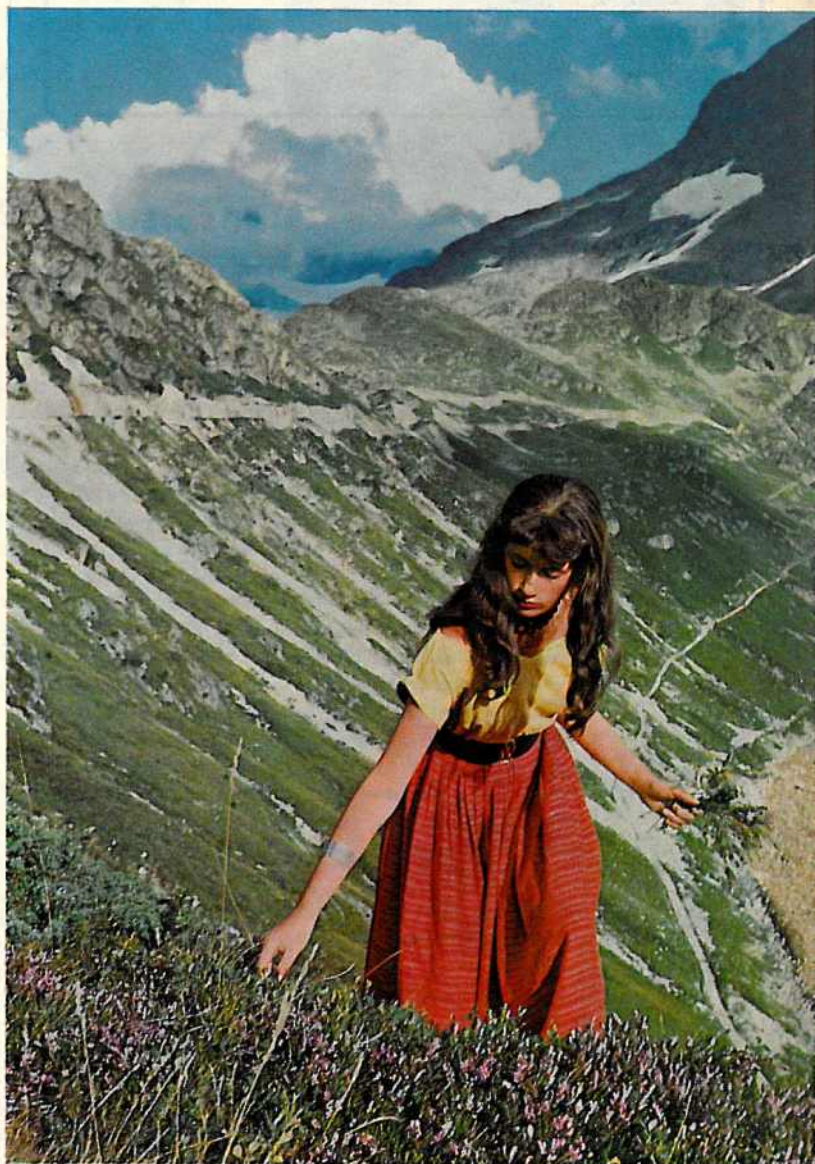


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Job im Vormarsch
- Schwarzer Sonntag
- Ist Turnen Striptease?
- Die Retter, die in die Hölle fahren
- „König Lear“ am Ara kawa
- Schiff gesunken, alle Mann gerettet
- Caffee con leche und Stacheln
- Kommissar Toucachez weiß alles
- Photo-Informationen
- Zwei Preisausschreiben
- Schmuntzelauge
- Der Kompaß in der Brust
- Weser-„Eiswette“





H/184 S

Bei jeder Brise
diese Devise:
Hansen
als Grog und pur



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



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJOTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23

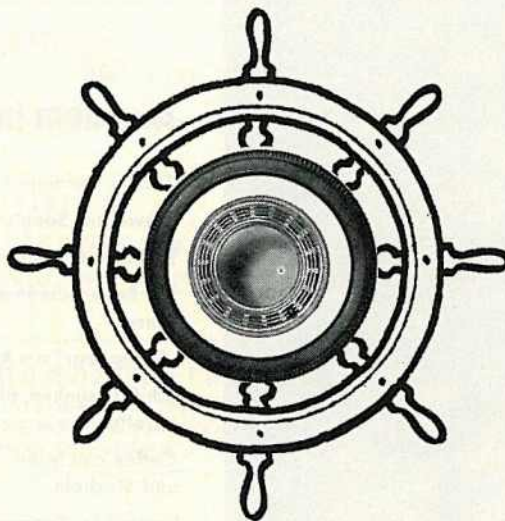
TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Auslands- Umzüge



**Heinrich
Klingenberg**

Hamburg Winterhuder
Weg 6-10, Tel. 22 20 03
Bonn Bornheimer
Straße 131, Tel. 38 303



Welches Ziel Sie auch an Land ansteuern wollen -

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

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



SELBSTFAHRER UNION

Autovermietung - rent a car

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

KE 15

Kehrwieder

10. Jahrgang

Februar 1966

Nr. 2

Alle 4 Sozialpartner in unserer Seeschiffahrt, ÖTV, DAG, VDR und VDK, haben gemeinsam im Heuertarifvertrag zwei neue Dienstgrade des Decksbetriebes eingeführt. Es handelt sich um ungelernete Arbeitskräfte, nämlich den Decksmann (über 18 Jahre) und um den Deckshelfer (unter 18 Jahren).

Anlaß zu dieser Personalstrukturänderung war nichts anderes als die Personalknappheit. Daraus macht niemand ein Hehl. Deshalb nicht, weil niemandem daran gelegen sein kann, daß Schiffe im Hafen liegen bleiben müssen, weil kein ausreichendes Personal aufzutreiben ist. Schließlich sind Reeder nicht nur ihren Mitarbeitern auf See und Gewerkschaften nicht nur ihren Mitgliedern an Bord, sondern auch beide Sozialpartner gemeinsam dem Wohl der Seeschiffahrt verpflichtet. Sie ist immerhin ein Bestandteil unserer Volkswirtschaft, in der alles in allem 4 % der Bevölkerung unserer Bundesrepublik eine Existenzgrundlage findet. Ganz abgesehen von dem Devisenhaushalt und der erheblichen Belastung unserer Wirtschaft, die sie ohne unsere deutsche Seeschiffahrt zu tragen hätte.

Die SeeBG hat in Wahrnehmung ihrer Funktion als verantwortlicher Wächter über die Einhaltung des Internationalen Vertrages über die Sicherheit von Menschenleben auf See und unter Anmeldung berechtigter Vorbehalte den Ungelernten zugestimmt. Sie sind also Tatsache.

Eine Tatsache, eine revolutionierende Tatsache! Leute, denen zu wenig geschieht in unserer Seeschiffahrt, können, wenn sie sich ernsthaft mit Ursachen, Bedeutung und Auswirkung dieser Tatsache beschäftigen, sicherlich auf ihre Kosten kommen.

Der Decksmann als Wirklichkeit ruft zunächst widerstreitende Gruppen auf den Plan. Die eine sagt etwa: Das haben wir immer schon vorausgesagt, gewollt, beabsichtigt und vorgeschlagen, das hättet ihr schon früher machen sollen, dann hätten wir nämlich erst gar keine „Kanacker“ nötig gehabt. Diese Gruppe rekrutiert sich vornehmlich aus Mannschaftskreisen. Die andere bezieht angesichts der neuen Tatsache jetzt etwa folgenden Standpunkt: Die Spanier waren doch gut, warum zum Teufel holt man jetzt ungelernete Deutsche zu uns an Bord! Sie führen Ausdrücke wie Beachcomber und schlimmere im Munde. Diese Gruppe setzt sich vor allem aus Kapitänen und Offizieren zusammen. Interessant sind dabei die Überläufer. Gemeint sind diejenigen, die als Matrose die „Kanacker“ zur Hölle gewünscht haben und nun als verantwortliche Führungskräfte mit nicht minderer Leidenschaft die fleißigen, stets nüchternen Spanier über den grünen Klee loben.

AM PEILKOMPASS:

Job im Vormarsch

Strukturwandel beim seefahrenden Personal

Eines ist sicher: dieser Decksmann war schon lange im Gespräch, hing schon lange in der Luft, gewissermaßen über unseren Decks. Nun marschiert er an Bord und mit ihm der Job. Der Job bricht ein in unseren Beruf. Der Job verändert entscheidend die Struktur unseres Besatzungsbildes, er ist nicht mehr zu diskutieren, schon gar nicht mehr wegzudiskutieren, der Job ist da. Er hat nur seinen legitimen Namen erhalten und dieser heißt Decksmann. Der Einzug des Decksmannes in unsere Seeschiffahrt ist praktisch nur ein Nachvollzug. An Land gibt es den Jobinhaber schon länger, in den USA sogar schon ziemlich lange. Der „Jobber“ lebt da nicht schlecht und die Wirtschaft weiß ihn zu schätzen. Der „Jobber“ ist ein typisches Kind unserer Zeit: nüchtern, kühl und sachlich zu seiner Arbeit stehend. Es hat sich herumgesprochen, daß das durchaus nicht gleichbedeutend sein muß mit faul, gleichgültig oder sogar unbrauchbar. Die Automation und das Einpendeln in die Automation verlangt eben nicht mehr nur den Beruf aus Berufung, den Beruf mit hohem Arbeitsethos, sondern auch den „Jobber“, vernünftig und fleißig, doch ohne lebenslanges leidenschaftliches Engagement. — Der Handwerker, der Tischler gelernt hat und heute in der Möbelindustrie Holzbearbeitungsautomatik bedient, ist nur ein Beispiel für die bereits im Gange befindliche Strukturwandel herkömmlicher Berufe, allerdings ein symptomatisches. Ebenso symptomatisch wie der neue Ungelernte an Bord.

Diese kurz angedeutete Exkursion in Landverhältnisse sollte nur darauf hinweisen, wie unser neuer Decksmann in die Landschaft unserer modernen Wirtschaft hineinpaßt. Durchaus richtig liegt er auch in dem sich immer klarer abzeichnenden Bild unseres zukünftigen Schiffspersonals. Der Decksarbeiter bietet sich ja geradezu an, früher oder später auch in Pantry, Küche oder Maschine eingesetzt zu werden. Es ist durchaus möglich, daß dieser Decksarbeiter die erste Phase der sich anbahnenden Strukturwandel unserer Schiffsbesatzung aufgrund von Automation darstellt. So gesehen, würde die Einführung des Decksarbeiters bei uns nur den personellen Vollzug einer Entwicklung bedeuten, die nichts anderes ist als das, was man gemeinhin schon lange mit „zweiter technischer Revolution“ bezeichnet. Es kann nur darum gehen, diese Revolution in den Griff zu bekommen, sie aufhalten zu wollen, würde sich mit Sicherheit nur zu bald als Bumerang erweisen.



Bei der Eröffnung der Bootsausstellung in Hamburg überreichte Seemannsschüler Rudolf Ditschkowski (Finkenwerder) Bundesfinanzminister Dr. Dahlgren einen soeben angefertigten „Türkischen Bund“ als Erinnerung.

So den Tatsachen klar ins Auge zu sehen, bedeutet in bezug auf den ungelerneten Decksarbeiter zwangsläufig, daß dieser Gegebenheit positive Aspekte abgewonnen werden können. Einer davon ist, daß der Ungelernte den Lernenden und den Gelerten, sprich Junggrad und Matrosen, ganz entschieden in seiner Stellung hebt. Der Matrose mit seinem erworbenen Matrosenbrief und seiner Heuer wird in größerem Umfang und zu seiner eigenen Genugtuung das sein können, wofür er ausgebildet ist: das Rückgrat des Decksbetriebes, und zwar mit dem Maß an Verantwortung, das ihm zukommt und mit der fachlichen und charakterlichen Verlässlichkeit, zu der er erzogen ist und woraufhin er selbst an sich gearbeitet hat. Darüber hinaus wird die Ausbildung sich zum Vorteil aller anderen Beteiligten durch die Ungelernten auf die konzentrieren können, die sich entschlossen haben, zu ihrem gewählten Seemannsberuf zu stehen.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20

POLITIK UNTER DER LUPE

Schwarzer Sonntag

Der 16. Januar 1966 wurde für Afrika und seine Freunde zum wahrhaft „schwarzen Sonntag“. An diesem Tage brach nach vorangegangenen blutigen Unruhen in der westafrikanischen Föderation Nigeria die offene Revolution aus. Was war geschehen? Unter Führung des 28jährigen Majors Ezeogwu versuchte eine Gruppe jüngerer Offiziere mit einem Teil der Armee die Staatsgewalt an sich zu reißen. Dabei wurden zwei der bedeutendsten Politiker des Landes, die Premiers der Westregion und der Nordregion — Akintola und Ahmadu Bello —, von den Putschisten erschossen. Der Bundespremier der Föderation, Balewa, wurde gefangen genommen und als Geisel entführt. Trotz dieser bedrohlichen Situation gelang es dem 41jährigen Generalmajor Ironsi in den folgenden Tagen, die Rebellen mit regierungstreuen Truppen zu schlagen und zumindest in der Nordregion das wieder herzustellen, was man mit einiger Nachsicht als „Ruhe und Ordnung“ bezeichnen kann. Gleichzeitig setzte der General jedoch Bundes- und Landesregierungen ab, schickte die Parlamentarier nach Hause und ist seitdem „Mr. Big“ in Nigeria. Im Süden des Landes — der Kernzelle des Aufbruchs — halten sich jedoch noch immer Rebelleinheiten verschanzt, und auch die Mehrzahl der Bevölkerung steht hier in offener Opposition zur Regierungsmacht.

Diese verworrene politische Lage im ehemaligen „Musterland“ der jungen afrikanischen Staaten hat in westlichen Hauptstädten die Diskussion um die demokratische Zukunft des schwarzen Kontinents erneut entbrennen lassen. Nun sind politische Krisen in Afrika beinahe schon an der Tagesordnung. Seit den Tagen Patrice Lumumbas vergeht kaum ein Monat ohne Putsch oder Revolution, und mehr als ein

Drittel der rund vierzig jungen Staaten Afrikas ist in Aufruhr. Schwarze Politiker und Militärs werden zwar nicht müde zu beteuern, daß sie ihre Staaten viel besser regieren als die einstigen Kolonialherren, was sie aber gleichzeitig keineswegs daran hindert, sich gegenseitig aus dem Amt zu jagen oder sich an die Spitze zu schießen. Fast überall da, wo Schwarze sich selbst regieren, droht die Gefahr, daß Maschinenpistolen und Panzer als legale Mittel angesehen werden, um politische Meinungsverschiedenheiten aus der Welt zu schaffen.

Nur Nigeria war bisher die große Ausnahme. Es ist zwar nicht der größte, aber mit mehr als 55 Millionen Einwohnern (12 anerkannte Landessprachen, über 300 Dialekte!) der bei weitem volkreichste afrikanische Staat. Seine Größe entspricht der Deutschlands (in den Grenzen von 1937) und Frankreichs zusammengekommen. Aus Gebieten der ehemaligen britischen Kronkolonie Lagos, dem Protektorat Nigeria und aus dem britisch verwalteten Teilen der ehemaligen deutschen Kolonie Kamerun entstanden, ist die in vier autonome Regionen unterteilte Föderation seit 1960 ein unabhängiger Staat.

Hier herrscht Stabilität, hier schien die parlamentarische Demokratie zu funktionieren. Außenpolitisch stand Nigeria fest auf seiten des Westens, wirtschaftlich gilt es als gesund. Dennoch dauerte auch in diesem Musterstaat die demokratische Heiligkeit nicht lange. Der Grund dafür ist hier, wie auch in anderen afrikanischen Staaten, darin zu suchen, daß der unheilvolle Einfluß des alten Stammesdenkens noch immer stärker ist als die Loyalität zum neuen Staat. Ziel eines afrikanischen Politikers ist erst in zweiter Linie die Verwirklichung einer politischen Idee, in erster Linie geht es ihm darum Macht zu gewinnen und sie vor allem zu demonstrieren.

