er — aber er riß sich wieder hoch. Er trat auf einen losen Stein, der unter seinem Fuße sich drehend fortrollte, doch die Zehen hatten schon wieder Grund gefaßt, und er raste weiter. Die Nerven und Muskeln, Muskeln wie Stahl und Eisen, hielten aus. „Schneller! schneller! schneller!“ raste es hinter seiner Stirn; er hörte die Tritte der Indianer hinter sich, unterdrückte Rufe, und das spornte an wie Feuer im Fleisch.

Es sah seinen Schatten vor sich hertanzen, seine Sprünge vergrößernd; einzelne Bäume glitten dunkel an ihm vorbei, er sprang über den wilden Wein, dessen Ranken wie Schlangen am Boden krochen, mit einem Satz fegte er über ein hohes Weidengebüsch — „schneller!

Unser großes Kreuzworträtsel



Für Geographen

Waagrecht: 1. Öffnung eines feuerspeienden Berges, 5. Maschine zum Ausheben von Erdbreich, 9. Schema für bestimmte Schriftstücke, 12. spanische Inselgruppe im Mittelmeer mit der Hauptinsel Mallorca, 14. starkes Seil, 15. nennt man beim Hasen Löffel, 16. kommt aus dem Chiemsee und mündet in den Inn, 17. Kammerjungfer, 18. kann man für Fisch- oder Vogelnetz sagen, 19. berühmter Kurort an der Riviera, 20. Gegenpunkt zum Zenit, 23. Provinz der Südafrikanischen Union, 24. offizielles Lied eines Volkes, 31. Fahr- oder Wirkungsbereich, 36. entspringt bei Kiel und mündet in der Nordsee, 38. Insel südlich von Sizilien, 41. orientalisches Grußwort, 43. Göttin der Zwietracht, 45. Sundainsel, 46. bestimmter Artikel, 47. Vorfahre, 48. gleichbedeutend mit jetzt, 49. kommt aus dem Tegernsee und mündet in den Inn, 51. Wissenschaft von Bau und Geschichte der Erde, 53. Hafenstadt an der Straße von Gibraltar, 54. ausgestorbener schwanengroßer Taubenvogel.

Senkrecht: 1. Mantelartiger Überrock, 2. rauhes Gebirgsland in Mittelitalien, 3. englischer Männername, 4. muß der Schauspieler lernen, 5. Beweisstück, 6. ehemals portugiesische Besetzung in Vorderindien, 7. Sicherstellung, Gewährleistung, 8. Hautfalte, 10. Stadt in der Türkei, 11. Kurort am gleichnamigen Nebenfluß der Saale, 12. Kinderkost, 13. Schwung, 20. „Neu“ in Fremdwörtern, 21. lateinisch „Göttin“, 22. Hirschart, 25. den Pinguinen ähnlicher, aber nicht verwandter Vogel, 26. Handlung, 27. französische Verneinung, 28. Affenart, 29. Monat, 30. unbenützt, 31. Teil des Rheinischen Schiefergebirges, 32. Schwanzlurch, 33. Sonnengott, 34. Papagei, 35. Stadt mit berühmter Stahl- und Eisenwarenindustrie, 36. Einsiedler, 37. Klippenreihe im Meer, 39. See in Mittelasien, 40. Meeressalgen, 41. großer Raum, 42. Schauplatz im Zirkus, 44. steif, unbeweglich, 45. Haarfarbe, 50. witziger Einfall, 52. Ausruf des Staunens oder Unwillens.

Die schlaue Kiste

Haie

(kos.) Wir kommen in der Welt herum und manche Plätze, um die uns Landratten beneiden, verlocken uns zum Baden, Schwimmen, Tauchen. Wie steht es aber mit Haien?

Dr. Eibl-Eibesfeldt faßt in dem Band der Neptun-Bücherei „Haie“ des Kosmos-Verlags, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, das heutige Wissen vom Hai in übersichtlicher Form zusammen:

Badende sollen nie allein und zu weit ins Meer hinausschwimmen und nachweislich gefährliche Gewässer meiden. Im Gebiet der Galapagos-Inseln sind die Haie z. B. daran gewöhnt, große Beute zu jagen: sie greifen sogar die Seelöwen an. Auch in der Nähe von Fischereibetrieben oder Abdeckereien, die ihre Abfälle ins Meer leiten, sind gefährliche Haie zu erwarten. Schließlich soll man beachten, daß auch geringfügig blutende Wunden Angriffe auslösen können.

Jeder Taucher sollte den bewährten Haistock bei sich tragen. Dieser Stock darf nicht zu lang sein, damit er schnell gegen den Wasserwiderstand bewegt werden kann. Haistöcke von 2 Meter Länge waren schon ziemlich unhandlich. Mit 1,30 Meter langen Stöcken machten wir dagegen gute Erfahrungen. Der Haistock soll eine einfache Eisenspitze ohne Widerhaken besitzen und eine Schlaufe am anderen Ende, damit man ihn nicht verliert. Daß man nicht allein tauchen soll, gehört zu den Grundregeln des Sporttauchens; wir wollen es dennoch auch hier betonen. Harpunierte Fische sind schnellstens aus dem Wasser zu bringen und nicht etwa am Gürtel zu befestigen. Wird man am Riff angegriffen, dann sollte man sich eine Rückendeckung an den Felsen suchen und den Angriff mit dem Haistock und durch Schreien abweisen.

Als in Grönland noch Palmen wuchsen..

(kos.) Daß in Grönland einst Palmen wuchsen und die Sahara ein fruchtbares Land war, kann man sich nur schwer vorstellen. Aber solche Schlüsse müssen wir aus den Funden von Fossilien ziehen, den versteinerten tierischen und pflanzlichen Lebewesen oder deren Spuren.

Im Laufe von Milliarden Jahren hat sich die Oberfläche der Erde fortwährend geändert (sie ändert sich auch heute noch!): Kontinentale Landmassen erheben sich heute an Stellen, wo einst Meere waren, und Gebirge entstanden dort, wo früher flaches Land war. Die Positionen von Nord- und Südpol haben sich verschoben, und das allgemeine

Klima der Erde hat sich geändert. Welche unvorstellbaren Entwicklungsvorgänge dementsprechend im Tier- und Pflanzenreich vor sich gegangen sein müssen, zeigt uns die ungeheure Mannigfaltigkeit der Arten, sowohl der inzwischen ausgestorbenen als auch heute noch existierenden Lebewesen.

Woher kommt diese Vielfalt der Arten und Formen? Die Grundlagen und Ursachen dieser Verschiedenheiten behandelt Prof. Earl D. Hanson in dem neuen Kosmos-Studienbuch „Entstehung der Formen — Entfaltung der Tierwelt in Zeit und Raum“. Prof. Hanson erläutert mit Sicht aus heutigem Stand der wissenschaftlichen Erdkarte die genialen Gedanken und Vorstellungen des berühmten Naturforschers Charles Darwin (1809—1883). Darwin nämlich fand eine einleuchtende Erklärung für die überwältigende Mannigfaltigkeit: die dauernde Wirkung der natürlichen Zuchtwahl. Diese Theorie besagt, daß die Fähigkeit alles Lebenden, sich in einem beschränkten Lebensraum enorm zu vermehren, in der Natur einen Existenzkampf erzwingt, und daß nur die Organismen überleben werden, die durch eine neue, für die Anpassung günstige Veränderung einen Vorteil vor den anderen gewonnen haben. Durch Anhäufung solcher Veränderungen in aufeinanderfolgenden Generationen ändern sich die Lebensformen allmählich.

Das Paradebeispiel für eine kontinuierliche Entwicklung ist die der pferdeähnlichen Tiere (Familie Equidae). Durch ziemlich umfangreiche Fossilienfunde konnte man genau die Formenreihe rekonstruieren, die den vielzehigen Eohippus von der Größe eines Drahthaarterriers, der sich von Blättern und Zweigen ernährte und vor 50 Millionen Jahren lebte, mit unserem heutigen Pferd, einem grasweidenden Einzeher, verbindet. Da sich aber nur ein Bruchteil dieser Zeugen aus vergangenen Zeiten erhalten hat und wiederum nur ein winzig kleiner Teil all dessen gefunden wurde, ist unsere Kenntnis sehr lückenhaft. Von Naturforschern wurden verschiedene Stammbäume, welche die Entwicklungsgeschichte der Organismen unserer Erde verdeutlichen sollen, aufgezeichnet. Gültig jedoch kann keins dieser Schemen sein, solange wir nicht wissen, wie, wo und wann das Leben auf der Erde entstand. Gab es eine spontane Entstehung von Leben auf der Erde? Wenn Leben nur an einem Ort und zu einem bestimmten Zeitpunkt entstand, lassen sich die Vorfahren aller lebenden Organismen letztlich auf einen gemeinsamen Vorfahren zurückführen.



Drahtselle

Tauwerk

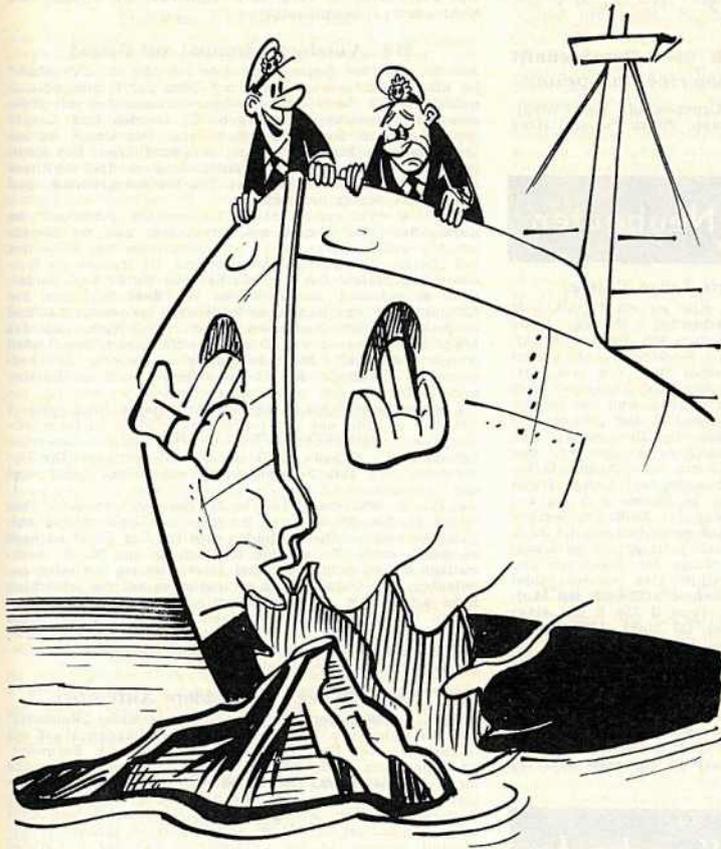
Perseninge

Rudolf Seldis

HAMBURG 11 • MARTIN-LUTHER-STRASSE 20 (SEILERHOF) • TEL.: 36 32 01 • TELEX: 02 129 11



Klar bei Schmunzelaug



„Sie ist in keiner Seekarte verzeichnet. Vielleicht wird sie jetzt nach Ihnen benannt.“

