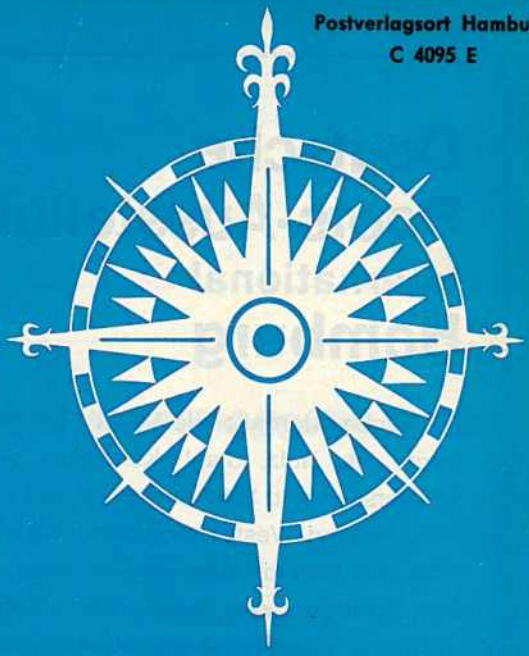
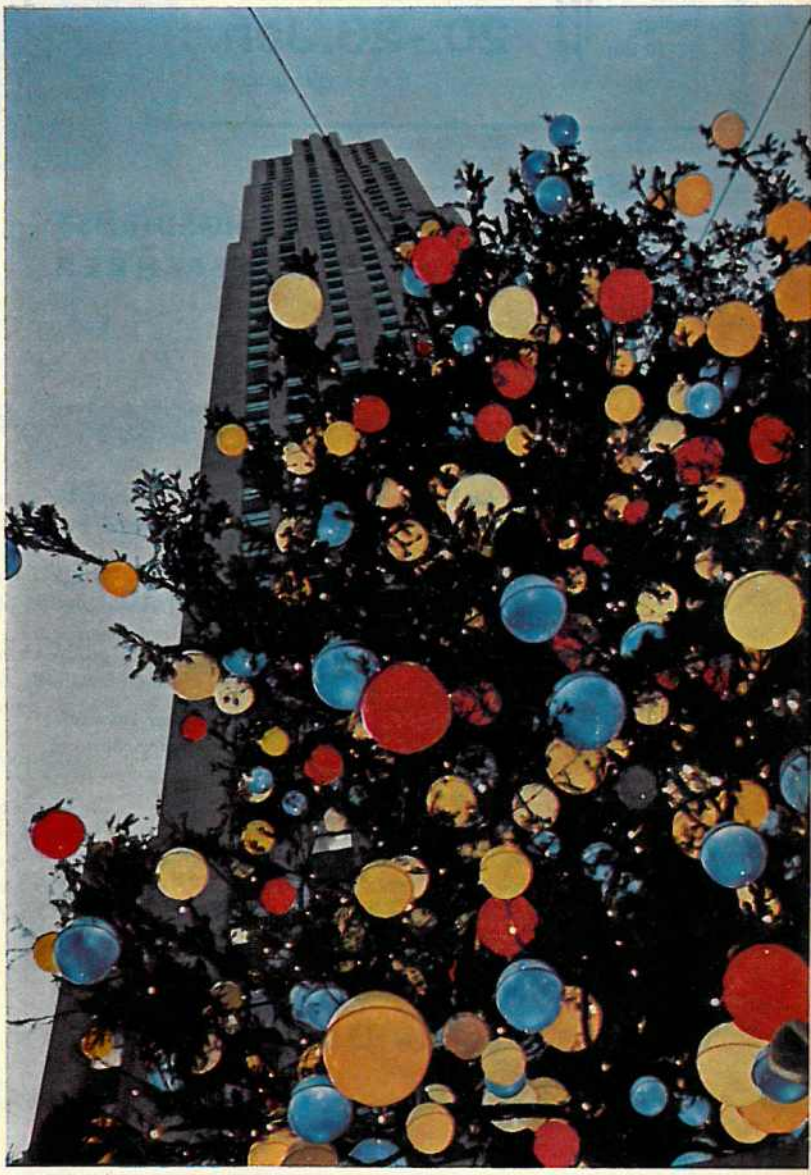
Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

# Kehrwieder



*Aus dem Inhalt:*

Weihnachtsgruß an Bord
1965 war rotgelb
Dit un Dat zwischen Alm und Watt
Programm für die nächsten vier Jahre
10 Jahre Bundesmarine
Fortschritte in der Automation
Landgang mit 100 Sachen
Stapelläufe
Besteigung des Fudschijama
Pech zu Weihnachten
Passen Sie in die Welt?
DM 1 300,— zu gewinnen
Schmunzelauge
Das Kunstwerk des Monats
Sport an Bord



Weihnachtsbaum in New York

Jahrgang 9 Nr. 12
Dezember 1965

# Deutsche Boots-Ausstellung international Hamburg

Der große internationale Markt in 9 Hallen:
Boote aus Holz, Stahl, Kunststoff, Leichtmetall für Wassersport und Schiffahrt – vor allem aus Skandinavien, Holland, Westdeutschland, England, Italien, den USA, aus Mitteldeutschland und Osteuropa – Boots- und Schiffsmotoren, Boots- und Jachtausrüstungen, nautische Ausrüstungen, Rettungsgeräte, Bootsbaumaterialien, Zubehör

Informationen durch:
Deutsche Boots-Ausstellung Hamburg
2000 Hamburg 36, Planten un Blomen

täglich 10-19 Uhr

**20.-26. Jan. 1966**



LANGE SHIPSTORES

## BASTÉ & LANGE

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



auslands-umzüge

**heinrich klingenberg**

HAMBURG, WINTERHUDER WEG 6-10, RUF: 22 20 03
BONN, BORNHEIMER STRASSE 131, RKF: 3 03 03

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN



VS WELTWEIT

## 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.*

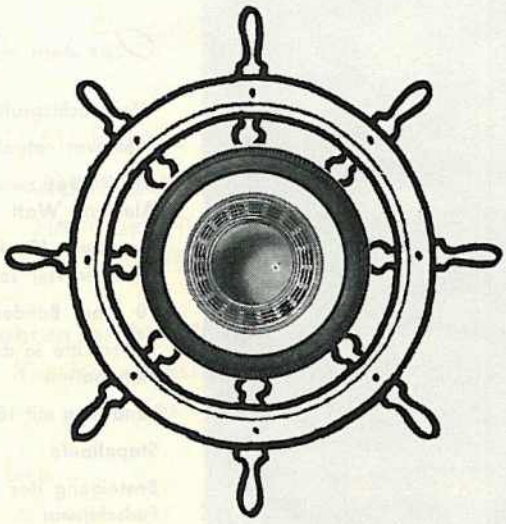
*Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung Ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 %.*

*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**





**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 DEUTSCHLANDS

## SELBSTFAHRER UNION

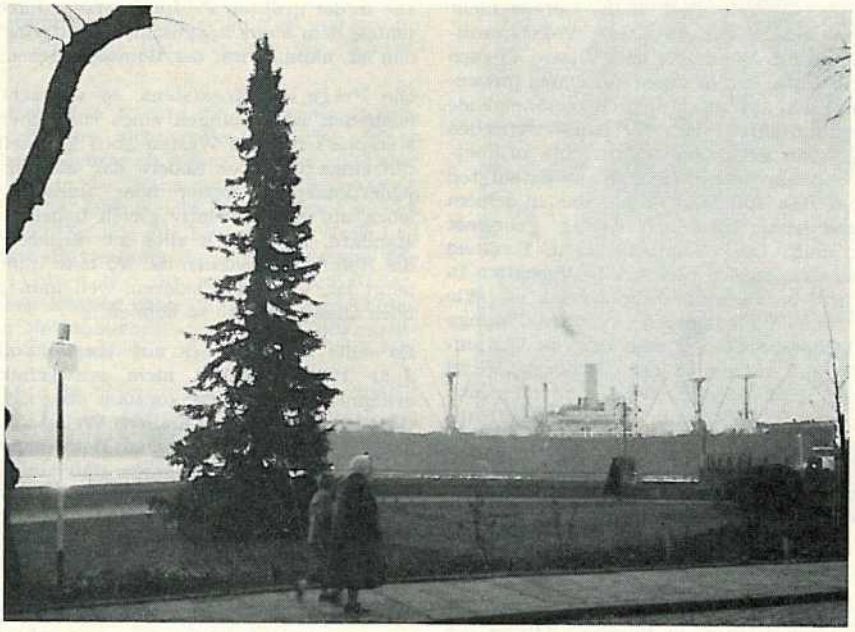
**Autovermietung – rent a car**

**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 14

# Kehrwieder

9. Jahrgang | Dezember 1965 | Nr. 12



**Wir wünschen allen Fahrensleuten auf See, in fernen Häfen und in der Heimat ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches, erfolgreiches Neues Jahr**

Reeder, Verlag und Schriftleitung »Kehrwieder«

## *Unsere schönsten Weihnachtslieder . . .*

### Stille Nacht, Heilige Nacht

Stille Nacht, Heilige Nacht
Alles schläft, einsam wacht
nur das traute hochheilige Paar.
Holder Knabe in lockigem Haar
schlaf in himmlischer Ruh,
schlaf in himmlischer Ruh!

Stille Nacht, Heilige Nacht!
Hirten erst kundgemacht,
durch der Engel Halleluja
tönt es laut von fern und nah:
Christ, der Retter ist da,
Christ, der Retter ist da!

Stille Nacht, Heilige Nacht!
Gottes Sohn, o wie lacht
Lieb' aus deinem göttlichen Mund,
da uns schlägt die rettende Stund',
Christ, in deiner Geburt,
Christ, in deiner Geburt!

### O du fröhliche, o du selige

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Welt ging verloren,
Christ ist geboren:
Freue, freue dich, o Christenheit!

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Christ ist erschienen,
uns zu versühnen:
Freue, freue dich, o Christenheit!

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Himmlische Heere
jauchzen dir Ehre:
Freue, freue dich, o Christenheit!

### O Tannenbaum, o Tannenbaum

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
wie grün sind deine Blätter!
Du grünst nicht nur zur Sommerzeit,
nein, auch im Winter, wenn es schneit!
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
wie treu sind deine Blätter.

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
du kannst mir sehr gefallen!
Wie oft hat nicht zur Weihnachtszeit
ein Baum von dir mich hocherfreut!
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
du kannst mir sehr gefallen.

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
dein Kleid will mich was lehren!
Die Hoffnung und Beständigkeit
gibt Mut und Kraft zu jeder Zeit!
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
dein Kleid will mich was lehren.

*sendet mit einem herzlichen Gruß in festliche Messen und Salons*

Der Wachoffizier

# POLITIK UNTER DER LUPE

## 1965 war rotgelb

Die weltpolitische Runde 1965 ging an Rotchina. Frankreich mag uns geographisch näher liegen, doch die zweite im zurückliegenden Jahr gezündete rotchinesische Atombombe rückt auch unser Schicksal näher an Peking als an Paris. Der erste französische Satellit entzündet nur ein Lichtlein für das Comeback von Frankreichs Glorie über einer Welt, die seit Hiroshima über nationales Gezänk schon lange zur Tagesordnung übergegangen ist. Diese Tagesordnung heißt: Der Weltuntergang ist einplanbar geworden.

Für uns Deutsche, und nicht nur für uns, nahmen sich 1965 die gaullistischen Alleingänge in der antiken Arena der absolut souveränen Nationen aus wie ein Relikt aus der Zeit, als Deutschland noch aus 350 Einzelstaaten bestand. Was jedoch die Erringung eines dauerhaften Weltfriedens anbelangt, so sind solche anachronistischen Störungen nicht so schwerwiegend, wie das Anwachsen des Machtpotentials des größten Volkes der Erde, das in absehbarer Zeit voll atomgerüstet sein wird. Als um die Jahrhundertwende unser letzter deutscher Kaiser das Schlagwort von der Gelben Gefahr gebrauchte, lag China auf der Stufe eines Staates, dem wir heute den Status eines Entwicklungslandes geben würden, das hoffnungslos in Korruption und degeneriertem Feudalismus dahinsiecht. Heute, da übersehbar ist, daß die rotchinesische Machtkurve in den letzten 15 Jahren erschreckend viel steiler anstieg, als die Rußlands und Amerikas, scheint es, als ob die Welt diese Gelbe Gefahr nicht erkennen will, als ob sie damit Vogelstraußpolitik betreibt. Wenn wir aber unsere eigenen geschichtlichen Erfahrungen auf China anwenden, vor allem die Erfahrung, daß aufsteigende Mächte dann eine Gefahr für den Weltfrieden werden, wenn sie andere Weltmächte zu überflügeln drohen, dann dürfte jedem Beteiligten klar sein, daß Rotchina es ist, das in seinem Amoklauf zum dritten Weltkrieg gebremst werden muß. Die Hauptbeteiligten, Rußland und Amerika, tun es bereits. Ihr Verhalten in Asien im vergangenen Jahr bewies es. Wie anders sind die wütenden Ausfälle Pekings gegen Moskau wegen Versagens von Waffenhilfe für das vietnamesische „Brudervolk" zu verstehen. Und welchen Vers sollte man sich daraus machen, daß heute Amerika und Rußland gemeinsam als Beschützer Indiens gegen China auftreten wie in der Kaschmirkrise. Die Hauptbeteiligten, die einzig in der Lage sind, Rotchina als emporschießende nukleare Weltgefahr Nummer eins zu bremsen, bekommen neben ihrem eigenen atomaren Patt etwas Neues, das sie genauso eng in gegenseitiger Abhängigkeit aneinander bindet: Die Notwendigkeit, Rotchina daran zu hindern, daß es die Weltkatastrophe dadurch auslöst, daß es die Gesetze eines atomaren Patts mißachtet.

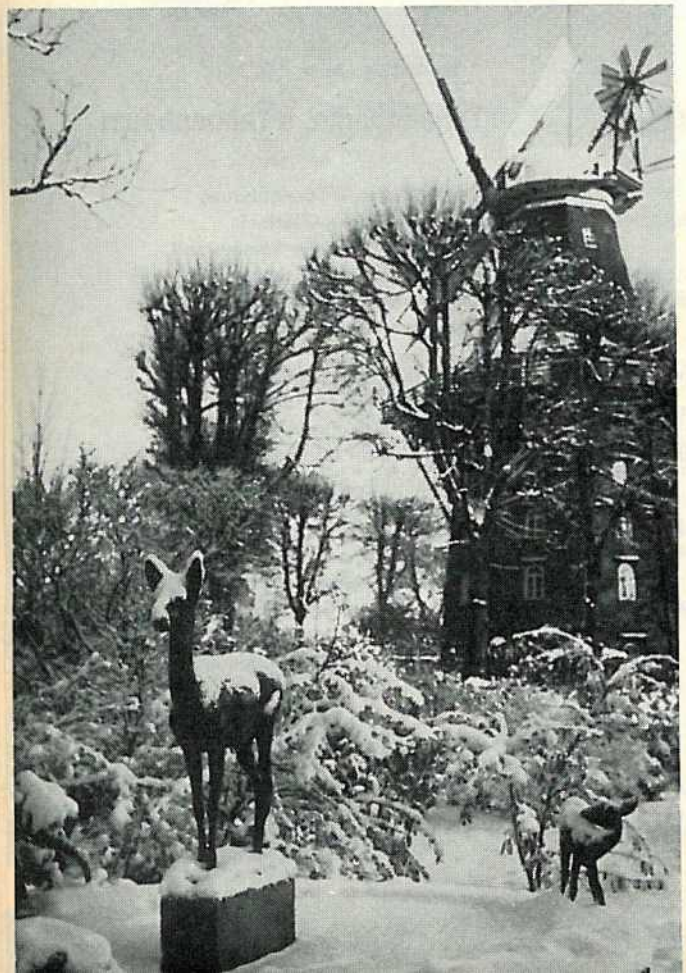
Niemand wird China daran hindern können, daß es in unheimlichem Tempo nuklear weiterrüstet. Peking weiß genau, warum es zur Zeit keinen Wert darauf legt, in die UNO aufgenommen zu werden. Dort ist nicht das Forum, das man für nukleare Weltmachtsbestrebungen gewinnen könnte. Wenn es aber nicht gelingt, ein so gerüstetes Reich der Mitte von seinem hybriden Sendungsbewußtsein abzubringen, dann dürfte es schon in den achtziger Jahren zu spät sein für alles Friedensringen. Wenn es weiterhin nicht gelingt, die rotchinesischen Machthaber davon zu überzeugen, daß es Wahnsinn ist, mit ein paar Millionen überlebender Chinesen die chinesische Weltmacht auf einem verseuchten Erdball aufzurichten, dann werden nicht nur Amerika und Rußland, sondern wir alle in der größten Prüfung versagt haben, die jemals dem Menschengeschlecht auferlegt worden ist, nämlich mit der Bombe zu leben.

Die Frage der Koexistenz, so verdächtig sie nach den Enthüllungen eines russischen Meisterspions für den Westen auch ist, stellt sich für einen Chinesen anders dar als für einen Amerikaner, Europäer oder Russen.. Diese leben auf einem relativ gleich hohen Lebensstandard. Sie hätten alles zu verlieren. Aber die Rotchinesen stehen da, wo man immer geneigt ist, alles zu riskieren, weil man glaubt, noch alles gewinnen zu können.

Es sollte im Rückblick auf das weltpolitische Jahr 1965 eigentlich nicht schwerfallen, zu erkennen, daß die Behauptung über die Gelbe Gefahr heute auf unheimliche Weise als erwiesen gelten muß. Manche Baldrianpolitiker mögen sich damit beruhigen, daß alle aggressiven und subversiven Aktionen Rotchinas, seine Machtsphäre auszudehnen, im vergangenen Jahr gescheitert sind. In Wirklichkeit beweisen diese Fehlschläge jedoch nur, daß Rotchina als latente und akute Weltgefahr Nummer eins erkannt ist, gefürchtet und ernstgenommen wird. Wenigstens dort, wo sie zur Zeit auftritt, in Asien, Afrika und Lateinamerika.

Daß China gegen seinen ehemaligen blockfreien Freund Indien allein gegen Rußland und Amerika nicht ankam, ist schon erwähnt. Doch Chinas Politik ist auch gescheitert in der zweiten Bandungkonferenz in Algier. Sie hat nicht stattgefunden, weil die ehemaligen Gegner des kalten Krieges, die Blockfreien in Afrika und Asien, sich China nicht beugen wollten. Genauer trifft den Kern dieses Ereignisses, wenn man feststellt, daß die Politik der Blockfreien an der Gefahr der aufsteigenden Weltmacht Rotchina gescheitert ist, denn die Dritte Macht im Kräftespiel Amerika-Rußland sind eben nicht mehr die ohnmächtigen Blockfreien in Asien und Afrika, sondern ihr ehemaliger Bundesgenosse Rotchina.

Und was mit den Militärs, den Kommunisten und Soukarno in Indonesien geschehen ist, wäre ohne Rotchina auch nie passiert. Die Kommunisten wollten in einer Art Rückversicherung vor dem Drachen, der sein Haupt erhebt, Indonesien an Rotchina im Vorgriff verkaufen. Die nationalen Militärs aber wollten dies Schicksal in letzter Minute abwehren. Es ist ihnen noch einmal gelungen. Aber wenn jemand Meister in der Beherrschung der Kunst des Spiels mit der Zeit ist, dann sind es die Chinesen. Die Zeit für Russen und Amerikaner und Europäer hingegen, auch die Zeit für Afrikaner und Lateinamerikaner, kurz für alle, die nicht rotgelb sind, die Zeit für ihre Abwehr der Gelben Gefahr, ist jetzt knapp. Denn für das, was Rotchina sich immer unverhüllter anschickt zu tun, gibt es letzten Endes nur Beteiligte. Und das sind alle, die jetzt und in Zukunft auf dieser Erde in Frieden leben wollen.



*Unser schönes Deutschland*

**Bremens City-Idyll im Winterschmuck**

## Äpfel trugen weiße Kapuzen

Das war ein November, sowas gibt's gar nicht! Jedenfalls brachte seit 85 Jahren kein November soviel Schnee über Deutschland wie dieser. Das ganze Jahr war in der Heimat wettermäßig mehr als leicht verrückt. Der Frühling war frostig, das Mailüfterl mehr als feucht, um Pfingsten herum gab es dann einen kräftigen Vorschuß auf den Hochsommer, der sich seinerseits als milder Winter entpuppte. Der Herbst versuchte dann wieder Badewetter zu bringen, aber dann bekamen urplötzlich die Äpfel weiße Kapuzen von purem Schnee —, noch ehe sie geerntet werden konnten. Vielleicht blühen jetzt im Dezember die Krokusse. Es würde niemanden daheim wundern. Im November hatten die Züge wegen Schneefall Verspätung und Autobusse blieben stecken im Schnee. Und das fünf Wochen vor Winteranfang!

An den Küsten reichte die Skala des Feuchtigkeitsmessers nicht mehr aus. Der Zeiger lag über Höchstwert. Das bedeutet in dieser Jahreszeit in der Nähe großer Wassermassen Waschküche. Die nagelte auch prompt wie eh und je alle Schiffe auf Elbe, Weser, Jade und Ems fest. Revierfahrt fiel so gut wie aus. Die besten Lotsen und die komplettesten Radarleitketten können eben immer noch nicht den großen Nebelschieber oder die Nebelklarsichtscheibe ersetzen.

Schiffahrt ist nicht nur notwendig, sie macht auch vorsichtig. Als der Chronist einmal von langer Reise und kleiner Ankunftsfeier auf einer Köminsel spät nachts nach Hause kam, seinen sechsjährigen Seefahrtsnachwuchs weckte, und salbadernd und schwadronierend an seiner Koje saß, unterbrach der Knabe den Redefluß des Alten mit der gezielten Frage: „Sag mal, Papa, das stimmt doch, der Nebel und der Alkohol sind die schlimmsten Feinde des Seemannes?" Daß Nebel und Alkohol die gleiche verhängnisvolle Rolle für Gaspedalakrobaten spielen, hat sich in diesen Kreisen offenbar noch nicht herumgesprochen. Bei 20 Meter Sicht sind 100 Kilometer keine mäßige Geschwindigkeit mehr. Wenn unsere Motorisierten die beiden Straßenränder nur mal eben noch so sehen, auf unseren Wasserstraßen gibt es sie ja nicht, dann fühlen sie sich sicher und vergessen, daß die Ewigkeit ein bißchen länger dauert als das Leben. Diese Vergeßlichkeit verursachte im Rhein-Ruhr-Gebiet bei Massenkarambolagen 14 Tote, 250 Verletzte und 300 Schrottklumpen, die einmal Autos waren.

**Hoch hinaus**

. . . wollten die beiden Erfinderinnen Tina Toscana (oben) und Vera Veritas aus Paris. Sie erfinden alles: Brillen zum Zwiebelschälen mit Schallplatte, Herzen, die klopfen, wenn man sie in der Hand hält und viele andere solcher Scherzartikel. Sie selbst sind auch nicht die schlechtesten Erfindungen auf dem Heiratsmarkt.