Bei fälligen Wahlen in die Opposition gedrängt zu werden ist daher für einen afrikanischen Politiker ein schimpfliches Erlebnis. Um solche Niederlagen zu vermeiden, vergaßen auch nigerianische Politiker anlässlich der Wahlen zum Parlament der Westregion im vergangenen

Herbst alles, was sie von England über demokratische Spielregeln gelernt hatten. Da sie aus verschiedenen Gründen in diesem als besonders fortschrittlich geltenden Landesteil nicht weiter mit den Sympathien der Bevölkerung rechnen konnten, benutzten sie Drohung, Zwang und Betrug, um an der Regierung zu bleiben und die Macht zu behalten. Allein dem ermordeten Akintola wird vorgeworfen, 80 Prozent der abgegebenen Stimmzettel zu seinen Gun-

sten gefälscht zu haben. Als das „überwältigende“ Wahlergebnis bekannt wurde, brachen die ersten Unruhen aus, die nach einer Meldung der „Nigerian Tribune“ bis zum 3. Januar bereits 567 Menschenleben kosteten, bis sie sich schließlich am „schwarzen Sonntag“ zur offenen Revolution entfalteten. Sicher ist, daß die Demokratie in Afrika erst dann eine lebensfähige Chance haben wird, wenn die Afrikaner ihr Stammesdenken überwunden haben. Daß dieser Weg lang ist und oft über den Umweg von Revolutionen und Militärdiktaturen führt, sollten wir Europäer nicht zuletzt aus unserer eigenen Geschichte wissen.

Friedenstaube oder Superfestungen

Seit Weihnachten ruhten die amerikanischen Bombenangriffe auf Nordvietnam. Seit Weihnachten führt Washington eine weltweite Friedenskampagne mit dem Ziel, die Kampfhandlungen in Vietnam zu beenden und die Kontrahenden an den Verhandlungstisch zu bringen. 300mal wurden die Friedensführer ausgestreckt, 40 Länder besucht und 100 Regierungen unterrichtet. Dennoch ist das Ergebnis entmutigend. Es reicht von der kategorischen Feststellung aus Hanoi, die regulären Einheiten Nordvietnams nebst den Rebellen aus dem Süden seien die einzigen legalen Vertreter der Macht in Vietnam und von Friedensverhandlungen könne erst dann gesprochen werden, wenn der letzte amerikanische Soldat Vietnam verlassen hat, über die kaum verhüllte Drohung der Chinesen, in die Kämpfe einzugreifen bis zu vagen Erklärungen aus dem Kreise der Verbündeten.

Präsident Johnson sah sich damit vor die schwerwiegende und unpopuläre Entscheidung gestellt, seinen Bombengeschwadern wieder den Startbefehl zu erteilen. Unpopulär vor allem in den USA selbst, denn schließlich ist Vietnam, wo täglich amerikanisches Blut fließt, ein der Masse ziemlich gleichgültiges fernes Land. Schwerwiegend aber deshalb, weil Johnsons Bombenentscheidung den Krieg in Vietnam mit Sicherheit verschärfen wird. Sollten die Chinesen tatsächlich eingreifen, dann ist der große Krieg in Südostasien da und ein dritter Weltkrieg vielleicht nicht weit entfernt. Die größte Sorge aber dürfte dem amerikanischen Präsidenten — und gewiß nicht nur ihm — die Frage bereiten, welche Rolle die Russen in diesem blutigen Spiel zu übernehmen gedenken. Hier erinnert die Situation, in der sich Johnson jetzt befindet, lebhaft an die des Präsidenten Kennedy im Höhepunkt der Kubakrise. Auch damals ging es für die freie Welt um Krieg oder Frieden. Um so enttäuschender muß die verantwortlichen Politiker in Washington die Haltung ihrer Verbündeten stimmen, die den Amerikanern nicht nur großzügig den Vortritt auf dem Schlachtfeld lassen, sondern ihnen auch zum großen Teil die so notwendige moralische Unterstützung versagen.

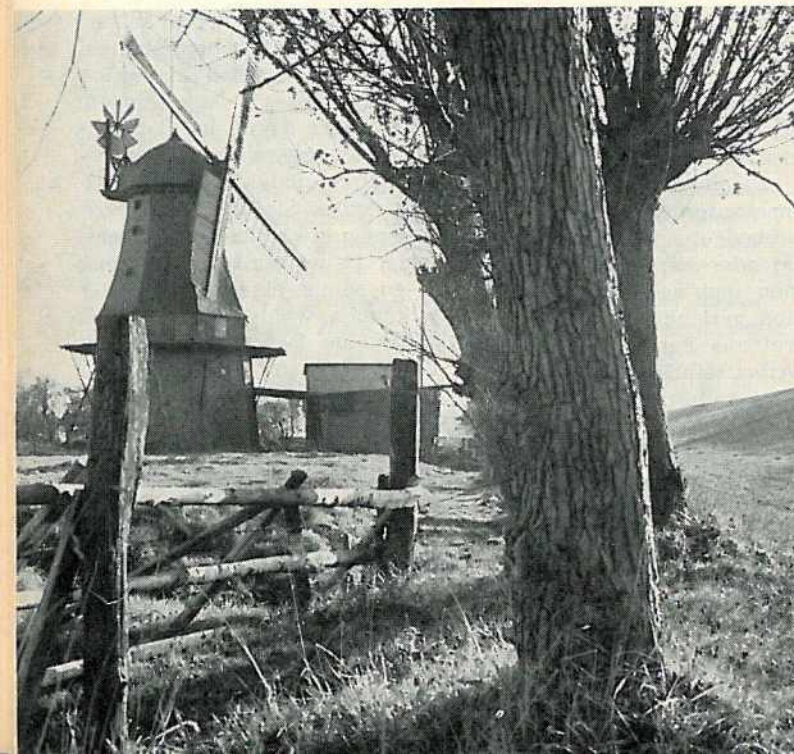
Es sollte sich jedoch jeder, der es auch weiterhin vorzieht, in einem Rechtsstaat zu leben statt mit „sozialistischen Errungenschaften“ Moskauer oder Pekinger Prägung nähere Bekanntheit zu machen, darüber im klaren sein, daß er seine Freiheit, wenn er sie behalten will, notfalls verteidigen müssen. Und gerade wir Deutsche sollten erkennen, daß die freie Welt in Saigon ebenso verteidigt wird wie in Berlin.

Unser schönes
Deutschland

Mühle bei Ashwarden
im Weserland

Foto: E. de Jong

— ge —



Das Januar-Wetter der Heimat war gekennzeichnet durch weiß, klirrend und grimmig. Weiß war die Landschaft, klirrend der Frost und grimmig der Winter. In der Mitte des Monats lag auf der Zugspitze 2,70 m Schnee. Auch in Norddeutschland fiel viel Weißes vom Himmel, 10 cm hoch in Schleswig-Holstein. Von Flensburg bis München breitete sich eine zusammenhängende Schneedecke aus. Sie reichte sogar noch bis zum Balkan.

Studenten auf der Straße

Grimmig und auf Sturm stand das Barometer auch dort, wo mit dem Alarmruf „Bildungsnotstand“ die verdienstsüchtigen Bundesbürger aufgerüttelt werden sollen. Die Verantwortlichen für unseren Bildungsstand, für Wissenschaft und Forschung, kämpfen schon seit geraumer Zeit um einen angemessenen Anteil aus der üppigen Torte unseres Wirtschaftswunders. Als Idealisten und Gelehrte stehen sie inmitten einer ziemlich totalen Kommerzialisierung allein auf weiter Flur. Aber wenn wir Deutsche nicht vom Volk der Dichter und Denker herabsinken wollen zu einem Volk der Krämer, müssen wir auf diese gelehrten Idealisten hören. Müssen das Ruder unserer Kulturpolitik herumwerfen, wenn uns nicht andere Nationen in Ost und West hoffnungslos davonlaufen sollen. Wissenschaft und Forschung können an der Kandare eines ausschließlich kommerziellen Gewinn Denkens nicht gedeihen. Sie müssen absolut frei, auch zweckfrei operieren können. Dafür gingen Studenten und Professoren auf die Straße.

Den Richtigen erwischt

Sehr ernst nahm ein Oberstes Gericht auch etwas, was bisher als eines jener weit verbreiteten Übel angesehen wurde, gegen die man doch nichts machen kann. Es handelt sich um Klatsch, genauer um Büroklatsch. Um jenes böartige Getratsche, das darauf abzielt, einen Kollegen beim Chef „in die Pfanne zu hauen“. Ein Oberstes Gericht versetzte diesem Unwesen nun endlich einen heftigen Stoß, indem es verkündete: Wer dem Chef Kollegentratsch weitererzählt, kann entlassen werden. Dieses Urteil ist hart. Sicherlich aber lange nicht so hart, wie dieser widerlich feige, böartige, tausendfällige Rufmord, vor dem nun das Gesetz schützen will. Denn wer zählt den Ärger, die Qual und die Existenzen, die diesem schleimigen Reptil schon zum Opfer gefallen sind.

Ist Turnen Striptease

Einige Studienrätinnen eines West-Berliner Gymnasiums haben einigen verkümmerten Paukerseelchen einen traugigen Sieg erfochten. Sie haben wie zu Großvaters Zeiten, als beim Baden noch strenge Geschlechtertrennung Mode war, diese Trennung nun im Jahre 1966 beim Abiturientinnen-Prüfungsturnen durchgesetzt. Die Abiturientinnen dieses Gymnasiums dürfen heute nur noch unter Ausschluß der Lehrer ihre gymnastische Prüfung ablegen und den keuschen Blicken der Damen des Lehrerkollegiums soll der „unmoralische“ Anblick turnender männlicher Abiturienten erspart werden. Klabautermann hätte nicht übel Lust, diese aus dem vorigen Jahrhundert übriggebliebenen Stiftsdamen einmal in einen küstennahen Striptease-Schuppen einzuladen, nur damit sie merken, auf welchem Planeten sie leben und um ihnen klarzumachen, daß sie anständiges, sauberes Turnen mit ihren verdrängten Pubertätskomplexen zu verschonen haben.

Aufgeblähter Beamtenapparat

Um Komplexe ganz anderer Art handelte es sich in Niedersachsen. Dort befaßte man sich mit Gehalts-, Kompetenz- und Planstellen-Komplexen der Beamten. Der Bund der Steuerzahler war es auch hier wieder einmal, der mit seiner bekannten liebenswerten Rücksichtslosigkeit kräftig auf die Tube drückte. Dieser bemerkenswerte Bund stellte nämlich für das

Bundesland mit dem zweithöchsten Steuerstand fest:

Das durchschnittliche Jahreseinkommen der Landesbediensteten stieg in den letzten vier Jahren um 28 Prozent, nämlich von DM 12 250 auf DM 15 640.

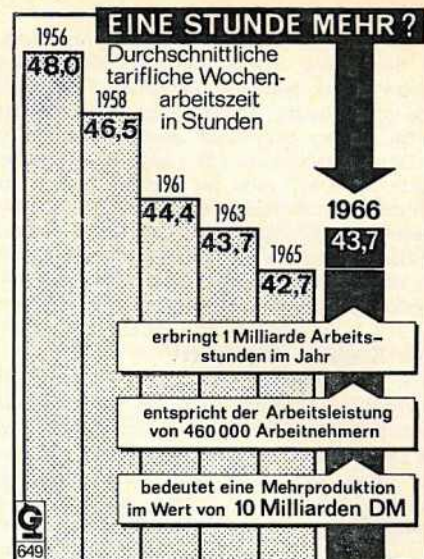
Im etwa gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Regierungsdirektoren von 119 auf 739.

Die der Amtmänner von 332 auf 7271.

Interessant ist die Stellungnahme eines Sprechers der Landesregierung in Hannover. Er schob die Schuld auf die Behörden, die sich die Beamten gegenseitig mit dem Angebot bestbezahlter Planstellen wegschnappen. Der Bund der Steuerzahler wies auf die Tatsache hin, daß ihre Mitglieder, die reichlich schlecht angerührte Suppe der Überbeschäftigung selbst auslöffeln müssen, ob sie nun Appetit haben oder nicht. Da Klabautermann Feinschmecker und Steuerzahler ist, beschloß er, die Mitgliedschaft in diesem wahrhaft demokratischen Schutzbund zu beantragen. Klabautermann meint, daß dem Bund ein eigenes Ministerium gut zu Gesicht stünde. Auf eines mehr oder weniger kommt es sowieso nicht mehr an. Als Namen für dieses Ministerium schlägt Klabautermann etwa vor: Ministerium für produktive Verwendung der Bundes- und Landesbediensteten. Das hieße Luft ablassen am aufgeblähten Beamtenballon.

Explosionskatastrophe

In Raunheim bei Rüsselsheim war es leider nicht ein solcher Ballon, der sein Leben aushauchte, sondern dort verwüstete eine Explosionskatastrophe ein großes Areal mit Industrieanlagen der Caltex-Raffinerie. Donnernd flog ein Gasturm in die Luft, wodurch ein Großbrand ausgelöst wurde. 200 m hoch stieg



Das Gewicht einer Stunde

Eine Stunde Mehrarbeit pro Woche — mit diesem Vorschlag hat der Bundeskanzler eine neuralgische Stelle berührt, von der nahezu alle Schmerzen unseres Wirtschaftskörpers ausstrahlen: den Arbeitskräftemangel. Ob Erhards Anregung Gehör findet oder nicht (es sieht mehr nach „nicht“ aus), das wirtschaftliche Gewicht einer einzigen Arbeitsstunde sollte doch zu danken geben; sei es als volkswirtschaftliches Plus im Falle der Mehrarbeit, sei es als Minus im Falle einer weiteren Arbeitszeitverkürzung.

ler aufzutreten. Es will das Paar Hans-Jürgen—Marika auch im Leben. Es verurteilt daher die private Bindung zwischen Marika und Werner Zahn als Resalliance. Das Publikum ist egoistisch und mücksichtslos. Es gönnt Marika nur dann das Eheglück, wenn sie mit Hans-Jürgen auf dem Eis bleibt.

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

die pechschwarze Rauchsäule über diese modernste Raffinerie Europas. Selbst die Verwaltungsgebäude waren zugerichtet wie nach einem Bombenangriff. Explosionsgefahr legte einen ganzen Tag Wasser- und Schienenwege in der Nähe Frankfurts still. Dies ist in etwa die traurige Bilanz: Neben Sachverlusten von mehreren Millionen Mark, einen Toten, drei Vermisste, zehn Schwerverletzte und siebzig Verunglückte, die ins Krankenhaus eingeliefert werden mußten.

Holiday one Ice

Eine andere Katastrophe hingegen scheint nun einigermaßen überwunden zu sein. Es war gewissermaßen eine Ehe-Katastrophe. Originellerweise wurde sie nicht in der Ehe, sondern schon bei der Hochzeit ausgelöst. Bei der Hochzeit des Eiskunstlaufstars Marika Kilius mit dem Millionärssohn Werner Zahn. Dieser Werner Zahn drohte nämlich, dem auf dem Eis selbst bei den tollsten Kapriolen an seine Marika festgewachsen scheinenden Hans-Jürgen Bäumler abzusprengen. So jedenfalls sahen es die Massen des Publikums. Dieses will das Paar Kilius-Bäumler auf den Gipfeln des Eislaufruhms sehen, aber eben nur das Paar und auf keinen Fall die einzelnen Bestandteile. Hans-Jürgen allein gilt dem Publikum nichts und auch die virtuose Marika nicht. Das anonyme Publikum macht sich nicht die geringsten Skrupel daraus, als tyrannische Kupp-

Strandgut — Strandraub

Ein Bergungsschlepper hat bei schwerem Wetter seinen Anhang verloren, weil die Trossen brachen. Auf dem Atlantik wäre solch ein Mißgeschick nicht weiter tragisch. Kein Seemann nimmt Rasmus so etwas lange übel. Er spuckt in die Hände und wird damit fertig. Wie jene URAG-Schlepper „Hohe Weg“ und „Robbenplate“, die im gleichen Falle ihre T 2-Tankvorschiffe auf dem Atlantik wieder eingefangen haben. Aber unserem Hamburger Schlepper passierte das vor den Ostfriesischen Inseln und das abgerissene Mittelstück, ein Millionenobjekt, trieb auf den Langeooger Strand. Sofort entbrannte ein handfester Streit der Inselbewohner gegen die Bergungsreederei und sofort brach eine in diesen Kreisen bekannte Rivalität wieder auf. Geradezu mittelalterlich strandräuberisch sind die Argumente, mit denen die Insulaner nun ihr millionenschweres Strandgut beanspruchen:

Was wir finden auf See und an unserem Strand ist unser Eigentum.