Günstige Lage

Frau Piepenbrink ist eine erfahrene Zimmerwirtin. Nautikstudenten waren immer schon ihre liebsten Kunden. Schon zu der Zeit, als sie noch Seefahrtsschüler hießen. Wieder einmal kommt so eine Bordführungskraft der Zukunft, der als „Möblierer“ bei ihr anmustern will. Er besichtigt die Bude und findet sie in Ordnung bis auf die ungünstige Lage. „Ungünstige Lage?“ springt Frau Piepenbrink an wie ein Diesel, „seit zwanzig Jahren wohnen hier Studenten und allen hat die Lage zugesagt, außerordentlich sogar.“ „Das verstehe ich nicht“, schüttelt ihr Verhandlungspartner den Kopf. „Dann werde ich es Ihnen erklären“, meint die Wirtin und stemmt die Fäuste in die Hüfte. „Die Lage ist für einen Stud. naut. geradezu ideal. Von meinem Zimmer erreichen Sie in 5 Minuten 6 Kneipen, 4 Minuten ist es bis zum nächsten Leihhaus und eine ganze Stunde bis zur Seefahrtsschule.“

Instandhaltung

Der neue Erste fand, daß die Planken auf dem Bootsdeck weißer sein müßten. Er versammelt den Scheich mit seinen Mannen im Halbkreis um sich und hielt einen lichtvollen Vortrag über Geräte, Mittel und Verfahren, wie das zu erreichen ist. „Und was brauchen wir, um einen Ölflleck zu entfernen?“ fragt ein junger Leichtmatrose. Die Antwort eines erfahrenen Matrosen: „Mose.“

Falsch verbunden

Es war schon 10 Minuten nach Ablösung. Rudi war immer noch nicht abgelöst vom Ausguck. Im Zorn griff er zum Teleföhörer. Er war noch nicht lange an Bord. Als sich eine Stimme meldete, brüllte er gleich los: „He, du verdammter Torfkopp, wann kommst du nun endlich mal rauf zum Ablösen?“ Eine eiskalte Stimme am anderen Ende der Leitung unterbrach ihn: „Wissen Sie überhaupt, mit wem sie sprechen?“ „Nein.“ „Hier spricht der Kapitän.“ „Herr Kapitän, wissen Sie, mit wem Sie sprechen?“ fragte Rudi zurück. „Nein.“ „Gott sei Dank“, sagte Rudi und legte den Hörer auf.

Prost!

Ein amerikanischer Zollbeamter fand im Koffer eines Seemanns eine mächtige Flasche mit der Aufschrift: „Whisky“.

„Was ist da drin? fragte er. „Salmiakgeist!“ antwortete der Sailor. „Kennen wir“, meinte der Beamte und nahm einen kräftigen Schluck. Es war tatsächlich Salmiakgeist. (ici)

Bequem

Auf einem Ausflugsdampfer stand groß und deutlich auf einem Schild: „Die Stühle sind für die Damen bestimmt. Die Herren werden gebeten, erst dann davon Gebrauch zu machen, wenn die Damen schon Platz genommen haben.“



Rum muß feurig sein.

Rum muß Herz haben. Herzhaften Duft. Herzhaften Geschmack. Voll und rein.

Wenn Sie Balle-Rum genießen, wissen Sie, wie sauber, herzhaft und feurig Rum sein kann. Rum, wie wir ihn schätzen und lieben. Seit eh und je.

Balle

Rum
voller Herz
und Feuer



Jamaica-Rum-Verschnitt



Seefahrtsschule Hamburg

Am 15. Oktober 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Outje Beek, Klaus Belling, Peter Ecke, Jörn Flügge, Dietmar Fröbse, Günther Gülk, Claus Hansen, Erich Hartmann, Erhard Jahn, Christoph Jakob, Harald Jensen, Horst Krieger, Helmut Koppelman, Peter Kowitzky, Rolf Kioeger, Bernd Linder, Carsten Mahn, Hans-Joachim Poeschke, Jörn Jens Kobrann, Karl Roegner, Stephan Rübsamen, Volker Schulz, Gert Starke, Horst Wagenknecht, Hans-Heinrich Zander.

Am 21. Oktober 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren: Ingo Bendix, Peter Bickel, Holger Bohmann, Peter Bojahr, Marianne Boll, Dieter Eike, Klaus Gaudian, Peter Gollnow, Horst Groth, Werner Grube, Klaus Hinrichs, Hans-Peter Anobel, Gernard Koch, Günter Kührt, Michael Lebahn, Manfred Lepp, Günther Losel, Wolfgang Peters, Hans Keetz, Wolfgang Rieger, Jürgen Schmitz, Volker Schubert, Karl-Heinz Seemann, Manfred Vogt, Peter Voigt, Klaus Wilke.

Seefahrtsschule Leer

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden die Herren: Franko Bluhm, Robert Böttcher, Peter Ebel, Helmut Ehrenreich, Bernhard Esders, Hans-Adolf Greiber, Bernhard Hauschild, Hero Heeren, Siegfried Hyda, Ingo Ingena, Uwe Gerhard Meyer, Günter Reimer, Hermann Scheepker, Gerhard Schlink, Gerhard Wäcken, Günter Hermeseyer.

Peter Ebel: Mit Auszeichnung
Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden die Herren: Manfred Apelt, Peter Brandl, Hartmut Braun, Rainer Fuchs, Luiko Gowers, Ulrich Gundel, Werner Hermanns, Roderich Jungnitsch, Peter Kain, Klaus Kunze, Ingo Lange, Klemens Larink, Armin Oherlich, Hermann Rothstein, Willi Schaffmeister, Theodor Scheepers, Bernd Temeier, Jürgen Thevagt, Rainer Vogel, Dieter Weillinger.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) bestanden die Herren: Hinrich Akkermann, Johann Badewien, Heinz Bartels, Bernhard Bonholt, Hinrich Dirks, Adolf Esders, Gerhard Free, Conrad Freudenberger, Franz Gronewold, Klaus Hempel, Otto Hessenius, Wilhelm Jüngerhans, Jakobus Köster, Hermann von Lengen, Wilhelm Litmeyer, Rudolf Pommer, Peter Schaa, Theodor Schlink, Günter Schmidt, Hermann Schumacher, Kurt Willenbrock.

Die Prüfung für das Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden die Herren: Evert Franken, Hans-Jürgen Körner, Reiner Lüddecke, Helmut Schmidtpeter, Karl-Heinz Storm, Bernhard Ufer.

Staatliche Seefahrtsschule Elsfleth

Am 2. Oktober 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) nachstehende Herren: Christian de Ahna, Wolfgang Beyer, Hayo Dierßen, Ernst Folz, Adrian Fuchs, Erwin Gerwien, Dieter Göhring, Roelof Grootoonk, Burkhard Leibrock, Thomas Marquardt, Karl-Heinz Meyer, Udo Millenel, Günter Pohlenga, Jürgen Reim, Klaus Roth, Axel Schmitz, Manfred Schumacher, Christian Thiele, Otmarr Vatter.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden folgende Herren: Herbert Bisha, Peter Hartmann, Christoph Huben, Hans-Uwe Juilfs, Wolfgang Just, Wolfgang Kiep, Udo Köllner, Hermann Lampertz, Ulrich Lange, Manfred Lauterjung, Heiko Logemann, Jürgen Lorenzen, Gido Lührs, Wolfgang Meiners, Peter Mentz, Volker Mertens, Arwed Meyer, Heinz-G. Riemenschneider, Uwe Salge, Dietrich Schinke, Fred Volbert, Dieter Werhahn, Horst Zehrt.

Die Prüfung zum Seelunker 2. Klasse bestanden die Herren: Heinz-Jürgen Bendert, Olaf Bostrom, Paul Graz, Norbert Gube, Peter Hein, Helmut Huntenberg, Gerhard Köhler, Hartmut Neufert, Reiner Oncken, Gerd Ove, Wolfgang Schäfer, Hans-Jürgen Schulz.

Matrosenprüfungen

Im September 1965 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:

Prüfungsstelle Travemünde:
Erich Baumgart, Peter Schwennen, Erich Vollmer, Kurt-Hans Christiansen, Johann Dethlefsen, Norbert Drews, Helmut Hochgrebe, Andreas Mahrenholtz, Karl-Peter Molt, Uwe Schweitzer, Hans-Jürgen Wiegandt, Ernst Bakker, Hermann Gerdelmann, Karl-Heinz Henn, Karl-Heinz Krahl, Udo Lux, Wolfgang Müller, Klaus-Dieter Popcke, Wenemar Strauß.

Prüfungsstelle Hamburg:
Heiko Ahrens, Helmut Haber, Peter Jerusalem, Frank Kirbis, Horst Reiter, Rüdiger Roesner, Axel Schwerdt, Peter Wegner, Wolfram Elson, Michael Gabelmann, Eckhardt Keemss, Horst Brendel, Ulrich Dutschke, Stefan Keil, Hubertus Klose, Bernd-Michael Nünke, Helmut Raabe, Michael Reise, Jürgen Winsel, Jakob Winter, Arwed Wittenberg, Uwe Kahrs, Harald Lohse, Wilhelm Wahlen, Ernst Wallich, Hans-Jürgen Witt, Ferdinand Guttenberg, Werner Hauschild, Ingo Pfäffle, Dieter Runge, Richard Siodmok, Joachim Schwass, Günther Wischerl, Hans-Uwe Zenneck, Ralf Söhngen, Jürgen Wedekind, Hans Oppermann, Harald Socke.

Prüfungsstelle Bremen:
Dieter Bossing, Hans Klingenberg, Klaus Komp, Reimund Mischke, Andreas Niemszyk, Heinz Wittke, Dieter Hent-

schei, Johann Rüstmann, Harald Hofmann, Michael Schmolli, Alwin de Vries, Sven-Olaf v. Gruenewaldt, Michael Schrey, Frank-Michael Hotze, Rolf Janisch, Heinz Mehlgarten, Victor Colshorn, Helmut Eysler, Klaus Marzlinger, Helmut Schröder, Fritz Schönborn, Franz Bauer, Bernd Franz, Rolf Henn, Reiner Jens, Horst Steinmetz, Gustav Trapp, Pierre Tschanz, Karl-Heinz Bahlmann, Rolf Deters, Heinrich Schünning, Wolf-Peter Vießmann, Klaus Konkart, Hans-Jörn Ratsak, Johann Schepers.

Als Anerkennung für weit über Durchschnitt liegende Leistungen erhielten eine Buchprämie:

Johann Rüstmann, Sven-Olaf v. Gruenewaldt, Heinz Mehlgarten, Helmut Eysler, Gustav Trapp, Pierre Tschanz, Hans Ratsak.