**DIT UN DAT ZWISCHEN ALM UN WATT**

## Der König bezahlt alles

Vermutlich waren es nicht nur die verrückten Wetterverhältnisse in Oldgermany, die 60 jungen Männern nicht paßten. Vielleicht merkten sie auch, daß trotz Arbeitszeitverkürzung und aller gleißnerischen Üppigkeit in unseren Wohlstandslanden trotzdem einzige Trumpfkarte schweißgetränkte Leistung ist. Dabei verstanden sie etwas vom Kartenspielen. Tage und Nächte vergnügten sie sich damit und mit Schnaps in einem Frankfurter Hotel. Ihr Finanzier war der zentralafrikanische König von Burundi Mwambutsa IV. Auf seine Veranlassung war in einigen Zeitungen ein Inserat erschienen: Wer möchte einen Monat gratis nach Zentralafrika. Das lockte 60 deutsche Nachwuchskräfte von ihrem Job weg auf die Wartestellung zum Flug nach Afrika ins Frankfurter Hotel. Der König bezahlte ja alles. Unter den Abenteurern qualifizierte sich ein ehemaliger Oberleunant der Kongomiliz zu einer Art Boß. Er sprach kernig zu den 60 Mannen der zukünftigen Leibwache Mwambutsas IV. vom kriegerischen Stamm der Watussi, der als Minderheit von 12 Prozent mit ihrem König an der Spitze gar arg von der Übermacht der anderen Stämme bedrängt wurde: „Fürchtet euch nicht", sprach der Berliner Kongooberleutnant, „dieses Unternehmen birgt keinerlei Gefahr für euer Leib und Leben." Dieses Leibwächteramt sei sogar nicht einmal Bedingung. Wer nicht wolle, könne in der Residenz einem friedlichen Zivilberuf nachgehen. Ungeachtet dessen sei jedem eine prima Fallschirmjägeruniform sicher. Ebenfalls ein Schießgewehr. Für die Leibwächter entstünden zur Zeit komfortable Quartiere im Palastgarten des Königs. Über Sold und Dauer des Jobs konnte das Kriegsministerium des Königs leider keine Auskunft geben. An Auskunft mangelte es auch darüber, wann die vom König gekaufte Dakotamaschine in Amsterdam mit den 60 gar nicht müden Helden starten sollte. Es ist eigentlich allerhand, was für eine Schmach die niederländischen Flugbehörden den vom letzten deutschen Kaiser als Dreijährigen persönlich noch als König eingesetzten Monarchen antaten. Sie verlangten nämlich Papiere für die Flugerlaubnis des Flugzeuges und des Piloten. Sie hielten die Maschine einfach fest, weil es die Papiere nicht gab. Solche und andere Mißhelligkeiten verknäuelten sich zu einem Wust, in dem schließlich noch ein Generalkonsul seiner Majestät als Shanghaier mit der deutschen Polizei in Konflikt kam. Das alles strapazierte die Nerven des Hotelbesitzers wie die der 60 Abenteurer. Sie bröckelten ab in Richtung Heimat. Der Rest wurde ein wenig zu laut im Hotel. Wer hält das schließlich auch aus: Immer nur Schnaps und Karten statt totalen Krieg im Palastgarten. Es entwickelte sich zunächst ein Krieg zwischen dem Besitzer des Hotels „Zur schönen Aussicht" und denen, die sie glaubten zu haben, die schöne Aussicht. Der Hotelier schmiß sie hinaus. Sie waren ziemlich unzufrieden. Unzufrieden ist auch der König und sogar auch Bonn ein wenig. Denn Bonn hat es gar nicht gern, wenn ihm Generalkonsuln untergejubelt werden sollen, die gar keine sind, und in Wirklichkeit nur deutsche Gastarbeiter nach Afrika exportieren.

## Erpressung

Inmitten aller Almen, in der alpinen Hauptstadt, im immer noch charmanten Wien, gab es ein Schmunzeln, das sich bis zu unseren Watten hin ausbreitete. „Wenn Sie nicht bis morgen 10 Uhr 500 Schilling in kleinen Noten unter das Telefonbuch in der Fernsprechzelle vom Keplerplatz deponieren, werden wir dem Chef ihres Mannes einiges über dessen Vorleben erzählt." — Diesen Erpresserbrief reichte eine süße kleine Ehefrau ihrem Mann, als er zum Feierabend nach Hause kam. Sie zitterte dabei. Nicht aus Angst vor Arbeitslosigkeit, nicht mal vor Erschütterung, offenbar mit einem Wüstling verheiratet zu sein, sondern . . . Warum sie zitterte, stellte sich erst am Schluß der Geschichte heraus. Am Schluß einer nervenzerfetzenden Phase dieser Wiener Ehe. Läßt sich denken. Denn der Mann zahlte, und zwar immer häufiger und immer mehr. Denn es blieb natürlich nicht bei diesem ersten Brief in Blockschrift und ohne Unterschrift. Schließlich wurde es dem Mann zu bunt, und er besann sich auf sein relativ gutes Gewissen. Oder vielleicht auch darauf, daß ein Erpreßter immer am besten fährt, wenn er zur Polizei geht. Das tat er. Die Kriminalisten nahmen sich der Sache an und brachten prompt den Erpresser zur Strecke. Damit war zunächst aber nur der Polizei geholfen, nicht dem Ehepaar, denn der Erpresser war — die eigene liebe kleine Gattin. So kam sie zu Geld, von dem dann in diesem Falle einmal Papa nichts wußte, obwohl er es sogar eigenhändig gezahlt hatte. Aber das Zittern bei Überreichung der Briefe war nun aufgeklärt. **Klabautermann**

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel– Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

# Programm für die nächsten 4 Jahre

**Am 10. November 1965 hat Bundeskanzler Professor Dr. Ludwig Erhard seine Regierungserklärung vor dem Deutschen Bundestag abgegeben. Das Schwergewicht dieser Regierungserklärung legte der Bundeskanzler auf die Innenpolitik, die er auch im Gegensatz zu seiner letzten Regierungserklärung vor der Außenpolitik an den Anfang seiner Ausführungen stellte und die auch einen überwiegenden Teil seines Textes ausmachte. Der Bundeskanzler selbst bezeichnete seine Regierungserklärung als ein „Programm ohne Überschwang und ohne Selbsttäuschung". Mit dieser Feststellung wollte er offensichtlich andeuten, daß eine „Periode nüchterner Besinnung" vor uns liege und daß die jetzt nach dem Ende der Nachkriegszeit gegebene neue Lage mit neuen Mitteln gemeistert werden müsse. Bundeskanzler Erhard appellierte in diesem Sinne an das deutsche Volk, Opfer auf sich zu nehmen, um die Bundesregierung bei der Lösung ihrer schweren innen- und außenpolitischen Aufgaben der nächsten vier Jahre zu unterstützen.**

### Stabilität und Sicherheit

In seinen Ausführungen zur Innenpolitik nannte der Bundeskanzler den Haushaltsausgleich als vordringlichste Aufgabe. Die Wahlentscheidung beweise, so führte er aus, wie eng im Bewußtsein der Wähler der Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Stabilität und politischer Sicherheit geworden sei. Das deutsche Modell einer modernen Wirtschafts- und Sozialordnung gerate jetzt in die natürliche Phase alltäglicher Bewährung. Die wirtschaftliche Situation und die Lage der Staatsfinanzen bereite zwar Sorge. Dank besserer Einsichten seien wir doch jetzt in der Lage, in dieser Hinsicht Abhilfe zu schaffen. Unabhängig davon, daß eine langfristige Haushaltsordnung wünschenswert sei, müßte die gesamte Bevölkerung bereit sein, auf die Dauer und auf allen Gebieten dem Ziel der Stabilität unserer Wirtschaft zu dienen. Eine wirtschaftliche Schwächung unseres Landes würde neben schwerwiegenden innenpolitischen Wirkungen auch unserem außenpolitischen Rang und unserer Handlungsfähigkeit in der Welt schweren Schaden zufügen.

### Gefahr im Verzug

Der Bundeskanzler warnte eindringlich vor einer Gefährdung des deutschen Außenhandels. Der Überschuß der deutschen Handelsbilanz habe in den ersten neun Monaten dieses Jahres nur noch einen Ausfuhrplus von etwa 600 Millionen DM ausgewiesen. Hierbei sei es besonders beachtenswert, daß die Verschlechterung der deutschen Handelsbilanz fast ausschließlich aus verstärkten Exporten der EWG-Länder in die Bundesrepublik resultiert. Obgleich diese Entwicklung nicht nur aus einer einzigen Ursache heraus zu erklären sei, müsse es immerhin bedenklich stimmen, wenn in einem freien und offenen Markt die deutsche handelspolitische Position schwächer geworden sei. Der Bundeskanzler meinte, daß man nicht an der Erkenntnis vorübergehen könne, daß diese Verschlechterung wesentlich auf der inneren Über-Nachfrage beruhe und daß eine fortdauernde Aufblähung der Einkommen und eine anhaltende Kostensteigerung die Wettbewerbsposition der deutschen Wirtschaft ernsthaft gefährden müsse.

### Eine Stunde mehr arbeiten

Anhand eines Zehnpunkteprogramms formulierte der Bundeskanzler sodann die Maßstäbe für die „Stabilität durch Disziplin und Leistungssteigerung". Dabei erwähnte er, daß die Bundesregierung fest entschlossen sei, die Politik der sozialen Marktwirtschaft konsequent fortzusetzen und damit die wirtschaftlichen Grundlagen für eine sich in Freiheit und Frieden befestigende Gesellschaft sicherzustellen. Er sagte auch, daß sich das deutsche Volk, das in der Zukunft vor gewaltige politische Aufgaben gestellt sei, das um seiner Sicherheit Willen Opfer bringen muß und Wiedergutmachungsleistungen zu erbringen hat, sich nicht dazu verleiten lassen dürfte, stets Überlegungen nach der Verkürzung der Arbeitszeit in den Mittelpunkt zu stellen. Bundeskanzler Erhard vertrat vielmehr die Meinung, daß sich für die Bundesrepublik nunmehr ernsthaft und nicht nur theoretisch die Frage stelle, ob es der deutschen Wirtschaft nicht besser anstünde und ob es für die Bundesrepublik nicht zweckmäßiger und sinnvoller wäre, die tariflich vereinbarte wöchentliche Arbeitszeit um eine Stunde zu erhöhen.

### Wer ausgibt, was er nicht hat . . .

Aus der Sorge um die Erhaltung des weiteren Wirtschaftswachstums und der Wahrung der Stabilität, so führte Bundeskanzler Professor Dr. Erhard aus, wird die Bundesregierung bei den finanzpolitischen Entscheidungen der künftigen Monate strengste Maßstäbe anlegen. Das Problem, den Bundeshaushalt 1966 zum Ausgleich zu bringen, sei nicht nur eine Frage der Finanzierung oder Deckung der Ausgaben. Dieses Problem schließe nicht minder die Frage ein, die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen zu bedenken, die von der Art und dem Umfang der Bundesfinanzen ausgehen. Hier nehme vor allem der von Jahr zu Jahr steigende Subventionsaufwand der öffentlichen Hand bedenkliche Formen an. Er sei geeignet, die Durchschlagkraft der Kreditpolitik zu schmälern, so daß das Subventionsvolumen im Rahmen eines längerfristigen Programms systematisch abgebaut werden müsse. Für das Jahr 1966 sei ein Bundeshaushalt in Höhe von 69,4 Milliarden DM geplant. Das bedeute gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um rund 5,5 Milliarden DM. Um eine Begrenzung der Ausgaben in dieser Höhe sicherzustellen, sei der Bundesfinanzminister beauftragt worden, die Anforderungen der verschiedenen Bundesressorts um 2,1 Milliarden DM zu kürzen. Im Wege einer Kabinettsentscheidung würden darüber hinaus Ausgabensätze um weitere 2,2 Milliarden DM gekürzt. Überdies hat die Bundesregierung dem Bundesrat den Entwurf eines Haushaltssicherungsgesetzes zugeleitet, durch das die dann noch verbleibende Deckungslücke in Höhe von 2,9 Milliarden DM geschlossen werden soll.

### Disziplin ist unteilbar

Der Bundeskanzler hob ferner eindringlich hervor, daß das gleiche Maß an Disziplin, das das deutsche Volk mit Recht vom Staat verlangt, auch von den Sozialpartnern hinsichtlich der Preis-, Lohn- und Arbeitspolitik geforder werden müsse. Die Bundesregierung stehe auf dem Boden freier Unternehmerentscheidung und der Tarifautonomie, die nach ihrer Auffassung beide und zusammen unverzichtbarer Bestandteil unserer freiheitlichen Wirtschafts- und Sozialordnung darstellen. Nach der Auffassung von Bundeskanzler Erhard verletzen die Sozialpartner jedoch ihre Pflicht, wenn sie sich auf Kosten der Allgemeinheit einigen. Die Bundesregierung könne sich aus grundsätzlichen rechtlichen, volkswirtschaftlichen und politischen Erwägungen auch nicht zu einer Ausdehnung der Mitbestimmung über den Montanbereich hinaus verstehen.

In seinen weiteren Ausführungen setzte sich Bundeskanzler Erhard für eine Koordination der Osthandelspolitik sowie für eine internationale Währungsdisziplin ein. Er sprach sich für eine Stärkung der Mittel- und Kleinbetriebe sowie gegen den Marktmißbrauch aus. Insgesamt sagte der Bundeskanzler, daß die Sozialpolitik den Stil der inneren Politik bestimme. Das berufliche Ausbildungswesen müsse ebenso gefördert werden, wie die Vorsorge für alte Menschen.

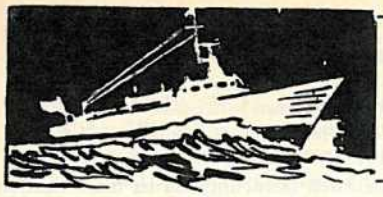
### Seeschiffahrt weiterhin fördern

Im Rahmen seines Überblicks über die Verkehrspolitik vertrat Bundeskanzler Erhard die Auffassung, daß der Schwerpunkt der Verkehrspolitik in den kommenden Jahren in dem umfassenden Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsanlagen aller Verkehrsträger im Rahmen langfristiger Planungen liegen müsse. Die Verwirklichung dieser aufeinander abgestimmten Vorhaben sei unerläßlich, wenn die weitere Entwicklung unserer Gesellschaft verbürgt sein soll. Daher komme den Investitionen innerhalb dieses Sektors eine hohe Priorität zu. Nach der Darstellung der besonderen Lage und Problematik der Deutschen Bundesbahn wandte sich der Bundeskanzler schließlich auch der Binnenschiffahrt, der Luftfahrt und der deutschen Seeschiffahrt zu. Hinsichtlich der deutschen Seeschiffahrt führte er aus, daß die Bundesregierung auch die Entwicklung der deutschen Handelsflotte im Rahmen des Möglichen weiterhin fördern wird.

### Gemäß dem Auftrag des Wählers

Bundeskanzler Professor Erhard beschloß seine Regierungserklärung, von der hier lediglich die wirtschaftlichen Teile dargestellt worden sind, mit folgenden Feststellungen: Die Bundesregierung erkennt nüchtern die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Aber sie ist entschlossen, diese Möglichkeiten ihres Handelns zu nutzen — gemäß dem Auftrag des Wählers und dem Geheiß der Verfassung. Sie geht nun ans Werk — im guten Glauben an die Sache Deutschlands, in der Erwartung, daß das deutsche Volk sie unterstützt.

Sie als die Abgeordneten des deutschen Volkes ruft die Bundesregierung auf: Lassen sie uns prüfen, was zu tun ist; lassen Sie uns streiten, wo noch Zweifel herrscht über das Richtige; lassen Sie uns gemeinsam handeln, wo Gewißheit besteht; lassen Sie uns einstehen, für das Recht, die Freiheit und die Einheit des Landes, dem wir dienen.



# Flottenumschau

## Zehn Jahre Bundesmarine

**Die Bundeswehr blickte Mitte November d. J. auf ihr zehnjähriges Bestehen zurück. Im November 1955 übergab der damalige Verteidigungsminister Blank den ersten hundert Soldaten, darunter einigen Marineoffizieren, die Ernennungsurkunden. Damit begann der Aufbau der Bundeswehr. Die erste Truppeneinheit der Bundesmarine wurde im Januar 1956 in Wilhelmshaven aufgestellt; es war die Marine-Lehrkompagnie in der Ebkeriege-Kaserne. In dieser Einheit wurden die ersten ungedienten Marinesoldaten ausgebildet.**

Mitte 1956 setzten die ersten Fahrzeuge der jungen Bundesmarine Flagge und Wimpel. Dieses war dem Vorhandensein von zwei Organisationen zu verdanken, dem Bundesgrenzschutz/See (BGS) und der Labour Service Unit Bremerhaven (LSU/B). Diese beiden Organisationen sind aus dem Deutschen Minenräumverband hervorgegangen, der sich von Mitte 1945 an mit der Suche nach Minen in Nord- und Ostsee befaßt hatte. Der Verband hieß bis Ende 1947 „GM/SA", wurde dann erheblich verkleinert und existierte bis 1951 unter dem Namen „Minenräumverband des Zollgrenzschutzes" in Cuxhaven. Diesem Verband oblag in erster Linie die Verbreiterung der minenfreien Wege. Mitte 1951 wurde ein Teil der Boote und des Personals dem neugegründeten Seegrenzschutz zugeführt, der andere Teil der Boote und des Personals der Marinedienstgruppe der Amerikaner in Bremerhaven, der LSU/B. In der LSU/B gab es damit eine Minenräumgruppe, eine Schleppergruppe und Hilfsfahrzeuge. Im Juni 1956 wurde auf den ersten Minenräumfahrzeugen der LSU/B die Bundesflagge gesetzt. Nach und nach wurden Minensuchboote des Typs 40, Räumboote, Tender, Schlepper und Hilfsfahrzeuge in die Bundesmarine überführt. Der Seegrenzschutz wurde am 1. Juli 1956 mit etwa 1000 Mann Personal, seinen Küstenwach- und Sicherungsbooten, Begleitschiffen, Transportfahrzeugen, Segelausbildungs- und Verkehrsbooten in die Bundesmarine überführt. Auch die Liegenschaften des Seegrenzschutzes in Kiel, Cuxhaven und Neustadt wurden von der Bundesmarine übernommen. Eine Anzahl dieser 1956 in die Bundesmarine eingebrachten Schiffe und Boote fährt heute noch.

Einige wichtige Daten über den weiteren Aufbau der Bundesmarine sollen genannt werden. Bereits im November 1956 gingen die Schiffe „Eider" und „Trave", die vom Seegrenzschutz kamen, mit jungen Soldaten auf die erste Auslandsausbildungsreise. Im August 1958 lief das Segelschulschiff „Gorch Fock" in Hamburg vom Stapel. Im März 1960 folgte der erste Neubauzerstörer, die „Hamburg". Der erste Inspekteur der jungen Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge (geb. 1894), konnte auf erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken, als er am 30. September 1961 in den Ruhestand trat. Sein Nachfolger, Vizeadmiral Zenker, hatte von 1951 bis 1956 die Stellung des Leiters der Gruppe Marine in der Dienststelle Blank gehabt. Er war mit den Schwierigkeiten der Ausbildung des Personals, des Ersatzes der älteren Fahrzeuge, den Fragen der Waffenentwicklung in den Marinen usw. gut vertraut und führte das von Admiral Ruge begonnene Werk erfolgreich weiter.

Zum Jahresende 1965 ist die Bundesmarine noch im Aufbau. Sie hat einen Personalstand von etwa 35 000 Mann. Es gibt 2 Zerstörergeschwader, 1 Geleitgeschwader (Fregatten), 5 Schnellbootgeschwader, 6 Minensuchgeschwader, je ein Landungs-, Uboots-, Flottendienst- und Minenlegergeschwader, ferner 4 Marinefliegergeschwader. Hinzu kommen noch Troßschiffe, Schulschiffe, Küstenwachboote und Hilfsfahrzeuge. Insgesamt gibt es 185 Kriegsschiffe und knapp 70 Hilfsschiffe. Einige weitere Geschwader sind in der Aufstellung. Der Fahrzeugpark umfaßt alte, modernisierte und neue Einheiten. Die vorhandenen neuen Fahrzeuge sind die Zerstörer der Hamburg-Klasse, die Fregatten der Köln-Klasse, die Tender, die Uboote vom Typ „U 1" bzw. „U 4", die Schnellboote, die größeren Torpedofangboote, das Schulschiff „Deutschland" und einige andere Einheiten. Die älteren Fregatten wurden modernisiert.

Um einigermaßen neuzeitlich zu sein, muß die Bundesmarine an den Neubau oder an die Umrüstung bestimmter Schiffstypen denken. Zu diesem Programm der nächsten Jahre gehören: Der Bau von drei Lenkwaffenzerstörern in den USA, die Umrüstung von vorhandenen Schnellbooten auf Raketenbewaffnung und der Neubau von S-Booten mit diesen Waffen, die Verbesserung der Minenabwehr, der Neubau von Versorgern usw. Bei der Ausrüstung der Kampfschiffe mit Raketen hat man sich für den „Tartar" entschieden, einen 4,5 m langen Flugzeugkörper, dessen Waffensystem das Ziel selbsttätig verfolgt und den Starter mit Hilfe einer elektronischen Rechenanlage steuert. Derartige Automation der Waffen gibt es heute in vielen Marinen. In der Bundesmarine kommt es im Laufe der nächsten Jahre darauf an, die Schiffe, Boote und Flugzeuge nach Typ, Bewaffnung, Einrichtung und Zahl so aufeinander abzustimmen, daß alle Teile gut zusammenarbeiten können.

---

## über Weihnachten gehört gesehen festgehalten

### Zu unseren Feuerschiffen und Leuchttürmen

kommt als Weihnachtsmann die Bundesmarine. Alljährlich vor Weihnachten bringen Schnellboote Geschenke zu den Männern der Wachstationen. Das ist Anerkennung für die Sicherheit auf unseren Schiffahrtsstraßen, die diesen treuen Wächtern auf unseren Feuerschiffen und Leuchttürmen zu verdanken ist.

### Das Geburtsfest Christi

wurde ursprünglich am 6. Januar gefeiert. In der Mitte des 4. Jahrhunderts verlegte man es dann auf den 25. Dezember. An diesem Tag hatten bisher Kultfeiern für den Sol Invictus (= unbesiegte Sonne, Bezeichnung für die kleinasiatischen Gottheiten (Mithras und Bel) stattgefunden.

### Stille Nacht

Am 24. Dezember 1818 erklang in der St.-Nicola-Kirche in Oberndorf im Salzburgischen zum erstenmal das Weihnachtslied, das zum berühmtesten der ganzen Welt werden sollte: Stille Nacht, heilige Nacht ... Der Pfarrer Joseph Mohr schrieb den Text (er wurde inzwischen in mehr als vierzig Sprachen übersetzt), Franz Xaver Gruber, der Lehrer, komponierte die Musik dazu.

### Das kärglichste

Weihnachtsfest feierte Fridjof Nansen und sein Begleiter Johannes im Jahre 1895 am Nordpol. Ihre Feierlichkeiten: Nansen zog sich eine neue Unterhose an, wusch sein Hemd in der eisigen Polarnacht und gönnte sich ein Bad aus einer Tasse warmen Wassers. Johannes wendete sein einziges Hemd.

### Die katastrophalste Weihnacht

erlebten die Einwohner einer Sunda-Insel auf der 1815 ein Vulkan ausbrach. 12 000 Insulaner fanden den Tod.

### Ein einziges Mal

stimmte die Friedensbotschaft der Weihnacht mit der Politik überein. Das war am 24. Dezember 1814. Da läuteten die Glocken zur Unterzeichnung des Friedensvertrages zwischen England und Amerika. Die USA und Kanada hatten ihre Grenzen.

### Amerikanischer Weihnachtsmann

Clement Clark Moore, ein Theologieprofessor in New York war es, der die Legende von Santo Claus ersann und damit Amerika seinen Weihnachtsmann schenkte.

### In England und Irland

ist der Mistelzweig der Vorbote der Weihnachtszeit. Der immergrünen Pflanze werden schon seit keltischer Zeit besondere glückbringende Kräfte zugeschrieben. Und eine nicht ganz so alte, aber gern lebendig erhaltene Sitte sagt: wer einem Mädchen unter dem Mistelzweig begegnet, darf einen Kuß fordern.

### Der Weihnachtsbaum

wird erstmals 1539 in Straßburg erwähnt. Seine heutige allgemeine Verbreitung erlangte er erst im vorigen Jahrhundert.

### In Schweden

ist Weihnachten zugleich das Fest St. Lucias, der Lichtbringerin. Schöne Mädchen mit der Lichterkrone dürfen bei diesem Fest nicht fehlen.

### Kaiser müßte man sein

1522 sandte der Augsburger Kaufherr Jacob Fugger seinem kaiserlichen Freund und Schuldner, Karl V., zu Weihnachten den Schuldschein zurück, der sich in seinen Händen befand. Er lautete auf eine Summe von umgerechnet 5 Millionen Mark. Ein wahrhaft großzügiges Weihnachtsgeschenk, das nicht so leicht seinesgleichen finden dürfte!

### In Holland hängen

die Kinder am Weihnachtsabend die Strümpfe bei der Feuerstelle auf, damit der Weihnachtsmann sie mit Süßigkeiten und anderen Geschenken fülle.

# FORTSCHRITTE IN DER AUTOMATION

**Aus dem Jahresbericht 1964 der See - Berufsgenossenschaft**

## Technische Entwicklung

Immer wieder müssen die Seeämter bei sogenannten Radarkollisionen beanstanden, daß nicht „geplottet" worden ist, daß also der Kapitän erhaltene Radarinformationen über Entfernung und Peilung eines anderen Schiffes nicht zur Uhrzeit und zu Kurs und Fahrt des eigenen Schiffes in Beziehung gesetzt hat. Nun ist es zweifellos nicht einfach, gleichzeitig Ausguck zu halten, Nebelsignale zu geben, den Rudergänger zu kontrollieren, das Echolot zu beobachten, das wechselnde Radarbild zu verfolgen und es noch zeichnerisch auszuwerten. Es bedeutet vielfach eine Überforderung des Brückenpersonals, diese zahlreichen Aufgaben zu bewältigen.