Nun, unser Strandrecht ist etwas neuem Datums. Es besagt, daß Eigentumsrechte an Sachen, die auf See geborgen oder am Strand gesichert werden, solange erhalten bleiben, bis die rechtmäßigen Eigentümer oder die Versicherung nicht ausdrücklich darauf verzichten. So mußten sich die Insulaner den verlangten Bergungslohn von 400 000 DM in ihre windigen Schornsteine schreiben.

Klabautermann.

Bordhund rettete 13 Mann

der Besatzung des Kühlschiffes „Henry Horn“ und das ganze Schiff vor einer Brandkatastrophe in der Nordsee bei Tonne P 12. Dort stand das Schiff Anfang Dezember letzten Jahres, als der Bordhund „Ratte“ den Matrosen Hans Adamowski (24) mit seinem Jaulen weckte. An Deck roch der Matrose Rauch aus Richtung Rudermaschine. Bei Öffnen des Schotts schlugen helle Stichflammen heraus. Der Brand wurde unverzüglich, sachgemäß und energisch bekämpft und innerhalb 1 1/2 Stunden gelöscht. Der Schaden ist gering.

Ihren Kapitän eingesperrt

haben 2 Fischermänner eines polnischen Fischerboots, um Karlskrona in Südschweden anzulaufen und dort um Asyl zu bitten. Mangels navigatorischer Kenntnisse erreichten sie aber ihren Zielhafen nicht, sondern trieben vier Tage lang in der Ostsee, bis den Kutter schließlich ein schwedischer Zollkreuzer auf den Haken nahm und nach Karlskrona schleppte.



gehört
gesehen
festgehalten

Mit einem Kapitän am Anker

nämlich einem Opel-Kapitän und 150 Autos in und an den Decks, lief kürzlich das Lübecker MS „Overbeck“ in Trelleborg ein. Den Kapitän am Anker hatte die „Overbeck“ beim Drehmanöver unter Zuhilfenahme des Ankers im Hafen Trelleborg aufgepickt.

Auf hoher See untertauchen

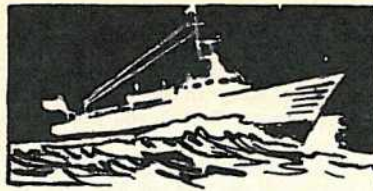
wollte offenbar der Holländer Hahn van Felder. Vor der mexikanischen Pazifikküste war van Felder mit einer Schwimmweste von Bord der deutschen „Constantia“ gesprungen. Als angeblicher Deutscher, der sich Hans Vogt nannte, wurde ein Mann auf der Position des Überbordspringens von dem amerikanischen Frachter „Seamar“ geborgen. Seine Schwimmweste trug dieselbe Nummer wie diejenige, die auf der „Constantia“ fehlte.

Werftdirektor auf Abwegen

Der seit 11 Jahren von seiner Frau getrennt lebende spanische Werftdirektor Antonio Alberola in Palma de Mallorca hob vom Bankkonto der Werft soviel Peseten ab, daß er seiner Freundin, einer Bardame, eine Eigentumswohnung für DM 93 000,—, monatlich DM 6000,—, einen Sportwagen, Brillantkolliers usw. schenken konnte. Für seine Ehefrau schien ihm DM 100,— monatlich ausreichend. Nicht ausreichend hingegen hält der smarte Werftdirektor seine augenblickliche Unterkunft. Es ist das Gefängnis von Palma.

Zwölf Stunden scheintot von Fischstachelgift

war ein wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität Los Angeles. Das Institut erforscht z. Z. das Meer und seine pflanzlichen und tierischen Lebewesen auf das Vorkommen von Grundstoffen für Arzneien. Das Gift des Kugelfisches ist das stärkste Betäubungsmittel, das es gibt.



Bundesmarine

Ende Januar wurde in Rendsburg das Küstenwachboot „Medusa“ zu Wasser gelassen. Das 38 m lange Boot hat zwei Dieselmotoren von zusammen 2000 PS und läuft 14 Knoten. Es ist das vierte Fahrzeug einer Serie von 10 weiteren KW-Booten, die dem Typ „Ariadne“ sehr ähnlich sind. Die Küstenwachboote eignen sich auch für den Minenräumdienst in Küstennähe. Der Versorger „Lüneburg“ (3150 BRT) wurde in Vegesack in Dienst gestellt. Das Schiff erhielt eine militärische Besatzung. Von diesem Typ sollen insgesamt acht Einheiten gebaut werden. Die Schiffe führen Versorgungsgüter verschiedener Art mit und erhalten ein Hubschrauber-Landedeck und eine Schlingerdämpfungsanlage. Der Bergungsschlepper „Helgoland“ hat seine Abnahmefahrt durchgeführt. Außer der starken Schleppwinde hat es ein 8-t-Ladegeschirr, Feuerlöschkanonen und Tauchereinrichtungen. Eine Sonaranlage zur Wracksuche ist eingebaut.

Das Wohnschiff „City of Havana“ wurde von der Bundesmarine an einen griechischen Reeder verkauft. Das Fahrzeug ist ein früheres amerikanisches Landungsdockschiff, das einige Zeit in Bremerhaven, Hamburg und Kiel als Unterbringung für Besatzungen von Neubauten gedient hat.

Der erste der sechs Leihzerstörer der Fletcher-Klasse, „Zerstörer 1“, ist jetzt bereits acht Jahre im Dienst der Bundesmarine. Diese Einheiten sind 1942/43 gebaut worden und haben viele Male den Atlantik überquert. Im Dienst der Bundesmarine hat „Z 1“ mehr als 150 000 sm zurückgelegt. Auf diesen sechs Schiffen, die zwischen 1958 und 1960 übernommen wurden, sind viele Soldaten ausgebildet worden. Die Besatzung eines Zerstörers zählt 280 Köpfe. Sie wird nach bestimmter Zeit ausgetauscht. Diese Zerstörer werden möglicherweise im Dienst bleiben, bis sie etwa 30 Jahre alt sind. Die drei in den USA bestellten Lenkflugkörper werden 1968/69 kommen. In der Planung ist der Bau von zehn modernen Korvetten auf deutschen Werften. Nach Genehmigung des Bauprogramms wird es etwa 2 bis 3 Jahre dauern, bis das erste Fahrzeug dieser Art (2500 bis 3000 ts Wasserverdrängung) in Dienst kommen kann.

In diesem Frühjahr werden die Marinedienststellen, die in das neugegründete Marineamt eingegliedert wurden, nach Wilhelmshaven verlegt. Die Inspektion der Schiffstechnik und die Inspektion der Marinewaffen werden dann von der Kieler Förde nach der Jade ziehen. Von dieser Maßnahme verspricht man sich eine Straffung der Organisation.

Segelregatta von Kopenhagen nach Portsmouth

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ ist jetzt sieben Jahre im Dienst. Im August 1959 trat es seine erste Auslandsausbildungsreise nach den Kanarischen Inseln an. Inzwischen hat es zwanzig längere Reisen hinter sich. Die Stammbesatzung, die aus 12 Offizieren, einem Arzt, einem Meteorologen, 36 Unteroffizieren und 21 Mann besteht, muß auch die Unterweisung in praktischer Seemannschaft und den sonstigen Unterricht für die jungen Soldaten durchführen. Von April bis Juni 1966 geht das Schiff in das Mittelmeer, im Sommer nimmt

Flottenumschau

es an der Regatta der Sail Training Association von Kopenhagen nach Portsmouth teil, gegen Jahresende geht es nach den Kanarischen Inseln. Im Jahre 1966 erfolgen noch weitere Ausbildungsreisen von Schulschiffen der Bundesmarine. Die „Deutschland“ läuft am 16. Februar aus, geht in das Mittelmeer, zurück in den Atlantik, läuft dann nach Santos (März), Montevideo, Valdivia (April), Callao, Curacao (Mai) und über Funchal zurück nach Kiel. Einen solchen Törn um Südamerika führt auch das Schulschiff „Ruhr“ aus. Es läuft am 7. Februar aus und besucht Dakar, Santos, Puerto Belgrano, Valparaiso, Guayaquil, La Guaira und Funchal. Die beiden Schiffe sollen sich in Santos und Funchal treffen und gemeinsam kurz vor Beginn der Kieler Woche in der zweiten Junihälfte zurück sein. Für den Schultender „Donau“ ist eine Weltreise geplant, die von Juli bis Dezember dauern soll.

Die kleinen Fahrzeuge der Bundesmarine werden Häfen in Nordwesteuropa aufsuchen. Außerdem wird im Sommer wieder der „Tag der Flotte“ abgehalten, wo die kleinen Häfen unserer Nord- und Ostseeküste aufgesucht werden und die Gelegenheit zur Besichtigung der Marinefahrzeuge gegeben wird.

Fremde Marinen

Für die indonesische Marine, die größer als die Bundesmarine ist, lief in Travemünde das Vermessungsschiff „Burudjulasad“ vom Stapel. Das 82 m lange Schiff hat zwei Schrauben und soll eine Geschwindigkeit von etwa 19 Knoten erreichen. Es handelt sich um ein modernes Fahrzeug mit allen Einrichtungen für die Seevermessung, die ozeanographische und meeresgeologische Forschung.

Für die norwegische Marine ist in Emden das elfte von 15 Ubooten zu Wasser gelassen und auf den Namen „Sklinna“ getauft worden. Diese Serie entspricht dem Typ „U 4“ (350 ts Wasserverdrängung über Wasser) der Bundesmarine.

Die US Coast Guard hat ein umfangreiches Neubauprogramm. Die Schiffe werden aus Traditionsgründen „Kutter“ genannt. Vom größeren Typ (2700 ts), der auf dem freien Atlantik eingesetzt werden kann, sollen etwa 30 Einheiten gebaut werden, vom kleineren Typ (900 ts) etwa 25 Boote. Alle Fahrzeuge sollen Einrichtungen zur Aufnahme eines Hubschraubers erhalten.

Die portugiesische Marine hat eine Friedensstärke von etwa 10 000 Mann und verfügt über vier Zerstörer, vier Fregatten, drei Uboote sowie rund 60 Minensucher, U-Jäger und Wachboote, ferner über ein Segelschulschiff. Zwei französische Werften haben den Auftrag zum Bau von vier Geleitfregatten (etwa 2000 ts) und von vier Ubooten des französischen Typs „Daphne“ (700 ts, Länge 60 m) erhalten.

Die Marine von Ghana besteht aus etwa acht Wachfahrzeugen verschiedener Typen. Auf einer britischen Werft wurde die Fregatte „Keta“ zu Wasser gelassen. Sie ist das Schwester-schiff der bereits abgelieferten „Kromantse“ (450 ts). —R—



Kapitän des MS „Kurisches Haff“
Wilhelm Sudmeier

Ungezählte Schiffe haben an der größten Rettungsaktion der Geschichte mitgewirkt, nämlich am Abtransport deutscher Menschen aus Ostpreußen, Westpreußen und Pommern. Das war in den schicksalsschweren Monaten des Jahres 1945. Eines der nie genannten Schiffe war das MS „Kurisches Haff“, 1928 bei Lindenau in Memel gebaut und dann zwischen Memel und Cranzbeek eingesetzt. In den ersten Kriegsjahren beförderte es Soldaten, Stückgüter und Verpflegung, zwischen Gotenhafen, Hela, Neufahrwasser und Danzig. Als die Sowjets näherrückten, füllten Flüchtlinge und verwundete Soldaten ihre Decks und schließlich gelangte das Schiff nach abenteuerlicher Reise in den Westen. „Kurisches Haff“ fährt auch heute noch. Nachdem sie bis 1955 als „Süllberg“ in Hamburg und dann als „Hannover“ zwischen Emden und Borkum Dienst getan hatte, bringt sie heute Fahrgäste unter dem Namen „Faraglione“ von Neapel nach Capri.

Aus den großen Tagen der deutschen Handelsschiffe berichtet heute Kapitän Wilhelm Sudmeier selbst, der im März 1945 das Kommando über „Kurisches Haff“ übernahm und es auch später als „Süllberg“ führte.

Kommandant auf einem gesunkenen Schiff

Anfang Januar 1945, ich war Dienstverpflichteter der KMD Hamburg, erhielt ich den Befehl, das in Gotenhafen liegende Tankschiff „Blexen“ als Kapitän zu übernehmen. Über diesen Befehl war ich keineswegs erfreut, denn zu dieser Zeit wußte jeder, daß der Krieg für uns verloren

war. Die Fahrt mit einem D-Zug nach Stettin verlief noch glatt und ohne Zwischenfälle. Jedoch von Stettin nach Gotenhafen brauchte ich 40 Stunden. Alle Bahnhöfe waren überfüllt von Flüchtlingen, die frierend und ängstlich auf den Bahnsteigen standen, geduldig auf einen Zug wartend, der sie in den Westen bringen sollte.

Durchgefroren und müde kam ich in Gotenhafen an. Depremiert nahm ich zur Kenntnis, daß die „Blexen“ gekentert im Hafenbecken zwei Tage. Durch einen Bombentreffer war das 1500 BRT große Schiff vernichtet worden. Was hatte man jetzt mit mir vor? Sollte ich zurück nach Hamburg?

O nein, von einer Rückreise nach Hamburg war keine Rede. Im Fahrzeugbetriebsbüro des Marinearsenals fehlte es an Fachkräften. Es ging darum, Schlepper, Brennstoff- und Wasserfahrzeuge, Barkassen, Fahrgastschiffe usw. überall dort einzusetzen, wo Marine-Einheiten und Frachtschiffe versorgt werden mußten. Zu diesen Troßschiffen gehörte auch das „Kurische Haff“. Der größere Teil dieser Schiffe war in Ostpreußen beheimatet. Ab Februar gab es auch die ersten Schiffsverluste des Gotenhafener Arsenal. Gott sei Dank konnten die Besatzungen in den meisten Fällen gerettet werden.

Die Versorgung der großen Schiffe, die auf Reede lagen, funktionierte reibungslos bis etwa Mitte März 1945, dann wurde es schlagartig anders. Die Russen lagen vor Danzig. Ein Teil der eingedeutschten Polen, die auf deutschen Schiffen Dienst taten, kehrten nicht mehr an ihren Arbeitsplatz zurück. Einer dieser Männer war auch der Schiffsführer vom „Kurischen Haff“. Für mich gab es jetzt kein Überlegen mehr. Ich bat den Arsenalkommandanten, mir das „Kurische Haff“ zu übergeben. Mit seinem Einverständnis ging ich als Kapitän an Bord und übernahm das Kommando.

Schiffstagebuch gerettet

Wenn ich nun in der Lage bin, meine Erlebnisse mit diesem Schiff in allen Einzelheiten zu schildern, dann nur, weil ich noch das Schiffstagebuch aus dieser Zeit besitze.