Autotransporter „Marie Luise Bolten“

Auf der Fahrt von Lübeck nach Kiel ist am 12. Oktober das Autotransport-Messingfrachtschiff „Marie Luise Bolten“ an die Partenreederei Neubau 554, Korrespondentreederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, abgeliefert worden. Es ist das dritte Schiff einer Serie von vier Messingfrachtern, die speziell für den VW-Transport nach den USA konstruiert und gebaut wurden, und das zusammen mit den Vorbauten „Johann Schulte“ und „Margarethe Bolten“ zu den größten Autotransportschiffen gehört. Die zum Einbau kommenden Autodecks wurden von den Lübecker Flender-Werken auf Grund langjähriger Erfahrungen entwickelt und ermöglichen es, auf sieben Decks 1750 Volkswagen unterzubringen. 14 Bäume à 5 bis 8 t bilden dabei das Ladegerüst. Auf der Rückreise werden die Autodecks hochgezogen, so daß das Schiff mit 1,1 Mill. cbf Laderauminhalt dann im Messingguttransport verwendet werden kann. Aufbauten, Wohnräume der Besatzung und Maschinenraum liegen im Hinterschiff. Den Antrieb bildet ein einfach wirkender 2-Takt Borsig-Fiat-Dieselmot mit Aufladung und Schweröltrieb der Type B 759 S mit einer Nennleistung von 12 600 Pse bei 137 UpM. Mit der installierten Maschinenleistung erreicht das Schiff voll beladen 17 kn und in der Autofahrt 18 kn Geschwindigkeit.

Deutschlands viertes Passagierschiff

Am 16. Oktober in die Wesermündung ein. Es ist die für 34 Mill. von Schweden gekaufte MS „Kungsholm“. Nach Flaggenwechsel führt sie den traditionellen Namen „Europa“. Schon auf den 9. Januar ist der erste Reisetag unter Lloyd-Flagge festgesetzt.



MS „Mercator“ (2930 tdw) von die Westdeutsche Reederei GmbH, Duisburg, an eine Reederei in Haifa.

MS „Lillevann“ (4058 BRT) von der Reederei Jacobsen und Salvensen, Oslo, an die Reederei Knöhr & Burckhardt NLL, Hamburg. Neuer Name: „Reinbek“.

MS „Iri“ (2783 BRT) von der Reederei Barthold Richter an die Reederei Jonny Wesch. Neuer Name: „Egon Wesch“.

MS „Danholm“ (3760 BRT) von der A/S D/S Dania Kopenhagen, an eine Partenreederei, für die die Firma Leo Adams, Hamburg, als Korrespondentreederei tätig ist.

MS „Alar“ (4302 BRT) von der Skips A/S Preba, an die Reederei H. M. Gehrckens.

MT „Werner Franck“ (633 BRT) von der VTG Vereinigte Tankreederei und Transportmittel GmbH, nach Italien.

MT „Thornes“ (13 190 BRT) aus Norwegen an die neugegründete TRANS-OEL Ges. für Öltransport GmbH, Duisburg-Ruhrort. Neuer Name: „Bomin“.

MS „Castorp“ (1498 BRT) von der Lübeck-Linie AG an eine schwedische Reederei.

D „Tete Oldendorff“ (975 BRT) von der Reederei Egon Oldendorff, Lübeck, nach Dänemark zum Abbruch.

MS „Clary Thorden“ (4849 BRT) von der Thorden Lines A/B, Uddevalla, an den Norddeutschen Lloyd. Neuer Name „Lindenstein“.

Schwesterschiffe D „Tilly Russ“ und „Martha Russ“ (1480 BRT) von der Reederei Ernst Russ an eine griechische Reederei.

MT „Krautsand“ (661 BRT) von der Reederei Alnwick Harmsfot nach Italien.

MS „Cap Salinas“ (7154 BRT) von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsges. Eggert & Amsinck, Hamburg, an fernöstliche Käufer. Neuer Name: „Kalimnos“.

SCHIFFSUNFÄLLE

Das Unglück auf der „Wachtfels“

Die Seeamtverhandlung ergab als Ursache für das schwere Unglück am 6. Juni auf der „Wachtfels“, bei dem, wie berichtet, 5 Seeleute ums Leben kamen, daß der Tank 2, in dem sich Rückstände von Sojabohnenöl befanden, nicht gemäß § 69 der UVV vor Beginn der Reinigungsarbeiten durchlüftet worden war. Hierfür war weder der Kapitän noch der 2. Offizier verantwortlich. Gegen sie wurde kein Verschulden ausgesprochen. Im übrigen ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß die Verunglückten nach Betreten

des Tanks ein Luftgemisch einatmeten, das 6–8 % Kohlendioxid, aber nur 10 % Sauerstoff enthielt. Dadurch wurden sie bewußtlos, stürzten ab und ertranken in dem im Tank stehenden Wasser.

In der Verhandlung wurde darauf hingewiesen, daß Rückstände von Sojaöl im starken Maße Sauerstoff aufnehmen. Das Restwasser im Tank hatte außerdem die Bildung von Kohlendioxid beschleunigt.

MS „Vossloch“ dreimal auf Grund

Am 15. 12. 1964 gegen 01.00 Uhr ist das MS „Vossloch“ im Kleinen Belt bei unsichtigem Wetter auf Drakengrund aufgelaufen. Das Schiff ist am nächsten Vormittag mit Hilfe eines Bergungsschleppers abgebracht worden und konnte die Reise nach Sonderburg fortsetzen. Der Unfall ist auf nicht erkannte Stromversetzung zurückzuführen. Der Kapitän hat sich schuldhaft verhalten, weil er den Schiffsort nicht genügend kontrolliert hat. Die Maßnahmen nach dem Unfall entsprachen der Lage.

Am 10. 4. 1965 um 01.45 Uhr ist das MS „Vossloch“ im Kalmarsund bei Skallörarna aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist nachmittags mit Hilfe des MS „Berlin I“ abgebracht worden und hat Kalmars als Nothafen angelaufen. Der Kapitän hat den Unfall verschuldet, weil er sich auf seiner Wache vor dem Passieren der Kalmars-Rinne zum Ruhen im Ruderhaus hingesetzt hat und eingeschlafen ist. Außerdem ist zu bemängeln, daß das Schiff unterbemannt war. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgemäß. Zu beanstanden ist jedoch, daß entgegen der Auflage des Germanischen Lloyd im Bestimmungshafen London nichts unternommen worden ist, um die Klasse bestätigen zu lassen. Da Kapitän Finck gezeigt hat, daß er nicht das von einem Schiffsführer zu fordernde Verantwortungsbewußtsein besitzt, wird ihm die Gewerbebefugnis zum Kapitän auf kleiner Fahrt entzogen. Die Gewerbebefugnis zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt wird ihm beibehalten.

Am 26. 9. 1965 um 10.15 Uhr ist das MS „Vossloch“ bei Nebel in den Stockholmer Schären auf Drakengrund aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist nach Leichten eines Teiles der Holzladung am 28. 9. nachmittags freigekommen und hat Stockholm als Nothafen angelaufen. Der Unfall ist im wesentlichen auf die schlechten Sichtverhältnisse zurückzuführen. Ein schuldhaftes Verhalten ist dem Kapitän nicht nachzuweisen. Es ist jedoch zu beanstanden, daß das Schiff unterbemannt war und ohne gültigen Fahrterlaubnisschein gefahren ist. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Wachoffizier verschuldete Auflaufen

Am 31. 1. 1965 gegen 02.30 Uhr ist der Dampfer „Rebhorst“ auf der Reise von Kotka nach Hull bei Skagen West auf Grund geraten. Das Schiff ist mit Hilfe von Bergungsschleppern am 1. 2. 1965 abgebracht worden und konnte die Reise fortsetzen. Der wachhabende 2. Offizier hat den Unfall verschuldet, weil er nach dem Passieren von Skagens Rev Feuerschiff zu weit südlich gesteuert und seinen Kurs nicht kontrolliert hat. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. In der Verhandlung gab der 2. Offizier zu, irrtümlich einen um 20 Grad zu weit südlich führenden Kurs gesteuert zu haben. Auf diesem Kurs war ein Aufgrundgeraten unvermeidlich.

Brand auf der „Transgermania“

Auf dem deutschen MS „Transgermania“ (8684 BRT) ist am 14. 10., während es in Holtenau bunkerte, im Maschinenraum ein Feuer ausgebrochen. Dabei erlitt der III. Ing. so schwere Verbrennungen, daß er kurze Zeit später gestorben ist. Durch ein glühend gewordenes Schott ist dann auch die Papierladung in Brand geraten. Die „Transgermania“ wurde in den Kieler Scheerhafen geschleppt, wo es inzwischen gelungen war, das Feuer zu löschen. Das Fahrzeug hatte eine volle Ladung Papier an Bord, die von Hamina nach Jacksonville und Los Angeles verschifft werden sollte.

Gesunken

In schwerem Nordoststurm ist nach vermutlich überregener Kohlenladung der französische Frachter „Nerée“ (2174 BRT) im englischen Kanal gesunken. 4 Seeleute der insgesamt 25 Mann starken Besatzung fanden den Seemannsod.

Kollisionen

Auf der Schelde kollidierten das deutsche MS „Tunis“ (5355 BRT) mit dem holländischen Binnenschiff „Arianus“. Das Binnenschiff sank nach der Kollision, drei Mann der Besatzung wurden von der „Tunis“ übernommen.

Auf dem Zwangsweg in der Nordsee kollidierten das deutsche MS „Rodenbek“ (2336 BRT) mit dem Küstenmotor-schiff „Windsbraut II“.

Am 14. 10. ereignete sich im dichten Nebel auf der Elbe in Höhe von Neumühlen eine Kollision zwischen dem deutschen MS „Ossian“ (10 033 BRT) und dem deutschen TMS „Esso Bremerhaven“ (605 BRT). Der Tanker erlitt dabei einen größeren Schaden.

Gegen 12.00 Uhr am 14. 10. kollidierten auf der Elbe querab der Hamburger Flugzeugbau Gesellschaft das norwegische TMS „Arnfinn Stange“ (10 400 BRT) und das deutsche MS „Anke H.“ (289 BRT). Das Kümo wurde an der Backbordseite schwer beschädigt und geriet zudem auf die Böschung.

Einen Kollisionsrekord

dürfte das liberianische MS „Lavrentios“ (10 000 t) aufgestellt haben. In dichtem Nebel nahm der Liberianer zunächst den Schlepper „Johanna“ auf die Hörner, drückte ihn bei Fähr 7 an die Kaie, kollidierte kurz hintereinander mit 3 weiteren Schleppern, einem Binnenschiff und einem Bagger. Dann schlidderte der Frachter an den Landungsbrücken entlang und rampte noch 2 weitere Schlepper.

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

„Esso Deutschland“ saß fest

Vermutlich wegen Verwechslung von Tonnen kam am 6. Oktober der 91 600-t-Tanker „Esso Deutschland“ morgens in der Jadebucht fest. Erst am Abend gelang es 7 Schleppern, den Tanker wieder flottzubekommen.

Tödliche Unfälle an Bord

Am 9. Februar 1965 gegen 19.50 Uhr ist der Jungmann Meywald von dem Motorschiff „Cap Finisterre“ im pazifischen Ozean durch übergehende Decksladung zwischen Ladung und Schalkbord der Luke 4 eingeklemmt und so schwer verletzt worden, daß er am Morgen des folgenden Tages verstorben ist. Der Unfall ist auf ein plötzliches starkes Überholen des Schiffes in querlaufender Dünung zurückzuführen. Ferner hat eine Rolle gespielt, daß nach den Vorschriften der Ladehäfen zwischen Decksladung und Lukenkimmung ein 3 Fuß breiter Gang freigehalten werden mußte. Ein Verschulden der Schiffsführung oder Mängel in den Einrichtungen des Schiffes sind nicht festzustellen. Die zur Versorgung des Verletzten ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß.