Deshalb wurde im Berichtsjahr auf zwei Fahrgastschiffen ein neu entwickeltes sogenanntes „Photoplot"-Gerät erprobt, das den Beifall von Schiffsoffizieren und Lotsen gefunden hat. Bei diesem Gerät wird in bestimmten Zeitintervallen das Radarbild photographiert. Jede Einzelaufnahme wird in Sekunden entwickelt, fixiert, gewässert und wieder getrocknet und schließlich vergrößert auf eine Sichtscheibe projiziert. Ohne zusätzliche Auswertearbeit sind dann die Bewegungen der Fahrzeuge im Radarbereich zu erfassen.

Die Berüstung deutscher Seefahrzeuge mit Funknavigationsanlagen am Ende des Berichtsjahres entspricht etwa dem Vorjahre. Es waren

1864 Schiffe mit Radaranlagen,
davon 183 Schiffe mit zwei Anlagen,
425 Schiffe mit Decca-Navigator-Anlagen,
103 Schiffe mit Loran-Anlagen

ausgerüstet.

Auf dem Gebiet der Automatisierung von Schiffsmaschinenanlagen sind im Berichtsjahr weitere Fortschritte gemacht worden. Es wurden zunächst die Kühlschiffe „Nienburg" und „Minden" abgeliefert, über deren automatische Anlagen bereits im Vorjahr berichtet wurde. Darüber hinaus wurden zwei weitere Kühlschiffe mit weitgehend automatisierten Anlagen abgeliefert, nämlich die „Polarlicht" und die „Polarstern" der Hamburg-Süd. Sie werden von einem 9-Zylinder-MAN-Motor mit einer Leistung von 10 800 PSe angetrieben, der sowohl von der Brücke aus als auch von einem Leitstand aus fernbedient werden kann. Bei einem Ausfall der Fernbedienung kann der Motor auch mittels seines Manövrierhandrades von Hand gefahren werden. Die Überwachung des Hauptmotors und der Hilfsmaschinen ist weitgehend automatisiert. Die Anzeigen der zu überwachenden Meßstellen sind im Leitstand zusammengefaßt. Mit Hilfe einer elektronischen Datenerfassungsanlage werden die 262 Meßstellen registriert und überwacht. Ferner sind hier die Regelkreise zusammengefaßt, die die sonst manuell betätigten Regelventile für die einzelnen Kreisläufe selbsttätig steuern. Bei Abweichung der gemessenen Werte von den vorgesehenen Betriebswerten ertönt ein Alarm, und eine entsprechende optische Anzeige erscheint. Bei einigen Hilfsanlagen muß dann von Hand z. B. eine zweite Pumpe eingeschaltet werden, bei anderen, etwa bei der Schmierölanlage, schaltet sich die zweite Schmieröl-pumpe ein, falls die erste durch Störung ausgefallen sein sollte. Störungen werden in einem besonderen Störwertdrucker registriert. Auch die zur Führung des Maschinentagebuches erforderlichen Werte werden selbsttätig in bestimmten Zeitintervallen von einem Journal-Schreiber ausgedruckt.

Die Automatisierung auf diesen Schiffen erstreckt sich auch auf die Laderaum-Kühlanlagen. Statt der sonst üblichen, im Maschinenraum zentralisierten Kühlanlage wurden z. B. auf MS „Polarstern" vier vollständig voneinander unabhängige Kühlmaschinenanlagen in den Deckshäusern eingebaut, die automatisch den Kältebedarf regeln. In einer Überwachungszentrale werden die Kühlraumtemperaturen in den gewünschten Intervallen aufgeschrieben.

Die Antriebsanlagen von „Polarlicht" und „Polarstern" mit ihren Hilfsmaschinen können als teilautomatisiert, die Kühlanlagen dagegen als vollautomatisiert bezeichnet werden.

Von der Automatisierung verspricht man sich zunächst ein wirtschaftlicheres Fahren der Schiffsmaschinenanlage, da eine Automatik feiner regeln kann. Weiter soll die automatische Überwachung Unregelmäßigkeiten im Betrieb schneller entdecken. Daneben soll das Maschinenpersonal von Routinearbeiten entlastet werden. Ferner braucht beim Fahren der Anlagen von der Brücke aus der Wachingenieur nicht mehr in unmittelbarer Nähe des Maschinenfahrstandes zu bleiben, so daß er sich übergeordneten Arbeiten widmen kann.

Darüber hinaus soll, um die Betriebskosten zu senken, eine mehr oder weniger weit durchgeführte Automatisierung auch eine Reduzierung des Maschinenpersonals vorbereiten. Die Erfahrungen mit diesen Anlagen muß zeigen, bis zu welchem Grade eine Verminderung des Personals auf die Dauer verantwortet werden kann.

Aus dem Gebiet des Kernenergie-Antriebs von Seeschiffen ist zu berichten, daß das deutsche Versuchsschiff **„Otto Hahn"** am 13. Juni 1964 während der Dritten Internationalen Reaktortagung der Studiengesellschaft zur Förderung der Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schiffahrt bei den Kieler Howaldtswerken vom Stapel gelaufen ist. Der „fortschrittliche Druckwasserreaktor" wird eingebaut. Die Fertigstellung des Schiffes für die ersten Erprobungsfahrten wird 1967 erwartet.

## Personelle Entwicklung

Die Besetzung der deutschen Seeschiffe mit Nautikern, Ingenieuren und Maschinisten hat sich normalisiert. Die Zahl der Ausnahmegenehmigungen ist geringer geworden. Mangel besteht immer noch an Funkern, weiterhin sind ausländische Funker mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr auf deutschen Schiffen tätig. Es ist zu erwarten, daß sich dieser Mangel noch verschärfen wird, da im kommenden Jahr auf Grund der Bestimmungen der Internationalen Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See auch die Frachtschiffe von 300—500 BRT, die bisher nicht ausrüstungspflichtig waren, mit einer Telegraphiefunk- oder Sprechfunkanlage versehen sein müssen.

Die Lehrgänge an den Seefahrt- und Schiffsingenieurschulen sind gut besucht. Einzelne Schulen teilen mit, daß die Lehrgänge bis 1967 voll besetzt sind.

Im Berichtsjahr wurden die nachstehend aufgeführten Befähigungszeugnisse ausgestellt. Sie entsprechen in ihrer Gesamtzahl etwa dem Vorjahr:

| | | |
|---|---|---|
| A-Patente | 2205 | (2080) |
| B-Patente | 167 | ( 216) |
| C-Patente | 2931 | (2964) |
| Seefunkzeugnisse | 223 | ( 257) |
| Seefunksprechzeugnisse | 122 | ( 111) |

Außerordentlich beunruhigend ist die Situation hinsichtlich der Besetzung mit Mannschaftsgraden, besonders in der Deckslaufbahn. Die Besetzung nach den Bemanungs-Richtlinien der See-Berufsgenossenschaft ist vielfach nur noch durch Anheuerung ausländischer Seeleute möglich. Große Sorgen bereitet auch der Nachwuchsmangel. Die Seemannsschulen, die den seemännischen Nachwuchs ausbilden sollen, meldeten 1964 durchweg eine starke Unterbesetzung. Während auf den Ausbildungsschiffen die Anzahl der Junggrade im Verhältnis zur Zahl der Vollgrade mit Einverständnis der See-Berufsgenossenschaft wesentlich erhöht ist, ergibt sich auf anderen Schiffen das umgekehrte Verhältnis, daß diese Schiffe nur noch mit Vollgraden besetzt sind, da Junggrade in genügender Anzahl nicht zur Verfügung stehen.

## Schiffsunfälle

Im Berichtsjahr ereigneten sich 11 Totalverluste. Es sanken:

| | |
|---|---|
| M „Anna Rehder" | M „Fritz Vollmers" |
| M „Nordmark" | M „Gunda B" |
| FK „Gretel" (Fri 11) | FK „Antje" (Büs 4) |
| M „Friesland" | M „Susanne Reith" |
| M „Neuwied" | M „Seehund" |
| M „Waldo" | |

Vom M „Nordmark" kamen sechs, vom M „Gunda B" ein, vom FK „Antje" zwei und vom M „Seehund" drei Besatzungsmitglieder, insgesamt 12 Seeleute ums Leben. Weiter fanden 11 Seeleute den Tod bei Schiffsunfällen, die nicht zum Verlust ihres Schiffes führten.

**Die Schiffsbrände geben Anlaß auf folgendes hinzuweisen:**

- Die Unvorsichtigkeit eines Bordangehörigen im Umgang mit Streichhölzern hatte zur Folge, daß drei Männer ihr Leben lassen mußten und große Schäden an Schiff und Maschine eingetreten sind.

  In einer Seeamtsverhandlung wurde besonders die Planlosigkeit bei der Brandbekämpfung bemängelt. Bei einem richtig gelenkten Löschangriff wäre wahrscheinlich ein kleiner Kammerbrand lokalisiert worden; er hätte sich nicht zu einem verhängnisvollen Großbrand entwickeln können.
- Es muß jederzeit damit gerechnet werden, daß im Maschinenraum ein Ölbrand entsteht. Folgende Maßnahmen sind dann sofort zu ergreifen:
  1. Absperren der Ölzufuhr,
  2. Abdichten des Maschinenraumes gegen Luftzufuhr.

## Arbeitsunfälle

Die Unfallstatistik beruht auf den Unfallanzeigen, die im Berichtsjahr bei der See-Berufsgenossenschaft eingegangen sind. Sie gibt damit ein unmittelbares Bild der Unfälle an Bord deutscher Seeschiffe und der Schiffe unter fremder Flagge, deren deutsche Besatzungen bei der See-Berufsgenossenschaft versichert sind.

Es muß hervorgehoben werden, daß ein erheblicher Teil der Unfallanzeigen — 45,1 % — Unfälle betrifft, die keine Arbeitsunfälle im Sinne des Gesetzes oder jedenfalls keine meldepflichtigen Arbeitsunfälle sind. Meldepflichtig ist ein Unfall nur, wenn dadurch ein im Betriebe Beschäftigter getötet oder so verletzt

wird, daß er stirbt oder für mehr als drei Tage völlig oder teilweise arbeitsunfähig ist (§ 1552 Abs. 1 RVO).

Aus den zur See-Berufsgenossenschaft gehörenden Unternehmen wurden im Berichtsjahr 11 025 Unfälle gemeldet. Gegenüber dem Jahre 1963 (11 220 Unfälle) ergibt sich für 1964 eine Abnahme von 1,74 %. Die Zahl der Versicherten erhöhte sich von 62 435 auf 62 881, also um 0,71 %. Auf je 100 Versicherte kamen 17,53 gemeldete Unfälle gegenüber 17,97 im Vorjahr.

## Tödliche Unfälle

89 Arbeitsunfälle und 5 Berufskrankheiten verliefen tödlich. Das entspricht einem Anteil von 0,88 % der Arbeitsunfälle und von 8,06 % der Berufskrankheiten. Rechnet man Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zusammen, so ergibt sich ein Anteil der Todesfälle von 0,93 % und damit ein Rückgang gegenüber dem Jahr 1963 (1,05 %).

## Unfälle Jugendlicher

1336 der 11 025 gemeldeten Unfälle betrafen Jugendliche (= 12,1 %). Gegenüber den Vorjahren hat sich die Zahl der Unfälle Jugendlicher damit weiter verringert (1962: 1857; 1963: 1553).

## Hinweise auf besondere Betriebsgefahren

- Die Zahl der schweren Unfälle bei Arbeiten an und in den Luken verringerte sich auf 61 (1963: 63); davon waren 3 (2) Unfälle tödlich. 28 (28) entfielen auf Junggrade (einschließlich Leichtmatrosen).
- Eine Reihe weiterer folgenschwerer Unfälle ereignete sich beim Festmachen, bei Arbeiten mit den Ladebäumen, an Winden und Leinen, auf Stellagen oder dem Bootsmannsstuhl.
- Trotz Warnung und Aufklärung ereignen sich beim Anzünden von Hilfskesseln immer wieder Unfälle.
- Beim Arbeiten an oder in der Nähe von sich drehenden Wellen ist äußerste Vorsicht geboten.
- Vor Arbeiten an Maschinenteilen ist unbedingt sicherzustellen, daß diese nicht in Bewegung gesetzt werden können.
- Zu schweren, oft tödlichen Unfällen kommt es leider immer wieder, weil Atemschutzgeräte und Gasspürgeräte nicht eingesetzt oder nicht sachgemäß verwendet wurden.
- Bei Mann über Bord muß sofort gehandelt werden — hier geht es um jede Minute!
- In der Trunkenheit verhält sich mancher unvernünftig und kommt zu Schaden.

*

# Landgang mit 100 Sachen

### Kehrwieder-Autobericht — Heute: Vieles hängt vom Reifen ab

Zwei Meldungen gingen vor nicht allzu langer Zeit durch die bundesdeutsche Fachpresse. Beide handelten von Autoreifen.

Während die eine in der Öffentlichkeit ein Echo von Lob und Anerkennung fand, forderte die andere eine heftige Kritik geradezu heraus. Die erste war ein echter Knüller. Eine internationale Herstellerfirma von Autoreifen (Continental) gab darin bekannt, daß es ihr gelungen war, einen M + S-Reifen mit Spikes herzustellen, dessen Rutschfestigkeit es gestattete, mit einem ausgewachsenen Personenwagen selbst eine Bobbahn hinunterzufahren.

Die Reifenleute ließen der Meldung auch die Tat sogleich folgen: In Winterberg/Sauerland jagten sie einen mit den neuen Reifen ausgestatteten Pkw die dortige Bobbahn über Eis und durch zahlreiche Kurven hinab. Kameras hielten das Ereignis für die Nachwelt fest. Über die Gefühle des Testfahrers bei seiner halsbrecherischen Tour wurde allerdings nichts bekannt. Auf alle Fälle aber kamen Fahrer und Wagen heil und wohlbehalten unten an. Der Versuch war damit eindrucksvoll gelungen, die Entwicklungstechnik hatte einen weiteren Sieg errungen.

Wie sehr jedoch die Gefahr besteht, daß zugunsten rein wirtschaftlicher Interessen an den Errungenschaften von Wissenschaft und Technik herummanipuliert wird, zeigte mit krasser Deutlichkeit die zweite Meldung. Ein Verband der deutschen Reifenindustrie gab darin seine Absicht bekannt, die Haltbarkeit von Autoreifen künstlich herabzusetzen, um den Absatz dadurch zu erhöhen.

Nun ist die Praktik der vorsätzlichen Qualitätsminderung durchaus kein Geheimnis, sondern als sogenannte Obsolenz eine aus fast allen Industriezweigen bestens bekannte Tatsache, über die sich kaum ein Mensch aufregt. Jedenfalls solange nicht, wie sich ein solches Vorgehen auf Nylonstrümpfe, Glühbirnen, Schuhsohlen usw. erstreckt. Sobald jedoch ein Hersteller anfängt, an der Haltbarkeit solcher Produkte zu „drehen", von denen Leben und Sicherheit abhängen, dann wird eine Obsolenz im moralischen wie auch im strafrechtlichen Sinne mehr als bedenklich.

Wie sehr Ihre Sicherheit beim Autofahren von den Reifen abhängig ist, werden Sie (hoffentlich nicht) erleben, wenn Ihnen bei Tempo 120 ein Reifen platzt. Für diesen Augenblick gibt es keinen Rat. Alles, was Sie dagegen tun könnten, hätten Sie früher tun müssen. Versuchen Sie noch etwas zu lenken. Bremsen Sie nicht. Wenn Sie heil aus solcher Situation herauskommen, haben Sie allen Grund, sich zu bedanken. Vielleicht doch noch einen Rat: Fachleute meinen, daß ab 140 km/h normale Reifen immer gefährlich sind. Darum werfen Sie ab und zu mal einen Blick auf den Tacho.

Besser ist in jedem Fall, Sie tun beizeiten etwas, um die Reifen (und Ihre Sicherheit) möglichst lange zu erhalten. Dabei geht es im wesentlichen um das jeweils richtige Profil und den richtigen Luftdruck.

Weichgepumpte Reifen haben den Vorteil, daß sie besser haften und mehr Unebenheiten auffangen. Der Nachteil liegt in der kürzeren Lebensdauer, im höheren Benzinverbrauch auf schneller Straße und in geringerer Spitzengeschwindigkeit.

Mit hartaufgepumpten Reifen fährt Ihr Auto schneller und wirtschaftlicher, klebt aber nicht mehr so gut am Boden, hoppelt und bremst auch schlechter. Auf der Autobahn sollte man mit Überdruck fahren, damit der Reifen kühler bleibt. Nur auf der Autobahn ist Überdruck nicht schädlich, denn sie ist eben auf der Oberfläche. Sie können aber auch mit normalem Reifendruck fahren, dann schaffen sich die Reifen ihren Überdruck von selbst — durch Heißwerden. Heiße Reifen aber verschleißen schneller. Und noch ein Wort zur Geschwindigkeit. Grundsätzlich gilt: 120 km/h kostet doppelt soviel Reifen wie Tempo 80.

Welches Profil Ihre Reifen haben, hängt von der Marke ab, die Sie kaufen. Es dürfte kaum etwas nützen, bei den Fabriken anzufragen, welches Profil das beste ist. Jeder Hersteller wird Ihnen gern bestätigen, daß es seine Reifen sind. In schöner Einigkeit werden auch fast alle Reifen als rutschfest und von langer Lebensdauer zugleich angepriesen. Fachleute meinen jedoch, daß auch ein Reifen nicht zwei Herren dienen kann, zugleich dem „Rutschfest" und der „Lebensdauer". Das eine geht meistens auf Kosten des anderen. Und was von beiden die jeweilige Fabrik für wichtiger hält, bleibt in der Regel ihr Betriebsgeheimnis. Hierbei gilt: stark unterteiltes und zersägtes Profil hält besser am nassen Boden, läuft sich aber schneller ab. Ausländische Wagen sollten grundsätzlich mit ausländischen Reifen gefahren werden (weil bei jeder Entwicklung des Automobils das Fahrwerk auf die dabei verwendeten Reifen abgestimmt wird). Ein deutscher Reifen mag vielleicht die gleichen Dienste tun — nur weiß man das vorher nicht. Ebenso gilt es als riskant, ein deutsches Auto mit ausländischen Reifen (gemeint sind importierte Reifen, nicht Reifen aus deutscher Produktion mit ausländischer Gesellschaftsbeteiligung) zu versehen. —ei—

---

## Allround-Schiffsoffiziere

**Im Zeitalter der aufkommenden Automation auf Handelsschiffen beginnt die USA damit, Schiffsoffiziere der Handelsmarine gleichzeitig für die nautische und technische Laufbahn auszubilden. Der Schiffsoffizier mit einem solchen Befähigungsnachweis kann nach Ansicht der US-Merchant Marine Academy dem gesamten nautisch/technischen Bordbetrieb verantwortlich vorstehen.**

Gegenwärtig praktiziert bereits die US-Navy und die US-Coast Guard integrierte Ausbildungsverfahren. Die US-Merchant Marine plant nun, 25 ausgesuchte Kadetten gleichzeitig zum Ingenieur und Decksoffizier als Allround-Schiffsoffiziere heranzubilden. Nach der Prüfung einer vierjährigen Studienzeit werden die Absolventen mit dem Befähigungsnachweis als 3. Steuermann bzw. als 3. Ingenieur an Bord eingesetzt. Mehrfach aufgetretene Mißverständnisse oder Meinungsverschiedenheiten zwischen nautischem und technischem Personal im automatischen Dienstbetrieb auf Handelsschiffen führten zu diesem Entschluß, also Entspannung Deck-Maschine durch Automation.

Versuchsweise wird der neue Lehrplan für das Ausbildungsprogramm der 25 ausgewählten Aspiranten gekürzt nur insgesamt 3010 Unterrichtsstunden umfassen. Bisher mußte der USA-Schiffs-Ingenieur 2890 Unterrichtsstunden und der Decksoffizier 2750 Stunden bis zum Examen absolvieren. In dem geminderten Ausbildungsprogramm des Deckskursus sind bei insgesamt 710 Unterrichtsstunden: für Seemannschaft 320 Stunden, 150 in Navigation, 60 in Ladungskunde, 120 in Elektrotechnik, 40 in Wetterkunde und 20 für das Transportwesen vorgesehen. Das Ingenieurstudium enthält bei 860 Stunden: 175 Stunden für Schiffsmaschinenkunde, für Elektrotechnik ebenfalls 175 Stunden, 120 für Thermodynamik, 70 für Kühl- und Lüftungstechnik, 70 Stunden für die praktische Ausbildung in der Maschinenwerkstatt, 60 in Schiffsdieselkunde, 50 in Materialkunde, 40 in Statik, 40 in Hydraulik, 30 in Dynamik und schließlich 30 Stunden in Schiffsmaschinenreparatur. Der allgemeine Lehrbereich umfaßt 1150 Unterrichtsstunden, davon 330 für Menschenführung, 450 für Mathematik und allgemeine Wissenschaft, 160 für Gesetzeskunde und weitere 210 für Schiffahrtswissenschaft. Schließlich kommen noch 290 Stunden für Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Schiffsmedizin und Grafik dazu.

Zu dieser vierjährigen Ausbildung gehören noch ein Jahr praktische Bordzeit mit zwei Sechs-Monate-Kursen an Deck und in der Maschine auf verschiedenen Handelsschiffen.

Die Praxis wird zeigen, ob dieser neu ausgearbeitete Studienplan zukünftig in der amerikanischen Handelsflotte bei der Heranbildung von Allround-Schiffsoffizieren als verbindlicher Lehrplan an den US-amerikanischen Seefahrtsschulen gilt. Ing. **E. de Jong**, VDI

# STAPELLÄUFE

Von Ludwig Dinklage

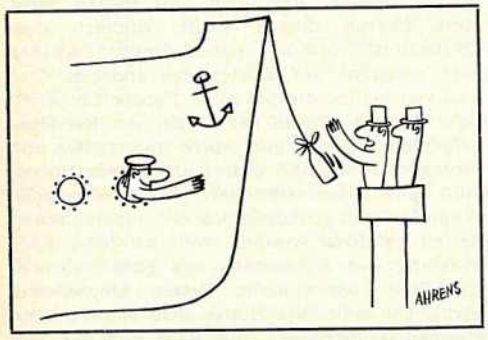
„So taufe ich dich, du stolzes Schiff, auf den Namen ‚Derfflinger'!"

Der Kanonenschuß fällt.

„Stopper los!" kommandiert laut Jan Brockmann, der Obermeister der Schiffszimmerer. Zur Feier hat er seinen schwarzen Bratenrock angezogen und den Zylinderhut aufgesetzt.

Ein paar wuchtige Hammerschläge der Zimmerleute an den Stoppern, dann setzen die hydraulischen Pressen an. Es kracht und knirscht. Der Musikzug der II. Matrosen-Division spielt den Präsentiermarsch. Aber der Große Kreuzer „Derfflinger" rippt und rührt sich nicht. Wieder drücken die Pressen. Holz splittert, Bolzenköpfe platzen ab. Die Tribünen neben der Taufkanzel müssen geräumt werden, bevor ein Unglück passiert. Zum vierten Mal spielen Musikmeister Wöhlbiers Hoboistenmaate den Präsentiermarsch. Aber die „Derfflinger" steht immer noch da wie ein ehernes Standbild.

Das Wasser beginnt zu fallen. Der Ebbstrom hat eingesetzt. Heute kann das Schiff nicht mehr vom Stapel laufen. Die Gäste müssen die Werft wieder verlassen. Sie sind um eine Sensation gekommen und haben dabei doch eine andere Sensation erlebt.




Der Große Kreuzer „Derfflinger" war das erste deutsche Kriegsschiff in Längsspantenbauweise. Dem für den Stapellauf verantwortlichen Ingenieur schien das Wagnis zu groß zu sein, das Schiff, wie es bisher üblich war, nur auf zwei Schlitten ablaufen zu lassen. Er hatte deshalb zwischen die beiden Kimmschlitten noch einen dritten in die Mitte gesetzt. Dreigleisig aber wollte das Schiff nicht ins Gleiten kommen. Man baute deshalb die Schlitten wieder ab und baute eine neue Gleitbahn nach althergebrachtem Muster. Vierzehn Tage später glitt das Schiff ohne Präsentiermarsch und ohne Hurrarufen still ins Wasser.

Es war ein paar Jahre zuvor. Auf derselben Werft sollte ein dicker Musikdampfer zu Wasser gelassen werden. Nur die Maler wußten vorher, wie dieser fast 17 000 BRT große Schlorren heißen sollte, hatten sie den Namen doch selbst, durch eine Plane vor neugierigen Blicken geschützt, angepinselt. Es war nämlich damals nicht wie heute, wo die Zeitungen schon vorher in die Welt hinausposaunen, wie das Schiff heißen soll. Bis zum Augenblick der Taufe blieb alles geheim.