Der Leiter der Forschungsstelle Ostsee, Herr Konteradmiral a. D. Conrad Engelhardt, in Lüneburg, sammelt Material für die Geschichtsschreibung und Dokumentation über den Abtransport von 3 000 000 Flüchtlingen und Verwundeten aus Ost- und Westpreußen. Die Leistungen der Handelsschiffahrt bei der Rettung dieser Menschen soll für die Nachwelt erhalten bleiben. Was wäre wohl ohne den Einsatz aller Beteiligten mit diesen Menschen passiert?

Die Nachrichten über das Vordringen der Sowjets überschlugen sich, ständig kamen neue Meldungen. Sonntag, am 18. 3. 45, 22.30 Uhr, Meldung: „Sofort von Gotenhafen auslaufen, die Räumung von Zoppot beginnt.“ Am Seesteg in Zoppot wurden die Flüchtlinge übernommen. Mit ca. 750 Personen ging es zurück zum Sammelhafen Gotenhafen. In 3 Fahrten wurden 2300 Flüchtlinge von meinem Schiff von Zoppot nach Danzig-Neufahrwasser gebracht, wo sie gleich auf große Transportschiffe eingeschifft werden konnten.

21. 3. Aus Gotenhafen wurden 600 Flüchtlinge übernommen und zu den Marinebooten M 441, M 443, R 236, R 411 und T 8 gebracht, die vor Gotenhafen an Anker lagen.

22. 3. 400 Flüchtlinge von Gotenhafen nach Hela gefahren, danach leer zurück nach Gotenhafen.

23. 3. Um 7.30 Uhr 500 Flüchtlinge vom Hafenbecken I nach Hela transportiert und wieder leer zurück nach Gotenhafen. 14.30 Uhr. 600 Flüchtlinge aus Hafenbecken I auf Dampfer „Adria“ eingeschifft, Reede Gotenhafen.

Ohne Steuermann und 2. Maschinisten

24. 3. „Kurisches Haff“ mußte mit Brennstoff, Trinkwasser und Proviant versorgt werden. Ab 20.00 Uhr bringen wir wieder 600 Flüchtlinge aus Hafenbecken I nach Hela. Es dringen Meldungen durch, die Sowjets wären im Anmarsch auf Gotenhafen.

Der Steuermann und der 2. Maschinist baten mich, ihre Familien holen zu dürfen. Beide Männer kehrten nicht an Bord zurück.

25. 3. 530 Flüchtlinge wurden von Hela zu den Frachtschiffen „Odermünde“ und „Wolta“ gebracht. Beide Schiffe lagen vor Hela an Anker und warteten auf Zuladung. Um 16.30 Uhr erhielt ich Order, weitere Flüchtlingstransporte in Gotenhafen zu übernehmen. Wir waren um 18.00 Uhr in Gotenhafen und blieben über Nacht im Hafenbecken III liegen.

26. 3. Als ich mich morgens um 6.00 Uhr telefonisch beim Arsenalbüro melden wollte, bekam ich keinen Anschluß mehr. Wir liefen sofort aus, nach Hafenbecken I. Dort angekommen, mußten wir feststellen, daß keine Flüchtlinge mehr am Kai standen. Es setzte jetzt starker Beschuß ein. Wir verließen Hafenbecken I und liefen Hafenbecken IV an.

Beschuß und keine Befehle

Hier standen Tausende von Menschen und warteten auf den Abtransport. Unter Beschuß der russischen Artillerie nahmen wir 700 Flüchtlinge über und konnten nach kurzer Zeit, ohne Schaden zu nehmen, auslaufen nach Hela. Um 12.00 Uhr hatten wir alle Personen in Hela abgegeben. Was nun weiter zu tun war, blieb uns selbst überlassen. Eine neue Order war von keiner Stelle mehr zu erwarten. Ich entschloß mich daher, noch einmal nach Gotenhafen zurückzufahren.

Die Retter die in die Hölle fuhren

In den letzten Kriegswochen bewährten sich in der Ostsee tapfere deutsche Seeleute in der größten und gefährlichsten Rettungsaktion aller Zeiten.

3 Millionen Flüchtlinge, Frauen und Kinder, Soldaten und Verwundete wurden von diesem letzten Aufgebot auf See mit einer abenteuerlichen Flotte vor dem aus dem Osten anrückenden Feind in Sicherheit gebracht. Doch niemand kennt sie, die Männer auf den Schleppern, Booten, Kränen und Fischkuttern, niemand nennt ihre Namen.

Denn ehe sie ihr großartiges Werk vollenden konnten, hatte die totale Niederlage sie überrollt und danach waren deutsche Helden abgeschafft.

KEHRWIEDER bringt hier einen Kapitänbericht. Einen Kapitänbericht aus der Hölle der letzten Kriegstage in der Ostsee, wo deutsche Seeleute, Zivilisten, mitten im Stahlgewitter ihre Pflicht am Menschen erfüllten.



„Kurisches Haff“ vor dem Krieg

Bisher waren alle Einsätze glatt verlaufen und die Mannschaft hatte sich tatkräftig eingesetzt, wo es galt, die Flüchtlinge in ihrer Not mit Rat und Tat zu unterstützen und ihnen zu helfen. Um 13.30 Uhr näherten wir uns der Einfahrt zum Hafenbecken IV. Auf Reede lagen eine ungezählte Menge von großen und kleinen Schiffen, die sich nach und nach in Bewegung setzten, Richtung Hela. Dazwischen Barkassen, Ruderboote usw., alle mit Flüchtlingen besetzt. Welch ein Glück, daß wir ruhiges Wetter hatten! Was wollen wir noch in diesem sterbenden Hafen? Nun, wir wußten, was wir wollten und wir wußten, was wir einsetzten: uns und unser Schiff. Meinem Danziger Bootsmann hatte ich die Anweisung gegeben, beim Festmachen nur Taue zu verwenden, keine Drähte, die Taue sollten beim Ablegen gekappt werden. Als wir das Schiff endlich am Kai festhatten, begann die Tragödie.

Auslaufen aus dem Inferno

Unter großen Schwierigkeiten gelang es der Mannschaft, noch ein Steg an Land zu bringen. Eine unübersehbare Menschenmenge stürmte auf das Schiff. Sie ließen sich vom Kai auf das Deck fallen. Hintenstehende stießen die Vorderen über den Kai hinweg ins Wasser. Andere fielen zwischen Bordwand und Kaimauer in den Hafen. Furchtbar war das Schreien der Menschen. Die Russen hatten den Seebahnhof unter Feuer genommen. Grausam und in Worten nicht auszudrücken war das Aufheulen der einschlagenden Stalinorgel-Granaten. Die Flüchtlinge, die im Seebahnhof Zuflucht gesucht hatten, gerieten in Panik, denn jetzt gab es Tote und Verletzte. Alle versuchten, aus dem Inferno herauszukommen. Sie ließen ihre Habseligkeiten, unter großen Strapazen mitgeschleppt, im Stich, und wollten nur noch das nackte Leben retten. Hier lag ein Schiff am Pier, es war ihre letzte Hoffnung. Inzwischen füllten sich die Decks mit Passagieren. Bis zum Maschinen-Skylight hoch war das „Kurische Haff“ beladen. Es wurde jetzt höchste Zeit abzulegen, um nicht durch Überbeladung am Kai abzusacken. Ich hatte diesen Ansturm vorausgesehen, deshalb gab ich den Matrosen die Anweisung: „Jeder hat ein Messer bei sich und kappt, wenn ich das Zeichen gebe, die Leinen.“ Immer wieder schaute ich sorgenvoll zur Hafenausfahrt, auch sie lag nun unter Beschuß. Würde ich wohl heil durchkommen?

Jetzt gab ich der Mannschaft mit dem Typhon das verabredete Zeichen, die Taue zu zerschneiden, und gleichzeitig legte ich den Maschinentelegraf auf „beide Maschinen voll voraus“. Langsam setzte sich das Schiff in Bewegung. Enttäuschte und drohende Zurufe der Zurückgebliebenen begleiteten es. Verwundete Soldaten, mühselig auf zwei Krücken zum Pier gehumpelt, alte Menschen, die nicht mehr die Kraft hatten, sich rücksichtslos einen Platz zu erobern, mußte ich zurücklassen. Wie gern hätte ich alle mitgenommen... Schwimmende Menschen versuchten, sich an den Wallschienen festzuhalten und wurden durch die schnellere Fahrt des Schiffes weggespült...

Wir näherten uns der Hafenausfahrt. Ich er-

wartete den Einschlag der Granaten. Ich rechnete damit, ich sah keine Chance mehr. Wir passierten die Ausfahrt, und... es fiel kein Schuß!

Ich blickte zurück in den Hafen und sah, daß zwei Schlepper den alten Kreuzer „Zähringen“ im Schlepp hatten. Ich nahm an, daß der Kreuzer versenkt werden sollte, um die Einfahrt zu blockieren, ob es dazu noch kam, weiß ich allerdings nicht.

Ich schätzte, wir hatten etwa 950 bis 1000 Passagiere an Bord. Der Bootsmann meldete mir, alle Räume, auch die Wohnräume der Mannschaft wären voll belegt, jede Treppenstufe sei besetzt.

An dieser Stelle möchte ich einige Daten über die Vermessung des Schiffes nennen. Das „Kurische Haff“ hatte die höchste Klasse für Watenfahrt. Es war 383 BRT groß, 48,5 m lang, 7,10 m breit und hatte ca. 1,40 m Tiefgang. Zulassung in der Personenbeförderung: 600. Schiffspapiere waren nicht an Bord. Diese Angaben machte mir der Leitende Maschinist, Wilhelm Trawinski, beheimatet in Memel. Er mußte es wissen, denn er war bereits seit der Indienststellung des Schiffes, im Jahre 1928, an Bord.

Kollision, die Leben rettete

Die Hafenausfahrt hatten wir glücklich passiert, jetzt schlossen wir uns den in Richtung Hela fahrenden Schiffen an. Dicht neben einander fahrend mußte ich scharf aufpassen, um nicht mit einem anderen Fahrzeug zu kollidieren. Plötzlich, ich traute meinen Augen nicht, sahen wir einen kleinen Schlepper, etwas Steuerbord voraus, auf Gegenkurs. Es war der kleine Marinearsenalschlepper „Reiher“. Wo will der denn hin? Etwa noch nach Gotenhafen?

Er hatte die Absicht, zwischen uns und dem an Steuerbord mit uns laufenden Frachter zu passieren. Plötzlich erkannte er die Gefahr und gab Steuerbordruder, um an unsere Backbord-Seite zu gelangen, aber da war es bereits zu spät. Zwar gab ich noch beide Maschinen auf „Voll rückwärts“ jedoch kam dieses Manöver nicht mehr zur Auswirkung. Wir hatten ihn Backbord-Mitschiffs gerammt.

Sieben Männer kletterten über die Back an Bord, die ganze Besatzung, niemand war zu Schaden gekommen. Es war der Tauchermeister Block mit 6 Arsenalangehörigen, die in Gotenhafen Sprengungen vornehmen sollten. Ich behielt alle Männer als Mannschaftsmitglieder an Bord.

Der Schlepper löste sich vom Steven, trieb an unserer Backbord-Seite vorbei und Sekunden später versank er. Dieser Vorfall hatte die Flüchtlinge kaum beunruhigt, denn niemand wurde durch den Zusammenstoß verletzt. Tauchermeister Block untersuchte die Vorpiek und stellte fest, daß das Vorpiekschott nicht beschädigt war. Aber die Vorpiek war bis zur Wasserlinie vollgelaufen. Wir konnten unsere Fahrt fortsetzen.

Um 14.20 kamen wir in Hela an und machten im Fischereihafen fest. Ich erlebte zum ersten Male, daß eine große Zahl von Menschen, bevor sie das Schiff verließen, zu mir kamen und sich für die glückliche Rettung aus Gotenhafen bedankten. Selbst aus Memel und Umgegend waren Leute dabei. Sie sagten, daß das „Kurische Haff“ ihr Schiff aus Memel sei und sie vor dem Krieg damit schöne Reisen zwischen Memel—Nidden und Cranzbeek gemacht hätten. Manche hatten einen mörderischen Fußmarsch hinter sich, über die Kurische-Nehrung, Frische Nehrung nach Danzig-Neufahrwasser bis nach Gotenhafen. Sehr viele hatten diesen Weg geschafft, andere waren den Strapazen nicht gewachsen.

Alle wollten den rettenden Westen erreichen. Auf Reede lagen eine stattliche Anzahl von Frachtschiffen, Marinetransportern und Laza-

rettschiffen, die tausende von Flüchtlingen und verwundete Soldaten aufnehmen und weiter befördern konnten.

„Kurisches Haff“ wird Lazarettschiff

27. 3. Für weitere Einsatzfahrten wurde ich jetzt der 9. Sicherungsflotille unterstellt, das Kommando hatte Fregattenkapitän v. Blanc. Um 19.50 Uhr liefen wir nach Bohnsack, in die Danziger Weichsel (Entfernung von Hela 16 Seemeilen), um verwundete Soldaten an Bord zu nehmen. Unter großen Schwierigkeiten, bei dunkler Nacht, lief uns ein kleiner Kutter voraus zum Anleger Bohnsack.

Um 3.00 Uhr waren wir mit der Übernahme fertig. Über 300 Soldaten, fast alle schwerverwundet, hatten wir an Bord.

Bei Morgengrauen erreichten wir wieder die Ausfahrt, starker Nebel war aufgekommen. Mit Schlepper „Ernst“ der zwei Schuten im Schlepp hatte, ebenfalls mit ca. 200 Verwundeten an Bord, ging es zurück nach Hela. Lazarettschiff „Ubena“ konnte keine Verwundeten mehr übernehmen; um 17.30 Uhr wurden sie auf „H 27“ eingeschifft. Viele Soldaten waren auf dieser Fahrt von 3.00 Uhr bis 17.30 Uhr, ehe sie endlich eingeschifft werden konnten, an ihren schweren Verletzungen verstorben.

29. 3. Von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr rüsteten wir MS „Kurisches Haff“ mit Trinkwasser, Verpflegung und Brennstoff aus. 19.30 Uhr fuhren wir wieder nach Bohnsack und nahmen 550 leichtverletzte Soldaten und Flüchtlinge über.

30. 3. Um 9.15 Uhr: Fuhren auf Hela-Reede, längsseit von Dampfer „Kap Arkona“ und gaben dort alle Verwundete und Flüchtlinge ab. 17.00 Uhr: Liefen zum Kriegshafen und nahmen nochmals 300 Verwundete an Bord. „Kap Arcona“ konnte niemand mehr aufnehmen und verwies uns an Dampfer „Lappland“. Nach vergeblicher Suche steuerten wir wieder den Kriegshafen an. Dort hörte ich, die „Lappland“ sei bereits ausgelaufen. Die Verwundeten mußte ich über Nacht an Bord behalten.

31. 3. Die Verwundeten wurden zum Dampfer „Pretoria“ gefahren und dort eingeschifft.

Was diese verwundeten Soldaten auf dem Transport bei mir an Bord durchzustehen hatten, ehe ich sie endlich abgeben konnte, ist gar nicht zu beschreiben. Es fehlte alles: Sanitäter, Medikamente und Verbandzeug.

1. 3. bis 2. 3. Wegen Fliegeralarm auf Hela, verließen wir den Hafen und gingen auf Reede an Anker. Das Wetter verschlechterte sich. In dieser Nacht verloren wir durch Kettenbruch beide Buganker und hielten uns treibend in Küstennähe auf.

3. 4. Um 8.30 Uhr liefen wir zum Fischereihafen und nahmen einen Stockanker mit Drahtrossen an Bord. Um 11.00 Uhr: Übernahme von 250 Verwundeten für Dampfer „Neidenfels“ und um 15.00 Uhr 500 Leichtverletzte vom Kriegshafen zum Dampfer „Neidenfels“. In der Nacht wurden abermals 120 Schwerverletzte zur „Neidenfels“ gebracht.