Am 30. 7. 1965 um 14.15 Uhr ist der Leichtmatrose Ripberger vom MS „Fischbek“ im Hafen von Archangelsk beim Seeklarmachen des Schiffes von der Holzdecksladung ins Wasser gefallen und ertrunken. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Der Unfall ist auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen. Die eingeleiteten Rettungsmaßnahmen waren sachgemäß.

Mit angelegter Schwimmweste über Bord gesprungen und ertrunken

Der 18jährige Messejunge P. sprang am 21. August von MS „Linzerter“ (9957 BRT) auf der Reise von Newport News nach Nordenham mit angelegter Schwimmweste über Bord, obwohl Bordkameraden versucht hatten, ihn daran zu hindern. Auch das sofort eingeleitete „Mann-Über-Bord“-Manöver konnte den Messejungen nicht vom Ertrinken retten. Nach Stunden konnte der über Bord Gesprungene nur noch tot geborgen werden. Die Gründe für das Überbordspringen blieben in der Seematsverhandlung ungeklärt. Ein Verschulden der Schiffsführung oder Dritter lag nicht vor.

Zwischen Schiff und Kaje gefallen

ist der 17jährige Decksjunge U., als er am 14. September in Brüssel trotz ordnungsgemäß angebrachter Gangway von der Reling des Kümos „Filius“ (385 BRT) an die Kaje springen wollte. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen erkrank der Decksjunge.

16 m tief in die Luke gestürzt

Ein 18jähriger Leichtmatrose des MS „Windhuk“ fiel am 19. Oktober in Bremen bei Schuppen 17 von einer an Deck gehievten Jacht ins Zwischendeck. Mit lebensgefährlichen Verletzungen mußte der Verunglückte ins Krankenhaus gebracht werden.



Das Bücherblatt

Bilanz einer Flotte

Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815 bis 1945, 448 Seiten, 471 Skizzen, Leinen DM 98,—, J. F. Lehmanns Verlag, München.

Wenn eine Gruppe von Menschen das Erscheinen dieses Buches seit einem Jahrzehnt mit nicht erlahmender Ungeduld erwartet, dann verdient das Beachtung. Mit dem Begriff „Gröner“ verstanden sich die Marinefreunde — als eine internationale Zunft aus „shiplovers“ genannt — über dieses Vorhaben: die endgültige Darstellung der deutschen Kriegsschiffe von 1815 — 1945.

Schon 1936 hatte dieser wohl beste Kenner der deutschen Marinegeschichte, Erich Gröner, eine zusammenfassende Übersicht nach dem damaligen Stand geboten. Das Buch ist längst vergriffen und wird mit Liebhaberpreisen bezahlt. Daraus erklärt sich die Erwartung, mit der man der neuen, umfassenden und um viele genaue Daten bereicherten Ausgabe entgegensteht. Nun ist es so weit: Noch vor Weihnachten wird in J. F. Lehmanns Verlag München der Hauptband erscheinen.

Die Fülle des auf engem Raum gehäuften Materials ist verblüffend. Der Teil A bietet Listen, die in ausgeklügelter Form alles enthalten, was man zu wissen nur begehren kann: Schiffsname, frühere und spätere Namen, Verwendung (beispielsweise als Flaggschiff), Bauwerft, Bauzeit, Indienststellung, Umbauten, Baukosten; Wasserverdrängung bzw. Schiffsgewicht in metrischen Tonnen und engl. ts, Länge über alles und in der Konstruktionswasserlinie, Breite über Außenhaut bzw. Panzer, Tiefgang; Maschinenleistung, Umdrehungen der Welle, Geschwindigkeit in sm/h, Fahrstrecke, Treibmittelvorrat, Tauchzeit bei U-Booten usw. In diesem Abschnitt sind die Fahrzeuge zeitlich geordnet. Im Teil B finden sich die Skizzen und Beschreibungen: Baubezeichnung, Bauart und Panzerung, maschinelle Ausrüstung, Bewaffnung (Geschütze, Torpedos, Minen usw.), See-, Manövrierverhalten und Dreieigenschaften, Zahl der Offiziere und Mannschaften, Stäbe; Erkennungsmerkmale, Verwendung, Schicksal und Verbleib.

Ein besonderes Lob verdienen die Zeichnungen, denn sie sind im Maßstab 1:1250 mit vorbildlicher Genauigkeit — die meisten von Gröner selbst — ausgeführt. Damit ist dem Auge ein unmittelbarer Größenvergleich möglich. Besonders die Modellbauer werden hier eine Fundgrube entdecken. Im kommenden Jahr wird dann noch der zweite Teil mit dem Schiffs-ABC-Register, den Kleinschiffverändern und den Nachträgen erscheinen.

Nur ein Buch für Marinebegeisterte? Keineswegs — dies ist mehr. Es ist ein Nachschlagewerk für den geschichtlich Interessierten, für den Seemann, zugleich ein Denkmal für eine ruhmreiche Flotte.

Mittelmeer-Handbuch, V. Teil, 1965

Das Mittelmeer-Handbuch, V. Teil, ist nach vollständiger Neubearbeitung in 5. Auflage erschienen; diese ersetzt die bis jetzt benutzte Ausgabe aus dem Jahre 1940. In dem vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebenen

Buch werden die Küsten der Vereinigten Arabischen Republik, Israels, Libanons und Syriens, die Süd- und Westküste der Türkei mit den vorgelagerten Inseln Zypern, Rodos, Limnos und Samothraki sowie die Küsten der Dardanellen, des Marmara-Meeress und des Bosphorus beschrieben.

Teil A des Buches enthält Schiffsfahrtsvorschriften der im Gebiet dieses Handbuchs liegenden Länder und bringt Angaben über Seezeichen, Lotswesen und Quarantänenvorschriften, sofern sie von den internationalen Bestimmungen abweichen. Im Abschnitt Landeskunde sind die wichtigsten geographischen, historischen und wirtschaftlichen Angaben zusammengefaßt. Neben Wörterverzeichnissen und Tabellen gibt Teil A auch Aufschlüsse über Reparatur- und Bunker-möglichkeiten, deutsche Auslandsvertretungen, die Radar-anzeige wichtiger Küstenpunkte und über Entfernungen zwischen den Haupthäfen.

Teil B behandelt ausführlich die Naturverhältnisse und vermittelt so einen guten Überblick über Klima und Wetter, Gezeiten und Gezeitenströme sowie über die Oberflächenströmungen, die Wassertemperatur und den Salzgehalt im östlichen Mittelmeer. Angaben über die Mißweisung und eine Mißweisungskarte bilden den Schluß des Teils.

Im Teil C, dem Hauptteil des Handbuchs, werden einleitend allgemeine Angaben über die Schiffswege in diesem Fahrtgebiet mitgeteilt. In den folgenden neun Hauptabschnitten sind die Küsten mit den Häfen und Ankerplätzen unter Berücksichtigung der neuesten Vermessungsergebnisse ausführlich beschrieben, wobei besonderer Wert auf Angaben über die Ansteuerung der Ladeplätze bzw. die Einsteuerung in die Häfen und Flußmündungen gelegt wurde. Die drei letzten dieser Hauptabschnitte beschreiben die Dardanellen, das Marmara-Meer und den Bosphorus und geben Auskunft über die besonderen Verhältnisse in diesen Meeresteilen.

Das in Leinen gebundene Buch umfaßt 472 Seiten; 98 Ansichten sowie 26 Karten und andere Abbildungen ergänzen den Text. Das neue Seehandbuch ist zum Preis von DM 18,— durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.

„Und woher das Geld zum Bauen-Kaufen?“

von Finanz- und Grundstücksmakler (RDM) Fritz Wübbenhorst, Selbstverlag 29 Oldenburg (Oldb.), Gaststraße 18. Stand 1. 9. 1965, 50. (Jubiläums-) Auflage, 360 S., (brosch. DM 13,80, Halbb. DM 15,60).

Die Jubiläums-Ausgabe — 50 Auflagen in 10 Jahren — erscheint im richtigen Augenblick. Es ist gleichzeitig Lehr- und Lernbuch und Nachschlagewerk. Ein Wegweiser und Ratgeber aus der Praxis für die Praxis. Eine wertvolle Hilfe für die Käufer und Bauherren „von morgen“.

Erfreulich ist, daß der 53seitige Einführungsteil über alles, was beim Bauen oder Kaufen wissens- und beachtenswert ist, erheblich erweitert wurde und die Ausführungen über alle Möglichkeiten zur Bildung von Eigenkapital mit steuerlichen und prämiemäßigen Vorteilen mit einer umfangreichen und übersichtlichen Einkommensteuer-Tabelle ergänzt wurden.

Das am 1. 4. 1965 rückwirkend in Kraft getretene 2. Vermögensbildung-Gesetz mit seinen Neuerungen und steuerlichen Vorteilen wird ebenso ausführlich behandelt wie das zum gleichen Zeitpunkt wirksam gewordene „Wohngeld-Gesetz“ mit Beispielen.

Die ganz erheblichen Förderungsmaßnahmen nach dem Berlinhilfe-Gesetz in neuester Fassung sowie die zusätzlichen Förderungsmaßnahmen für Familien mit der neuen Sonderaktion Große Familie, das neue Beweissicherungs- und Feststellungs-Gesetz, das neue Flüchtlingshilfe-Gesetz wie auch das Schutzbau-Gesetz werden erläutert. Wichtig sind die Bestimmungen des „Gesetzes zur verstärkten Eigentumsbildung im Wohnungsbau und zur Sicherung der Zweckbestimmung von Sozialwohnungen“ (Wohnungsbauänderungs-Gesetz 1965) mit den neuen Bestimmungen über den begünstigten Personenkreis, über die Neuordnung der Vorränge im sozialen Wohnungsbau, über die Wohnflächen-grenzen und über die erhöhten Familienzusatz-Darlehen.

Wenn man in dem Buch außer den Förderungs-Bestimmungen der neuen Gesetze auch noch das für besondere Berufsgruppen Aktuelle, z. B. für Landwirte und Mittelständler, für Berufssoldaten, die neugefaßten Familienheim-Richtlinien für Bundesbedienstete und die sonstigen Wohnungsfürsorge-Bestimmungen für Angehörige des Öffentlichen Dienstes auf Bundes- und Landesebene oder die Förderungsbestimmungen über die Wohnungsbeschaffung für Studierende und vieles andere mehr findet, so zeigt sich darin besonders die Aktualität und Vielseitigkeit dieser 50. Auflage.