Alles war klar zum Ablauf, der Schlitten fertig, das Schiff abgepallt und die Anker zum Stoppen ausgefahren. Am nächsten Tag mit Hochwasser sollte der feierliche Akt vor sich gehen.

Aber jetzt lief plötzlich ein Zittern durchs Schiff, so als erwachte es jetzt aus einer unpersönlichen Baunummer zum lebenden Wesen. „He geiht! He geiht! Dohl von dat Schipp! Dalli! Dalli!" schrien die Werftarbeiter und überhaspelten sich fast beim Verlassen des Schiffes. Ein paar Zentimeter rutschte der Musikdampfer wohl, dann blieb er wieder fest stehen.

Am nächsten Tag flatterten die Fahnen oben auf den Helgen, Girlanden aus Tannengrün schmückten den Bug.

„Ich taufe dich auf den Namen ‚Cleveland'! Immer gute Fahrt, Dampfer ‚Cleveland'!"

Der Kanonenschuß fiel, Jan Brockmann kommandierte sein „Stopper los!" Die drei Hurras aber blieben den Taufgästen im Halse stecken. Die „Cleveland" rührte sich nicht. Der Stapellauf-Ingenieur schleuderte seine Mütze gegen den Schiffsrumpf, sagte etwas sehr Unfeines dabei. Mit langen Schritten stakte Jan Brockmann am Helgen entlang bis zu der Stelle, wo die Stopper saßen. Aber da kam der Dampfer schon ins Gleiten. Er glitt schnell und wurde immer schneller, viel zu rasch eigentlich, riß vorm Heck das Wasser mit sich fort, rammte fast den Fährponton am gegenüberliegenden Ufer. Hüteschwenkend liefen die Zuschauer hinterher, kletterten auf die schmierige, hie und da noch brennende Gleitbahn, da lief die Welle auch schon wieder zurück, überspülte die Helgensohle, und manch Vorwitziger unter den Zuschauern stand bis an die Hüften im Wasser. — —

So beansprucht wie bei einem Stapellauf wird ein Schiff selbst beim schwersten Orkan kaum.

Die Ingenieure haben deshalb auch in allen Räumen, vom Doppelboden bis hinauf zum Bootsdeck, feinfühlige Apparate aufgestellt, um alle Durchbiegungen, Erschütterungen und Verdrehungen des Schiffsrumpfes zu registrieren. Lecksicherungstrupps prüfen alle Nieten, alle Schweißnähte, ob nichts gerissen oder gebrochen und das Schiff irgendwo „weint".

Man soll ein Schiff mit Champagner taufen, bevor es zu Wasser gelassen wird. Das verlangt eine althergebrachte Sitte. Sonst hat es kein Glück im Leben. Schon unsere Urväter bauten Schiffe und der Stapellauf war bei ihnen auch eine feierliche Handlung. Da diese Herren aber weder die Witwe Cliquot noch Herrn Mattheus Müller kannten, mußte man zu einer anderen Taufflüssigkeit greifen. Wasser? Nein, davon bekam die griechische Triere oder das Drachenschiff der Wikinger noch genügend zu schmecken. Es mußte schon eine heilige Flüsigkeit sein. Sklaven vielleicht? Sklaven standen zu damaliger Zeit nicht hoch im Kurs. Hier hatte man die freie Auswahl und konnte sich einen gutgewachsenen Knaben oder ein hübsches Mädchen aussuchen, führte die schön geschmückte und mit Blumen bekränzte Person auf das Vordeck des Schiffes, legte ihr Haupt sanft auf den Kopf des Vorstevens und dann sprang gleich ein behender Grieche, Ägypter oder Wikinger herbei und hieb ihr stracks mit scharf geschliffenem Schwert den Kopf ab. Rotes Blut rieselte den Vorsteven hinunter. Das war dann die erste Feuchtigkeit, mit dem das neue Schiff Bekanntschaft machte. Aber auch den Kopf bewahrte man als Amulett und Glücksbringer auf. Wohlverwahrt auf einem kleinen Gestell ganz vorn im Vorschiff, begleitete der Schädel das Schiff auf allen Handelsfahrten und Kriegszügen.

In späteren Zeiten, als Sklaven zu Mangelware wurden, mußte man sich nach einem anderen Saft umsehen, der die Gefahren vom Schiff abhielt. Aber hatte man nicht noch den Rotwein? Funkelte der nicht genau so schön wie das frisch sprudelnde Blut? So ging man dann daran, vor dem Stapellauf einen tönernen Krug mit Rotwein am Bug zu zerschlagen oder den Inhalt über den Steven zu gießen. Daran konnte selbst der pinseligste Landvogt noch der frömmste Pater keinen Anstoß nehmen.

Als im Laufe der Zeit der Rotspon nicht mehr den Edelleuten vorbehalten blieb, sondern er zu einem „Volksgetränk" wurde, mußte man zu einem vornehmeren Getränk greifen und das war der Sekt, der Champagner, der Schaumwein.

Hei, war das eine Lust, wenn von zarter Damenhand geworfen, die mit Blumen und bunten Bändern geschmückte Flasche am Bug zerschellte und der „Knallköm" am Steven herunterperlte! Selbst für den Wachhund eines Werftfeuerwehrmannes war das immer ein großer Augenblick, denn im Augenblick der Taufe riß er sich von seinem Herrn los, raste unter die Taufkanzeln und leckte gierig den heruntertröpfelnden Schaumwein auf.

Wahrscheinlich wird dieser Wachhund böse geknurrt haben, als ein großer Tanker, für einen Araberscheich gebaut, nicht mit Champagner, sondern mit Kokosmilch getauft wurde. Das mochten außer dem Hund auch die Werftleute nicht. Ein anständiges Schiff muß mit Alkohol getauft werden, nicht mit solch labbrigem Kram wie Kokosmilch. So schlichen sich dann ein paar Schiffbauer am Tage vor dem festlichen Ablauf auf die Taufkanzel, zogen aus ihrem Overall eine blitzblanke Flasche mit Doppelkümmel hervor und zerschlugen sie am Steven.

„So, mien Deern, gode Fohrt un jümmers twee Toll Woter ünnern Kiel!"
Dank des echten Doppelkümmels hat das Schiff immer gute Reisen gemacht.

Wehe aber dem Schiff, dem es so erging wie jenem Bulkcarrier, der auf einer australischen Werft erbaut wurde. Eine schön zu Herzen gehende Rede des Bürgermeisters, ein Rosenstrauß mit einer daran befestigten Flasche steht auf dem kleinen Katapult an der Taufkanzel, die Dame murmelt den Taufspruch und drückt dann auf den Knopf des Katapultes. Die Flasche saust gegen den Steven. Haargenau trifft sie ihn, keinen Millimeter zu weit nach links oder nach rechts kommt sie an. Nichts kann schief gehen, so gut ist alles berechnet.

Aber etwas geht doch schief. Die Flasche ist nicht zerbrochen. Einer der Taufgäste angelt mit der Regenschirmkrücke die Flasche wieder heran und stellt sie auf das Katapult. Ein zweites Knopfdrücken. Genau derselbe Mißerfolg. Die Flasche ist immer noch heil. Und so ein drittes, ein viertes, ein fünftes Mal. Ohne Champagner muß das Schiff zu Wasser. Es war nämlich eine Flasche aus Kunststoff. Einen Dampfhammer hätte man haben müssen, um sie zu zertrümmern. Vielleicht ist sie heute noch heil. Der Dampfer aber lief bei der zweiten Reise auf das Große Barriere-Riff. Totalverlust!

Aber dafür konnte der Stapellauf-Ingenieur nichts. Die Schuld lag bei der Kantinenverwaltung.

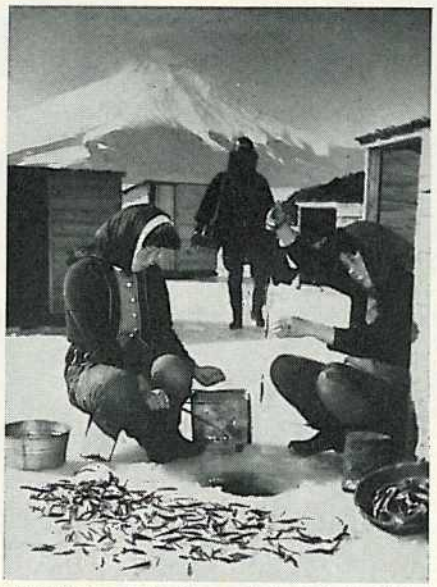
# Eine Besteigung des Fudschijama

## Die ersten deutschen Seeleute auf Japans heiligem Berg

**Von Gerd Engel, 1. Offizier**

*(Fortsetzung und Schluß)*

Nach einer kurzen Strecke durch die Kofuebene fuhren wir wieder in ein Gebirgstal hinein, das diesmal sehr schnell steil anstieg und dessen unbefestigte Straßen beinahe einem Holzabfuhrweg im Harz ähnelte. Ein besonderes Lob der Busgesellschaft, die erlaubte, ihr Fahrzeug diesen Gefahren auszusetzen. Denn am Ende des Tales hielten wir nach einem diesmal sehr kurzen Tunnel auf dem 1604 m hohen Misaka-Paß. Von dort konnten wir einen der schönsten Ausblicke der Fahrt genießen auf Fanatsu am Kawaguchi-See und auf den Fudschi über dem See. Der Berg wirkte besonders hoch und man hörte mehrmals die Frage: „Sollen wir da rauf?" Die Abfahrt nach Funatsu am See auf einer ausgebauten befestigten Straße war etwas angenehmer als der Aufstieg zum Paß, bei dem wir manchmal befürchteten, den Bus tragen zu müssen. Am Ufer des Sees wurde im „Fudji View Hotel" eine Kaffeepause eingelegt mit der Möglichkeit zum Baden im See. Das Hotel ist das einzige „Western Style Hotel" der Gegend und wirkte mit seinen dicken Stämmen als Träger und Deckenbalken und vielen Geweihen an den Wänden wie ein altes Forsthaus in deutschen Mittelgebirgen.



Der Fudschijama sieht alles, auch das beliebte Eisfischen auf dem Yamanaka-See

Von dort benutzten wir die „Subaru Line", eine vor einem Jahr fertiggestellte gebührenpflichtige Straße, die bis zur 5. Station des von uns zum Aufstige ausgewählten Weges führte. Sicher war diese Fahrt einer der Höhepunkte des Ausflugs. Der in der beginnenden Abenddämmerung vor uns liegende Berg, der sich plötzlich in Wolken einhüllte, wirkte allein durch seine majestätische Größe und durch das Ebenmaß, mit dem er sich aus dem flachen Land erhob. Langsam kletterte unser Bus höher durch Fichten- und Birkenwälder. Wir sangen gemeinsam Wanderlieder und Shanties und immer wieder erstarb unser Gesang bei immer noch schöneren Ausblicken. Wir kamen über die Wolken hinaus, in deren rötlich angehauchter Fläche in der Ferne andere Gipfel schwammen. Erinnerung und Sehnsucht wurde wach nach ähnlichen Erlebnissen in den Bergen zu Hause.

In 2400 m Höhe wurde mit dem letzten Tageslicht die 5. Station erreicht und schnell waren wir umgezogen und abmarschiert. Hier machte sich schon die Kühle bemerkbar und mancher war froh, den Pullover doch mitgenommen zu haben. Um 19.15 Uhr begannen wir mit dem Aufstieg, wobei wir zunächst ein kleines Stück den in der Höhe aller 5. Stationen um den Berg führenden Weg benutzten. Da dieses naturgemäß in sanftem Auf und Ab um den Berg geht, wurden Zweifel an unserer Führerin laut und einige meinten, es ginge nun wieder hinunter. Bald jedoch ging es wirklich hinauf und zwar recht steil, wobei die ersten Raucherlungen sich bemerkbar machten. Wir waren mit Taschenlampen reichlich versehen. So bot der Weg keine Schwierigkeiten, auch später nicht, als zwischen der 7. und 8. Station richtig geklettert werden mußte. Es ist dort das einzige Stück, auf dem nicht ein einigermaßen gebahnter Weg zu benutzen ist, aber die Sicherungen durch Seile und Ketten sind so gut, daß ein Abstürzen unmöglich ist. Auf der 5. Station hatten die meisten sich Stöcke gekauft, um das ganze möglichst echt zu machen. In diese Stöcke werden auf den einzelnen Stationen Stempel eingebrannt als Beweis des Aufstiegs. So wurde an der 6. und 7. Station nicht länger Rast gemacht, als zum Einbrennen der Stempel nötig war. Um 22.00 Uhr wurde die 8. Station erreicht. Hier gab es zu Essen, zum Teil mitgebracht, zum Teil gekauft und anschließend wurde unter dicken Wolldecken der Hütte geschlafen bis 2.00 Uhr. Um 2.15 Uhr wurde der Aufstieg fortgesetzt. Den Gipfel erreichte unsere weit auseinandergezogene Gruppe zwischen 4.00 und 4.45 Uhr.

Zu unserer Freude überholten wir eine japanische Pilgergruppe, die eine Stunde vor uns aufgebrochen war und zwar mit Bergführer, Seil und Funksprechgeräten sehr zünftig wirkte, aber doch nicht die Energie von uns Seeleuten hatte. Ohne sehr stolz sein zu wollen, muß bemerkt werden, wie gut der Aufstieg bewältigt wurde. Abgesehen von dem Bayern unter uns, von dem man erwarten mußte, daß er als erster oben war, haben auch alle anderen erstaunlich wenig unter der Höhe gelitten und mehrfach Japaner und ausländische Touristen abgehängt.

Auf dem Gipfel wurde der Sonnenaufgang abgewartet, der leider etwas blaß war durch Dunst in der Ferne. Eine ganz neue Erfahrung wurde hier auch den Berggewohnten zuteil. Wenn man zu Hause klettert, dann geschieht dies fast immer am Tage und man gewinnt die Aussicht ganz langsam. Hier nun waren wir nachts aufgestiegen und die wenigen Lichter in der Ebene hatten nicht bewußt werden lassen, wie hoch man schon war. Als es langsam dämmerte und zuerst ein heller blinkender See und danach das umgebende Land tief unten zu erkennen waren, da war der Eindruck der Höhe gewaltig.

Die Temperatur war etwa um 0 Grad, wobei ein kalter Wind den Aufenthalt im Freien nicht sehr angenehm erschienen ließ. Um so mehr wurde die Möglichkeit ausgenutzt, in einer der Hütten warme Suppe zu bekommen. Davon waren manche so gestärkt, daß sie sich auf den einstündigen Marsch um den Krater machten. Mit 500 m Tiefe war das nur ein großes Loch und hatte nichts besonderes. Zumindest etwas Qualm oder Feuer hätte man doch gern gesehen, aber damit ist es ja schon lange aus.

Um 9.30 Uhr begannen wir auf einem anderen Weg mit dem Abstieg. Wir nahmen die Route nach Subashiri, wohin wir unseren Bus für nachmittags bestellt hatten. Auf der Strecke sollten die Aschenbahnen besonders gut sein. Es handelt sich hier um eine Besonderheit des Abstiegs am Fudschi. Die Flanken bestehen aus teilweise festem Lavastein mit großen Halden aus Lavaasche dazwischen. In der losen Asche sind mehrere Bahnen für den Abstieg, weil man darin mit riesigen Schritten mehr rutscht und gleitet als geht und sehr schnell abwärts kommt. Man muß sich nur hüten, zu sehr Fahrt aufzunehmen, weil das Bremsen schwierig werden kann.

Auf der 5. Station unserer neuen Route waren wir um 12.30 Uhr und sahen gerade noch einen Bus abfahren. Von dort bis zur 1. Station in Subashiri ist nur ein öffentlicher Bus erlaubt, weshalb unser Fahrzeug in Subashiri wartete. Später, als wir die Strecke hinunterfuhren, konnten wir das gut verstehen, denn der vom Regen ausgewaschene Weg, der teilweise einem Bachbett ähnelte, konnte nur von diesem Bus und diesem geübten Fahrer benutzt werden, wobei wir trotzdem noch mehrmals umzukippen drohten. Es stand zur Wahl, drei Stunden zu laufen, oder zweieinhalb Stunden auf den nächsten fahrplanmäßigen Bus zu warten. Möge es uns nicht als Schwäche angekreidet werden, daß alle vorzogen zu essen und zu schlafen, um später von der 5. bis zur 1. Station gefahren zu werden.

Gegen 15.30 Uhr kamen wir in Subashiri an und freuten uns über unseren eigenen Bus mit Waschzeug und sauberer Kleidung. In großen hölzernen Trögen wurde im Freien Asche und Staub abgespült. Welch ein Gefühl von Frische und Gewaschensein!

Die Fahrt ging weiter nach Yamanaka am Yamanaka-See, wo wir ein Restaurant überfielen und ein ordentliches Steak verdrückten. Während des Essens konnte man den Fudschi im Abendlicht sehen, mit der Mondsichel neben dem Berg, und es fiel schwer zu glauben, daß wir dort oben gewesen waren.

Während der Rückfahrt zur „Rheinland" war es leider schon dunkel. Es ging über Gotemba und den Otomepaß, vorbei an Hakone, über Odawara nach Yokohama. Dabei benutzten wir zum Teil die alte Tokaido-Straße, zu deutsch „Ost-Meer-Weg", die früher einzige Verbindung von der alten Hauptstadt Kyoto nach Tokio. Nach den sehr engen Kurven und den steil aufragenden Felsen zu urteilen, ist es sicher lohnenswert, die Straße einmal am Tage zu fahren.

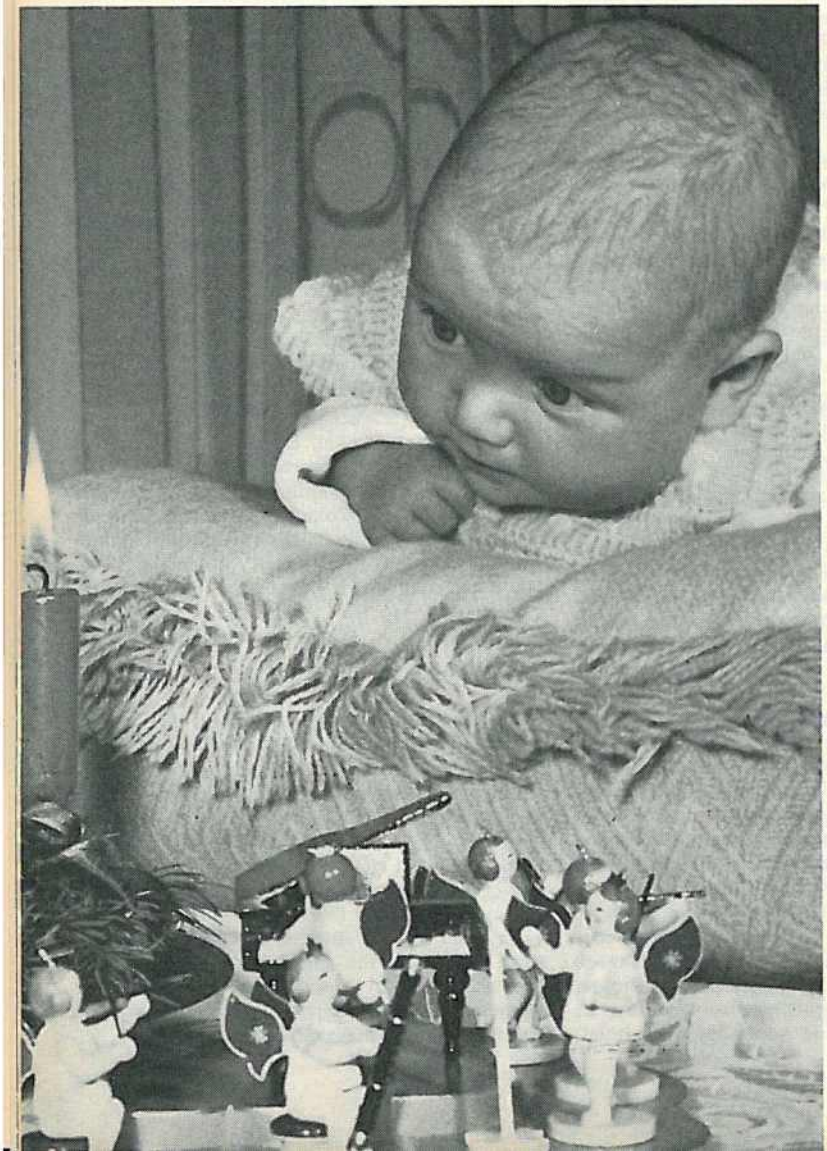
Spät abends an Bord wurden wir mit einem kräftigen Eintopf empfangen und noch lange wurden den Daheimgebliebenen von den Schönheiten der Reise erzählt. Erst langsam mußte auch von uns die Fülle des Erlebten „verdaut" werden und vieles wird einem jetzt in der Rückschau erst richtig in seinem Werte bewußt. Sicher ist dieser Ausflug für alle Teilnehmer ein unvergeßliches Erlebnis gewesen. Unseren ganz besonderen Dank deshalb noch einmal an Frau Bennecke, die soviel Mühe für uns aufwendete, und an Herrn Kapitän Klein, der einer so großen Gruppe seiner Besatzung die Erlaubnis zur Fahrt erteilte.

1

3

4

2



5

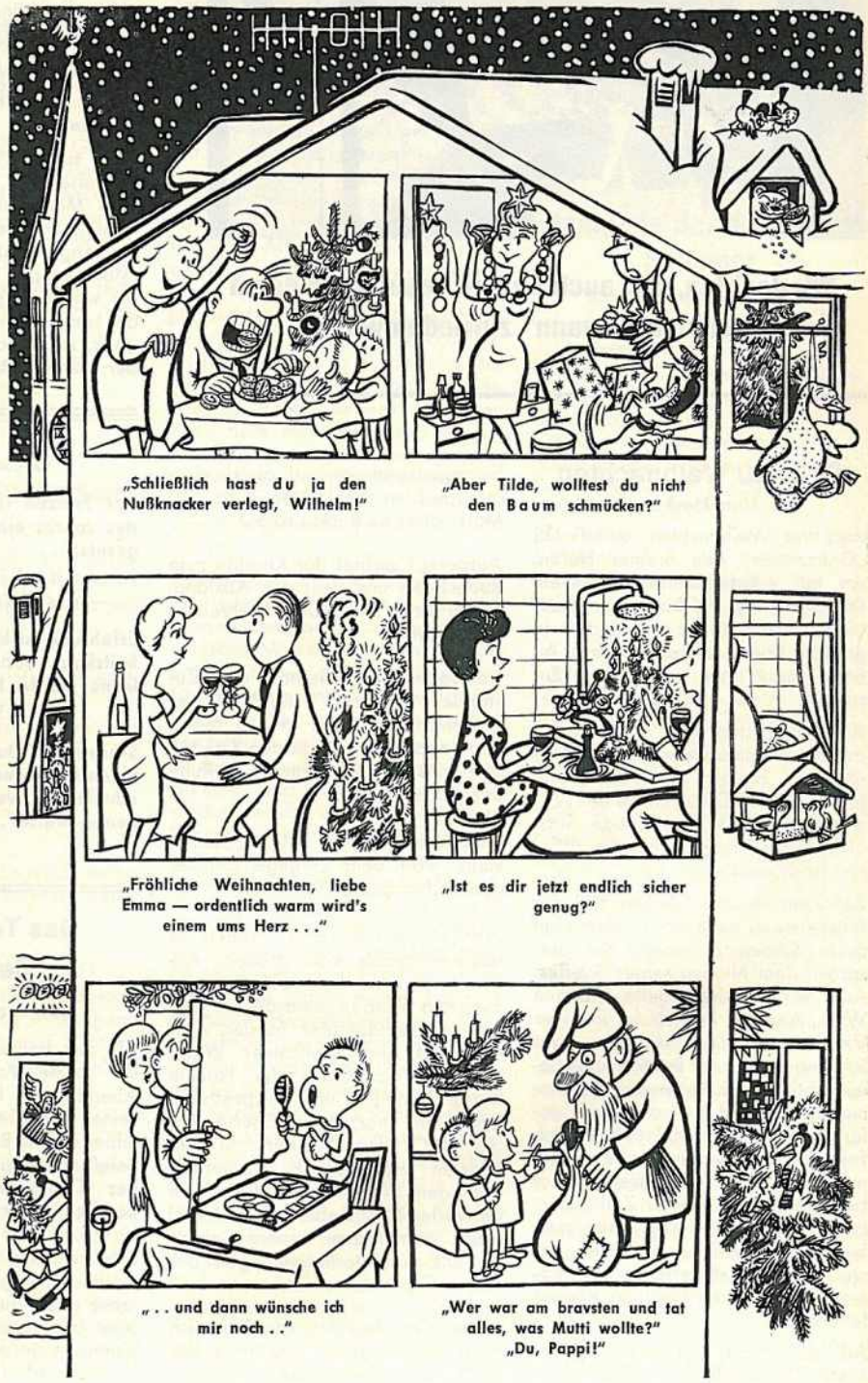
# 1. Was ein einsamer „Ausguck zu Weihnachten alles so träumt

2. Ehrlich: daran kann er sich nicht mehr erinnern.
3. Daran schon eher: Daddeldu am Heiligen Abend war wenig begehrt.
4. Autos und Schiffchen: Von Autos träumt er heute noch, und das mit dem Schiffchen ist ja nun in Erfüllung gegangen. — Junge, Junge, wie die Zeiten sich ändern!
5. Das war eigentlich das Schönste, so kurz nach der Bescherung.
6. Das Weihnachtspaket für mich war ja wohl wieder Team-Work.
7. Wenn ich mir's so richtig überlege, dann war die Adventszeit die spannendste im ganzen Jahr.
8. Ja, und was sonst noch alles passierte, war manchmal ziemlich komisch.