700 Soldaten und eine Kuh

5. 4. 45. In den Abendstunden kam ein geheimer Sonderbefehl heraus. Es sollten aus Hexengrund (oberhalb Gotenhafens) ca. 15 000 Soldaten herausgeholt werden. Wegen der geringen Wassertiefe an der Hexengrundbrücke, konnte diese Aktion nur von kleinen Einheiten der Marine und den übriggebliebenen Troßschiffen des Marinearsenals bewältigt werden. Zusätzlich hatten die Pioniere Anlegestege gebaut, damit möglichst viele Fahrzeuge gleichzeitig anlegen konnten.

Um 20.15 Uhr legten wir von Hela ab, fuhren unter Geleitschutz zur Hexengrundbrücke und machten um 21.30 Uhr dort fest. In der Ferne hörten wir Kanonendonner und hin und wieder explodierte in unserer Nähe ein Artilleriegeschloß. Da noch keine Soldaten auf der Brücke

standen, ging ich mit einigen Männern an Land, um nachzusehen, ob in der Nähe eine Kommandostelle war, die mir hätte Auskunft geben können, wann die Einschiffung erfolgen sollte. Wir fanden niemanden, also mußten wir abwarten. Am Strand, neben der Hexengrundbrücke, entdeckten wir jetzt eine große Zahl von Kühen, Rindern, Schweinen und Pferden, die durch den Artilleriebeschuss aus ihren Weideplätzen ausgebrochen waren. Wir faßten den Entschluß, uns eine Kuh zu „organisieren“ um unsere karge Verpflegung an Bord aufzufüllen. Es war nicht einfach, das Tier einzufangen und an Bord zu bringen, aber geschafft haben wir es dann doch.

Um 1.00 Uhr nachts kamen in kleinen Trupps endlich unsere Soldaten, um 3.15 Uhr hatten wir etwa 700 Mann an Bord und ein Wehrmachtsoffizier gab uns die Order abzulegen. Dieser reibungslose Abtransport der Soldaten vom Küstenstreifen Hexengrund lag in Händen von Korvettenkapitän Hermann Piening, dem Leiter der KMD-Gotenhafen.

Um 4.20 Uhr waren wir wieder in Hela und alle Soldaten gingen an Land. Endlich konnten wir ein paar Stunden schlafen. Plötzlich wurde ich geweckt, man sagte mir, Marinesoldaten hätten soeben unsere Kuh von Bord geholt und zum Kommandoschiff „Rougard“ der 9. Sicherungsflotille gebracht. Über diesen Vorgang war ich sehr verärgert. Sofort ließ ich mich bei Fregattenkapitän v. Blanc melden und beschwerte mich. Mir wurde mitgeteilt, daß sehr viele Fahrzeuge Vieh mitgebracht hätten, aber es müßte eingesammelt werden, um die Versorgung von tausenden von Flüchtlingen und Soldaten sicherzustellen.

Selbstverständlich sollte ich nicht leer ausgehen. Ich war hochofregiert über die Zuteilung von: 50 Kilo Schweinefleisch, 50 kg Rindfleisch, Wurstkonserven, Rotkohl, Weißkohl, usw. Sogar Zigarren, Zigaretten und ein paar Flaschen Cognac sollte ich abholen lassen.

Am 7. 4. 45 verließen wir am Nachmittag den Hafen wegen Ari-Beschusses und Fliegeralarm und gingen nördlich Hela an Anker.

Wir bekommen zwei Motorräder

Am 8. 4. 45 liefen wir vormittags wieder in Hela ein und nahmen 600 Soldaten an Bord, um sie laut Order zum „Matthias Stinnes“ zu bringen. Wir gingen längsseit, aber die Aufnahme der Soldaten wurde abgelehnt, „Matthias Stinnes“ war bereits voll beladen. Erst am späten Nachmittag gelang es uns, die Soldaten auf dem Walfang-Mutterschiff „Unitas“ abzugeben. Über eine lange Leiter mußten die Soldaten auf dieses große Schiff steigen. Zwei von der Truppe mitgeführte Motorräder blieben an Bord zurück und wurden im Laderaum verstaut. Eines der Motorräder sollte uns später noch gute Dienste leisten. Ein Arbeitskommando der „Unitas“ wurde von uns zurückgenommen und auf Hela abgesetzt, anschließend liefen wir wieder auf Reede, um dort über Nacht zu bleiben. Weil die „Neidenfels“ aus dem Westen leer zurückgekommen war, fuhren wir am nächsten Morgen in den Hafen, nahmen wieder 500 Verwundete an Bord und übergaben sie der „Neidenfels“.

Die Halbinsel Hela lag jetzt ständig unter Beschuss und vereinzelt russische Flugzeuge warfen Bomben. Aus diesem Grunde hatten wir Befehl, den Hafen stets schnell zu verlassen und auf Reede an Anker zu gehen.

Dem Kommandostab auf Hela gab ich eine Meldung, daß die Schäden am Schiff dringend repariert werden müßten. Man sah das ein, und somit wurden am 10. und 11. 4. die größten Schäden am Schiff beseitigt. Im Steven steiften wir das Vorpiekschott mit 30 Säcken Zement ab. Die Bullaugen zwischen den beiden Wallschienen, die durch Bombensplitter zersprungen waren, schweißten wir mit Eisenplatten dicht. Auch in der Maschine wurden Reparaturen ausgeführt. An der Backbord-

Maschine war ein Zylinderkopf ausgefallen, er konnte nicht ausgewechselt werden, weil kein Reservezylinderkopf vorhanden war.

Mit 600 Flüchtlinge im Bombenhagel

Am späten Nachmittag waren diese Reparaturen beendet. Wir liefen wieder aus und gingen in der Nähe des Hansa-Schiffes „Woltenfels“ an Anker. In dieser Nacht wurde die „Woltenfels“ durch Bombentreffer in Brand gesetzt. Das Schiff stand in kurzer Zeit in hellen Flammen und Rauch. Es war mir bekannt, daß die „Woltenfels“ eine große Zahl von Flüchtlingen an Bord hatte. Wir beeilten uns, so dicht wie möglich an das Schiff heranzukommen, um helfen zu können.

Es gelang uns, 200 Flüchtlinge zu bergen. Viele waren in ihrer Todesangst einfach über Bord gesprungen, und manche waren darunter, die erhebliche Brandwunden erlitten hatten. Wir hätten diesen armen, unglücklichen Menschen so gern geholfen, aber es gab kein Verbandzeug mehr. Das einzige, was wir tun konnten, war, die Wunden zu beputern. Es war auch nicht möglich, diese Unglücklichen im Hafen zur Betreuung abzugeben. Der Hafen lag unter Beschuss und durfte nicht angefahren werden. Um 7.00 Uhr morgens wurde uns das Einlaufen erlaubt. Die Verwundeten, die in der Nacht den Verbrennungen erlegen waren, wurden zur Beerdigung an Land gegeben. Wir übernahmen um 10.00 Uhr weitere 400 Flüchtlinge. Bei dieser Übernahme schlug in aller nächster Nähe eine Bombe ein, durch Splitter erhielten wir Löcher in der Bordwand am Steuerbord-Vorschiff. Wir sollten die Flüchtlinge zum Dampfer „Minden“ bringen. Als wir dort längsseit kamen, wurde die Aufnahme abgelehnt. Wir fuhren von einem Schiff zum anderen, aber immer wieder erhielten wir den niederschmetternden Bescheid: es geht nicht mehr wir sind voll beladen.

Endlich, um 17.00 Uhr nahm Dampfer „Lappland“ uns die Flüchtlinge ab. Auf Reede bemerkten wir, daß unser Schiff sehr viel Wasser machte, wir mußten eine neue Leckage haben. Wir entdeckten diese Leckage am Vorpiekschott, dort hatten Bombensplitter das Schott durchschlagen. Am nächsten Morgen fuhren wir zur Reparaturbrücke des Kriegshafens und blieben bis zum 15. 4. dort liegen.

Der 16. 4. 45 war für unser Schiff wieder ein besonders schwarzer Tag. Um 11.00 Uhr übernahmen wir im Fischereihafen 600 Frauen, Kinder und ältere Männer, die zum Dampfer „Goja“ gebracht werden sollten. Nach 2 Stunden waren wir bei „Goja“ längsseit. Wir hatten das Schiff vertäut, die Gangway der „Goja“ an unserem Oberdeck befestigt. Ein Teil der Flüchtlinge war bereits auf „Goja“ an Bord. Plötzlich sahen wir in der Luft drei Flugzeuge im Anflug auf „Goja“. Kurz bevor sie senkrecht über uns waren, ließen sie kleine und größere Bomben fallen. Drei kleine Splitterbomben fielen nur ca. 10 m von der Steuerbordseite ins Wasser. Beim Aufschlagen explodierten sie und die Splitter durchschlugen die Bordwand und töteten und verwundeten Frauen und Kinder.

Gleichzeitig schlug eine große Bombe ca. 10 bis 15 m vom Steven entfernt ins Wasser. Diese Bombe detonierte unter Wasser. Eine gewaltige Fontäne schoß hoch und spülte die auf den Vorschiff stehenden Menschen über Bord. Durch eine anrollende Welle brachen alle Leinen. Wir fielen in ein tiefes Wasserloch. Ich selbst glaubte jetzt, es wäre alles vorbei und wir würden sinken. Aber unser tapferes Schiff hob sich wieder und blieb schwimmfähig. Die Gangway rutschte vom Oberdeck ab und klappte gegen die Bordwand der „Goja“. Die Menschen, die darauf standen, stürzten ins Wasser. Ich wußte nicht, wie groß die Schäden am Schiff waren. Würden wir überhaupt schwimmfähig bleiben? Ich machte einen kur-



Als „Süllberg“ auf der Elbe

zen Rundgang durchs Schiff und sah erschütternde Szenen. Schreiende Frauen und Kinder, umgestürzte Kinderwagen, Tote und Verletzte, Mütter, die ihre Kinder suchten und Kinder, die nach der Mutter weinten. Dieses entsetzliche Bild werde ich nie vergessen.

Die Ausschiffung der Passagiere habe ich nicht mehr überwacht. Diesem Elend machtlos gegenüber zu stehen, ging über meine Kräfte. Später erfuhr ich von meinem Steuermann, daß 14 Tote und 40, zum Teil Schwerverletzte, von Bord getragen worden waren. Auch drei meiner Seeleute wurden bei dieser Fahrt verwundet.

Diese Zahlen wurden in das Tagebuch eingetragen. Über den Transporter MS „Goja“ wäre zu berichten, daß es der Mannschaft gelang, noch viele Personen aus dem Wasser zu ziehen, die bei dem Unglück über Bord gefallen waren. Fürsorglich wurden sie von der „Goja“-Besatzung betreut und waren dankbar, noch einmal davongekommen zu sein. Und doch wollte es das Schicksal anders. Die „Goja“ ging in den Abendstunden „Anker auf“ und wurde in derselben Nacht bei dem Leuchttfeuer „Stilo“ von einem russischen U-Boot torpediert und ging mit tausenden von Flüchtlingen und der Mannschaft unter.

Unsere große Flucht beginnt

Die Schäden auf MS „Kurisches Haff“ aber waren so groß, daß ich um 14.00 Uhr das Schiff als nicht mehr einsatzklar melden mußte. Der nächste Tag war damit ausgefüllt, die Löcher in den Bordwänden, zum Teil nur mit Bordmitteln, abzudichten. Am 18. 4. bekamen wir die Order, daß wir unser Schiff zur Fahrt nach dem Westen ausrüsten sollten. Leider mußte ich meinen Tauchermeister, der bis jetzt auch Steuermannsdienste verrichtet hatte, mit seinen 6 Männern auf Hela lassen. Für meine drei verwundeten Seeleute erhielt ich Ersatz, und als Steuermann kam ein Marineobermaat an Bord.

220 Passagiere nahm ich mit auf die Reise. Es waren 140 Flüchtlinge mit 40 Kindern und 40 Soldaten. Obwohl meine beiden Motore nur noch auf je 5 Zylinder liefen, mußte ich jetzt auch noch die Marinebarkasse „Liselotte“, besetzt mit 60 Personen, und den Fischkutter MA 1, mit 45 Personen an Bord, in Schlepp nehmen. Beide Fahrzeuge hatten Motorschaden.

Um 17 Uhr verließen wir mit mehreren kleinen Schiffen, dazu ein Schwimmkran, von 2 Schleppern getaut, unter Geleitschutz mit dem Führungsboot M 522, Hela. Die Marschfahrt war auf 5 kn festgelegt. Die abenteuerliche Flucht von Hela nach Kiel begann.

Vor uns lagen 320 sm, werden wir das schaffen?

Die erste Nacht verlief ohne Zwischenfälle. Bis Rixhöft-Leuchttfeuer bot uns die Halbinsel Hela bei Westwind Schutz.

Als der Morgen graute, hatten wir schon ca. 60 sm hinter uns gebracht. Wir befanden uns auf der Höhe von Leba und Scholpin. Ab 7.00 Uhr aber frischte der Wind aus Westrichtung mehr auf, schon in der nächsten Stunde hatten wir Windstärke vier bis fünf.



Als Hannover auf der Ems

Allein mit Maschinenschaden

Was ich befürchtete, trat ein. Um 10.00 Uhr brach unsere Schlepptrasse. Es gelang uns, die Verbindung wieder herzustellen. Ein KFK-Boot der Marine gab uns eine Drahttrasse und wir konnten hiermit unsere Schleppleine verlängern. Der Wind nahm zu. Unser Schiff schlug schon oft hart auf die anrollende See. Nach zwei Stunden brach die Schleppleine erneut. Jetzt bat ich M 255 um Hilfe. Wegen der grober gewordenen See konnten wir es uns nicht leisten beizudrehen. Die Schlingerbewegungen hätten alle Fahrgäste durcheinander gewirbelt. M 522 nahm die Flüchtlinge von der „Liselotte“ an Bord. Es wurde auch höchste Zeit, denn die Barkasse drohte zu sinken.

Gegen 11.50 Uhr meldete mir der Maschinenobermaat Ramm, die Steuerbordmaschine sei ausgefallen. Bei allen guten Geistern, das hatte uns gerade noch gefehlt! Ich machte mir die größten Vorwürfe, ob es zu verantworten war, mit diesem halben Wrack überhaupt Flüchtlinge an Bord genommen zu haben! Es blieb mir fürs erste keine andere Wahl als dem Führungsboot durch Blinkmorselampe diese Tatsache zu melden. Inzwischen waren wir bereits über 1 sm aus dem Geleit abgesackt. Vom Führungsboot bekamen wir den Morsespruch, daß wir versuchen sollten, unsere Flüchtlinge zum Schwimmkran zu bringen, um sie dort übersteigen zu lassen. Auch wir sollten mit übersteigen, wir hielten das Geleit nur auf. Wir sollten die Seeventile öffnen und das Schiff treiben lassen. Das war leichter gesagt, als getan. Die Entfernung zum Schwimmkran wurde größer, durch die ausgefallene Maschine konnten wir ihn nicht einholen und der Schwimmkran machte keine Anstalten, seine Fahrt zu reduzieren.

In der Maschine wurde fieberhaft gearbeitet. Ein jeder gab sein Bestes. Um 14 Uhr bekam ich die Meldung vom Leitenden Maschinisten: „Steuerbordmaschine kann mit 4 Zylindern wieder mitlaufen“. Ich hatte meinen Plan gefaßt. Das Führungsboot kümmerte sich nicht mehr um uns, denn es hatte auch mit den anderen Fahrzeugen seine Sorgen.

Ich steige um aufs Motorrad

Als die Nacht hereinbrach, änderte ich meinen Kurs und wollte versuchen, Nexö auf Bornholm zu erreichen. Das Glück war wieder auf unserer Seite.

Am 19. 4. um 4.00 Uhr waren wir in Nexö und gingen vor Anker. Bei mir geblieben war der Fischkutler.