QUER DURCH DIE LAST

Seeutüchtigkeit des Schiffes durch gewalttätige und trunksüchtige Seeleute

Der Begriff Seeutüchtigkeit wird nach amerikanischer Gesetzgebung auch auf die berufliche und geistig-seelische Eignung und Verfassung der Besatzungsmitglieder ausgedehnt. Das hat zur Folge, daß amerikanische Reeder für als notorisch trunksüchtig und gewalttätig bekannte Seeleute haftpflichtig gemacht werden können. Das wiederum führte zu einer Sündenkartei in New York, die der Forscher bei fraglichen Annusterungen auf dem ganzen Kontinent zur Verfügung steht. Von ihr wird reederei-wie gewerkschaftsseitig Gebrauch gemacht.

Suche in der Nordsee

Gegenwärtig sind mehr als 100 Öl-, Gas- und Chemie-unternehmen in verschiedenen Gruppierungen an der Erdöl- und Erdgasuche in der Nordsee beteiligt. Dazu zählt auch die Esso-Organisation, die teils allein, teils zusammen mit anderen Ölgesellschaften im westdeutschen, britischen und norwegischen Nordseegebiet tätig ist. Es ist zu erwarten, daß bis zum Ende dieses Jahres in diesem Gebiet 13 bis 15 Bohrplattformen arbeiten werden, die etwa 30 Bohrungen zwischen 4000 bis 5000 Meter Tiefe niederbringen werden. Die Gesamtinvestitionen werden für die kommenden zwölf Monate auf 100 Millionen Dollar geschätzt.

Postsendungen an die Heimatadresse

Aus Kreisen der Besatzungsmitglieder werden zuweilen Klagen über Schwierigkeiten bei der Postzustellung der an die Heimatadresse gerichteten Sendungen laut. So sollte beispielsweise in einem Falle eine für einen Schiffs-offizier bestimmte gerichtliche Sendung, die beim Zustellversuch nicht ausgeliefert werden konnte, beim Zustellpostamt abgeholt werden. Dort drohte die Auslieferung der Sendung an die Mutter des Schiffsoffiziers wegen der fehlenden Postvollmacht zu scheitern.

Für eine Änderung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen sieht das BVM keine Möglichkeit. Die aufgetretenen Schwierigkeiten lassen sich jedoch bei Beachtung der einschlägigen Vorschriften vermeiden. Es sind darum hier die den Seemann interessierenden Regelungen zusammengestellt:

Vorschriften über die Postbevollmächtigung und die Postzustellung

(Auszug aus der Postordnung vom 16. Mai 1963)

§ 46: Postbevollmächtigter

- (1) Der Empfänger kann eine oder mehrere Personen mit dem Formblatt nach amtlichem Muster zum Empfang der für ihn bestimmten Sendungen bevollmächtigen. Wird mehreren Personen Postvollmacht erteilt, so ist jeder Postbevollmächtigte allein empfangsberechtigt.
- (2) Einer besonderen Vollmacht bedarf es
1. für den Empfang von Sendungen, die dem Empfänger eigenhändig zuzustellen sind,
2. für den Empfang postlagernder nachzuweisender Briefsendungen, Paketsendungen und Postanweisungen,
3. für die Erteilung einer Unter-Postvollmacht.
- (3) Die Postvollmacht ist beim Zustellpostamt einzureichen. Die Unterschrift muß amtlich beglaubigt sein.
- (4) Die Postvollmacht gilt bis zum Widerruf durch den Empfänger. Ist der Empfänger verstorben, so gilt die von ihm erteilte Postvollmacht bis zum Widerruf durch die Erben oder den Testamentsvollstrecker.

§ 50: Zustellung, Allgemeines

- (1) Die Sendungen werden dem in der Anschrift angegebenen Empfänger, seinem Ehegatten oder Postbevollmächtigten nach den Zustellangaben zugestellt.
- (2) Die Sendungen werden nicht zugestellt, wenn die Wohnung des Empfängers nur unter unverhältnismäßigen Schwierigkeiten zu erreichen ist. Der Wohnungsinhaber erhält einen Bescheid mit der Aufforderung, die Sendungen beim Zustellpostamt abzuholen. Diesen Bescheid müssen auch die Personen gegen sich gelten lassen, die sich dauernd oder vorübergehend in der Wohnung aufhalten.
- (3) Sendungen mit Wertangabe, gewöhnliche Paketsendungen und Postanweisungen werden nicht zugestellt, wenn zur Zustellung besondere Aufwendungen oder Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind.
- (4) Gewöhnliche Briefsendungen gelten als zugestellt, wenn sie in einem für den Empfänger bestimmten Hausbriefkasten eingelegt sind.

§ 51: Zustellung an Ersatzempfänger

- (1) Wird der Empfänger, sein Ehegatte oder Postbevollmächtigter nicht angetroffen, so können die Sendungen einem Ersatzempfänger zugestellt werden.
- (2) Ersatzempfänger für gewöhnliche Sendungen sind
1. Angehörige des Empfängers, seines Ehegatten oder Postbevollmächtigten,
2. in der Wohnung oder im Geschäft des Empfängers angestellte Personen,
3. der Inhaber oder Vermieter der in der Anschrift angegebenen Wohnung,
4. sonstige Hausbewohner oder Hausnachbarn, falls keine der unter der Nummer 1 bis 3 genannten Personen angetroffen wird.
- (3) Ersatzempfänger für eingeschriebene Briefsendungen sind die im Absatz 2 Nr. 1 bis 3 genannten Personen.
- (4) Ersatzempfänger für Sendungen mit Wertangabe bis 1000 Deutsche Mark und Postanweisungen sind die Eltern oder Kinder des Empfängers.

§ 52: Abholung nach Aufforderung

- (1) Beim Zustellpostamt sind während der Annahmezeiten abzuholen
1. Sendungen, die nach § 50 Abs. 3 nicht zugestellt werden,
2. Sendungen, die beim Zustellversuch nicht ausgeliefert werden konnten.
 - (2) Die Sendungen werden 7 Werktage nach dem Eingang zur Abholung bereitgehalten.
 - (3) Der Empfänger wird im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 mit einem Auslieferungsschein oder dem Postanweisungsformblatt, im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 mit einem Benachrichtigungsschein zur Abholung aufgefordert.
 - (4) Der Auslieferungsschein oder das Postanweisungsformblatt werden so zugestellt, wie die zugehörige Sendung zugestellt werden mußte. Die Sendung oder der Postanweisungsbetrag werden sodann gegen Vorlage des mit dem Namen des Empfangsberechtigten vollzogenen Auslieferungsscheins oder Postanweisungsformblatts ausgeliefert.
 - (5) Gegen Vorlage des Benachrichtigungsscheins wird die Sendung dem Empfänger, seinem Ehegatten oder Postbevollmächtigten ausgeliefert. Eingeschriebene und gewöhnliche Sendungen können auch der Person ausgeliefert werden, die der Empfänger auf dem Benachrichtigungsschein mit der Abholung beauftragt hat.
- Über Einzelheiten geben die Postämter Auskunft.

Neues Seemannsheim in Lomé

Von Senatsdirektor Dr. Heinrich Maas,
Vorsitzender im Fachverband
Deutscher Seemannsmission e. V.

Am 8. August 1965 wurde in feierlicher Form in Anwesenheit des Staatspräsidenten der Republik Togo, sämtlicher Mitglieder der togoischen Regierung, zahlreicher Vertreter des Diplomatischen Corps, der gesamten Leitung der Evangelischen Kirche Togos und von etwa 2000 Gästen das neue Seemannsheim eingeweiht, das der Fachverband Deutsche Seemannsmissionen in enger Zusammenarbeit mit der in Togo seit dem Jahre 1847 arbeitenden Norddeutschen Mission und mit der jungen Evangelischen Kirche Togos errichtet hat.

Dieses Heim ist das erste Seemannsheim, daß die Deutsche Evangelische Seemannsmission im tropischen Afrika, ja in den Tropen überhaupt, errichtet hat. So sind die beiden Fragen berechtigt: Warum ein Seemannsheim in den Tropen, warum gerade in Lomé?

Die erste Frage ist vom Standpunkt des Seemanns leicht beantwortet: Jeder, der einmal in den Tropen gefahren hat, kennt die schweren Belastungen dieser Fahrt und weiß, was es für ihn bedeutet, in einem Hafen ein gastliches Heim zu finden, vor allem, wenn er sich dort nach aller Hitze in einem zwischen hohen Kokospalmen liegenden Schwimmbecken tummeln kann. Ein Zeichen, wie groß das Bedürfnis bei den Seeleuten ist, ist die Besucherzahl des britischen Seemannsheimes in Lagos/Apapa: 90 000 bis 100 000 Seeleute schauen dort alljährlich herein. Anders sieht es freilich für den Heimleiter aus, der weitestgehend auf sich allein gestellt und ohne den Halt, den er in Häfen der gemäßigten Zonen an den vielen in der betreffenden Hafenstadt wohnenden Deutschen findet, Jahr für Jahr in dem feuchtheißen Klima tropischer Küsten seine Aufgabe erfüllen muß. Auch für die Seemannsmission selbst sind die Errichtung und der Betrieb eines solchen Heimes mit ungleich höheren Kosten verbunden, als sie bei einem Heim in den gemäßigten Zonen entstehen. Aber dessen ungeachtet halten wir es für unsere Aufgabe und Pflicht, an unsere Seeleute auch und gerade in den tropischen Häfen zu denken, soweit es unsere leider recht bescheidenen Mittel zulassen.

Warum haben wir nun gerade Lomé als Standort für das erste Seemannsheim ausgewählt? Nun: Man kann sich darüber streiten, ob wir in asiatischen, in afrikanischen oder in südamerikanischen Häfen hätten beginnen sollen. Der eine Erdteil ist so wichtig wie der andere. Nachdem der Plan eines Seemannsheimes in Khorramshahr wegen unerfüllbarer Forderungen der iranischen Behörden nicht durchführbar war, haben wir uns für Westafrika entschieden, das für unsere Schifffahrt immer größere Bedeutung zu gewinnen beginnt. Wir haben uns unterrichtet, in welchen Häfen schon Seemannsheime vorhanden sind. Ich habe auch verschiedene von ihnen persönlich besucht, wie die Heime in Lagos/Apapa, in Port Harcourt, in Tema und in Takoradi, sowie auch das von der Handelskammer betriebene Heim in Dakar. Neben ein solches vorhandenes Heim ein weiteres zu setzen, wäre sicher nicht richtig gewesen. Wir haben auch mit der Mission to Seamen (Flying Angel) die Absprache getroffen, uns gegenseitig über unsere Pläne und Absichten zu unterrichten. Trotzdem blieb

eine große Anzahl westafrikanischer Häfen „übrig“, von denen Lomé sicher nicht der umschlagsmäßig bedeutendste ist. Wenn wir das Heim trotzdem in Lomé errichtet haben, so hängt dies mit dem Bau des neuen modernen Hafens von Lomé zusammen. Dieser Hafen wird aus Mitteln der deutschen Entwicklungshilfe gebaut.