6

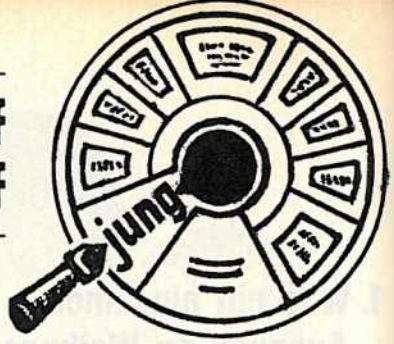
7

8



**Wir dachten, daß auch unsere Leser mit diesem „Weihnachtsmann" zufrieden wären**

# Telegraf auf




## Pech zu Weihnachten

**Von Mecker**

Kurz vor Weihnachten verließ MS „Gallenstein" den Bremer Hafen, um auf 4-Monatsreise zu gehen. Die Stimmung an Bord war dementsprechend. Jeder ging jedem in großem Bogen aus dem Wege. An Bord nennt man so etwas „Zustand".

Am fühlbarsten war der Zustand auf der Kommandobrücke, wo keiner dem andern aus dem Wege gehen konnte. Dazu wurde der „Zustand" durch Kälte, diesige Sicht und kleiderdurchnässende Feuchtigkeit noch verstärkt.

Auf dem steuerbordschen Teil der Brücke stand der Kapitän, dem man seine Stimmung ansah. Sie entsprach dem Namen seines Schiffes. Auf der anderen Seite standen W.O., Ausguck und Läufer in stiller Verbissenheit über das verpatzte Weihnachtsfest. Im Brückenhaus beaufsichtigte der Lotse den Rudersmann, während sich der O.A. gelangweilt am Maschinentelegraph festhielt. Die lautlose Stille wurde nur durch eigene und fremde Nebelsignale von Zeit zu Zeit unterbrochen. Um 23.50 Uhr hatte man bei Bremerhaven den Lotsen gewechselt und steuerte bei zunehmender Diesigkeit Richtung Weserfeuerschiff.

Auf der Höhe von Hoheweg ertönte plötzlich das Nebelhorn eines Entgegenkommers und gleich darauf tauchten die Lichter in ca. 300 Meter dicht an Backbord auf.

Aufgeregt springt der Kapitän zum Ruderstand und peilt den Abstand. „Zwei Strich Steuerbord" schreit er aufgeregt.

Der Lotse, der außerhalb des „Zustandes an Bord" stand, da er Weihnachten ja zu Hause feiern konnte, beschwichtigte den Kapitän und wies den Rudersmann in Ruhe auf den alten Kurs.

Inzwischen wurde MS „Gallenstein" von dem Entgegenkommer dauernd angemorst.

„What ship, what ship!" blinkte es ununterbrochen von drüben. Anscheinend war man auf dem inzwischen sichtbar gewordenen, kleinen Wochendampfer in der Aussicht auf ein geruhsames Weihnachtsfest im Kreise der Familie bester Stimmung und entsprechend mitteilsam. Vorsichtig näherte sich der W.O. dem Kapitän mit den Worten: „Herr Kapitän, wir werden nach dem Namen gefragt. Soll ich antworten?" „Geben Sie ‚Mors' rüber. Wir haben andere Sorgen als uns zu unterhalten", gab der Alte zur Antwort.

„Aber Herr Kapitän, das kann ich doch nicht machen", versuchte der W.O. zu beschwichtigen.

„Geben Sie ‚Mors'! Damit wir endlich unsere Ruhe kriegen!", kam es drohend zurück.

Also gab der W.O. „Mors", worauf der andere schweigend vorbeizog. Kurz nach Ostern kam MS „Gallenstein" von der Reise zurück und machte an der Getreideanlage fest, um auf einen Liegeplatz im Überseehafen zu warten.

Pflichtgemäß erstattete der Kapitän seinem Reeder den Reisebericht. Nachdem die dienstlichen Belange erledigt waren, sagte der Reeder: „Herr Kapitän, da ging noch eine Beschwerde über Sie ein. Sie hätten einem Schiff, das Sie nach Ihrem Schiffsnamen fragte, ‚Mors' geantwortet. Das ist doch wohl ein Mißverständnis."

„Ach so, das war ja wohl bei der Ausreise, das stimmt, da war unsere Morselampe defekt. Als wir damals von einem Entgegenkommer angemorst wurden, wollten wir ‚Morselampe defekt' geben und, als wir Mors gegeben hatten, war die Lampe ganz kaputt!"
„Ach, meint schmunzelnd der Reeder, das ist natürlich Pech."

## Lotungen

**Der Freizeit ist in den 365 Tagen des Jahres eine natürliche Grenze gesetzt . . .**

Alfred Mozer, Kabinettschef des EWG-Agrarkommissars

**Erfahrung ist kein billiger Gelegenheitskauf, sondern man muß sie immer wieder teuer bezahlen . . .**

Sir Winston Churchill

**Schnee und Jungsein sind die einzigen Probleme, die von selbst verschwinden, wenn man nur lange genug wartet . . .**

Pearl S. Buck

## Das Telefon des Detektivs

**Von Alexander Keller**

Als der Polizeikommissar Guynot, der beste Pariser Detektiv, am Abend nach Hause kam und an seinen Schreibtisch trat, runzelte er mißmutig die Brauen. Der Hörer des Telefonapparates lag wieder auf der Tischplatte. Er konnte und konnte seiner Frau diese Nachlässigkeit nicht abgewöhnen. Ärgerlich läutete er dem Mädchen — er wollte es fragen, wann Frau Hortense das Haus verlassen hatte —, aber niemand meldete sich. Mit einem unterdrückten Fluch griff Guynot nach dem Hörer, aber seine Hand erstarrte mitten in der Bewegung. Sein geschärftes Ohr hatte ein Geräusch aufgefangen und sein Gehirn registrierte automatisch die Anwesenheit einer fremden Person im Zimmer.

Eine rauhe Stimme sagte spöttisch: „Bleiben Sie ganz ruhig, Guynot. Rühren Sie sich nicht. Es täte mir leid, Sie ohne Vorbereitung ins Jenseits befördern zu müssen."

Der Kommissar ließ die Hände sinken. „Keine Angst, Mann", murmelte er. „Kommen Sie ins Licht. Ich möchte doch gern sehen, mit wem ich's zu tun habe."

Ein Mann ging an ihm vorbei und blieb vor ihm stehen. Im Schein der Lampe erkannte Guynot Jean Darell, einen Schwerverbrecher, der, wie er wußte, vor wenigen Tagen aus dem Strafgefängnis in Nimes ausgebrochen war. „Freut mich, Sie zu sehen", sagte Darell lachend. „Sie haben mich wohl nicht erwartet? Strengen Sie ihr Gehirn nicht an — Ihre Frau ist ausgegangen und Ihr Mädchen habe ich fortgelockt. Wir sind ganz allein!"

Guynot ließ sich in einen Sessel fallen. Er hob den Kopf und sah in die kleine, schwarze Mündung einer Pistole. Wenn Darells Hand nicht zitterte, mußte der Schuß gerade zwischen den Augen sitzen. Sein Blick irrte ab. Die große Standuhr in der Ecke zeigte auf neun. Wenn Hortense pünktlich war, mußte sie in zwanzig Minuten zuhause sein. Aber Hortense verspätete sich stets . . .

Er sah Darell in die Augen — es waren niederträchtige, feige Augen, in denen flackernd der Tod stand. „Was wollen Sie eigentlich von mir, Darell?"

Der Verbrecher kniff die Lippen zusammen. Sein Mund war ein schwarzer, gerader Strich im bleichen Gesicht. „Guynot", sagte er und seine Stimme zitterte, „Sie haben mich für zehn Jahre ins Gefängnis gebracht. Als ich türmte, haben Sie alles in Bewegung gesetzt, um mich wieder zu fangen. Sie haben vor drei Tagen Travers verhaftet und gestern Villemin, meinen besten Mann . . ."

„Ich habe meine Pflicht getan", entgegnete der Kommissar ruhig. „Hören Sie mich an, Darell. Sie haben nichts davon, wenn Sie mich abschießen. Man weiß genau, daß ich nur einen Feind habe und man wird Sie fassen. Eines Morgens wird Sie der Henker wecken . . ."

„Oh . . ." Darell runzelte die Brauen. „Sie vergessen — ich habe ein

Alibi. Ich komme geradewegs aus der Oper. Vierzig Menschen haben mich gesehen — Leute, die kein Interesse daran haben, sich nach meinem Vorleben zu erkundigen und die nicht wissen, daß ich Darell bin. Aber als Zeugen sind sie gut.

Die Malbreux singt und alle starren auf die Bühne. So bin ich unbemerkt davon. Ehe der Akt zu Ende geht, sitze ich wieder in meiner Loge.

Gutes Alibi, was? Guynot, ich habe wenig Zeit. Haben Sie noch einen Wunsch?"

Guynot sah auf seinen Schreibtisch.

Der Hörer lag noch immer auf der Tischplatte. „Lassen Sie die Scherze, Jean Darell", sagte er laut. „Sie werden mich nicht erschießen, Jean Darell", sagte er. „Sie sind zu gut bekannt, Jean Darell. Man wird Sie fassen, Jean Darell und als Mörder verurteilen. Hören Sie, Jean Darell?" Darell stieß einen Fluch aus. „Hören Sie auf mit dem ewigen Jean Darell. — Sind Sie verrückt?"

Guynot hob eine Hand. Eine Idee war ihm gekommen und er griff gierig nach ihr. „Langsam, Jean Darell. Sehen Sie diese Telefonmuschel? Sie liegt am Tisch. Am anderen Ende der Leitung sitzt einer meiner Beamten und notiert jedes Wort. Er wird auch den Schuß hören. Jetzt hat er vielleicht schon das Überfallkommando herausgeläutet. Wissen Sie nun, warum ich so oft Ihren werten Namen nannte?" Er lachte gezwungen.

„Jean Darell, ich kenne Sie und wußte, daß Sie kommen würden. Und nun schießen Sie. Man weiß jetzt bereits den Namen des Mörders in der Zentrale."

Eine Minute lang sahen sich die beiden Männer in die Augen. Tiefe Stille hatte sich gesenkt. Nichts war zu hören als das gleichmäßige Ticken der Uhr. Mit einem Fluch schob Darell die Pistole in die Tasche. „Sie sind ein Teufel", zischte er, „ein schlauer, böser Teufel, — aber einmal fasse ich Sie. Einmal geraten Sie in meine Hände."

Er glitt wie ein Schatten zur Tür und war im nächsten Augenblick verschwunden.

Fünfzehn Minuten später stürzte Hortense Guynot ins Zimmer. Ihr Gesicht war gerötet. Als sie ihren Mann beim Schreibtisch sitzen sah, blieb sie erschrocken stehen. „Natürlich mußtest du früher zu Hause sein ..." Ihre Stimme brach und sie atmete heftig. „Bitte sei nicht böse. Ich weiß, du kannst es nicht leiden, wenn ich den Hörer am Tisch liegen lasse. Ich war in großer Eile, es wird nicht mehr vorkommen ..."

Sie warf die Arme um den Hals des Mannes und preßte ihr Gesicht an seine Brust. Sie war erstaunt und verwirrt, als der ordnungsliebende und pedantische Guynot ihr beruhigend übers Haar strich und begütigend sagte: „Es macht nichts, Liebling, es ist manchmal sogar recht gut, wenn Frauen nachlässig und vergeßlich sind ..."

Er dachte in dem Augenblick an Jean Darell.

## Passen Sie in die Welt? - oder - Sind Sie ein Gesellschaftsmensch?

Wir wollen mit einigen ganz klaren Fragen zu erkunden versuchen, inwieweit jeder von uns ein Gesellschaftsmensch ist, jemand, der sich zu behaupten versteht, oder ein Opfer der großen Angst vor dem Leben und der Welt. Man kann nur mit ja oder nein antworten. Die Fragen aber lauten:

1. Halten Sie sich für eine interessante Persönlichkeit?
2. Sind die Freunde, die Sie haben, genau die Freunde, die Sie auch haben möchten?
3. Haben Sie schon einmal den Wunsch gehabt, jemand anders sein zu mögen?
4. Haben Sie die Angewohnheit, andere Personen zu unterbrechen, wenn diese zu Ihnen sprechen?
5. Würden Sie sich selbst als zurückhaltend bezeichnen, statt von sich zu sagen, Sie wären eine gute Mischung?
6. Würden Sie im Sommer in einer ganz einsamen Gegend, selbst wenn Sie wüßten, daß niemand in der Nähe ist oder kommen kann, in einem See ohne Badeanzug baden?
7. Haben Sie ein gutes Namensgedächtnis?
8. Ziehen Sie es vor, selbst zu sprechen statt anderen zuzuhören?
9. Folgen Sie lieber der neuesten Mode, statt in Ihrer Art sich zu kleiden, einen ganz bestimmten Stil zu behaupten, nämlich Ihre eigene Mode?
10. Würden Sie in einem Restaurant lieber einen Ecktisch aussuchen als einen solchen im Mittelpunkt des Restaurants?

**Punktbewertung:**

Haben Sie in mehr als 6 Fällen mit einem glatten „ja" antworten müssen, dann sind Sie eigentlich ein Mensch, der sich recht gern in den Mittelpunkt des Lebens rückt, auch wenn er gelegentlich von sich behauptet, er sei welt- und menschenscheu.
Wer in weniger als fünf Fällen mit „ja" antwortet, dem würde gar nichts schaden, mit etwas mehr Selbstbehauptung und Vertrauen im Leben zu stehen. Denn es kommt darauf an, daß wir uns behaupten. Denn sonst laufen wir Gefahr, von jenen anderen, die es besser verstehen als wir, an die Wand gespielt und, wie man so schön sagt „überfahren" zu werden.

# Lotse durch die Speisekarten:

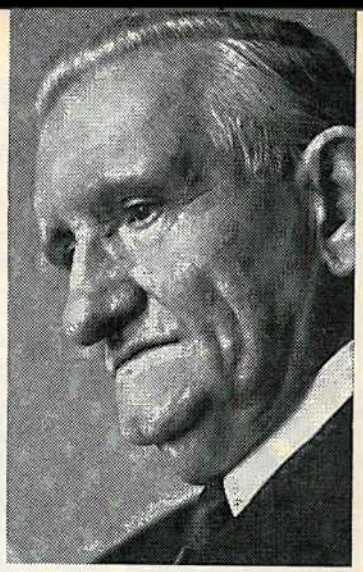
## *Iran*

Gewürzte Speisen sind in Persien relativ selten anzutreffen. Nördlich des Elbrus-Gebirges am Kaspischen Meer ist Knoblauch vorherrschend, im übrigen Persien spielen Zwiebeln eine große Rolle. Ein braunes Gewürz, das an Rohrzucker erinnert und auf Restaurant-Tischen zu finden ist, nennt sich Sumach. Es wird aus einem gleichnamigen Baum gewonnen und hat einen säuerlichen Geschmack. Eine besondere Delikatesse des Landes ist der Reis, der kaum irgendwo in der Welt eine derartige Kornlänge aufweist. Natürlich bietet der Besuch in Persien auch Gelegenheit zu einem relativ billigen Kaviargenuß, der nirgends frischer zu haben ist als hier.

Im Iran werden Suppen gern gelöffelt. Abegouscht ist hierunter wahrscheinlich am beliebtesten. Es handelt sich um eine Hammelsuppe mit Tomaten, Kartoffeln und Hülsenfrüchten. Allerdings sind diese zu einem Brei gestampft und so verkocht, daß sie beim Essen nicht gleich erkannt werden können. Hierzu wird ein flaches Fladenbrot gereicht, das man in Brocken in der Suppe aufweicht. Natürlich gibt es, wie zu vielen andern Gerichten dazu auch rohe Zwiebeln, die ein Perser genau so herzhaft verspeist wie wir einen Apfel. Hierbei erweist sich übrigens das uns sonst nicht sehr ansprechende Sumach als recht nützlich.

Eine andere populäre Suppe nennt sich Aasch. Es ist eine ausgesprochene Gemüsesuppe, die an die italienische Minestrone erinnert. Rote Bohnen bilden die Grundlage und Fladennudeln enthalten die nötigen Kohlehydrate. Spinat und viele Gewürzkräuter geben ein angenehmes, mildes Aroma, das durch etwas Hammel- und Rindfleisch gut unterstrichen wird. Teilweise wird diese Suppe auch ohne Fladennudeln aufgetragen, wobei sie dann allerdings bei Tisch mit Joghurt vermischt wird. Es ist aber auch möglich, Aasch auf der Grundlage einer Hühner-Bouillon mit Reisbeilage zu bekommen. Zu den beliebtesten Fleischgerichten des Landes gehört Mahitsche, eine gekochte Hammelkeule mit Salzkartoffeln. Ebenso gern wird Khiabab-Bareh gegessen. Hierbei handelt es sich um Lammstückchen, die am Spieß auf Holzkohlenfeuer gebraten sind. Gewöhnlich werden sie mit Kartoffeln oder Kartoffel-Chips und Bohnen serviert.

Unter den Getränken des Landes steht klares Wasser an oberster Stelle. Als Europäer sollte man allerdings aus gesundheitlichen Gründen lieber Mineralwasser aus Flaschen nehmen. Sehr empfehlenswert sind diverse frische Fruchtsäfte, besonders aus Granatäpfeln.



## Zum 75. Geburtstag

**Professor Dr. Emil Dovifat**

Geboren 27. XII. 1890 in Moresnet bei Aachen

**Der heute in Berlin lebende Zeitungswissenschaftler studierte zunächst an den Universitäten München und Leipzig. Nach seiner journalistischen Ausbildung war er als Redakteur einer Tageszeitung tätig. Professor Dovifat ist Mitbegründer des Instituts für Zeitungswissenschaft und allgemeine Publizistik der Universität Berlin und des Instituts für publizistische Bildungsarbeit in Düsseldorf. Im Jahre 1953 wurde er zum Vorsitzenden des Rundfunkrates des Senders Freies Berlin ernannt.**

## Rangliste der deutschen Schlager

**im November 1965**

**1. Satisfaction**
Wieder wurde dieser Hit als erster ausgewählt. Wir gratulieren! Nun haben die „Rolling Stones" wohl endlich ihre ‚Befriedigung' durch ‚Genugtuung' und viel ‚Freude' an der ‚Bezahlung' ... Alle diese vier Bedeutungen enthält ja — laut englischem Lexikon — das eine Wort: Satisfaction!

**2. Mr. Tambourine Man**
Auch dieser Schlager behauptet noch seinen Platz im Spitzen-Team. Er ist so beliebt geworden, daß er nur noch in wenigen Sammlungen fehlt. „The Byrds" sangen sich in die Herzen von Groß und Klein — einem „on dit" nach ...

**3. Balla Balla**
Aus Kindermund oder — etwa ein Vorbote für Sylvester? Dabei trat dieser Titel noch vor dem 1. Advent auf. Was sich die „Regenbogen-Männlein" wohl dabei gedacht haben. Wie dem auch sei, „The Rainbows" kamen hiermit von Platz 8 in unsere Hitparade „der auserlesenen Fünf" ...

**4. Du bist nicht allein**
Auch „Roy Black" ist ein Novum für uns mit seinem schönen trauten deutschen Text. Die Worte hört man gern, allein — es fehlt der Glaube, daß das Deutsche mal wieder etwas mehr Oberwasser bekommt, — im Schlagergeschäft ...

**5. I got you Babe**
Wieder ein fremder Vogel, nein, mehrere sogar. Denn „Sonny & Cher" sind ein mixtum compositum des Fan-Geschmacks. Lassen wir ihnen den Spaß, denn wer mixt nicht — mit wem?

Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by „Musikmarkt")

## *Unsere Weihnachtsüberraschung*

**DM 1300,-**

*zu gewinnen*

**Unsere Neujahrsüberraschung für**

**bringen wir in der nächsten Ausgabe**

*Man muß ja mit Pinsel und Farbe nicht immer nur Decks streichen — Bilder malen kann man auch. Die Farben bunter und die Pinsel kleiner, eine Hartfaserplatte oder ein einfacher Zeichenblock — und dann kann's losgehen.*

*Kehrwieder veranstaltet mit den Famous Artists Schools einen Mal- und Zeichenwettbewerb unter dem Thema „Wo die Welt am schönsten ist". (Kehrwieder berichtete im August-Heft über diese Schule unter dem Titel: Unser Freizeittip) Kehrwieder und Famous Artists Schools meinen, daß jeder irgendwo ein bißchen Talent hat, zum Malen oder Zeichnen. Es sollen ja keine Meisterwerke werden, der Spaß an der Freude ist wichtiger.*

*„Wo die Welt am schönsten ist" — zu diesem Thema sollen unsere Leser malen und zeichnen. Wo ist's denn am schönsten? Zu Hause, draußen auf See, vor Anker in New York oder irgendwo in der Südsee, an Land in Port Said oder auf Reede vor Lissabon? Zu diesem Thema, meinen wir, kann man genug malen.*

*Das Format soll nicht kleiner sein als DIN A 4 Wie groß die Bilder sein sollen ist uns egal, die Technik spielt keine Rolle, Bleistift ist so gut wie Tusche oder Ölfarbe.*

*Die Arbeiten sollten bis Ende Juni 1966 bei der Redaktion von Kehrwieder eingetroffen sein.*

*Eine Jury, der u. a. ein prominenter Vertreter von Famous Artists Schools angehört, wird die besten Bilder zu einer Ausstellung zusammenstellen.*

*Die zehn besten Arbeiten werden prämiiert:*

**1. Preis DM 500,—; 2. Preis DM 300,—;**

**3. Preis DM 150,—; 4.—10. Preis je DM 50,—.**

*Teilnehmen kann jeder Leser von Kehrwieder mit höchstens drei Einsendungen. Die Adresse soll auf der Rückseite der Arbeiten stehen, dann können wir die Bilder hinterher an ihre Maler zurückschicken.*

*Vergessen Sie's nicht und fangen Sie an!*

*Viel Spaß beim Malen und Zeichnen wünscht Ihnen*

*KEHRWIEDER*

## Erfolg 1966 – nach Rezept?

(kos). Berühmte und reiche Leute werden immer gefragt, wie sie es eigentlich geschafft haben, so weit nach oben zu kommen. Viele Menschen glauben doch wahrhaftig, daß es dafür ein Patentrezept geben müsse. Doch das ist ein Unsinn! Es gibt keine gültigen Rezepte für eine außergewöhnliche Karriere — wenn man davon absieht, daß fast immer viel Fleiß, Beharrlichkeit, Sparsamkeit und auch eine Portion Glück dazu gehören, um auf der Erfolgsleiter die obersten Sprossen zu erklettern. Aber es gibt doch gewisse „Kunstgriffe" und „Tricks", wie Dietrich Köhr in Band 39 des beliebten Jahrbuches „Durch die weite Welt" (erschienen in der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart) schreibt, z. B.:

Henry Ford äußerte sich so, als er nach seinem Erfolgsrezept gefragt wurde: „Ein guter Kundendienst und Ehrlichkeit sind wichtiger als jeder Gewinn. „Und so rasch, wie die Fließbänder seiner Fabriken seine Autos in alle Welt entließen, so rasch flossen auch die Einnahmen herein. Seine Energie aber frischte Henry Ford in der Natur auf.

Ein phantastischer Kundendienst war auch die Erklärung für die erstaunliche Karriere des Hotel-Zaren César Ritz. In seinen Häusern gab es keine unfreundliche oder lieblose Bedienung. „Der Gast ist ein König, selbst wenn er Schuhputzer wäre!" schärfte Ritz auch dem jüngsten Liftboy immer wieder ein.