Wir sahen am Strand eine lange Holzbrücke, groß genug, falls genügend Wassertiefe, daran festzumachen. Ich beorderte den Schiffsführer des Kutters, hinzufahren, um zu loten. Wir hatten 2 m Wassertiefe und sofort gingen wir Anker auf und machten an der Brücke fest, bevor uns der Kommandant von Nexö daran hindern konnte.

Wir brauchten dringend Trinkwasser und Verpflegung. Der Kommandant konnte mir nicht helfen, aber er verwies mich an das Hauptverpflegungsamt in Rönne. Der konnte uns auch kein Fahrzeug zur Verfügung stellen. Das sollte für uns kein Hinderungsgrund sein, denn in

meinem Laderaum hatte ich ja zwei Motorräder stehen. Schnell wurde die 250 ccm Triumpf an Deck geholt. Der Benzintank war noch voll und die Maschine intakt. Zwar hatte ich noch nie auf einem Motorrad gesessen, aber in der Not kann man fast alles. Die 30 km nach Rönne schaffte ich ohne Schwierigkeiten. Mein Besuch auf dem Verpflegungsamt wurde ein voller Erfolg! Wir bekamen sogar Milch für die Kinder!

Während meiner Abwesenheit hatte der Inselkommandant alle Soldaten von Bord geholt, angeblich zur Verteidigung der Insel. Unsere Passagiere waren froh, nach 35stündiger, stürmischer Seereise etwas Ruhe zu finden. Viele waren seekrank geworden. Wolldecken und Schwimmwesten mußten getrocknet werden, dazu hatten wir jetzt Zeit.

Am nächsten Tag kam auch unser Geleit und ging unter Nexö an Anker. Der Kommandant von M 522 hatte es für richtiger gehalten, erst mal besseres Wetter abzuwarten.

Am 23. 4. um 20.00 Uhr setzten wir dann die Reise fort. Das Wetter hatte sich gebessert. Wir hatten Westwind, Stärke 2.

Bis zum 25. 4., morgens 4.00 Uhr, ging dann, soweit es das Schiff betraf, alles klar. Wir hatten auf unserem Zwangskurs die Position 7 erreicht, da fiel der Schlepper „Monsun“ durch Maschinenschaden aus. Das ganze Geleit mußte warten.

Aber die Verfassung meiner Flüchtlinge wurde schlechter, Verpflegung und Trinkwasser wurden wieder knapp. Außerdem wurden die Menschen von Ungeziefer gequält. Keines der im Geleit fahrenden Schiffe hatte ja soviel Leute an Bord wie wir. Um 11.00 Uhr meldete ich daher die Weiterfahrt nach Kiel wegen dieser Mißstände ab und lief kurzentschlossen Warnemünde an. Beim Wachboot der Minensperre erhielt ich die Erlaubnis zum Einlaufen, ein KFK-Boot brachte uns durch die Minensperre. 13.25 waren wir in Warnemünde und machten am Kai fest.

Die Flüchtlinge übergab ich den Parteidienststellen zur weiteren Betreuung. Diese waren nicht gerade erbaut davon, aber ich konnte sie davon überzeugen, daß diese bedauernswerten Menschen nicht mehr länger an Bord bleiben konnten. Außerdem war auch wieder eine Maschine beim Einlaufen ausgefallen. Über die KMD bekam ich es klar, daß wir zur Krögerwerft kamen.

Wir fliehen vor Panzern

Jemand sagte: „16 Sowjetpanzer sind im Anmarsch auf Warnemünde, Rostock ist gefallen.“ In einem Büro fanden wir noch einen Verpflegungsverwalter. Er ließ uns in das Lager. Mit einigen von meinen Seeleuten trugen wir jetzt zusammen, was wir fanden und gebrauchen konnten.

Plötzlich, es mußte wohl so gegen 15.00 Uhr gewesen sein, hörten wir in der Stadt Schüsse fallen. Wir sahen kein Schiff mehr im Hafen. Alle hatten den Hafen verlassen, während wir im Verpflegungslager waren. Wir ließen alles liegen und rannten an Bord zurück. Gott sei Dank hatte der Leitende Maschinist Trawinski die Maschine schon angeworfen. Sofort wurden die Leinen losgemacht. Vor uns lagen zwei kleine U-Boote am Kai, die ebenfalls zur Reparatur bei der Krögerwerft waren. Aus den Türmen der U-Boote schossen auf einmal hohe Stichflammen.

Im Abstand von ca. 150 m sahen wir auf der Straße einen Sowjetpanzer, aber im Moment hatten wir mehr Angst vor den U-Booten als vor dem Russenpanzer, war ich doch im Glauben, daß die Boote jeden Augenblick explodieren würden. Das hätte auch für uns das Ende bedeutet. Aber es war nicht so, die Boote sackten langsam ab. Wir hatten unser Schiff zum Drehen gebracht. Durch das Bürogebäude der Werft kamen wir aus der Schußlinie des Pan-

zers. Als wir nun in Richtung zur Hafenausfahrt liefen, entdeckten wir den Panzer wieder, auch ein zweiter kam aus einer Nebenstraße. Und wieder hatten wir Glück! An unserer Backbord-Seite stand ein Personenzug, der deckte uns vor den Schüssen des Panzers. Ohne einen Treffer zu bekommen, erreichten wir die Reede. Dort waren auch die anderen Schiffe, die vor uns ausgelaufen waren. Wir schlossen uns den Schiffen an und weiter ging es, in Richtung Kiel.

1. 5. Wir liefen um 9.00 Uhr in Kiel ein. Die 50 Flüchtlinge gingen an Land. Beim Marinearsenal bekam ich die Order, zur Gneisenaubücke zu fahren, um dort wichtige Instrumente an Bord zu nehmen und damit auszulaufen. An der Gneisenaubücke wird diese Order annulliert. In dieser Nacht brach über Kiel die Hölle los. Bomberpulks warfen tausende von Spreng- und Brandbomben auf die Stadt. Wir liefen zur Strander Bucht und blieben dort an Anker. Als wir am nächsten Morgen wieder einlaufen wollten, wurde uns beim Wachschiff mitgeteilt, daß die Engländer in Kiel einmarschiert seien. Was war jetzt zu tun? Meine letzte Seekarte reichte bis Flensburg. Bei Kiel-Feuerschiff lagen ungezählte Schiffe an Anker und ich hatte das Gefühl, daß die Engländer hier mit Flugzeugen erscheinen würden. Wir gingen also nicht an Anker, sondern liefen mit unserer einen Maschine, mit 7 Knoten in Richtung Flensburg. Nach etwa 2 Stunden sahen wir dann auch, daß englische Tiefflieger die Schiffe angriffen und mit ihren Bordwaffen beschossen. Wir aber erreichten unbehelligt um 16.00 Uhr Flensburg, liefen in den Hafen ein und machten am Getreidesilokai fest. Wir waren am Ziel und der Krieg war für uns vorbei. Am 8. 5. marschierten englische Truppen in Flensburg ein. Ab 23.00 Uhr war Waffenruhe auf allen Kriegsschauplätzen.

Die Odyssee ist beendet

Vier Monate nach Kriegsende erhielt ich die Anweisung, Flensburg zu verlassen und das Schiff nach Hamburg zu bringen.

Hier wurde es dem 13. Regional I.W.T. Control Team unterstellt. Über diese englische Dienststelle, in Verbindung mit dem Hamburger Amtsgericht, wurde ich als Treuhänder über MS „Kurisches Haff“ eingesetzt. Meine Aufgabe war es, das Schiff wieder einem Verwendungszweck zuzuführen.

Im September 1946 ging es in Charter der Hafendampfschiffahrts A.G., Hamburg. Es bekam den Namen „Süllberg“. Für die Nord-Ostsee-Reederei Fritzel & Co. und unter der Flagge der Reederei August Bolten, lief es im Liniendienst Hamburg—Cuxhaven—Amrum u. Föhr und Hamburg—Bremerhaven. 1948 wurde es Eigentum der HADAG-Hamburg. Jetzt wurde das Schiff umgebaut, es erhielt ein neues Vorschiff und die Innenausstattung wurde modernisiert. Unter dem „grünen Ring“ führte ich die „Süllberg“ auf Fahrten der Niederelbe, Hamburg—Helgoland und von Travemünde aus nach den Seebädern Dahme und Grömitz, im Sommer 1955 in Charter des Bremer Seebäderdienstes zwischen Bremerhaven und Wangerooze.

Dann verkaufte die HADAG das Schiff an die Reederei A.G. Ems auf Borkum. Als „Hannover“ lief es einige Jahre von Emden nach Borkum, dann wechselte es wieder den Besitzer, es wurde 1963 nach Italien verkauft und fährt nun im Golf von Neapel.

So hatte dieses schöne kleine Schiff eine bewegte Vergangenheit hinter sich gebracht. Es hat ca. 16 000 Flüchtlinge, Soldaten und Verwundete in den letzten Kriegswochen zur Flucht in den Westen verholfen. Nachdem alle Kriegsschäden behoben waren, diente es wieder der Freude. Zehntausende erholungssuchende Passagiere haben ab 1947 die Decks und Salons des Schiffes bevölkert, zur Fahrt in den Urlaub, zur Fahrt in das Wochenende.



Die Freiwache

Paul Laven

„König Lear“ am Ara kawa

Neben dem Ara kawa, dem „rauen Fluß“, der sich in der Ferne gelb und breit in das Häusergewirr der größten Stadt der Erde hineinwälzt, zieht der Wasserlauf eines Kanals gemächlich dahin. Von der Brücke über den Ara kawa kann man das Städtchen Toda sehen, das im Nordwesten der Stadt Tokio zu der Nachbarpräfektur gehört. „Die Hauptstadt hat also hier ihre Grenze“, hatte ich fast ungläubig meinen Begleiter Nakasone gefragt. Der dicke gelbe Mann lächelte. „Alles nimmt einmal ein Ende, auch in dieser Riesenstadt, über die der Segen wirtschaftlichen Aufschwüngen in den letzten Jahren sehr spürbar hernieder tröpfelt“, meinte er. Er wollte nicht behaupten, daß ein Sturm des Wohlstands über die Japaner hereingebrochen sei. Aber es gehe ihnen wirklich besser. Nicht ganz erfreulich sei es, daß sich im Wesen der im Wirtschaftsstrom emsig dahinjagenden Menschen des fernöstlichen Insellandes Züge des ruhelosen Geschäftsmolochs einzuprägen begännen. Niemand habe mehr Zeit, etwas anderes zu tun, als mit der Hetze des Tages Schritt zu halten. Wenn Tokio, wie man vielfach erwarte, in 10 Jahren an die 20 Millionen Einwohner herankomme, dann werde es wie ein riesiger Ameisenhaufen sein, in dem keiner mehr zum Nachdenken komme.

Trotzdem begegnete ich im tollsten Betrieb der Stadt ruhigen Gesichtern von Menschen, die nachdenklich und in sich ausgewogen waren. Man sah viele, die sich durch nichts von der Lektüre, der sie sich mit Inbrunst hingaben, ablenken ließen. Ein älterer Mann verpaßte, hin und her gerüttelt lesend im Omnibus, seine Aussteigestation. Und ein junges Mädchen hielt, am Haltebügel des Verkehrsfahrzeuges baumelnd, ein aufgeschlagenes Buch vor sich, hatte die turbulente Welt um sich herum vergessen.

Als wir dann, Nakasone und ich, zu dem Kanallauf in der sandigen Ebene hinunter gestiegen waren, folgten wir gefesselt dem frohen Jungendtreiben auf dem Wasser. Dieser „Toda

boat course“, wie die Regattastrecke auf dem Kanal heißt, war 1964 der Schauplatz der olympischen Ruderkämpfe. Auf einem am Landekai liegenden Achter fehlte der Schlagmann. Sieben Männer hatten ihre Plätze besetzt und warteten auf den letzten, den wichtigsten. „Was rufen sie so laut“, fragte ich den wohlgerundeten japanischen Herrn neben mir. „Sicher suchen sie den Schlagmann, der in dem Boot fehlt.“ Weit war der aber sicher nicht, denn die Japaner sind pünktliche Leute und im Sport nehmen sie es mit den Terminen peinlich genau. Ich will es kurz machen und die inzwischen erlebte Suchaktion übergehen. Um mich aus der Atmosphäre der Aufregung und Erregung zu lösen, pilgerte ich eine Anhöhe hinauf. Ich wollte die olympische Regattastrecke einmal aus größerer Entfernung betrachten. Nakasone folgte. Da lag keine 40 Meter weit in einer Mulde ein hochgewachsener junger Japaner. Er trug die Sportkleidung der Ruderer, die unten im Achterboot auf ihn warteten. Vollständig vertieft und gefangen las er in einem dicken Buch. Ich wünschte ihm „Guten Tag“ und fragte ihn in englischer Sprache: „Gehören Sie nicht zu dem Boot da unten, in dem man den Schlagmann erwartet?“

„Rufen die mich schon lange“, erwiderte der junge Mann wie erwachend in der gleichen Sprache. Schnell klappte er sein Buch zu und erhob sich. Auf Nakasones japanische Rede, deren Sinn ich ahnen konnte, ging er garnicht ein. Ich fragte ihn nach dem Titel des Buches, in dem er gelesen hatte. Es war Shakespeares „König Lear“ in der englischen Ausgabe. Und der Name seines Besitzers stand nicht etwa in japanischen, sondern in lateinischen Buchstaben auf der zweiten Seite.

Der jetzt wirklich ein wenig dampfende und um Luft ringende Soro Nakasone sah mich mit hochgezogenen Augenbrauen an, wie ein Mann, der aufgerufen ist, um Neuordnung für unerschütterlich gehaltene Anschauungen zu ringen.

Bremspedal, die Bremsansprechzeit usw. usw. Die Tabellen sagen es genau. Was sie dagegen nicht sagen, ist, daß Straßenteste und Berichte von Meßtechnikern ergeben haben, daß gleich aussehende Fahrbahnen bis über 50% verschiedene Haftung aufweisen — was verständlicherweise entscheidenden Einfluß auf die Länge des Bremsweges hat. Dabei braucht es kein feuchtes Laub auf der Fahrbahn, keinen Blaubasalt und keinen Regen. Allein verhältnismäßig geringe Temperaturschwankungen im Zusammenhang mit einer Verschiebung des Taupunktes (etwa bei Sonnenuntergang) genügen, um 10–15 Meter unterschiedliche Bremswege (gemessen aus voller Fahrt) zu erzielen. Und das ist reichlich genug — für einen Auffahrunfall. In den Bremswegtabellen steht auch nichts davon, daß es nagelneue Asphaltstraßen gibt, die zu „fett“ ausgewalzt wurden und bei nur wenig Feuchtigkeit oder leichtem Regen Autos dahinschliddern lassen, daß vertrauenerweckende alte Autobahnstücke an der Oberfläche so glattgefahren sind, daß blockierende Räder nicht einmal eine Bremsspur hinterlassen — allen Tabellen zum Trotz. Doch ehrlich gesagt — auch diese Kenntnisse werden Ihnen wenig nützen, wenn Sie einmal vor dem Verkehrskadi stehen sollten — amtlich geprüfte Tabellen und sein sie noch so alt, sind da stärker.

Besser ist, Sie konzentrieren sich auf die technische Zuverlässigkeit Ihrer Bremsen. Denn schlecht gebremst ist halb gestorben. Alle Bremsen werden schlechter und damit der Bremsweg immer länger — bis er einmal zu lang ist.

Um das nicht zu erleben, lassen Sie Ihre Bremsen regelmäßig warten. Ob das alle 20 000 km oder erst bei 40 000 km notwendig ist, kann Ihnen vorher keiner sagen. Höchste Zeit etwas zu unternehmen, ist auf alle Fälle dann, wenn bereits die Nieten angeschliffen werden. Zuweilen hört man das, doch wer sicher gehen will, läßt zeitig nachsehen. Wer seine Bremse des öfteren nachstellen läßt — etwa alle 5000 km — spart an Bremsbelag, weil er ihn gleichmäßiger verschleißt. Er schützt Menschenleben.