Wir meinen, wenn wir Deutschen schon einen Hafen bauen, so müssen wir nicht nur das technische Bauvorhaben selbst durchführen, sondern uns auch um die Menschen kümmern, die in diesem Hafen tätig sind. So ist unser Heim von vornherein in die Hafenplanung einbezogen worden und als erster Teil des Hafens, wenn man so sagen darf, vollendet worden. Wir haben hier also ein Seemannsheim, das schon steht und in Betrieb ist, bevor der Hafenbau selbst vollendet ist. Das Heim, dessen Grundfläche fast 10 000 qm mißt, liegt 850 m von der Molenwurzel des neuen Hafens entfernt an der zur Stadt führenden Straße unmittelbar am Meeresstrand, inmitten Tausender hoher schlanker Kokospalmen.

Das Heim besteht aus zwei Gebäuden: Der eigentliche Heimtrakt, 23,40 × 23,40 m groß, enthält die um einen Innenhof angeordneten Aufenthaltsräume, insbesondere einen großen Aufenthalts- und Speiseraum, einen durch eine Faltwand abteilbaren Leseraum, Küche mit Pantry und Bar, zwei Räume für Zusammenkünfte in kleinerem Kreis sowie Umkleieräume und Duschen. Durch den Innenhof wird erreicht, daß alle Räume ständig durchflüftet werden. Um alle Gästerräume läuft eine überdeckte Terrasse, die einmal zusätzliche Sitzplätze draußen bietet und zum anderen den großen Teil der Baumassen im Schatten hält. Hinter dem Heimtrakt liegt der zweigeschossige Wohntrakt, der auch einige Gästezimmer enthält.

Auf dem großen Grundstück des Heims befindet sich ein Freiluftkino und ein Schwimmbecken. Dieses 15 × 6 m große und 2 m tiefe Schwimmbecken dürfte für unsere Fahrensleute eine besondere Attraktion bilden, zumal das Schwimmen im Atlantik bei der ungewöhnlich hohen und starken Brandung sehr gefährlich ist und Jahr für Jahr Todesopfer auch unter den Seeleuten fordert. Wenn man sich am Nachmittag nach der ärgsten Hitze des Tages oder abends, wenn der Vollmond durch die Palmenwipfel scheint, im Schwimmbad tummeln kann, so macht das schon Freude. Leiter des Heims ist der Diakon Walter Bott, der vielen unserer Fahrensleute aus seiner sechsjährigen Tätigkeit in Istanbul bekannt ist.

Nun kann man fragen, warum wir das Heim schon jetzt gebaut haben, während der Hafenausbau erst Anfang 1968 beendet sein soll. Lomé ist jetzt ein Reedehafen. Es ist sicher beschwerlich, mit Hilfe der Leichter und der Mammy-Chair an Land gebracht zu werden, und diese Strapazen halten sicher viele Seeleute von einem Landgang ab. Auf der anderen Seite liegen die Schiffe fast ständig mehrere Tage auf der Reede, solange das Laden und Löschen so umständlich und zeitraubend ist. Unser Heimleiter hat einen neunsitzigen VW-Bus zur Verfügung und holt gern den dienstfreien Teil der Besatzung von der Wharf ab und bringt sie auch natürlich wieder dorthin zurück. Er arrangiert Fußballspiele und macht Ausflüge, und bislang sind wohl alle Seeleute von dem Heim begeistert gewesen und viele haben es als das schönste Seemannsheim bezeichnet, das sie kennen.

Das Heim ist nicht nur Seemannsheim. Mit der Durchführung des Hafenausbaus sind drei deutsche Tiefbaufirmen beauftragt worden. Sie haben eine größere Anzahl von deutschen Fachkräften ins Land geholt, die zum Teil ihre

Familien mitgebracht haben. Diese Deutschen wohnen in einer Siedlung, direkt neben unserem Heim, und die Nachbarschaft hat zu einer sehr freundschaftlichen Zusammenarbeit geführt.

Wir glauben, daß die Begegnung zwischen Seeleuten und Bauleuten für beide Seiten anregend und interessant sein wird. Überhaupt werden sicher viele der rund 200 in und um Lomé lebenden Deutschen gern in das schöne gastliche Heim kommen und mit ihnen viele der uns in herzlicher Freundschaft zugetanen Togoer, so daß immer Leben, Gesprächsstoff und Unterhaltung im Heim sein wird. Wir alle hoffen, daß recht viele unserer Seeleute ihren Weg dorthin finden werden.

Kapitänbericht an die Reederei über das neue Seemannsheim in Lomé und über ein „Schützenfest“

Vor sechs Wochen ist in Lomé ein neues deutsches Seemannsheim eingeweiht worden. Sie können sich sicher vorstellen, wie „platt“ wir waren, als wir, eingeladen vom Seemannsdiakon Bott, dieses herrliche Heim besichtigten. Wenn man so etwas sieht, macht es einem direkt Freude, Kirchensteuer zu bezahlen. Ebenfalls arrangierte Herr Bott für den Sonnabendnachmittag und für Sonntagmorgen jeweils eine Tour für 9 Personen in einem VW-Bus 70 km ins Landesinnere. Beide Fahrten kosteten zusammen 7000 Cfa. Ich hoffe, daß ich Ihrem Wunsch Folge geleistet habe, um der Besatzung auch in dieser Hinsicht einmal etwas Abwechslung zu bieten. Von diesen interessanten und aufschlußreichen Fahrten waren alle Beteiligten hellauf begeistert. Am Reiseziel angelangt, wurden wir dort vom Landeskönig des betreffenden Distriktes in Audienz empfangen. Zu unserer großen Überraschung bekamen wir sogar bei diesem König, weitab der Zivilisation, mitten im Urwald kühlen Whisky-Soda serviert. Er ist sehr deutschfreundlich eingestellt und wurde sogar, wie er uns auf einem Bild zeigte, von Papst Pius XII in Rom empfangen. Er teilte uns im Laufe des Gespräches mit, daß er nächstes Jahr nach Deutschland kommen wird, um den Fleiß der Deutschen, wie ihm sein Vater erzählte, selbst einmal in Augenschein zu nehmen. Für die Bemühungen des Seemannsdiakons zeigten wir uns erkenntlich, indem wir eine Geldspende von DM 200,— überreichten, denn die Finanzen zur Betreuung, die er zur Verfügung hat, sind sehr knapp bemessen.

In Abidjan startete das erste Fußballspiel in der neuen, von Ihnen gespendeten Sportkluff. Wir spielten gegen eine russische Schiffsbesatzung und verloren leider mit 2:1 Toren. Trotz dieser knappen Niederlage gegen die gut trainierten Russen gaben unsere Männer ihr Bestes und spielten wie angehende „Profis“. In der ersten Spielhälfte zog sich der spanische Messesteward bei einem Kopfballduell eine Augenbrauenklaffwunde an der linken Seite zu, sein Gegenspieler trug die gleiche Verletzung davon, nur an der rechten Seite. Nach der Behandlung durch den russischen Schiffsarzt konnte das Spiel wieder fortgesetzt werden. Am Abend war dann gemütliches Beisammensein auf dem russischen Schiff, wobei die Gastgeber mit Wodka und Bier nicht sparten.

„Schützenfest in Lagos“, so müßten die Schlagzeilen der Sportzeitungen lauten. In einem betont harten aber fairen Spiel überrannte unser Fußballteam in ihrem zweiten Spiel die Mannschaft eines englischen Schiffes mit 10:0 Toren. Trotz guter Abwehr konnten die Engländer unserem schußfreudigen Sturm keinen Einhalt gebieten. Ich hoffe, daß wir auch in Zukunft des öfteren den Platz als Sieger verlassen werden.

Hagenah
Kapitän MS „Detlef Mittmann“

Müllers Kuh

Fortsetzung von Seite 1

Maßnahmen, deren Erfolg nur zum Teil davon abhängt, daß sie überhaupt getroffen werden. Genau so wichtig ist, daß sie an Bord als reederseitige Bemühungen bekannt sind, daß die Führungskräfte an Bord auch mitziehen und sie nach bestem Wissen und Gewissen ausführen und fördern.

Welche Maßnahmen auf breiter Reederei-Ebene laufen zur Zeit für die Bestandspflege an Bord?

Die verschiedenen haustariflichen Maßnahmen vieler Reedereien, wie das Mitfahren von Ehefrauen, Gestellung von Bettwäsche, Waschmittel usw., Omnibusfahrten für Angehörige nach Rotterdam, Hafenaflöser und ähnliches soll hier außer Betracht bleiben. Wenn mit Genugtuung festgestellt werden kann, daß bei uns an Bord das Verantwortungsbewußtsein für den Mitmenschen und für den anvertrauten Mitarbeiter wächst, dann ist es nur billig, auch die Bemühungen der Reederschaft für die Bestandspflege sachlich und vorbehaltlos zu beurteilen.

Es sind das:

Funkpressediens, die aktuelle Bordzeitung, in Zusammenarbeit von „Hamburger Abendblatt“, Post und Reedereien, Reederbeitrag: 45 000 DM jährlich.

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Besatzungen, DM 1,20 pro Exemplar.

„Lehren und lernen an Deck“, Leitfaden für die Bordausbildung, DM 35 000 jährlich.

Personelle Navigation, Lehrbriefe der Personalführung für Kapitäne und Schiffsoffiziere aller Dienstzweige, Auflage zur Zeit 5000 Exemplare.

Arbeitsgemeinschaft für Schiffssoziologie, zur Zeit Forschungsarbeiten über innere Situation des heutigen Nautikers — Bordhierarchie — Probleme der Minderheiten (Ausländer, Altersgruppen) — Selbstjustiz an Bord.

Unterricht für personelle Betriebsführung an den Seefahrts- und Schiffingenieurschulen.

Freistellung von Offizieren zum Ausbildungsstudium an Seemannsschulen. Anmusterung von zusätzlichen Offizieren nur für Ausbildung.

Einrichtung von Ausbildungsschiffen, zur Zeit 14

Sprechstunden für Führungsprobleme, siehe S. 6

Enge Zusammenarbeit (und finanzielle Beiträge) mit Seemannsmissionen, zum Beispiel einmalige Zuwendung von 150 000 DM für Seemannsheim Rotterdam, die täglichen Zuwendungen pro Schiff betragen dort zwischen 1 und 25 Gulden.

„Führungskräfte und Mitarbeiter in der Handelsschiffahrt“, Leitfaden für Führungskräfte an Bord und in den Reedereien (in Arbeit).

„Landgangsliste“, Zusammenstellung von Informationen und Tips für Landgänge in ausländischen Häfen. (in Arbeit).

Einheitliche Sicherheitsbestimmungen gefordert

Auf der vierten Konferenz der nordwestdeutschen Hafenvertreter, die in Rotterdam und Amsterdam stattfand, einigte man sich über eine Anzahl von Punkten, die die Sicherheit der Häfen betreffen. U. a. war man der Auffassung, daß bezüglich gefährlicher Ladungen eine einheitliche und detaillierte Regelung angestrebt werden muß. Besonders für den Transport von Chemikalien müßten bessere Vorschriften getroffen werden. So sollten Schiffe mit bestimmten Chemikalien ihr Eintreffen im nächsten Hafen wenigstens 24 Stunden vorher anmelden. Hierfür will man versuchen, eine international geltende Liste der gefährlichen Güter zusammenzustellen.