Schopenhauer schwor auf das Prinzip, aus eigenen und fremden Fehlern zu lernen und sich in die Gedankengänge seiner Mitbürger hineinzuversetzen. Aus ihrem Verhalten zog er seine Schlüsse und wertete sie aus, ein unbestechlicher Beobachter menschlicher Stärken und Schwächen.

Charles Goodyear — Erfinder der Kautschukerzeugung und Besitzer großer Autoreifenfabriken — verriet einmal einem jungen Mann sein privates „Erfolgsrezept":

„Die erste Vorbedingung zum Erfolg ist, daß einem die Arbeit Spaß macht!"

Noch humorvoller drückte das Thomas Alva Edison aus, der als Zeitungsjunge ohne jede Schulbildung anfing und trotzdem zu einem der berühmtesten Erfinder der Welt wurde. Denn Edison behauptete: „Ich habe in meinem Leben keinen einzigen Tag gearbeitet — es war immer nur alles Vergnügen!" Über 18 Stunden ging dieser geniale Mann täglich seinen „Vergnügungen" nach und aß und schlief sogar meistens in seinem Laboratorium. Kein Wunder, daß ihm die Menschheit die Erfindung des Kohlemikrophons, des Phonographen, der Kohlefadenlampe, des Films, des Projektionsapparates und noch zahlloser anderer technischer Geräte verdankt, die wir heute längst für selbstverständlich halten. Edison war es übrigens auch, der das erste Elektrizitätswerk der Erde baute! So vieles also kann man schaffen, wenn man die Arbeit als Vergnügen betrachtet! Vom Schlafen war hingegen der große englische Politiker Winston Churchill recht angetan, allerdings auf seine Weise. Sir Winston nämlich arbeitete zwar täglich gut und gern seine 16 Stunden, legte aber zwischendurch immer mal ein kleines Nickerchen ein. Wenn er dann erwachte, fühlte er sich wieder frisch wie ein Fisch im Wasser — gerade so, als ob er sich mehrere Stunden ausgeruht hätte.

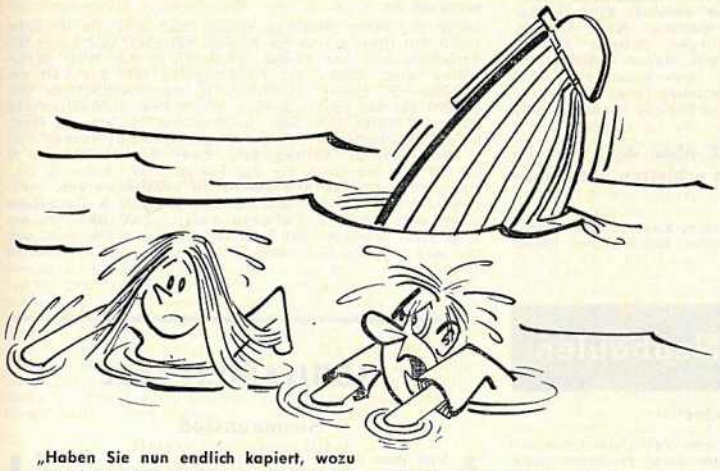

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN?
● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!
● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

**Minikay**

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

**MINIKAY GMBH.**, Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon-Sammel-Nr. 471827

# Klar bei Schmunzelauge



„Haben Sie nun endlich kapiert, wozu der kleine Propfen unten im Boot neben dem Kiel da ist?"

Der neue Wagen

**Oben und unten**

Sie sitzen außenbords auf der Stelling. Rudi natürlich wieder ohne Palstek. Plötzlich sagt es plumps und Rudi liegt im Bach. Von oben fragen sie, warum er denn so schreit. „Ich habe keinen Grund." „Wenn du keinen Grund hast, brauchst du doch nicht so zu schreien." „Ich kann nicht schwimmen." „Das können wir auch nicht, aber deshalb schreien wir trotzdem nicht.

**Es liegt an der Lehre**

„Mit unserem Assi gehe ich nicht mehr an Land. Der dreht jeden Groschen dreimal um, bevor er einen ausgibt." „Der ist ja auch gelernter Metalldreher".

„Typisch, wo treffe ich meinen Mann? An der Bar."

**Es geht nichts über Schmuggeln**

Sagen Sie selbst: Ist es nicht verdächtig, wenn ein verheiratetes Ehepaar sich minutenlang vor aller Welt küßt? Dieser Ansicht war auch die brasilianische Zollbehörde, und sie sollte damit recht behalten.

Der erste Offizier eines Handelsschiffes schloß jedesmal bei der Ankunft seine am Kai wartende Frau leidenschaftlich in die Arme und gab ihr einen langen, langen Kuß. Dadurch erregte er einerseits den Neid der Besitzlosen, andererseits die Aufmerksamkeit eines Zollbeamten, der beobachtete, wie die Frau jedesmal nach dem Kuß den Mund mit einem Taschentuch abwischte. Das ist unter Gatten doch nicht der Brauch! Der findige Inspektor hielt die Frau an, und er fand — einen herrlichen taubengrauen Diamanten in dem Tuch. Die beiden Verliebten sollen sich seitdem viel weniger küssen.

„Opait", Rio de Janeiro, Brasilien

**Tiefsinnig**

Der Messejunge saß mit einem Geschirrspüllappen in der Hand in der Pantry und betrachtete eine Fliege so aufmerksam, daß er gar nicht merkte, wie der Obersteward hereinkam. „Haben Sie noch nie eine Fliege gesehen?" fauchte der gleich los. Der Messejunge fuhr zusammen. „Gewiß, aber in der Arbeitszeit macht man sich mehr Gedanken darüber."

**Hurra**

Der neue Kapitän versammelte kurz nachdem der letzte Schlepper losgeworfen hatte die gesamte Besatzung Achterkante Kombüse und hielt vom Bootsdeck aus eine kernige zu Höchstleistungen anspornen sollende Rede. „Seeleute", donnerte er, „eines will ich gleich von Anfang an klarstellen: das ist nicht mein Schiff und das ist nicht euer Schiff, das ist unser Schiff." „Hurra", schrie einer an Deck, „laßt es uns verkaufen."

**Hier beginnt der weite Weg des Balle**

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

Balle

**Rum voller Herz und Feuer**

Jamaica-Rum Verschnitt
**DM 8,90**
für Berlin Sonderpreis

**Am 23. und 24. Dezember sendet der Europa-Rundstrahler der deutschen Welle in seiner 117. Sendung 50 Minuten lang, zwischen 18.15 und 21.15 MEZ, die Weihnachtsgrüße von Angehörigen an Bord. Die Sendung kann im Kurzwellenbereich (49,38 m, 6075 Hz) mitgehört werden.**

**Am 24. Dezember sendet der NDR im ersten Programm auf Mittelwelle um 19.00 Uhr seinen traditionellen Gruß an Bord. Die Sendeleitung liegt bei H. Rockmann und H. H. Schlünz. Die Grußworte spricht diesmal der Hamburger Hafenkapitän Morgenstern. Wie üblich, werden auch die Überseegespräche über DAN zwischen Schiff und Heimat übertragen. In beiden Sendungen werden auch wieder Verbände, Vereine usw. Gelegenheit haben, ihre Weihnachtsgrüße per Funk an Bord zu übermitteln.**

### Seefahrtschule Hamburg

Am 18. November 1965 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:
Jürgen Angerer, Hans-Dieter Bausch, Volker Brass, Klaus Brockmann, Hans-Joachim Carl, Ingo Fritze, Jörn Heins, Jens Jensen, Siegfried Junker, Udo Kanngießer, Volkert Krapp, Johannes March, Till Niemeyer, Arnim Ose, Jochen Peter, Peter Räke, Gerd Ramming, Wolfgang Schönbeck, Klaus Schumann, Ulrich Taenzer, Kurt Tönissen, Walter Wachenfeld, Jürgen Wetzel.

Am 8. November 1965 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Dieter Behnert, Hans-Dietrich Beyer, Klaus Brackmann, Hubertus Clausius, Jan Derlien, Günter Hallfarth, Bernhard Ipsen, Ernst Johannsen, Klaus Kemmer, Jochen Langschwager, Hans Lehmann, Manfred Lemmermann, Dietrich Meissner, Boy Petersen, Hans Peveling, Dieter Pusch, Hans Röbig, Uwe Rummer, Wolfgang Sanner, Dieter Siekiera, Erhard Siemers, Peter Söller, Kurt von Thienen, Jürgen Wegner, Rolf-Eckart Max Friedr. Wittenberg.

### Seefahrtschule Bremen

Am 2. November 1965 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Schiffsoffiziere:
Peter Ahlgrimm, Rudolf Bakker, Helmut Bittner, Hans-Otto Consbruch, Ernst-Otto Constantin, Joachim Fillié, Wolfgang Grimpe, Erich Hamm, Herwig Kapfer, Hans-Dieter Kellmereit, Uwe Kirst, Ludwig Küttler, Ekkehard Lichtenau, Bernd Linnemann, Hermann Locher, Jürgen Millenet, Günther Pertek, Uwe Pingel, Ulrich Rehberg, Peter Schuck, Helmut Siebert, Peter Teichmann, Sebastian Vonderbank, Fritz Wehrhahn, Uwe Zellmer.

**Die Befähigungszeugnisse wurden den erfolgreichen Prüflingen in Vertretung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr von Senatsdirektor Dr. Maas ausgehändigt.**

### Seefahrtschule Bremerhaven

Am 16. November 1965 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Claus Allers, Heiko Bauch, Hans Dietrich, Jürgen Engelbart, Jürgen Feldhusen, Wilhelm Gutemann, Klaus Herz, Horst Kinkhorst, Rolf König, Ulfried Kurze, Peter Lass, Horst Lieske, Heino Lübsen, Helmut Meyer, Rolf-Dieter Muths, Hans-Werner Oben, Eide Osterndorff, Rolf Petermann, Dirk Poppinga, Wolfgang Prüstel, Heiko Schönfeld, Karl-Heinz Schröder, Helmut Steinhauer, Uwe Stoewahse, Egbert Wöllert.

**Auf Grund seiner ausgezeichneten Leistungen erhielt Herr E. Wöllert von der Industrie- und Handelskammer eine Buch-Prämie.**

### Matrosenprüfungen

**Im Oktober 1965 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:**

**Prüfungsstelle Travemünde:**
Uwe Brandt, Lutz Carstens, Wolfgang v. Flottwell, Hermann Fresenborg, Robert Haberstroh, Martin Hoffmann, Harald Johannen, Manfred Kahlki, Michael Kirkow, Ferdinand Landau, Klaus-Peter Leiste, Bernd-Michael Lichte, Hartmut Martin, Rolf Meinken, Kurt Musemann, Hans-Markus Rathjen, Siegmund Schellong, Eckhard Towarg, Karl Ubbin, Horst Weise, Udo Werner, Heinz Wöhlk.

**Prüfungsstelle Hamburg:**
Meinhard Ahnert, Edgar Beenck, Peter Behrens, Volkhart Beinsin, Franz Benike, Klaus-Peter Brandau, Peter Brandt, Peter Bruns, Gabriel Ciesillski, Ernst-Hans Drechsel, Ude Esser, Peter Falkenstern, Peter Fahrbrodt, Helmut Ferstl, Peter Franke, Helmut Gehrlein, Siegfried Gleßner, Lutz Goßmann, Dieter Graf, Manfred Harms, Martin Hille, Klaus Kaerger, Gerhard Kosakowski, Alfred Krause, Harald Krause, Alwin Krauß, Manfred Kremer, Eckhard Kubatzki, H.-J. Leimbrink, Roland Lutz, Jürgen May, Klaus-Peter Meyer, Rainer Moos, Ulf Okkens, Achim Olpp, Hellmuth Pahnke, Karl-Heinz Petersen, Harald Possel, Ulrich Prüsse, Klaus Raths, Wolfgang Ringelberg, Klaus Richert, Eckhart Röder, Klaus Schweizer, Georg Sonnenschein, Ekke Weber, Felix Zilinski.

**Prüfungsstelle Bremen:**
Ronald Ahrend, Burkhard Bierschwale, Thomas Bode, Bernd Böttcher, Norbert Fisch, Michael Främbs, Olaf Frenk, Joachim Gensmann, Wolfgang Hartwig, Knut Heiden, Alfons Heile, Hans-Dieter Henlinger, Dietmar Hensel, Walter Hilterhaus, Helmut Hoffmann, Rainer Jahnke, Rolf Napieray, Dietmar Opitz, Klaus Oppermann, Hans-Gert Remmers, Georg Riess, Günter Schwarz, Wilhelm Sibum, Bernd Venter, Bengt Wagner, Heinz-Rüdiger Wanke, Dieter Webel.

**Als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen erhielten ein Buchprämie:**

**Gabriael Ciesillski, Peter Falkenstern, Knut Heiden, Hans-Dieter Henlinger, Klaus-Peter Meyer, Ulf Okkens, Ulrich Prüsse, Heinz-Rüdiger Wanke.**

### „Anna Rehder"

Der im August dieses Jahres bei der Werft Paul Lindenau in Kiel-Friedrichsort vom Stapel gelaufene Neubau „Anna Rehder" ist auf Probefahrt gegangen, um an die gleichnamige Partenreederei, für die die Firma Carsten Rehder, Hamburg, als Korrespondentreeder tätig ist, abgeliefert zu werden (Werftnummer 129).

Es handelt sich um einen Singledecker von 2342 BRT. Bei 92,2 m Länge, 13,4 m Breite, 6,6 m Seitenhöhe und 5,62 m Tiefgang erhielt das Schiff zwei Doppelluken von je 22,14×7 m, die mit MacGregor-Deckeln verschlossen werden. Das Ladegeschirr besteht aus drei Bäumen à 3 bis 5 t sowie zwei mit einer Tragfähigkeit von 3 bis 12 t. Mit einer 2-Takt Sulzer-Maschine der Type 8 TAD 36 mit Schweröl betrieb und einer Leistung von 2000 PS läuft der Neubau 13 kn. Automatische Fernsteuerung von der Brücke aus sowie modernste nautische Geräte gehören zur weiteren Ausrüstung des Schiffes. Mit der „Anna Rehder" verfügt die Reederei Carsten Rehder über drei Frachtmotorschiffe sowie einen Fischdampfer.

### Offenes Schiff

Das unter der Werft-Nr. 571 bei der Werft J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde, im Bau gewesene Küstenmotorschiff **„Ernst de Buhr"** wurde am 21. 11. während der Probefahrt auf der Unterelbe an die Reederei Ernst de Buhr oHG., Loga/Leer, abgeliefert. Als Korrespondent-Makler wird die Firma Peter Döhle, Hamburg, tätig sein, die das Schiff in der europäischen Küstenfahrt beschäftigt.

Der als offener Schutzdecker erstellte Neubau ist bei 66,15 m Länge, 10,5 m Breite, 6,55 bzw. 4 m Seitenhöhe und 3,97 m Tiefgang mit 499 BRT vermessen und hat dabei eine Tragfähigkeit von 1180 t. Mit drei großen Luken, von denen zwei 10,8×7,7 m und eine 9,6×6,2 m mißt, ist der Küstenfrachter als „offenes" Schiff anzusprechen. Auf dem Schutzdeck kamen MacGregor-Deckel zum Einbau, während im Zwischendeck Glattdeckdeckel vorgesehen wurden. Die Räume des Schiffes mit einem Inhalt von 84 000 bzw. 78 700 cbf werden von drei Atlas-Mastkränen mit einer Tragfähigkeit von je 3 t bedient. Ein Deutz-Diesel von 900 PS, der auf 500 PS gedrosselt wird, gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 11 kn. Das nach der GL-Klasse + 100 A 4 E 2 gebaute Küstenmotorschiff wurde u. a. mit Radar, Selbststeueranlage, Funkpeiler, Echolot und UKW-Gerät ausgerüstet.

### MS „Wilri" aus Rostock

Am 31. Oktober 1965 wurde von der VEB Schiffswerft „Neptun" in Rostock das MS „Wilri" an die Hamburger Reederei Barthold Richters abgeliefert. Die Bewirtschaftung des Schiffes wird, wie auch bei den anderen Einheiten der Reederei, von dem Vertrauensmakler Renck & Hessenmüller, Hamburg, durchgeführt.

Die „Wilri" ist ein Schwesterschiff der im Juli d. J. abgelieferten „Bari" mit einer Tragfähigkeit von 4600 dwat. Als Quarterdecker konstruiert, verfügt der Motorfrachter über zwei Luken, die mit MacGregor-Deckeln verschlossen werden, sowie über ein Ladegeschirr, bestehend aus acht Bäumen à 8 t sowie einem 20-t- und einem 50-t-Schwergutbaum. Der Laderaum dieses 104,4 m langen, 15,2 m breiten, 8,5 bzw. 5,76 m hohen Neubaues liegt bei etwa 235 000 cbf. Die Antriebsanlage, die wie die Brücke im Hinterschiff liegt, besteht aus einem 3080 PS leistenden MAN-Diesel, der eine Geschwindigkeit von 13 kn bei einem Verbrauch von 11 t Diesel gewährleistet.

### Weiterer Esso-Großauftrag für Kieler Howaldtswerke

Einen weiteren 170 800-dwt-Tanker hat die Esso-Organisation bei den Kieler Howaldtswerken A.G. bestellt. Der Neubau, ein Schwesterschiff des im August dieses Jahres in Auftrag gegebenen und 1967 abzuliefernden 170 800-dwt-Tankers, soll im Mai 1968 in Dienst gestellt werden.

Nachdem auch bei der A.G. „Weser", Bremen, bereits ein 151 800-dwt-Tanker kontrahiert worden war, ist dies nunmehr das dritte Schiff von über 100 000 dwt, das die Esso-Organisation in diesem Jahr bei deutschen Werften in Auftrag gab.

Die beiden 170 800-tdw-Tanker werden 316 m über alles lang, 47,2 m breit und einen Tiefgang von 16,9 Metern haben. Für beide Schiffe ist als Antrieb eine Dampfturbinen-Anlage von rund 30 000 WPS vorgesehen, die ihnen eine Reisegeschwindigkeit von über 16,5 Knoten verleihen wird. Die nautische und technische Ausstattung wird den modernsten Erkenntnissen entsprechen.

### Hamburg-Süd will größte deutsche Kühlschiffe bauen

Zwei Kühlschiffe mit einem Laderauminhalt von je 400 000 cbf und fast 23 kn Geschwindigkeit will die Hamburg-Süd bei der Blohm & Voss AG in Hamburg bauen lassen.

Bei den beiden Neubauten soll es sich um einen vergrößerten und verbesserten Typ „Polarlicht" handeln, der 1964 von der Blohm & Voss AG für die Hamburger Reederei entwickelt und gebaut wurde, über einen Laderauminhalt von 290 000 cbf verfügt, 22 kn läuft und weitgehend automatisiert ist.

Diese geplanten Aufträge zeigen, daß sich die deutsche Kühlschiffsflotte weiter im Ausbau befindet, und damit die Spitzenstellung bei diesem Schiffstyp in der Welt beibehalten wird. Außer der Hamburg-Süd läßt zur Zeit die Reederei F. Laeisz, Hamburg, je zwei Kühlschiffe von 300 000 cbf bei der Deutschen Werft bzw. Howaldtswerke Hamburg bauen, während die Reederei H. Schuldt, Hamburg, drei Einheiten bei den Kieler Howaldtswerken von je 6600 tdw in Auftrag gab. Zwei Kühlschiffe von je 290 000 cbf entstehen für die Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, noch bei den Rheinstahl Nordseewerken, während sich für die Reederei A. F. Harmstorf & Co., Hamburg, zwei kleinere Einheiten von je 1500 BRT bei der Schlichting Werft im Bau befinden. Bis Ende 1967 wird sich also die deutsche Kühlschiffsflotte um weitere 13 Einheiten vergrößern.

## SCHIFFSUNFÄLLE

### Seemannstod

**Von dem in den Stockholmer Schären auf ein Riff gelaufenen und gesunkenen Kümo „Ute" (493 BRT) fanden sieben Mann den Seemannstod: Kapitän Horst Julitz (28) aus Kappeln an der Schlei, Steuermann Uwe Schacht (27) aus Prisdorf (Pinneberg), Maschinist Jochen Brümmer (24) aus Freiburg (Elbe), die Leichtmatrosen Rudolf Trenkle (20) aus Pfronten (Allgäu) und Berthold Behle (22) aus Buchholz (Ruhr) sowie die Jungmänner Egon Witthöft (19) aus Meckelfeld (Kreis Harburg) und Thuen Manur Mohammed (19) aus Sansibar in Afrika.**

**Nur der Maschinist M. Schlicht (43) und der Koch J. Nuschke (23) konnten eine halbe Stunde nach dem Unglück von einem Lotsenboot geborgen werden.**

**Der Leichtmatrose Joachim Schuster (24) wurde bei schwerem Schneesturm nördlich des Palma-Sundes von einem Brecher von Bord des Kümos „Wiking" gerissen. Das sofort eingeleitete Mann-über-Bord-Manöver und die Suche blieben erfolglos.**

**Bei schwerer See geriet am 31. Oktober das Braker Kümo „Friesenland" bei den Texel-Sänden auf Grund. Bei dem Versuch, das Schiff zu verlassen, schlug ein Rettungsboot um und der Kapitän Rolf Mainers (27), der Leichtmatrose Klaus Eiwen (18) und der Decksjunge Manfred Plate ertranken. Die übrigen drei Besatzungsmitglieder konnten von holländischen Rettungsschiffen geborgen werden.**

### Nebel-Kollision durch zu hohe Geschwindigkeit

Am 7. Oktober 1965 gegen 22.40 Uhr ist das Tankmotorschiff **„Unkas"** bei Nebel östlich der Themse-Mündung mit dem schwedischen Motorschiff „Marieholm" zusammengestoßen und nach Wassereinbruch in den Maschinenraum manovrierunfähig geworden. Das Schiff ist am nächsten Tage nach Vlaardingen eingeschleppt worden. MS „Marieholm" hat leichte Überwasserschäden davongetragen. Der Unfall ist im wesentlichen auf die schlechten Sichtverhältnisse zurückzuführen. Der Schiffsführung des TMS „Unkas" ist kein Verschulden nachzuweisen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Nach Ansicht des Seeamtes ist zu vermuten, daß die „Marieholm" mit unzulässig hoher Geschwindigkeit durch den dichten Nebel gefahren ist. Seitens der deutschen Schiffsführung sei dagegen vorsichtig manövriert worden. Die Reparatur- und Bergungskosten belaufen sich bei der „Unkas" auf DM 520 000,—, auf der „Marieholm" entstanden Schäden von ca. DM 25 000,—.

### Kollision mit Logger

Am 19. Mai 1965 gegen 06.50 Uhr ist das Motorschiff **„Aldenburg"** südwestlich Texel-Feuerschiff mit dem niederländischen Motorfischlogger „Leuntje" — KW 128 zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der wachhabende Offizier der „Aldenburg" den Gegner nicht als fischendes Fahrzeug erkannt und deshalb nicht rechtzeitig ein Ausweichmanöver eingeleitet hat. Außerdem hat die „Leuntje" nicht das vorschriftsmäßige Kennzeichen eines fischenden Fahrzeuges geführt. Den wachhabenden 1. Offizier der „Aldenburg" trifft ein leichtes Verschulden, weil er nicht sofort wirksame Maßnahmen zur Abwendung der Kollision ergriffen hat, als die Gefahr für ihn erkennbar wurde. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Nach Ansicht des Seeamts mußte dem 1. Offizier zugute gehalten werden, daß der Fischlogger anstelle des vorgeschriebenen Fischkorbes einen Ball als Signal gesetzt hatte und daher mit einem vor Anker liegenden Schiff verwechselt werden konnte. Der Offizier hätte aber aus der späteren Entwicklung der Lage erkennen müssen, daß es sich bei dem Logger um ein in Fahrt befindliches Fahrzeug handelte.