Bremsen kann man auf verschiedene Weise — mit der Seilzugbremse, der Öldruckbremse und selbst mit dem Motor.

Eine gepflegte Seilzugbremse leistet dieselben guten Dienste wie eine Öldruckbremse. Sie ist sogar sicherer im Betrieb, weil sie praktisch nicht versagen kann — vorausgesetzt, sie wird gepflegt. Weil das aber verhältnismäßig viel Arbeit macht, wird es in den wenigsten Fällen im notwendigen Umfang getan. Daraus entsteht die weitverbreitete Meinung, Öldruckbremsen wären besser. Richtig daran ist lediglich, daß Öldruckbremsen leichter einzustellen sind und auch hinterher weniger Wartung brauchen.

Dann gibt es noch alte Hasen, die sich damit brüsten, daß sie selten oder nie in die Bremsen steigen. Die machen das mit dem Motor. Gleichzeitig machen sie aber auch eine schlechte Rechnung, denn die Bremsen sind mit der billigste Bauteil am Auto. Motor, Kupplung, Getriebe, Kardanwelle und die Hinterachse sind dagegen das Teuerste am Wagen. Selbst alte Hasen müßten einsehen, daß es unrentabel ist, all diese Sachen zu verschleisen anstatt der Bremsbelege, die nur wenige Mark kosten.

Fachleute sagen, daß Bremsen mit dem Motor (Herunterschalten) überhaupt nur in zwei Fällen gerechtfertigt ist: Erstens an der Kreuzung, damit man den kleineren Gang gleich wieder zum Vorziehen bereit hat, wenn die Straße frei ist. Zweitens bei sehr langen Gefällefahrten, bei denen sich die Bremsen ohne die Hilfe des Motors überhitzen würden (Faustregel: Bergab nehme man denselben Gang, den man bergauf gebrauchen würde).

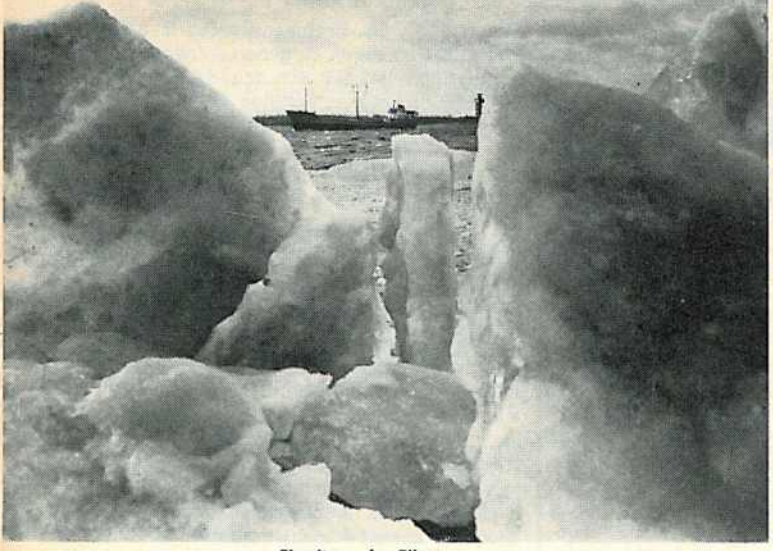
Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Heute: Einiges über Bremsen

Der Führerscheinaspirant lernt es gewöhnlich schon in den ersten theoretischen Unterrichtsstunden: die Errechnung des Bremsweges. Ob solche Kenntnis für den Fahrer später von praktischem Vorteil ist, kann man bezweifeln. Sicher aber ist, daß diese Kenntnis im Falle eines Falles zumindest für den Verkehrsrichter vorteilhaft ist. Sie vereinfacht ihm nämlich die Rechtsprechung, wenn es einmal kräftig gebumst hat. Denn Bremswege haben sich in Tabellen niedergeschlagen. Nach denen errech-

net dann der Sachverständige, daß Ihr Auto bei so und soviel Bremsweg eine Geschwindigkeit von so und soviel gehabt hat. Oder umgekehrt: Der Sicherheitsabstand ist nicht eingehalten worden, denn bei der angegebenen Geschwindigkeit mußten Sie mit diesem und keinem anderen Bremsweg rechnen. Dazu kommt dann noch die berühmte Schrecksekunde (die im Durchschnitt der Rechtsprechung nur $\frac{1}{10}$ bis $\frac{5}{10}$ Sekunden betragen darf), die Reaktionszeit vom Gaspedal zum



Eiszeit an der Elbe



Die Alster ist nicht nur zum Segeln da



Japanische Perlenprinzessin Sigako Tomita schrieb ihren Gruß aus Nippon in den Schnee

Zwischen Winter und Vorfrühling

Fotos: Conti-Press



Bizarr und lästig ist Eis an Bord

Auch ohne Schnee ist der Winter unübertroffener Meister in Filigranarbeiten

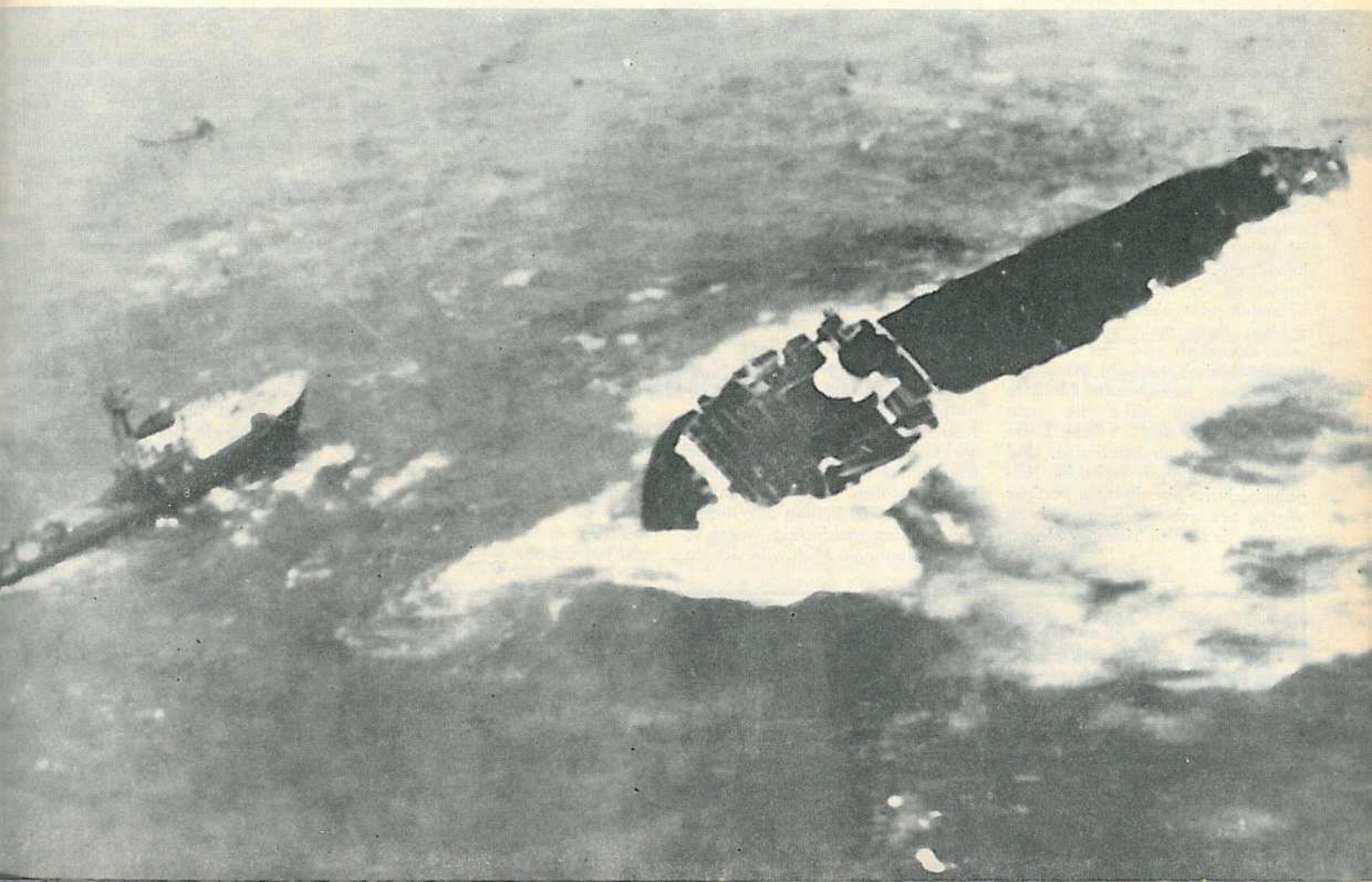


Vermutlich durch Übergehen der Ladung bei stürmischem Wetter und hoher See wurde am Donnerstag, dem 20. 1. 1966, der Bremer Frachter „Kremsertor“ vor der Küste von Plymouth ein Opfer der See. Stundenlang trieb das Schiff mit starker Schlagseite im Westausgang des Ärmelkanals, ehe es versank. Die 34 Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden. Ein Teil der Besatzung wurde von dem deutschen Hochseeschlepper „Atlantic“ übernommen. Bestens bewährt haben sich dabei die aufblasbaren Rettungsinseln. Kapitän Martin Marhold und sechs seiner Männer, die bis zuletzt auf ihrem Schiff ausgeharrt hatten, wurden von britischen Hubschraubern an Land gebracht. Unser Bild zeigt die im Kanal treibende „Kremsertor“ mit Bergungsschlepper „Atlantic“ (unten). Kapt. Marhold — im Vordergrund — und seine Männer beim Verlassen eines Hubschraubers nach Ankunft auf dem RAF-Stützpunkt Culdrose, Cornwall (rechts).



Schiff gesunken alle Mann gerettet

Fotos: United Press



Das war in meiner grünen Jugend, und ich fuhr damals als Leichtmatrose auf einem großen Segler. Wir lagen an der Küste von Jamaika, vor der Mündung eines Flusses — Milk-River hieß er, wenn ich mich recht erinnere — um Hölzer zu laden. Die Hölzer kamen in Flößen den Fluß herunter von einer Niederlassung, die ein paar Meilen landeinwärts lag. Und alle paar Tage ließ sich der Kapitän dort hinaufrudern um sich mit dem Konsul, seinem Geschäftsfreund, der die Hölzer verfrachtete, die Langeweile zu vertreiben. Das Einnehmen der Ladung zog sich nämlich über mehrere Wochen hin. Während sich nun der Kapitän bei dem Konsul aufhielt, lungerten wir, die ihn pullten, am Ufer herum und brachten die meiste Zeit in einer Bude zu, in der eine junge Mulattin Ingwerbier feilbot. Klar, daß wir gerne pullten.

Caffee con leche und Stacheln

Ein Oldtimer erzählt eine ewige Teenager-Story

Denn das Mädchen war wirklich Klasse! Höchstens sechzehn Jahre alt, schlank, coffee con leche, glatt und glänzend wie poliertes Mahagoni, mit unheimlich großen nachdunklen Augen und Zähnen, die sicher nie geputzt wurden und doch wie Perlen glänzten. Wir waren natürlich alle in sie verliebt. Aber ich schoß den Vogel ab. Ich war damals ein bildhübscher Bursche. Ich hatte einen schwarzen Lockenkopf und steckte in einem funkelneuen blauen Anzug und einem Paar hellgelber Schuhe, die ich jeden Morgen aufs sorgfältigste herrichtete. Es währte nicht lange, so waren wir einig. Wir konnten einander nicht übermäßig viel erzählen; denn mein Englisch war sehr lückenhaft und das ihre zur Unkenntlichkeit verderbt. Aber das machte uns wenig aus, hinderte mich jedenfalls nicht, die erste große, feurige und zärtliche Liebe meines Lebens zu empfinden. Und ihre süße, kindhaft fröhliche Hingabe bedurfte ebenfalls nur weniger Worte, um sich mir begreiflich zu machen. Es war ein richtiger kleiner Roman.

Aber schließlich kam doch der Tag, wo wir genug Hölzer geladen hatten und an dem wir auslaufen sollten. Der Kapitän besuchte zum letzten Male seinen Geschäftsfreund, und da fand ich den Mut, ihn um etwas zu bitten. Der Fluß beschrieb nämlich von der Niederlassung bis zur Mündung, wo unser Schiff lag, einen sehr großen Bogen. Und nun hatte mein Mädchen mir den Vorschlag gemacht, sie wolle mich zum Abschied eine Strecke begleiten. Wir wollten dann, den Bogen abschneidend, zu Fuß in einigen Stunden Weges eine Stelle erreichen, wo ich unser Boot wiederfinden und einsteigen könnte. Dieser Abschiedsgang durch die Wildnis erschien uns beiden wie ein letztes Wandern durch ein Paradies, was nachher hinter uns versinken sollte. Der Kapitän, der natürlich schon Kenntnis hatte von meinem Aben-



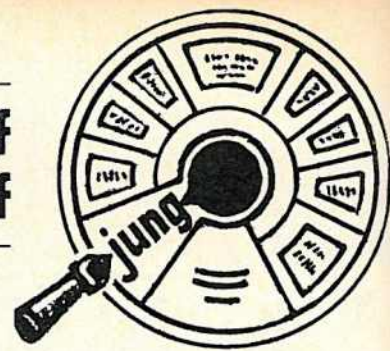
Wir dachten, daß sie unseren Lesern gefällt

Photo: Pallas - Film

teuer, lachte, als ich ihm meine Bitte um Urlaub vorschlug, und sagte: „Na, Carl, jung bin ich auch einmal gewesen, und mit dem Strom können wir dich am Ende entbehren. Aber wenn du nicht zur Stelle bist, warten tue ich nicht auf dich.“

Also zogen wir los. Zuerst schritten wir tüchtig aus. Als wir nur noch eine Stunde von meinem Treffpunkt entfernt waren, setzten wir uns unter eine Palme, küßten uns, lachten und weinten umschichtig, waren selig und todunglücklich, wie sich das

Telegraf auf



so zum Abschied gehört. Bis es so weit war, daß mein Mädchen zurück und ich zu meinem Boot mußte. Da umschlang ich sie noch einmal und sagte: „Ich möchte dir etwas schenken. Was willst du haben?“ Ich hatte mich auf verschiedene Möglichkeiten vorbereitet. Ich trug einen silbernen Ring am Finger, an meiner Uhrkette baumelten ein Paar

Als sie verschwunden war, zog ich meine Uhr. Alle Wetter, nun galt es, darauflos zu laufen. Ein Wald nahm mich auf, und ich war noch nicht viele Schritte in ihn eingedrungen, als ich zusammenzuckend jäh halt machte. Dünnerschlag, was sah ich da! Der Waldboden war dicht mit Kakteen bedeckt, eine Pflanze bei der anderen, langhin und breit hin, soweit ich blicken konnte: ein Umgehen unmöglich. Was das bedeutet, spürte ich an meinem Fuß, in dem schon zwei oder drei Stacheln steckten. Aber was halfs? Der Kapitän wartet nicht. Also los, ohne Schuhe durch den Kaktuswald! Na, ich will es im einzelnen nicht beschreiben, es war eben unbeschreiblich. Ich biß die Zähne zusammen, ich heulte einmal ein bißchen, ich hielt an, um mir einen Stachel aus der Sohle zu ziehen, stürzte weiter und trat mir zwei andere ein. Ich fing vor Verzweiflung an zu singen, zu jodeln — was weiß ich, was ich sonst getrieben habe; ich war eben nicht mehr bei Verstand. Aber ich erreichte zur Zeit mein Ziel und sank halb ohnmächtig ins Boot.