Im übrigen war man der Meinung, daß die UKW-Sprechanlage für die Seeschiffahrt immer unentbehrlicher wird. Sie ermöglicht es den Schiffen, sich vor Eintreffen bei den Hafenbehörden zu melden und über die Situation im Hafen zu erkundigen. In diesem Zusammenhang wurde bereits erwähnt, daß es in Zukunft wahrscheinlich vorgeschrieben sein wird, daß sich die Schiffe vor Eintreffen auf dem Neuen Wasserweg durch UKW anzumelden haben.

Was den Verkehr mit Spezialfahrzeugen — womit man in der Hauptsache Tragflächenboote und Hovercraft meint — anbelangt, war man der Auffassung, daß diese Fahrzeuge gegenüber den traditionellen Schiffen ausweichpflichtig sind. Auf der Themse wird zur Zeit erwogen, für diese Boote Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h festzusetzen. Besondere Beschwerden wurden bezüglich des Lärms und der hohen Geschwindigkeit vorgebracht. Außerdem hielt man eine spezielle Beleuchtung für erforderlich.

Forschungsreise zur Erprobung seemäßiger Verpackung

„München“ und „Neckarstein“ löschten wertvolle Erkenntnisse

Die Wissenschaftler der Hamburger Beratungs- und Forschungsstelle für seemäßige Verpackung e. V. (BFSV) sind von ihrer viermonatigen Forschungsreise nach Ostasien zurückgekehrt und haben bereits mit der Auswertung der zahlreichen Beobachtungen und Meßwerte begonnen. Als eine der wichtigsten Erkenntnisse dieser Reise darf bereits jetzt die Feststellung angesehen werden, daß die Verpackung von Verschiffungsgütern nicht nur auf die Besonderheiten eines Schiffstransportes, sondern in gleicher Weise auf die Umschlags- und Lagerverhältnisse in den Bestimmungshäfen und auf die Möglichkeiten zur Weiterverladung ins Binnenland abgestellt werden muß. Gerade für das ostasiatische Fahrtgebiet ist daher ein intensives Studium der Verhältnisse in den Häfen von besonderer Bedeutung.

In dieser Zusammenstellung dürfte eine Antwort liegen auf die Frage des Themas. Sie steht jenseits der gerade stattfindenden Tarifverhandlungen. Sie ist das Ergebnis der gemeinschaftlichen Initiative der Reeder für ihre Betreuungsarbeit. Es mag noch nicht der Weisheit letzter Schluß sein. Kann und soll es auch gar nicht. Aber einen wesentlichen Faktor beim Prozeß des Einpendelns zwischen den Partnern dürften diese Maßnahmen darstellen.

„Ich und du“? Müller's Kuh kann man nicht nur melken, sie muß auch gefüttert werden von allen, die ein Interesse daran haben, daß es vorwärts geht mit unserem Betrieb an Bord und mit unserer Seefahrt schlechthin. Der Wachoffizier

Die jetzt beendete Forschungsfahrt war die 9. Reise dieser Art, die die BFSV bisher durchgeführt hat. Es wurde dabei mit 486 Kolli mit Gesamtgewicht von 24 Tonnen nicht nur die bisher größte Testladung untersucht, sondern erstmalig auch ein Teil der Ladung auf dem Landwege in Ostasien weiterbefördert. Die gesamte Testsendung brachte das MS „München“ der Hamburg-Amerika Linie zunächst von Hamburg nach Port Swettenham. 330 Packstücke wurden hier zum Weitertransport per Eisenbahn nach Prai bei Penang gelöscht und wegen Zolsschwierigkeiten 10 Tage im Hafen festgehalten. In Prai wurde die Testsendung von MS „Neckarstein“ des Norddeutschen Lloyd zum Rücktransport nach Hamburg aus Leichtern übernommen. Die übrigen Testkolli blieben während der gesamten Rundreise an Bord der „München“. Es handelte sich vor allem um Proben verschiedener Korrosionsschutzmittel, die auf und unter Deck geprüft wurden. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Untersuchung von Kühlraumladung.

Die Beratungs- und Forschungsstelle für seemäßige Verpackung e. V. wird die Ergebnisse ihrer 9. Forschungsreise nach Abschluß der Auswertung veröffentlichen.

Kleine Passagierschiffe sind wirtschaftlicher

In einem Vortrag vor der Landespressekonferenz Hamburg vertrat der Leiter des Instituts für Schifffahrtforschung in Bremen, Dr. Gustav Adolf Theel, die Auffassung, daß im Passagierschiffbau ein Trend zum kleineren Schiff bestehe. Er könnte unter Umständen sogar so weit gehen, daß sich im Kreuzfahrtengeschäft eine Schiffsgröße von 4000 bis 5000 BRT durchsetzt. Als problematisch bezeichnete Dr. Theel die Ozeanriesen von 50 000 und mehr BRT, die nur noch unbefriedigende Besetzungsquoten erwarten lassen. Auf die Neubaupläne der Hamburg-Atlantik Linie angesprochen, die auf ein Schiff um 20 000 BRT abgestellt sind, sagte D. Theel, dies sei ein „sehr handlicher Typ“. In einem Streifzug durch die Statistik der Passagierschiffahrt teilte der Redner mit, daß es zur Zeit auf der ganzen Welt 260 Schiffe gebe, die 100 und mehr Passagierplätze anbieten. Insgesamt sind es 164 000 Plätze und die reine Passagiertonnage beträgt 4 Mill. BRT. Darüber hinaus bieten kombinierte Passagier- und Frachtschiffe in der Kategorie zwischen 12 und 100 Plätzen 138 000 Betten an. Die Passagierschiffe der Welt fahren unter 26 Flaggen, bei denen Großbritannien und Italien die vorderste Stelle einnehmen.

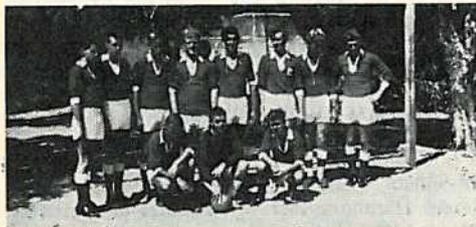
217 Fahrgastschiffe sind nach dem Kriege neu in Dienst gestellt worden. Das sind 82 %. Unter den Bauländern steht Großbritannien mit 63 % an erster Stelle, wiederum gefolgt von Italien mit 17 % und Frankreich mit 10 %. Die Bundesrepublik ist am Passagierschiffneubau mit 3,2 % beteiligt, wobei vor allem die bei der Deutschen Werft in Hamburg gebauten Schiffe für Israel und Ägypten ins Gewicht fallen. Unter den Passagierhäfen der Welt steht Neapel mit jährlich über 60 000 Einschiffungen an erster Stelle, gefolgt von Southampton und New York. Hingegen nimmt Hamburg die drittletzte Stelle vor Triest und Vancouver ein. In Hamburg schiffen sich 1964 7400 Passagiere ein, in Bremen 15 930. 1936 standen einem Beförderungsbedarf aus Deutschland nach Übersee von 225 000 Personen 40 300 Plätze auf deutschen Schiffen gegenüber. 1964 war der entsprechende Transportbedarf der Bundesrepublik 160 000 Personen, wogegen die heimische Handelsflotte 9000 Passagierplätze anzubieten hatte. In diesem Mißverhältnis liege, so meinte Dr. Theel, nach wie vor eine gute Chance für deutsche Reedereien, die sich im Passagiergeschäft betätigen wollen.



Gut gemacht !!

Das sind die Seeleute des MS „Weissenburg“, die unter dramatischen Umständen 25 US-Seeleute gerettet haben und mit der Rettungsmedaille am Band ausgezeichnet wurden. Von links: Kapitän Werner May, 2. Offizier Wilhelm Vardning, 3. Offizier Walter Voigt, 3. Ing. Jörn Greifenbohm, OA Leif Lauert, BM Peter Hahn. Nicht auf dem Bild sind 1. Offizier Kamberg und der Lt. Ing. Rohde. „Kehrwieder“ berichtete ausführlich über diese Rettungstat.

Zweifacher Pokalsieger MS „Innstein“



Nachdem wir 1963 den Große-Seen-Pokal zum ersten Mal gewannen, gelang es uns in diesem Jahr erneut, den Pokal an Bord zu bringen. In sechs Spielen, die wir in Chicago austrugen, erzielten wir sechs Erfolge und konnten 43 Tore schießen. An Gegentoren brauchten wir nur drei in Kauf zu nehmen, da unsere Hintermannschaft ausgezeichnet gut stand.

Wir schlugen am:

7. 5. Innstein — Rugdefjell	9:0
8. 5. Innstein — Transeuropa	5:1
16. 7. Innstein — Leapaul	6:0
17. 7. Innstein — Makefjell	7:1
18. 7. Innstein — Capo Noli	11:1
19. 7. Innstein — mex. Landm.	5:0
gesamt	43:3
4. 7. Innstein — Rowanmore	10:1

Zum Schluß möchten wir Spieler es nicht versäumen, unseren passiven Mitgliedern sowie edlen Spendern für ihre finanzielle Hilfe zu danken.

Mit freundlichem Gruß
Der Vorstand (Grund)

Fußballergebnisse aus Rotterdam

AUGUST	
Madison Friendship — Franciska Hendrik Fisser	9:0
Fresena — Adolf Leonhardt	1:4
Madison Friendship — Siwa	7:1
Stubbenkammer — FCP (holl.)	2:10
Mariëfels — Franciska Hendrik Fisser	0:6
Hornland — Homberg	1:1
Ost-Friesland — Cuxhaven	7:0
Riederstein — Ekenheim	4:1
Cap San Nicolaus — Nürnberg	2:1
Travstein — Syllum	4:1
Mai Rickmers — Fairwind	2:5
Sabraltha — Ranga (russ.)	7:1
Ilse Fritzen — Mai Rickmers	6:0
Marburg — Reavely	4:1
Ginheim — Langelsheim	3:1
SEPTEMBER	
Alexander von Humboldt — Heidelberg	0:1
Montan — Hasselburg	1:4
Rantum — Malaya (Schweiz)	0:3
Cap San Antonio — Byblos	1:0
Leipzig — Magdalene Vinnen	9:0
Adolf Leonhardt — Delta (portog.)	2:3
Hammonia — Werner Seelenbinder	3:5
Sabraltha — Carmania (engl.)	0:5
Sabraltha — Schwerin	2:4
Reinhard Lorenz Russ — Carmania (engl.)	11:1
Mathilde Bolten — Saale	2:3
Frank Leonhardt — Frensburg	7:1
Ansgaritor — PTT (holl.)	0:13
Ahrensburg — Weserstein	3:0

ZWEI ZEITUNGSBERICHTE ÜBER BETRUNKENE

Betrunkene vor Gericht

Beträchtlich „getankt“ hatte ein 40 Jahre alter Mann aus Esterwegen, der sich vor einem Einzelrichter in Leer wegen Trunkenheit im Straßenverkehr verantworten sollte. Der Mann schwankte erheblich, als er in den Gerichtssaal geführt wurde. Der vom Richter veranlaßte Test mit einem Alkoholröhrchen bestätigte den Verdacht der Trunkenheit. Der Angeklagte gab schließlich zu, eineinhalb Flaschen Schnaps getrunken zu haben. Die Verhandlung wurde vertagt. Zum nächsten Termin soll der Mann bereits einen Tag vorher abgeholt werden und bis zur Verhandlung im Polizeigewahrsam bleiben, damit er sich nicht wieder betrinken kann.