### Kollision im Nebel

Am 6. Oktober 1965 um 10.55 Uhr ist das auf dem Terschellingweg ostwärts steuernde Motorschiff **„Windsbraut II"** bei Nebel zwischen den Tonnen ET 13 und ET 14 mit dem westwärts gehenden Motorschiff **„Rodenbek"** zusammengestoßen. Beide Schiffe sind über der Wasserlinie beschädigt worden. MS „Rodenbek" konnte die Reise fortsetzen, MS „Windsbraut II" ist manövrierunfähig nach Cuxhaven eingeschleppt worden. Die Ursache des Unfalls ist nicht mit Sicherheit zu ermitteln. Es hat eine Rolle gespielt, daß MS „Windsbraut II" in die nördliche Hälfte des Zwangswegs geraten ist. Ein schuldhaftes Verhalten ist keinem der Beteiligten nachzuweisen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

### „Esso Deutschland" zum zweiten Mal gestrandet

Kurz nachdem die Seeamtsverhandlung über die Strandung des Tankers im Wangeroog-Fahrwasser am 6. Oktober als Ursache ein falsch gewertetes Radarecho ermittelt hatte, saß der Großtanker auf der steinigen libyschen Küste vor Marsa-el-Brega fest. Ein Sturm hatte das Schiff beim Loswerfen von einer schwimmenden Ladestation von zwei Bugankern losgerissen und durch eine in die Schraube gekommene Trosse war das Schiff manövrierunfähig geworden. Nach vier Tagen konnten die zu Hilfe herbeigeeilten „Esso Danmark" und Schlepper „Zyklop" die „Esso Deutschland" wieder flott bekommen. Es entstand Bodenschaden.

### Eine Brandkatastrophe

vernichtete das unter panamesischer Flagge fahrende und unter Führung eines griechischen Kapitäns stehende Fahrgastschiff **„Yarmouth Castle"** (5000 BRT, Baujahr 1927) etwa 120 sm von Miami. Als das Großfeuer ausbrach, waren 549 Personen, darunter 375 Passagiere, an Bord. 91 Personen fanden den Tod. Das Schiff sank vollkommen im Flammen stehend am 14. November. Das ist seit 1961 das vierte große Schiffsbrandunglück. Am 8. April 1961 brannte der britische Postdampfer „Dara" im Persischen Golf. 212 Personen kamen ums Leben. Am 23. September 1963 ließen 128 Menschen beim Brand des griechischen Passagierschiffes „Lakonia" vor Madeira ihr Leben. Am 11. April 1964 forderte der Brand eines Schiffes, mit dem persische Arbeiter illegal nach Kuweit einwandern wollten, 113 Opfer.

### Betrunken abgestürzt

ist am 14. September im Bremer Europahafen ein 24jähriger Leichtmatrose, als er über die Steigeisenleiter an Bord des Kümos „Calla" (298 BRT) gehen wollte. Er erlitt einen Schädelbasisbruch und starb im Krankenhaus kurz nach der Einlieferung.

### Betrunken ertrunken

Am 20. August 1965 um 12.35 Uhr ist der Fischwerker Stripling vom Fischdampfer „Andenes" auf der Fahrt elbabwärts bei Övelgönne unter Alkoholeinfluß über Bord gesprungen und ertrunken. Ein Verschulden anderer Personen ist nicht festzustellen. Die unternommenen Rettungsversuche waren sachgemäß.
Nach Ansicht des Seeamtes ist der Unfall allein darauf zurückzuführen, daß der Fischwerker erheblich unter Alkohol stand und offenbar versuchen wollte, schwimmend das Övelgönner Ufer zu erreichen. Obwohl sofort ein Besatzungsmitglied hinterhersprang und ein Schlauchboot ausgesetzt wurde, konnte Stripling nicht mehr geborgen werden.

Am 14. August 1965 gegen 23.45 Uhr ist der Reiniger Santjer vom Motorschiff „Odin" im Atlantischen Ozean unter Alkoholeinfluß über Bord gesprungen und ertrunken. Ein Verschulden anderer Personen ist nicht festzustellen. Die von der Schiffsführung vorgenommene Suchaktion war sachgemäß.

### Tod durch Leichtsinn

Am 1. Oktober 1965 gegen 00.30 Uhr ist der Matrose Krienke vom MS „Bruno" im Hafen von Schwarzenhütten (Oste) bei dem Versuch, an der Achterspring an Bord zu hangeln, zwischen Kai und Bordwand gefallen und ertrunken. Ein Verschulden anderer Personen ist nicht festzustellen. Die angestellten Rettungsversuche waren sachgemäß.

### Zwischen Luken und Aufbauten gequetscht

wurde am 6. August in Bremen im Überseehafen der Leichtmatrose D. Ein eiserner Lukendeckel war beim Dichtholen durch Aufwärtszug über den Stopper gesprungen. Mit schweren Brustkorbquetschungen starb der Leichtmatrose auf dem Transport ins Krankenhaus. Das Seeamt beanstandete, daß der Gang zwischen Aufbauten und Lukenkimming nicht abgesperrt worden war, obwohl sich an dieser Stelle schon zwei Unfälle ereignet hatten.

### Ostsee-Handbuch, III. Teil, 1965

In allen Teilen vollständig neu bearbeitet ist beim Deutschen Hydrographischen Institut die 9. Auflage des Ostsee-Handbuchs, III. Teil, erschienen, um die vorhergehende Ausgabe aus dem Jahre 1955 zu ersetzen. Das Handbuch, das die Ostsee östlich der Linie Brüsterort — Hanko einschließlich des Rigaischen und Finnischen Meerbusens beschreibt, bildet einen unentbehrlichen Ratgeber für die Schiffsführung. Wie alle vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebenen Seehandbücher ist auch dieses in drei Teile gegliedert. Teil A enthält Angaben über allgemeine Schiffahrtsverhältnisse in den sowjetischen und finnischen Gewässern, insbesondere über Schiffahrtsvorschriften, über Lots- und Zollwesen und über die Betonnung. Teil B bringt einen Abriß über die Naturverhältnisse, wobei die Abschnitte „Klima und Wetter" und „Seegang" über das eigentliche Gebiet dieses Handbuchs hinausgreifen und auch das Gebiet der westlichen Gotlandsee bis zur schwedischen Ostküste behandeln. Der Abschnitt „Eisverhältnisse" wurde neu gefaßt und berücksichtigt auch die Eisbeobachtungen aus der jüngsten Zeit.

Teil C, das Hauptstück des Buches, enthält die Küstenbeschreibung und wird eingeleitet durch einen Abschnitt über Schiffsführung und Schiffswege. Im Rahmen der Küstenbeschreibung werden auch alle großen und kleinen Häfen behandelt und Ratschläge für ihre Ansteuerung gegeben, so daß das Buch auf allen Schiffen, gleich welcher Art und Größe, ein wertvoller Ratgeber ist. In Leinen gebunden, kostet das 400 Seiten starke Handbuch 18,— DM; es enthält insgesamt 167 Karten, Pläne und Abbildungen, darunter zahlreiche neue Küstenansichten.

### Auf dem neuesten Stand, ohne alte Zöpfe und narrensicher

**Navigation Revier — Küste — Hochsee, Gebrauch von H.O. 249, verfaßt und herausgegeben von Wilhelm Koch und Fritz Kolkmann, Selbstverlag Wilhelm Koch, 2 Hamburg 33, Suhrsweg 6, Plastikeinband, 309 Seiten.**

Das Buch spricht jeden Fahrensmann von Deck an, in der Reviernavigation auch den Mann vor dem Mast. Hier wird ihm Gelegenheit gegeben, sich in Betonnung und Befeuerung anzueignen, was ihm als Rudersmann auf der Brücke und als Ausguck begegnet. Die überreiche Bebilderung und der Wirklichkeit entsprechende Fahrwasserabschnitte der Unterelbe geben dem Lernenden immer wieder Gelegenheit, sein aus dem Buch gewonnenes Wissen zu überprüfen.

In der Küstennavigation wird die Kursverwandlung einfach und vor allem absolut n a r r e n s i c h e r dargestellt. An 100 Aufgaben der terrestrischen Navigation kann alles Erlernte geübt werden. Die anfallenden Kosten sind gering, da alle Übungsaufgaben in einer Seekarte durchzuführen sind.

In der Hochseenavigation wird die modernste astronomische Schiffsortsbestimmung gezeigt. Das Buch setzt bei dem Lernenden keine mathematischen Vorkenntnisse voraus. An Hand des ausklappbaren Hauptbildes, vieler Bilder und ausführlicher Erklärungen im Text wird klar und einfach der mathematisch-theoretische Unterbau geliefert, der für das Verständnis der Zusammenhänge zwischen Himmel und Erde in der astronomischen Navigation notwendig ist.

A-6-Lehrgangsteilnehmern, die bereits mehr als zwei Jahre praktischen Brückendienst hinter sich hatten, entschlüpfte nach dem Studium des Buches das Geständnis: „Jetzt habe ich die Zusammenhänge endlich wirklich begriffen."

Einem glücklichen Zufall, nämlich dem Zusammentreffen des Verfassers mit Herrn Fritz Kolkmann, der von Haus aus Ingenieur ist und später das A-6-Patent erwarb, ist die Entstehung des Buches zu verdanken. Jetzt ist Herr Kolkmann Kollege des Autors an der Hamburger Seefahrtschule. Als er nach seiner A-6-Prüfung zwischen dem Persischen Golf und Südamerika auf Großtankern hin- und herfuhr, hat sich zwischen ihm und dem Verfasser eine umfangreiche Korrespondenz ergeben. Darin ist Herr Kolkmann immer wieder gebeten worden, das Verfahren nach H.O. 249 anzuwenden und kritisch zu prüfen. Diese Korrespondenz ist der Ausgang zu dem dritten Teil des Buches, zu der Hochseenavigation.

**Es ist keineswegs vermessen zu behaupten: Wer in der Hochseenavigation nicht so verfährt, wie es in dem vorliegenden Buch gelehrt wird und an 100 astronomischen Aufgaben geübt werden kann, stiehlt sich selbst die Zeit und beeinträchtigt die Sicherheit des Schiffes.**

Ohne astronomische Navigation, — das hat die Tagung der Deutschen Gesellschaft für Ortung und Navigation anläßlich der Weltverkehrs-Ausstellung in München erst unlängst wieder bestätigt — wird man auch in Zukunft nicht auskommen. Kapitäne, die das Verfahren nach H.O. 249 bislang noch nicht benutzten, finden in dem neuen Buch die Möglichkeit der genauen Information.

Der Gebrauch des Rechenschiebers in der Navigation rundet die praxisnahe Brückennavigation des Buches ab.

Auf den ersten Blick mag der Preis etwas hoch erscheinen. Doch bei näherer Betrachtung ergibt sich eine außerordentliche Preiswürdigkeit; denn es gibt kein Buch dieser Art, das soviel an Lern- und Übungsmöglichkeiten bietet. Das mitgegebene Beiheft erübrigt das zusätzliche Anschaffen von Nautischer Tafelsammlung, Aufgabensammlung und Nautische Jahrbuch. Nur zwei oder drei H.O. 249-Tafeln, je nach Fahrtgebiet, zum Preise von je 2.50 U.S.-Dollar sind erforderlich.

Der Preis des Buches beträgt DM 32,—. Nach Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Wilhelm Koch, Hamburg 263311, wird es porto- und verpackungsfrei per Einschreiben an jeden Ort der Welt geschickt. Hier bietet sich die Gelegenheit eines Weihnachts-Überraschungs-Geschenkes.

*

**Jahrbuch der deutschen Marine 1966,** 10 Jahre Bundesmarine, leinengebunden, reichillustriert, im Buch- und Kunstverlag Carl Schünemann, Bremen, DM 16,80.

Dieses ansprechende Buch, das einen Überblick über die Bundesmarine gibt, ist von einem Team erfahrener Männer geschrieben. Auch die Zukunftsplanungen der Bundesmarine und die Struktur der verbündeten Flotten werden behandelt. Das Buch erscheint erstmalig zum 10jährigen Bestehen der Bundesmarine. Jährlich sollen weitere folgen. Das Werk wird Freude unter all denen finden, die sich rasch einen allgemein gehaltenen Überblick über den neuesten Stand in unserer Marine und in den Nato-Marinen verschaffen wollen.
H. S.

## GUT GEMACHT

### Vorbildliche Rettungstat eines englischen Trawlers

Im schlechten Wetter, das seit dem letzten Wochenende über der Nordsee herrscht, ist das deutsche Küstenmotorschiff „Editha" (ex TMS „Marianne", 498 BRT, 800 tdw), das 1955 vom Tanker zum Trockenfrachter umgebaut wurde, etwa 140 sm vor der nordenglischen Küste gesunken. Der englische Trawler „Boston Provost" hat die 7köpfige Besatzung gerettet und sie in Lowestoft an Land gesetzt. Die Schiffbrüchigen sind inzwischen auf dem Luftwege in Hamburg eingetroffen. Das Schiff befand sich mit einer Ladung Holz auf der Reise von Leningrad nach Skarborough.

In einem Telegramm an den Kapitän des Trawlers „J. Bridge" bringt der Eigner des Havariers seine Hochachtung vor der Tat der englischen Seeleute zum Ausdruck, denen es gelang, die gesamte Besatzung trotz des schweren Wetters zu retten. Welches seemännische Können dazu gehört, wird sicher nirgendwo besser verstanden als bei uns an Bord.

### 40 Jahre bei der DDG „Hansa"

Am 20. November d. J. feierte Kapitän Dietrich L o g e m a n n sein 40jähriges Dienstjubiläum bei der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa".

Der Jubilar wurde am 11. August 1905 in Hammelwarden geboren und trat am 20. November 1925 bei der DDG „Hansa" ein. Als Prokurist der Kaibetrieb Hansa-Linie GmbH war Kapitän Logemann maßgebend an dem Aufbau des zerstörten Schuppen 80 beteiligt wie auch auf seine Initiative die Modernisierung und Technisierung der Hafenbetriebe zurückging. Seine großen Erfahrungen werden sowohl von Verladerkreisen als auch von seinen Mitarbeitern immer wieder anerkannt, nicht zuletzt, da er auch in aussichtslosen Situationen immer wieder Rat weiß. Aus seinem großen Bekanntenkreis dürfte ihn an seinem Ehrentag mancher Glückwunsch erreicht haben.

Anläßlich des Jubiläums war auf dem MS „Weissenfels" am Schuppen 80 ein Empfang.

## QUER DURCH DIE LAST

### Shantie-Freunden

wird eine Langspielplatte empfohlen, die unter anderem enthält: „Roll the Cotton down", „17 Mann auf des toten Mannes Kiste", „Bound for Baltimore", „What shall we do with the drunken sailor?", „Wir lagen vor Madagaskar", „De Hamborger Veermaster". Es singt der Chor der „Gorch Fock". Bestellt werden kann diese zünftig gesungene Shantie-Sammlung bei Baltic-Records Zieman, 23 Kiel, Holstenplatz 1—2, Postfach 512.

### Automation und Partnerschaft an Bord

**Zur Diskussion über dieses Thema fanden sich auf Einladung der AStA der Seefahrtschule Hamburg und der evangelischen Studentengemeinde in Rissen einige Studierende und Dozenten der Seefahrtschule Hamburg in einer Wochenendtagung unter Leitung von Studentenpfarrer Finck zusammen. Dipl.-Ing. A u g u s t i n von der AEG Schiffbau legte in einem äußerst informativen Lichtbildvortrag die technischen Grundzüge der angewandten Elektronik dar. Auch ihre Auswirkungen auf die sicherlich notwendig werdende Neuformierung Deck/Maschine wurde behandelt. Dipl.-Psychologe Dr. S o r g e, der Seelen-Kybernetiker unseres Bordbetriebs, referierte mit Humor der ihm eigenen Marke dry-extra über Partnerschaft an Bord. Obwohl unter den Teilnehmern die technischen Partner völlig fehlten, war die Diskussion über diese ausgezeichneten Grundsatzreferate so lebhaft und ergiebig, daß „Kehrwieder" noch ausführlicher darüber berichten wird.**

### Kernreaktor für „Otto Hahn" in Rotterdam verladen

Kürzlich wurde im Rotterdamer Maashaven der für das deutsche Atomschiff „Otto Hahn" vorgesehene Kernreaktor auf ein holländisches Fahrzeug verladen, um zu den Kieler Howaldtswerken gebracht zu werden. Das 13 m lange und 10 m breite Schwerkollo war auf dem Binnenschiffahrtsweg von Rheinhausen in die holländische Hafenmetropole gekommen. Das Gesamtgewicht beträgt 170 t. Der Bau des Kernreaktors erfolgte bei der Friedrich Krupp Maschinen- und Stahlbau in Rheinhausen.

### Sportlich-schnelles Tragflächenboot aus Rußland

Hamburg — Ks. — 9. 11. 1965 — Ein Sport-Tragflächenboot aus der Sowjetunion wird unter den 700 auf der Internationalen Boots-Ausstellung in Hamburg (20. bis 26. Januar 1966) gezeigten Booten aus 20 Ländern sicherlich zu den Hauptattraktionen zählen. Sechs Passagiere finden auf dem „schnellen Schlitten" bequem Platz. Das 8,5 m lange und 1,95 m breite Boot erreicht mit seinem 80-PS-SIM-Motor die beachtliche Geschwindigkeit von 65 km/h. Es handelt sich um einen Längsspantenbau, Bootskörper aus Duraluminium mit offenem Cockpit. Besonders interessant der Preis: 18 350,— DM verzollt ab Hamburg, einschließlich Motor und üblichem Zubehör. Darüber hinaus erhält der Käufer allerdings Gerät in einem Umfang mitgeliefert, der schon nicht mehr als üblich zu bezeichnen ist. Der Feuerlöscher gehört dazu, der Kompaß, die sechs Rettungswesten, Anker, Hörner, Lenzpumpen, Beleuchtung, Persenninge und sogar das Radio. Importeur ist die Hamburger Reederei W. Bruhns & Co.

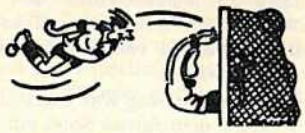
Aber auch sonst verspricht die große repräsentative Boots-Schau in Hamburg etwas zu bieten: über 600 Motoren aller Dimensionen, Preislagen und marktwichtigen Hersteller, dazu Zubehör und Materialien in noch größerer Vielfalt als auf vergangenen Boots-Ausstellungen in Hamburg. Um zwei, auf insgesamt neun große Messehallen, ist die Internationale Boots-Ausstellung in Hamburg diesmal im Vergleich zu 1965 erweitert worden.

# DAS KUNSTWERK DES MONATS

Sie wurde mit einer fürsorglichen Bürgerfrau verglichen, die voller Stolz ihr molliges und, man sieht es an der bedächtigen Bewegung, auch gewichtiges Kind vorzeigt, diese Madonna eines Straßburger Meisters. Als „Dangolsheimer Madonna" registriert sie die Kunstgeschichte, ohne sich entschließen zu können, das zwischen 1450 und 1460 entstandene Werk exakt der Gotik beizuordnen. Wohl deuten Gewandmodellierung, Physiognomie von Mutter und Kind und die spielerische Beschäftigung des Knaben mit dem mütterlichen Haubenschleier auf typische Beispiele aus der Hochgotik. Das unruhig bewegende Moment der spätgotischen Bildschnitzereien, das Auseinanderstreben der Körper, die spiralenförmige Windung von Leib und Gewändern sind in diesem Meisterwerk einer majestätischen Ruhe gewichen, die Wilhelm Hausenstein sogar als klassisch schön bezeichnet (vgl. Hausenstein: „Begegnung mit Bildern"). In der Tat ist dieser Muttergottes eine Hoheit und Würde eigen, die der wohlhabenden Bürgerfrau einer Messestadt wie Straßburg wohl angestanden ist. Nicht erdenferne Himmelskönigin wie im späten Barock, sondern dem Dasein zugewandte Königin der Erdenmütter ist diese Maria an der Zeitenwende von Gotik und Renaissance. So möchten wir ihr, deren Heiterkeit so gewinnend ist und der Zutritt zu sein scheint zu einer neuen Form der Welt- und Daseinsbetrachtung, gern das Attribut des Klassischen lassen. Denn ihre ruhige Würde wurzelt im Diesseits, die Füße berühren unsere Erde, über deren Höhen und Tiefen sie in stolzer Freude und Größe den Erlöser trägt.

Dr. U. B.

# Sport an Bord



Die Nordseezeitung schrieb am 12. Nov.:

## „Berlin" nach fünf Spielen auf zweitem Platz

**Für die fußballspielenden Seeleute des Passagierschiffes MS „Berlin" eilt die Zeit im Sauseschritt. Nur noch wenige Wochen liegen zwischen dem freundschaftlichen Vergleichsspiel gegen BSV Bad Harburg und dem letzten Spieltag dieses Jahres im internationalen Wettbewerb um den Atlantikpokal. „Zwar konnten wir seit Januar dieses Jahres unbesiegt bleiben, aber es stehen noch einige Spiele auf dem New Yorker Sportplatz aus, von denen wir ebenfalls bis zum Jahresende noch eins bestreiten können", erklärte „Berlins" Vereinspräsident und Halbstürmer Hans Elsner. „Die Mitbewerber weisen freilich mehr Spiele auf. Trotzdem können wir zum sechsten Male den ‚Pott' entführen, dann nämlich, wenn sich die ehrgeizigen Holländer, Engländer und Italiener gegenseitig Punkte abjagen, was durchaus denkbar wäre."**

Das Tauziehen um den berühmten Atlantikpokal nimmt geradezu dramatische Formen an. Nach fünf siegreich beendeten Spielen in New York liegen die „Berliner" auf dem zweiten Tabellenplatz, weil drei andere Pokalbewerber mehr Spiele austragen konnten. Woran das wiederum liegt, erklärte Hans Elsner: „Erst hatten wir im ersten Vierteljahr drei schwere Brocken aus dem Weg zu räumen. Dem Sieg über den Pokalverteidiger SS ‚Victoria'/Italien, der 0:3 bezwungen wurde, folgten Erfolge gegen ‚New Amsterdam' mit 4:2 und SS ‚Queen Mary' mit 1:0. Den vierten Gegner — die SS ‚Rotterdam' — zwangen wir mit 2:0 auf die Knie, obwohl wir vorher merkwürdigerweise vier Monate lang keinen Gegner in New York erhielten."

Auf ihrer letzten Reise vermochte sich die deutsche Schiffsfußballelf gegen die „France" mit 2:1 zu behaupten. Sie kann sich nunmehr zum sechsten Male die Trophäe erobern, wenn beispielsweise die „Victoria" der „New Amsterdam" unterliegen würde. Dann weisen vier Mannschaften vier Verlustpunkte auf. „Wir retten dann am Ende einen winzigen Vorsprung und damit den Pokal", teilte Elsner mit. Vorteilhaft wäre es auch, wenn die „Rotterdam" das Spiel gegen die „Victoria" gewönne. Sollten freilich die Italiener siegreich bleiben, dann müßten die „Berliner", da sie New York bis zum Abschluß der Serie nicht mehr ansteuern, von Montreal/Kanada zu einem Spiel gegen irgendeinen der drei starken Widersacher nach New York fliegen.

Klar ist, daß die Terminknobler dieses Pokalwettbewerbs für alle Atlantiküberquerer die Punktspiele ziemlich willkürlich ansetzen. „Nach einem Zeitraum von fünf Monaten konnte die ‚Berlin'-Mannschaft erst ihr fünftes Spiel bestreiten. Einige Mannschaften gingen uns aus dem Wege. Was nützte es uns nun, daß wir die spielstärksten Mannschaften schlugen. Aber vielleicht gelingt uns noch der Sprung nach oben", meinte Hans Elsner.

## Fernost-Schiffspokal-Reportage

### von MS „Peter Rickmers"

Dairen, den 14. August 1965

Das idyllisch gelegene „Silberpappel-Stadion" in Dairen (V.R. China) sah das aufschlußreiche Kräftemessen zwischen zwei ehrgeizigen Fußballmannschaften, die damit in die neue Fernost-Schiffspokal-Runde starteten. Dabei hatte die renommierte Elf des Hamburger Linienfrachters „Peter Rickmers" (10 223 BRT) der Rickmers-Linie mbH., Hamburg, gleich im ersten Spiel einen sehr schweren Brocken erwischt, traf sie doch auf die spielstarke Vertretung des norwegischen Massengutfrachters „Orm Jarl" aus Oslo (24 600 tdw). Den Norwegern ging ein sehr guter Ruf voraus, brachten sie doch aus Sidney (Australien) zwei glänzende Siege über namhafte Gegner (6:3 sowie 2:0) mit. Sie waren sehr gut eingespielt und traten selbstbewußt auf, während die deutsche Mannschaft nach den vielen Abwerbungen im Heimathafen doch reichlich geschwächt erschien nach den hervorragenden Leistungen der letzten Reise. Nicht ohne Sorgen sah man deshalb dieser ersten Kraftprobe entgegen. Es muß festgestellt werden, daß sich die jungen „Rickmers"-Mannen besser als erwartet aus der Affäre zogen. Wenn der aufregende Kampf mit dem knappsten aller denkbaren Ergebnisse, einem 1:0-Sieg für die Deutschen endete, so gibt dieser Erfolg der neugebildeten Elf das so notwendige Selbstvertrauen für die weiteren Aufgaben, die in den nächsten Häfen auf sie warten mögen. Es soll nicht verschwiegen werden, daß wichtige psychologische Grundlagen für diesen ersten Sieg der neuen „Rickmers-Elf" bereits im Heimathafen Hamburg gelegt worden waren, hatte doch die Reederei keine Kosten gescheut, um ihre junge Schiffsvertretung bestens ausgerüstet in die zu bestehenden Ausscheidungsspiele zu schicken: Ein nagelneuer kleidsamer Dreß in den bekannten Rickmers-Farben (grünes Hemd, rote Hose, rotweiße Stutzen) war Ansporn und Verpflichtung für die Mannschaft zugleich. Man sollte derlei Dinge nicht zu gering achten, im Gegenteil! Denn jeder ausgewählte Spieler, der diese geschmackvolle Sportkombination tragen darf, wird bestrebt sein, das Beste für seine Farben zu geben.