Betrunkener Seemann

suchte eine warme Unterkunft in der Davidswache

„Laßt ihr mich jetzt hier schlafen?“ Mit diesen Worten tauchte der Seemann Harald W. (34) zum dritten Male in einer Nacht im Tür Rahmen der Davidswache auf St. Pauli auf. Zum drittenmal wurde er vor die Tür gesetzt: „Dies ist kein Nachtsytl.“ Da ergriff der Seemann einen Stein, schleuderte ihn ins Fenster des Wachraumes, wurde gefaßt und durfte die Nacht in der Zelle zubringen. Nicht als „Schlafgast“, sondern als „Verwahrhaftling“.

Wie lange noch dürfen bundesdeutsche Zeitungen das Wort „betrunken“ als Berufsbezeichnung für Seeleute mißbrauchen?

Wann hört diese schleichende Diskriminierung unseres Berufes endlich auf?

Auch deutsche Reederei plant Leichterschiffe

Nachdem bereits 1963 die japanische Mitsui-Werft mit Plänen über den Bau neuartiger „Leichter“-Schiffe an die Öffentlichkeit trat und später auch die amerikanische Reederei Lykes Bros. Steamship Co. ähnliche Neubaupläne bekanntgab, die sich inzwischen weiter konkretisierten, indem das Projekt zum Patent angemeldet wurde und Hafenerkundungen in Europa stattfanden, will nun auch die Hamburg-Süd den weltweit steigenden Kosten in der Seeschifffahrt und den ständigen Hafenerstopfungen in vielen Teilen der Welt durch den Bau eines neuen Schiffstyps begegnen.

Im Zuge dieser Planungen hat die Hamburger Werft Blohm & Voss AG jetzt für die genannte Reederei einen ungewöhnlichen Übersee-Frachter projektiert, der bei der Wandlung des Weltgüterverkehrs über See eine wichtige Rolle spielen wird. Der von den beiden Unternehmen geplante „Barge Carrier“ ist ein schnell laufendes Trägerschiff für schwimmfähige Groß-Container von je 300 Tonnen Tragfähigkeit. Das Trägerschiff kann je nach seiner Größe 20—40 Container (Leichter) ohne Zeitverlust durch Laden oder Löschen von Küste zu Küste tragen.

Die weit im Binnenland oder auch in den Seehäfen beladenen Leichter werden durch eine Heckpforte in das Trägerschiff eingeschwenkt, durch einen 300 Tonnen Portalkran aus dem Wasser gehoben und an ihrem vorgesehene Stauplatz abgesetzt. Es finden bis zu drei Leichter nebeneinander Platz. Das Anbordnehmen und Vonbordgeben der 300 Tonnen tragenden Behälter dauert pro Leichter nicht länger als 10—15 Minuten, so daß die Liegezeiten des Trägerschiffes auf ein Minimum reduziert werden können.

Die heute üblichen Stückgut-Schnellfrachter benötigen für eine Rundreise Hamburg—Süd-

amerika Ostküste—Hamburg rund 60 Tage. Davon gehen etwa 30 Tage für Laden und Löschen und oft auch durch nutzloses Warten auf einem Liegeplatz verloren. So wird der Frachter während der Hälfte der Reisezeit seiner eigentlichen Funktion als Transportmittel entfremdet. Bei dem Trägerschiff hingegen entfallen die Hafenerliegezeiten fast ganz. Nur wenige Stunden werden für das Übernehmen oder Vonbordgehen der Leichter benötigt. Diese werden unabhängig vom Mutterschiff in vielen verschiedenen Häfen beladen und entladen. Hierdurch werden die Umlaufzeiten des Trägerschiffes im Vergleich zum konventionellen Frachter um etwa 50% verkürzt und eine optimale Ausnutzung dieses neuartigen Transportmittels erzielt.

Nach der bisherigen Planung soll zum Beispiel ein Trägerschiff für 30 Leichter 190 m über Alles lang, 26,5 m breit und 17 m hoch werden. Der Tiefgang wird maximal 7 m betragen. Die Leichter sind sowohl für Trocken- als auch für Kühlladung vorgesehen und verfügen bei 25 m Länge, 7,35 m Breite und 3,50 m Seitenhöhe über einen nutzbaren Laderaum von 22 000 cbf. Spezialleichter können auch Kühlladung aufnehmen.

Gesundheitsdienst an Bord

Verbände am Halse

Der Tuchverband am Halse wird mit dem krawattenförmig zusammengelegten Tuche ausgeführt und dient als einfach schützender Verband oder auch zur Befestigung von Verbandstoffen. Die Krawatte wird ein oder zweimal zirkulär um den Hals geführt und dann geknotet. Ein besonders sicherer Abschluß ist durch diesen Verband nicht gewährleistet. Der Bindenverband am Halse, ausgeführt durch einige Kreisgänge, gestattet eine nur lockere Festlegung der Verbandstoffe, da der bei festerem Anziehen entstehende Druck auf die Blutgefäße nicht ertragen wird. Um ein Verrutschen des Verbandes zu verhindern,

J. M. LINDEMANN

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

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

muß man zu den Kreisgängen noch Binde-touren um Kopf oder Brust hinzufügen. Dementsprechend gestaltet sich der Wundverband am Halse derart, daß man reichlich gekrümmte Gaze auf die Wunde bringt und Wattelagen darüber legt. Mit einer nicht zu breiten Binde werden unter nur mäßigem Zuge zunächst einige Zirkeltouren angelegt. Um ein Verschieben der Bidentouren und seitliches Absteigen des Verbandes bei Kopfbewegungen zu vermeiden, empfiehlt es sich, Kreuz-touren um Nacken und Stirne einzuflechten. Diese Verbände müssen in der Regel bis an die Unterlippe angrenzen. Durch Anlegung einer nur unter leichtem Zuge übergelegten elastischen Binde über dem Verbands wird eine gleichmäßige Kompression am sichersten erreicht.

Zur bestmöglichen Ruhigstellung von Hals und Kopf empfiehlt sich, die Einlage von Holzspänen unter die letzten Bindetouren; sie werden von der Scheitelhöhe zum Nacken angebracht und mit Stärkebinden festgelegt. Solche Verbände ersetzen den am Kopf und Hals nur selten angewendeten Gipsverband vollkommen. Der Pappschienenverband am Halse findet zur Ruhigstellung des Halses bzw. des Kopfes Verwendung. Ein der Länge des Halses entsprechend breiter Streifen Pappe wird, um scharfe Kanten zu vermeiden, beiderseits mehrfach eingekerbt und etwas abgeklopft, mit Watte unterpolstert oder umwickelt und nun mit einem Tuche oder besser mit einer Binde am Halse befestigt. Statt eines Pappdeckels läßt sich auch steifer Filz verwenden. Jünemann

Auflösung von Seite 14

„Für Geographen“:

Waagerecht: 1. Krater, 5. Bagger, 9. Formular, 12. Balearen, 14. Tau, 15. Ohr, 16. Alz, 17. Zofe, 18. Garn, 19. Nizza, 20. Nadir, 23. Natal, 24. Nationalhymne, 31. Aktionsradius, 36. Elder, 38. Malta, 41. Salem, 43. Eris, 45. Bali, 46. ein, 47. Ahn, 48. nun, 49. Mangfall, 51. Geologie, 53. Tanger, 54. Dronte.

Senkrecht: 1. Kaftan, 2. Abbruzzen, 3. Tom, 4. Rolle, 5. Beleg, 6. Goa, 7. Garantie, 8. Runzel, 10. Urfa, 11. Roda, 12. Brei, 13. Elan, 20. neo, 21. dea, 22. Reh, 25. Aik, 26. Tat, 27. non, 28. Lar, 29. Mai, 30. neu, 31. Ardennen, 32. Olm, 33. Sol, 34. Ara, 35. Solingen, 36. Eremit, 37. Riff, 39. Aral, 40. Tang, 31. Saal, 42. Manege, 44. starr, 45. blond, 50. Gag, 52. oho.

Zeichnungen und Fotos: S. 1: Photo Rausch, S. 2: E. de Jong, S. 3: Conti-Press, S. 4: Globusmater, S. 6: M. Heeren, S. 10: Archiv Seefahrt-Verlag GmbH, S. 11: Photo Rausch, S. 12: Pfälzer-Anthony, S. 13 u. 14: Deikemater, S. 15: Smith, S. 20: Conti-Press.

Seemannsausrüstung

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

Nein
von der Aa

Schwingmetall
Gummi-Wellenlager
Gummi-Kompensatoren
Gummi-Scheuerleisten
Gummi-Fender

WILLBRANDT & CO

2 Hamburg 1 - Mönckebergstraße 31

Telefon: 33 41 90/33 49 69 - Telex: 02 161378 - Telegramm: Schwingtechnik



Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwicklei

Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER

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

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

Fehlt's
GELD?
Sei schlau:
nimm **HKV**

Bar-Kredit für alle Zwecke

HANSEATISCHE
TEILZAHLUNGS-KREDITBANK G. M. B. H.

HAMBURG 36 · DAMMTORSTRASSE 1
FILIALEN:

HARBURG, WILSTORFER STR. 10 / BREMER STR.
ALTONA, BAHNFELDER STRASSE 82
BARMBEK, FUHLBÜTTLER STRASSE 106
BERGEDORF, SACHSENTOR 51

HKV



RUF 3415 51

Personalausweis und
Verdienstbescheinigung bitte mitbringen



H/164 S

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

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

Bonn: Tel. 38 303
 Bornheimer Straße 131



Heinrich Klingenberg

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

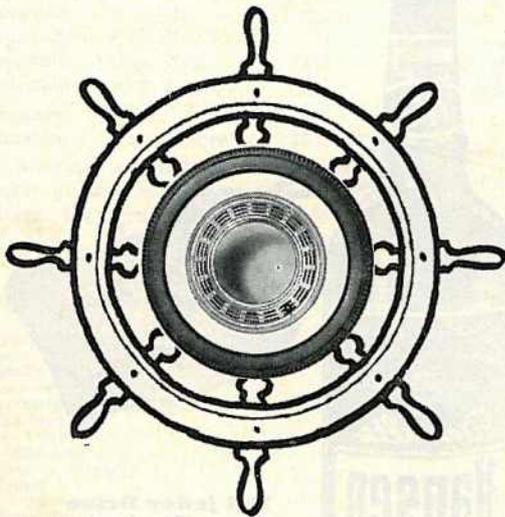
CARL BOLLWITT Hamburg 11,
 Vorsätzen 52 (Bei der Überseebrücke) · Tel. 343528
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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



Welches Ziel Sie auch an Land ansteuern wollen –

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

Bremen, Bahnhofsplatz 32 (Tivoli-Hochhaus), Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven-Lehe, Hafenstr. 30, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-46, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82



SELBSTFAHRER UNION

Autovermietung – rent a car

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

KE 13



VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFART

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