Die Kritik sollte nach diesem ersten Spiel einer neugebildeten Mannschaft nicht zu hart mit den Spielern ins Zeug gehen. Ein Team kann nur so gut spielen wie es der Gegner erlaubt. Und dieser Gegner war den Deutschen im Zusammenspiel und im Kopfballduell meist leicht überlegen, versagte aber auch ziemlich kläglich vor dem deutschen Tor.

Das Spiel war bemerkenswert fair, und das aufmerksame Publikum kargte nicht mit lautem Beifall bei sehenswerten Aktionen beider Seiten. Der ausgezeichnete Schiedsrichter hatte ein leichtes Amt. Dagegen hatte es Bordarzt und Masseur Baermann mit mehreren hartnäckigen Beinkrämpfen zu tun, die er bei einigen Spielern mit kundiger Hand in lobenswerter Weise löste.

### „Carola Reith" — kaputt!

Mit diesen zwar vernichtenden, aber nicht ganz unzutreffenden Worten kennzeichnete Herr Tzu, der rührige und übereifrige Publicrelation-Manager des Shanghaier Seemannsklubs, das Ergebnis des Kräftemessens zwischen den Fußballmannschaften des Kieler Motorschiffes „Carola Reith" (11 584 BRT) und des Hamburger M/S „Peter Rickmers". Es ging, wie immer in den Spielen um den begehrten Fernost-Schiffspokal, um vieles. Herrn Tzu jedoch ging es vor allem darum, daß dieses Spiel nicht wieder unglücklichen Umständen zum Opfer fallen würde, war es doch bereits zweimal kurzfristig verschoben worden. Die etwas undurchsichtigen Begleitumstände dieser Spielverschiebungen hatten die traditionell guten Beziehungen der „Peter Rickmers"-Besatzung zur Seemannsfreunden-Abteilung des Shanghaier Seemannsklubs bereits ernstlich getrübt und Herrn Tzu manche bittere Vorwürfe eingebracht. Nun aber strahlte endlich nicht nur die heiße Sommersonne von Shanghai auf den harten Platz des Stadions „Arbeiterfrieden" im Stadtteil Poo Hai, es strahlten auch die Mienen von 11 siegesfrohen Fußballartisten sowie von Herrn Tzu, dem endlich einmal alles nach Wunsch glückte.

**M/S „Peter Rickmers" — M/S „Carola Reith" 12:2 (4:0).**

Zur Ehre der „Carola Reith"-Vertretung bleibt festzustellen, daß sie trotz des deprimierenden Halbzeitstandes nicht aufsteckte und unverdrossen weiter um jeden Ball und um jede Chance kämpfte. Aber dann war die „Rickmers"-Elf nicht mehr zu bremsen und wuchs zu einer prachtvoll sich ergänzenden Einheit zusammen, die in fliegenden Kombinationen immer wieder das gegnerische Tor berannte.

Das hohe Endresultat gibt indes den Spielverlauf nicht ganz korrekt wieder, denn die „Rickmers"-Elf war kaum um volle 10 Tore besser als die Vertretung der „Carola Reith". Nur verstanden es die Hamburger Spieler eben weit besser, die sich ihnen bietenden Chancen wahrzunehmen.

Die Jungen der „Carola Reith" machten ihr erstes Spiel, es mangelte ihnen entsprechend an der notwendigen Erfahrung im Umgang mit so ausgekochten alten Füchsen, wie es die meisten spielerprobten Hamburger nun einmal sind.

Nach dieser im ganzen gelungenen eindrucksvollen Vorstellung wird die Mannschaft der „Peter Rickmers" jedem Gegner das Siegen mehr als schwer machen, das hat sie wohl überzeugend unter Beweis gestellt.

### Take it easy, "Alexandros"!

So hatten sich die sympathischen Jungens des griechischen Motorschiffes „Alexandros" (13 600 tdw) aus Piräus das Fußball-Freundschaftsspiel mit der Vertretung des Hamburger M/S „Peter Rickmers" denn doch nicht vorgestellt, als sie nach 60 Minuten fairen Wettkampfs am Ende mit sage und schreibe 0:11 Toren unter die Hamburger Fußballstiefel geraten waren ...

Sie trugen ihr Mißgeschick in anerkennenswert guter Haltung und mit gefaßtem Sinn, mußten sie doch ehrlich zugeben, daß gegen diese entfesselt stürmende deutsche Mannschaft, die sich in einen wahren Spielrausch hineinsteigerte, nichts zu bestellen war. Die krausköpfigen Hellenen, ganz in weiß antre-


**Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —**

**bei der Fahrschule Gerda Marochow**

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

**Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96**

tend, hatten dem deutschen Angriffswirbel nichts entgegenzusetzen, und die Überlegenheit der „Rickmers"-Elf war streckenweise so groß, daß es für den objektiven Beobachter mitunter etwas peinlich wirkte. Um so mehr muß die sportliche Haltung der netten „Alexandros"-Mannen gelobt werden, denn sie kämpften bis zum Schlußpfiff unverdrossen, tapfer und unermüdlich um jeden Ball und um eine Verbesserung des schon frühzeitig eine Katastrophe andeutenden Spielergebnisses. In keiner Phase des äußerst schnellen Spiels fingen Hellas Söhne an zu „mauern", um auf diese Weise das Ergebnis in erträglichem Rahmen zu halten. Im Gegenteil! Bis zuletzt setzten sie jedem Ball nach und spielten betont offensiv. Zwar ohne Erfolg, wie man sieht, dennoch aber mit großem Einsatz und Elan.

**M/S „Peter Rickmers" — M/S „Alexandros" 11:0 (6:0).**

Eine kritische Würdigung beider Mannschaften kommt nicht an der Tatsache vorbei, daß es in der „Alexandros"-Vertretung zwar mehrere sehr gute Einzelspieler gab, die beachtliche Proben ihres soliden Könnens ablegten, daß andererseits aber diese elf Spieler noch zu sehr Individualisten blieben und als Mannschaft noch nicht recht zusammenfanden. Zuviel blieb dem Zufall überlassen, und abgesehen von manchen gutgemeinten Ansätzen sah man nicht viel von überlegt aufgezogenen Kombinationen, mit denen man der cleveren deutschen Elf das Gesetz des Handelns hätte aufzwingen können. Hinzu kam, daß man im Laufe des Spieles mehrfach den Torhüter auswechselte in der vagen Hoffnung, damit das Blatt wenden zu können. Aber das war ein Trugschluß, denn die meisten Tore wurden von dem blendend aufgelegten „Rickmers"-Sturm meisterhaft herausgespielt und fielen zwingend. Zwar hätte ein entschlossenerer eingreifender Schlußmann der Griechen den einen und anderen deutschen Treffer verhindern können und auch wohl müssen, aber ebenso sicher hätte der sich hervorragend verstehende und ergänzende „Rickmers"-Sturm gut und gern noch ein paar Tore erzielen können, wenn er wiederholt im Gefühl seiner Überlegenheit über diesen Gegner nicht die Konzentration und den letzten Einsatz im griechischen Strafraum und vor dem Tor vernachlässigt hätte. Zahlreiche Bombenschüsse wurden hart und knapp neben die Pfosten oder über die Latte gedonnert. Dreimal kam Brittani um die berühmte Zehntelsekunde zu spät, als er nur noch den gegnerischen Torwart vor sich hatte. Einmal schoß er dem Schlußmann genau in die fangbereiten Arme. Der „Alexandros"-Torhüter war der wahre Held seiner Elf, denn er stand fast pausenlos im Brennpunkt des aufregenden Geschehens und hatte Schwerstarbeit zu verrichten. Zahlreiche gefährliche Schüsse machte er unschädlich und erhielt oft starken Beifall der zahlreichen objektiven Zuschauer für viele gute Paraden, mit denen er weitere deutsche Treffer vereitelte.

Das Glanzstück der „Rickmers"-Elf war die Fünferreihe des Sturms, in der dieses Mal Benz auf dem rechten Verbinderposten operierte. Der ganze Sturm verstand sich von Anfang an ausgezeichnet und zog einen tollen Wirbel auf, wobei der stärkste Druck und die größte Gefahr von dem rechten Flügel Becker-Benz ausging.

Herr Tschen Jing war mit seinen beiden Linienrichtern dem fairen Spiel ein sachkundiger und aufmerksamer Leiter; ihm gebührt hohes Lob. Das aber gebührt auch dem Seemannsklub Tsingtau, der das Treffen vorzüglich vorbereitet hatte. Man schied in bester Freundschaft. Soll man mehr verlangen?

## Jahresbericht der Sportabteilung T. S. „Ilse Fritzen"

Wir möchten hiermit unseren Sportfreunden, sowie den anderen zur See fahrenden Kollegen mitteilen, daß auch wir im Jahr 1965 viel für den Sport und für die Bordgemeinschaft getan haben und im Sport wie auch im Feiern beachtliche Erfolge erzielten.

● **Wir haben an Bord eine Tischtennisplatte, zwei Luftgewehre mit Schießstand, Wurfspiele, Boxhandschuhe, Schach, Domino, eine vollständige Fußballausrüstung und als Clou, einen Bordhund, „Homo" genannt, unser Maskottchen, mit sämtlichen Attesten und Impfungen versehen, welcher ebenfalls zum Sportverein gehört.**

Im Rahmen eines Dreierwettkampfes (Schießen, Pfeilwerfen und Preisskat), wurde zur Unterhaltung auch ein Fußballspiel in der Luke organisiert. Es spielte:

**„Dynamo Maschine" gegen „Tornado Deck"**

welches von der Dynamo Mannschaft mit 6 zu 1 gewonnen wurde. Trotz tapferer Gegenwehr der Tornado-Mannschaft konnte zum Schluß nur von einem „linden Maienlüftchen" die Rede sein.

Jedenfalls tauchte hierbei der Gedanke an eine Mannschaft auf und somit wurde im April 1965 König Fußball ins Leben gerufen.

Unser erstes Spiel fand in Rotterdam statt, wo wir gegen die „Cap San Antonio" von der Hamburg-Süd spielen sollten. Fortuna war uns hold, zur Halbzeit führten wir 2:0. Diese Führung brachte Ruhe und Sicherheit in unsere Reihen, und wir siegten verdient mit 4:2. Ein paar Tage später spielten wir gegen das Motorschiff „Ubena". Unser Sturm war so überragend, daß unsere Hintermannschaft z. B. „Pipin der Schnelle" nicht hart auf die Probe gestellt wurde. Mit einem 4:0 gingen wir als Sieger vom Platz.

Unser dritter Gegner sollte ein französisches Schiff sein, die MS „Maurice Delmas". Es war ein sehr faires Spiel, durch etwas Glück lagen wir in der Halbzeit 4:2 in Führung. Doch die Franzosen konnten sich steigern und das 4:3 erzielen. Durch ein herrliches Kopfballtor von unserem Mittelstürmer „Wummi" konnten wir den Abstand wieder herstellen. Doch die Franzosen wurden immer besser und erzielten wieder den Anschlußtreffer. In der letzten Minute bekamen unsere Gäste einen zweifelhaften Elfmeter zugesprochen. Doch er wurde in der Aufregung hart neben den rechten Pfosten vorbeigeschossen. Nach dem Abstoß von „Pumakatze", kam der erlösende Schlußpfiff. Unsere Freude war groß, denn jeder hatte sein letztes gegeben.

Die Gegner sollten aber immer schwerer werden, als nächstes sollten wir gegen ein brasilianisches Schiff, „Loide Cuba", antreten. Hier hieß es in der ersten Viertelstunde 3:0 für uns. Doch die Brasilianer wurden stärker und schneller, mit 3:2 Führung gingen wir in die Pause. Wir konnten noch das 4:2 erzielen und den Rest des Spieles, die letzten zwanzig Minuten, um objektiv zu sein, haben wir nur noch gemauert und abgewehrt. Denn schließlich zählen ja auch beim Fußball die Tore. Mit einem knappen Sieg von 4:3 gingen wir in die Kabinen. Als nächstes Spiel wurde das MS „Ludwigsburg" vermittelt. 4:0 hieß das Halbzeitergebnis für uns. Wir trennten uns von der „Ludwigsburg" mit einem Sieg von 5:1.

Doch dann zogen schwarze Wolken über unseren sonnigen Fußballhimmel. Gegen eine holländische Landmannschaft, die „K.N.S.M.", sollten wir antreten. Bis zur Halbzeit konnten wir das Ergebnis 0:0 halten, aber in der zweiten Hälfte setzten sich die Holländer durch ihre bessere Kondition und Routine durch, 4 Tore mußten wir einstecken. Sogar der Ehrentreffer blieb uns versagt, und das Spiel ging mit 0:4 verloren. MS „Mai Rickmers" war unser nächster Gegner. Hier behielten wir die Oberhand und siegten bei strömendem Regen 6:0.

In Victoria (Brasilien) wurden wir von dem schwedischen Schiff „Bodö" herausgefordert. Das Spiel konnte nicht vorbereitet werden, zwei unserer Spieler waren an Land und wir waren gezwungen, mit neun Mann anzutreten. Durch unseren Kampfgeist und gutes Zusammenspiel lagen wir in der ersten Halbzeit 2:0 in Führung. In der zweiten Hälfte konnten wir uns nochmal durchsetzen und das 3:0 erzielen, und so hieß auch das Endergebnis

● **Dies waren unsere Fußballspiele im Jahr 1965. Weiterhin wurden noch verschiedene Wettkämpfe ausgetragen, als Preise standen Transistor-Radios, Armbanduhren usw. zur Verfügung.**

Außerdem wurde auf der Vitorio-Reise Neptun als Gast willkommen geheißen, und er konnte 24 Kollegen mit Hilfe seiner treuen Gattin und dem Gefolge der „Banausen" vom Schmutze der nördlichen Kugel reinigen. Auch die Ausführung, Anfertigung der diversen Marterinstrumente sowie die Leitung der abendlichen Feier mit Puddingwettessen, Eierlauf usw. lag in den Händen des Sportvereins und konnte auch als durchschlagender Erfolg bezeichnet werden. Zum Schluß des Jahres 1965 möchte ich nicht versäumen, an dieser Stelle allen Kollegen zu danken, die den Vorstand in jeder Weise unterstützt haben.

Wir möchten weiterhin der Reederei Joh. Fritzen unseren Dank aussprechen, die uns finanziell unterstützt hatte. Wir danken ferner dem deutschen Seemannsheim in Rotterdam sowie dem Platzwart vom Seemanns-Sportzentrum, die uns immer gut bedient und die meisten Spiele vermittelt haben. Weiterhin danken wir dem Schiffshändler Jan van Wijk & Zoon, Rotterdam, der sich manchesmal vor ausgefallenen Wünschen sah, uns aber immer half. Und zum Schluß ganz besonderen Dank an unsere Schiffsleitung, die uns immer viel Verständnis entgegenbrachte, so daß die Spieler in jeder Situation freibekamen.

Möge alles so bleiben wie bisher, daß wir auch 1966 unsere Spiele und Erfolge fortsetzen können.

**Im Auftrage für den Sportausschuß**
**F. C. Ilse Fritzen**
**Vorstand Valentin**

## Letzte Rotterdamer Fußballergebnisse des Jahres 1965

| | |
|---|---|
| Halberstadt — SPHM (holl.) | 5:2 |
| Halberstadt — Fairwind | 3:1 |
| Urundi — Rothenstein | 0:4 |
| Stoltera — Tartu (russ.) | 3:5 |
| Helga Russ — Eschersheim | 3:1 |
| Kaapland — Krugerland | 4:1 |
| Helga Russ — Santa Isabel | 11:0 |
| Helga Russ — Eckenheim | 6:2 |
| Emsstein — Octavia | 2:7 |
| Aldebaran — Ulla (schwed.) | 1:8 |
| Köln — Ceuta | 4:3 |
| Darss — Usambara | 8:0 |
| Westfalia — Santa Isabel | 7:2 |
| Hamburg — Leapaul | 11:0 |
| Pinguin — Selengales (russ.) | 5:1 |
| Alexander v. Humboldt — Blexen | 3:1 |
| Moselstein — Gertrude Wiener | 7:1 |
| Hannover — Damaskus | 10:1 |
| Hornland — Capry (engl.) | 4:2 |
| Tanger — Ceuta | 2:0 |

## Gesundheitsdienst an Bord

### Druckluftschienen

Der Gedanke der Ruhigstellung durch Druck bei der Behandlung von Verbrennungen und Wunden hat in den letzten fünfzig Jahren zahlreiche Fürsprecher gehabt. Auf Grund von Versuchen gewann man den Eindruck, daß ein Druck von 10 bis 30 mm Quecksilbersäule eine günstigere Wirkung hat als eine bloße Ruhigstellung.

Die Schiene ist ein doppelwandiger, durchsichtiger Plastikschlauch mit einem Reißverschluß. In der Außenwand ist ein einfaches Schraubenventil zum Aufpumpen eingesetzt. Die Schiene ist in einer sterilen Hülle verpackt und kann bei offenen Wunden verwendet werden. Wenn sie ein zweites Mal benutzt werden soll, ist ein k a l t e s Desinfektionsmittel erforderlich. Die Kosten sind mit denen eines gut angelegten Druckverbandes vergleichbar. Die verpackte Schiene kann eine Anzahl von Jah-


† Kropp
Beerdigungs-Büro »St. Anschar«
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19



J. M. LINDEMANN
Telefon 34 38 66-67 . Tel.-Adr.: Lindham
HAMBURG 11
Stubbenhuk 35-38
Freihafenbetrieb:
Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß
Schiffszimmerei, Tischlerei,
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art



„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

ren gelagert werden und bleibt so lange steril, wie die äußere Verpackung unbeschädigt ist. Die Gebrauchsanweisungen auf den Verpackungen sind deutlich und kurz gehalten, so daß sie vom Laien schnellstens verstanden werden können. Besondere Aufmerksamkeit ist dem Ventilmechanismus zu widmen.

Das Anlegen der Schiene z. B. bei Handverletzungen, die mehr als 30 % aller Betriebsunfälle ausmachen, ist einfach und bereitet weniger Beschwerden als das herkömmliche Bandagieren. Die Schiene wird aus der sterilen Hülle genommen und flach geöffnet. Die Hand wird so hineingelegt, daß die Fingerspitzen ca. 2,5 cm von der vorderen Kante entfernt liegen. Wichtig ist, daß die Hand in Funktionsstellung bleibt und durch den Aufblasdruck der Bandage nicht gestreckt wird. Es ist deshalb zweckmäßig, vor dem Aufblasen einen Gazebausch unter die Handfläche zu legen. Die Schiene wird um das verletzte Glied herumgelegt und mit dem Reißverschluß geschlossen. Anschließend wird sie mit dem Mund aufgeblasen. Durch Festdrehen der Ventilschraube wird die Luft gehalten. Es wird so viel Druck verwendet, daß die Blutung gestoppt wird, jedoch gerade eben nicht so viel, daß Beschwerden auftreten. Bei einem Druck von 20 bis 30 mm entstehen die geringsten Beschwerden und die Venenblutung wird leicht eingedämmt. Arterienblutungen können durch zusätzliche Kompressen an der Blutungsstelle und durch Hochlagerung des verletzten Gliedes unter Kontrolle gebracht werden. Wenn Beschwerden auftreten, kann etwas Luft dadurch abgelassen werden, daß die Ventilschraube ein wenig geöffnet wird. Dadurch, daß das Plastikmaterial durchsichtig ist, kann die Wunde gut beobachtet werden.

Diese Druckluftbandage ist auch gut geeignet, wenn bei Brandverletzungen nicht genügend sterile Verbände vorhanden sind. Hierbei kann eine zu große Druckanwendung durch nur schwaches Aufblasen der Bandage vermieden werden. Da man bei einer Verbrennung so bald wie möglich eine trockene Oberfläche haben möchte, hat diese Bandage den Nachteil, daß die Feuchtigkeit, die durch die Berührung der Wunde mit dem Plastikstoff entsteht, diesem Ziel entgegen wirkt.

Diese Druckluftschienen werden in sechs verschiedenen Ausführungen hergestellt, nämlich für:

Hand und Handgelenk, halben Arm, ganzen Arm, Fuß und Fußgelenk, halbes Bein, ganzes Bein.

Jünemann

## Welthandelsflotten umfassen 160 Mill. BRT

(BRT in 1000 Tonnen)

| | | |
|---|---|---|
| Argentinien | 1 289 | (+ 4) |
| Belgien | 832 | (+ 36) |
| Brasilien | 1 253 | (— 18) |
| Dänemark | 2 562 | (+ 131) |
| England und Nordirland | 21 530 | (+ 40) |
| Finnland | 1 009 | (+ 45) |
| Frankreich | 5 198 | (+ 82) |
| Griechenland | 7 137 | (+ 250) |
| Indien | 1 523 | (+ 74) |
| Italien | 5 701 | (— 6) |
| Japan | 11 971 | (+ 1 158) |
| Jugoslawien | 991 | (+ 24) |
| Kanada | 1 830 | (+ 6) |
| Liberia | 17 539 | (+ 2 990) |
| Niederlande | 4 891 | (— 219) |
| Norwegen | 15 641 | (+ 1 164) |
| Panama | 4 465 | (+ 196) |
| Polen | 1 040 | (+ 52) |
| °) Rußland (UdSSR) | 8 238 | (+ 1 280) |
| Schweden | 4 290 | (— 18) |
| Spanien | 2 132 | (+ 84) |
| *) USA | 21 527 | (— 903) |
| Westdeutschland | 5 279 | (+ 120) |
| Ges. brit. Commonwealth | 28 019 | (+ 474) |
| *) **Insgesamt** | **160 392** | (+ 7 392) |

*) inkl. Reserve-Flotte der USA, die auf 9,5 Mill. tdw wird geschätzt wird

°) unvollständige Angabe

**Zeichnungen und Fotos:** Titelbild Conti Press, S. 1 E. de Jong, S. 2 E. de Jong, S. 3 Conti Press, S. 8 Hans Ahrens, S. 9 Conti Press, S. 10 Deike-Matern (Zeichnungen) und E. de Jong, S. 11 Deike-Mater (Zeichnung) Botho Koschwitz und E. de Jong, S. 12 Deike-Mater, S. 13 Deike-Mater, S. 14 Deike-Mater, S. 15 Smith und Deike-Matern, S. 18 Deike-Mater.


Elektrische Schiffsanlagen
Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelei
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 28 51 · Nachts: 69 14 952, 29 55 28

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

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

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

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

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

HAGENUK- FUNKGERÄTE
haben sich in der ganzen Welt, insbesondere auf Schiffen, hervorragend bewährt.
HAGENUK KIEL
Aus dem Programm:
KOMMERZIELLE EMPFÄNGER
GRENZ-MITTEL-UND KURZWELLENSENDER
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-GERÄTE
HAGENUK

Schwingmetall
Gummi-Wellenlager
Gummi-Kompensatoren
Gummi-Scheuerleisten
Gummi-Fender
WILLBRANDT & CO
2 Hamburg 1 · Mönckebergstraße 31
Telefon: 33 41 90/33 49 63 · Telex: 02 161378 · Telegramm: Schwingtechnik
CONTINENTAL

Zillertal bleibt Zillertal
ZILLERTAL ZILLERTAL

ANSCHÜTZ
ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHRT
ANSCHÜTZ

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

**SEIT ÜBER 135 JAHREN**

**Verlangen Sie**
**ONKO KAFFEE**
**bei Ihrem Schiffsausrüster**
**Ob an Bord, ob an Land**
**ONKO-KAFFEE ist bekannt!**

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

GEGR. 1881
**GEORG P. Möller**

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

**HAMBURG-FREIHAFEN**
BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

H/1/64 S

**Bei jeder Brise diese Devise:**
**Hansen**
**als Grog und pur**

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

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

Wir bieten
eingehende **INFORMATION**
unverbindliche **BERATUNG**
einen guten **SERVICE**
für ALLE und für SIE,
für die gesamte Mannschaft,
für Kapitäne, Offiziere und Steuerleute,
für Ingenieure, Maschinisten und Funker

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