Als der Kapitän erfuhr, was mit mir los war, lachte er grimmig und sagte: „Ja, mein Junge, das ist die Liebe. Du hast nun wahrhaftig den Pfahl im Fleische.“

In der Nacht bekam ich Fieber und lag noch tagelang in der Koje, indes der Bootsmann mir von Zeit zu Zeit immer noch einmal einen vergessenen Dorn aus den geschwollenen Füßen zog. Und in der ganzen Zeit mußte ich immerzu an das Wort des Kapitäns denken. Denn dies kam mir nun zum Bewußtsein: Unter all den Schmerzen und der Angst ums Achteraussegeln, unter der ganzen Höllenpein hatte ich nicht einen Augenblick dem Mädchen gezürnt. Irgendwie war das ganz in Ordnung, daß ich durch sie und um sie leiden mußte. So muß es sein, hatte ich gefühlt, wenn Liebe endet. Nur immerzu! Hinein in die Stacheln, damit ich ihn spüre, den Pfahl im Fleisch!

Aber mit gelben Schuhen bin ich doch nie wieder in meinem Leben zu einem Stelldichein gegangen.

Otto Anthes



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

● WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

● NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN !

● TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS !

Kommissar Toucachez weiß alles

Eine unblutige Kriminalgeschichte aus Paris mit überraschender Pointe

Die Polizei der Hauptstadt hatte Langeweile. Seit Kommissar Toucachez den raffiniert geplanten Bankraub bei Merchant-Frères im letzten Moment vereitelt hatte, waren in der ganzen Stadt nicht einmal mehr Fahrräder gestohlen worden. Die Unterwelt hatte einen Schock bekommen, von dem sie sich anscheinend zunächst nicht wieder erholen konnte.

In der Tat, die Leistung Toucachez' grenzte ans Unglaubliche. Es war ihm gelungen, Blacknoir, den größten aller Diebe, in dem Augenblick zu verhaften, in dem er den Stahlbeton des Mammutresors bei Merchant-Frères aufschneiden wollte. Man muß wissen, daß Blacknoir als der vorsichtigste, gewandteste und kaltblütigste Verbrecher galt, der je die Hauptstadt unsicher gemacht hat. Gut fünf Dutzend schwerer Einbrüche, die alle auf sein Konto kamen, waren ihm nicht nachzuweisen, da man niemals das geringste Indiz, niemals die mindeste schwache Stelle im Alibi Blacknoirs entdecken konnte.

Und nun verhaftete ihn Kommissar Toucachez bei seinem größten Job! Blacknoir war davon so beeindruckt, daß er den Kommissar nach der Gerichtsverhandlung bat, ihn zu besuchen. „Bitte sehr“, sagte Toucachez, „was wollen Sie denn?“ „Kommissar“, sagte Blacknoir, „ich habe fünfzehn Jahre Zuchthaus bekommen und denke, ich werde das überstehen. Aber sagen Sie mir in drei Teufels Namen, wie sie es machten, daß Sie meinen Plan entdeckten, Kommissar, sagen Sie es mir, ich flehe Sie an, denn Sie müssen wissen, daß Sie mein Selbstvertrauen vernichtet haben. Der Einbruch bei Merchant-Frères wäre der berühmteste Bankraub der Kriminalgeschichte geworden, wenn Sie nicht auf einmal neben mir gestanden hätten! Kommissar, Sie haben noch keinen Plan gesehen, der so ausgeklügelt worden wäre wie meiner. Ich habe drei Jahre lang keine Centime gestohlen; man hat mich drei Jahre lang in keiner Kneipe gesehen, in der ich sonst Stammgast war; ich habe drei Jahre lang täglich sieben verschiedene Verkleidungen angelegt und bin dabei durch drei Kontinente gereist; ich habe nur chiffriert mit Kollegen korrespondiert, die für mich die Lage bei Merchant-Frères erkundeten; ich habe diese Briefe durch Eingeborene in völlig unbekanntem Nestern in Südafrika und Indien abholen lassen; ich bin dann nach drei Jahren in einem Schrankkoffer ohne jede Untersuchung wieder hierher gekommen; ich habe vierzehn Tage lang mit Sauerstoff-

flaschen und Konserven in einem zugemauerten Wasserschacht an der Kellermauer von Merchant-Frères gesessen; ich habe 18 Stunden nur alle sechs Minuten einen Hammerschlag gegen den Meißel getan, als ich die Wand durchbrach; ich bin dann auf die Sekunde genau nach der Mitternachtskontrolle am Safe gewesen ...“

„... und da ging die Tür auf und ich bat Sie, die Arbeit einzustellen“, lächelte Toucachez. „Ja, Blacknoir, was soll ich Ihnen sagen? Es ist halt mein Beruf und Sie haben Pech gehabt. Wie ich die Sache herausbekommen habe, darf ich leider nicht verraten, und wenn Ihr Selbstbewußtsein sehr gelitten haben sollte, so freut mich das insofern, als wir auch später vor Ihnen Ruhe haben werden.“ Er erhob sich und ging hinaus. Blacknoir wurde im Laufe der Jahre trübsinnig.

Zwanzig Jahre später, als Kommissar Toucachez pensioniert wurde, sagte er zu seinem jugendlichen Nachfolger: „Und noch eins: Denken Sie immer daran, daß man auch Glück haben muß. Sehen Sie, damals die Sache mit Blacknoir; ich hatte mir am Vormittag den Mammutresor bei Merchant-Frères angesehen, es war für damalige Zeiten die neueste Konstruktion. Kurz nach Mitternacht kam ich auf dem Heimweg an der Bank vorbei, es regnete in Strömen, ich nieste schrecklich und plötzlich fiel mir ein, daß ich mein Taschentuch heute früh im Saferaum der Bank vergessen haben mußte. Ich ging mit dem Nachtwächter hinein und fand Blacknoir. Tatsächlich, ich hatte geglaubt, er sei seit drei Jahren verschollen.“

Sind Sie schüchtern?

Sehr häufig versteckt sich die Schüchternheit hinter der Maske einer soliden Energie, und gerade die Leute, die sich besonders hart und unerbittlich zu zeigen pflegen, können oft sehr zaghaft und ängstlich sein, wenn sie vor bestimmte Situationen gestellt sind. Und umgekehrt! Die folgenden Fragen werden Ihnen zeigen, ob Sie tatsächlich schüchtern oder ein geborener Draufgänger, zaghaft oder bei Gelegenheit mutig sind.

Ja Nein

1. Wenn Ihnen ein Geldstück in der Öffentlichkeit herunterfällt: Scheuen Sie sich nicht, es aufzuheben?
2. Bleiben Sie, wenn Sie einen unangenehmen Besuch zu machen haben, ein paar Minuten vor der Haustür stehen, bevor Sie läuten?
3. Sind Sie imstande, ein altes Stück Papier von der Straße aufzulesen und es dem erstbesten Passanten als Prospekt anzubieten? (Versuchen!)
4. Geben Sie oft ein zu hohes Trinkgeld, um den Kellner, Lieferanten, Taxifahrer usw. nicht zu verstimmen? (Versuchen!)
5. Reichen Sie gewöhnlich die Hand zuerst?
6. Sind Sie beeindruckt, wenn Sie von bedeutenden Leuten umgeben sind?
7. Wenn Sie ein „Helles“ bestellt haben und der Ober Ihnen ein „Dunkles“ bringt, weisen Sie es zurück?
8. Stört es Sie, wenn Ihnen im Abteil ein Polizist gegenüber sitzt?
9. Empfinden Sie Hemmungen, wenn Sie öffentlich reden müssen?
10. Sind Sie imstande, mitten in einer engen Gasse stehen zu bleiben, so daß ein daherkommendes Fahrzeug gezwungen ist, anzuhalten?
11. Fühlen Sie sich geniert, wenn man sie öffentlich lobt?
12. Duzen Sie leicht Personen, die Sie nur oberflächlich kennen?

Punktbewertung:

Schreiben Sie sich einen Punkt gut für jedes Ja auf eine der folgenden Fragen: 1, 2, 4, 6, 8, 9 und 11.

Ebenfalls einen Punkt können Sie sich für jedes Nein notieren auf die Fragen: 3, 5, 7, 10 und 12.

Addieren Sie nun sorgfältig die einzelnen Zahlenwerte! Wenn Sie auf mehr als acht Punkte kommen, so bedeutet das, daß Sie schüchtern sind. Befreien Sie sich unter allen Umständen von dieser Scheu vor Verantwortungen, die Sie lähmt und in Ihrem Fortkommen behindert, und fassen Sie endlich mehr Vertrauen zu sich. Schüchternheit ist ein Fehler, den man jederzeit durch „Selbsttraining“ überwinden kann. Sie müssen zwar — besonders in der ersten Zeit — viel Selbstdisziplin aufbringen, aber Sie werden bald merken, es ist doch nicht so schlimm, wie es zuerst den Anschein hatte, und schon in kurzer Zeit werden Sie selbst über Ihre nun überwundene Schüchternheit lachen!

Wenn Sie zwischen vier und sieben Punkte haben, so sind Sie mutig genug, um Ihre Interessen zu vertreten, und doch nicht tollkühn genug, um Sie zu gefährden.

Bei weniger als vier Punkten ist Vorsicht geboten — Sie könnten sich sonst zu leicht den Hals brechen! Unüberlegtes Handeln ist gefährlich. Begeben Sie sich nicht leichtsinnig in Gefahr!

- Ein schüchterner Mensch mit unsicherem Auftreten ist einem, der selbstsicher und selbstbewußt in die Welt blickt, auf allen Gebieten — beruflich und privat — stets unterlegen. (ici)

Rangliste der deutschen Schlager im Januar 1966

1. Marmor, Stein und Eisen bricht ..
Auch noch anfangs des eben begonnenen Jahres schwört man weiter ... auf Drafi Deutscher! Herzlichen Glückwunsch zum „Stehtalent“! (Dem selbst eisiger Nordost nichts anhaben kann, während Marmor, Stein und Eisen eben doch mehr darunter zu leiden haben ...) Doch einen echten Top-Star, noch dazu mit Spitzen-Schlager-Titel ausgerüstet, den „haut so leicht nichts um“!

2. Yesterday Man

Ein neuer Stern kam auf seiner Bahn über Platz 11 zu uns in Chris Andrews. Wie lange haben wir schon nicht mehr das gute alte

Englisch gehört. ... Es bleibt uns mal wieder für eine Weile treu im ach, so „auswärtigen“ Schlagergeschäft, der, ach, so clever(en) Germanen-Ur-Ur-Enkel unserer Tage ...

3. Get Off of my Cloud

Hier setzen The Rolling Stones angelsächsische Folge fort. Sie rollten den Erfolgsberg zwar von Platz 2 herunter. „Attentione rallentare!“ Mögen wir nur vor allzu viel „Steinschlag“ behütet bleiben. Sonst hilft unserer Kehle nur noch ein heiseres: Get off of my clouds ...

4. We can work it out

Sieh' einer an, The Beatles bleiben doch recht tüchtige Leute! Sie ver-

leugnen nie, daß sie großartige „Selfman-Types“ sind. (Übrigens, bei dieser eisigen Winterkälte kann man nur wieder sagen, wenn man an die Wucht ihrer Perücken denkt: Kein Schaden so groß — ist ein Vorteil dabei ...)

5. Abschied vom Meer

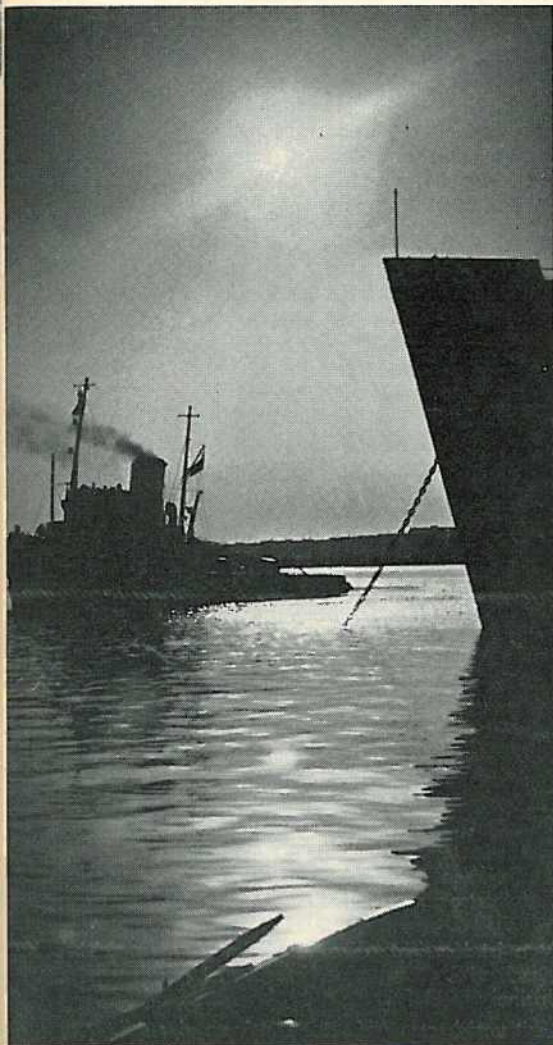
Das einzig Richtige, was „Freddy“ in dieser kalten Jahreszeit tun kann. Wer jetzt nicht durch Liebe — an sein Schiff, seine Kameraden und das Meer — gefesselt ist, sollte (wenigstens bis Mail!) Reißaus nehmen vor „Ecke-Necke-Pen“, dem wilden Wassermann.

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge by „Musikmarkt“)

Kehrwieder-

Photo- Informationen



Die beiden in dem Photo-Wettbewerb „Schiffe-Meere-Häfen“ mit ersten Preisen ausgezeichneten Photos von Michael Reith (Frachter vor Rangun) und Georg Kyriotakis (Schlepper) sind klassische Beispiele für eine Technik, die man Gegenlichtaufnahme nennt. Die meisten Photos entstehen ja bei einem Licht, das von der Seite, schräg von oben oder von vorne einfällt. Bei der Gegenlichtaufnahme aber scheint die Sonne dem Photographen und der Kamera sozusagen ins Gesicht. (Im Schlepper-Bild ist sie — ein seltener Fall — sogar sichtbar.) Die besondere Eigenart der Gegenlichtaufnahme liegt nun darin, daß die Dinge uns ihre unbelichteten Schattenseiten zukehren. Sie erscheinen also als dunkle Schattenrisse. Daraus ergibt

Thema:

Gegenlicht

sich ein Hell-Dunkel-Kontrast, der viel größer ist als der in normal erleuchteten Motiven. Die Bilder erhalten davon eine sonst nicht zu erreichende plastische und Tiefenwirkung. Aber nicht jedes Motiv eignet sich für die Gegenlichtaufnahme. Man muß die darin dargestellten Gegenstände auch als Silhouette erkennen können, die fehlende „Durchzeichnung“ darf nicht als Mangel erscheinen. Bei Schiffen trifft das wohl immer zu, ihre Umrißlinien sind sprechend genug. Anders ist das schon bei menschlichen Gestalten. In der Regel besteht ein Mensch als Silhouette nur dann, wenn er der Kamera sein Profil zeigt. Dagegen könnte ein anderer, der sich mit dem Gesicht oder dem Rücken zur Kamera wendet, nur als unförmiges Etwas ins Bild kommen. Eine gekonnte Ausnahme sieht man im Frachterbild: dort ist die Haltung des Ruderers so unver-

kennbar, daß sie den Asiaten zeigt, obwohl der Mann uns doch den Rücken kehrt. Das ist aber nur möglich, weil sein ganzer Umriß vor dem hellen, klaren Hintergrund steht. Auch das ist also eine Gegenlichtregel: die einzelnen Bildelemente dürfen einander nicht beeinträchtigen, der Bildinhalt muß möglichst einfach und klar gegliedert sein. (Erschienen der Mann nicht vor dem Himmel, sondern vor dem Frachter, so würden Mensch und Schiff ein schwarzes Knäuel und nicht mehr zu entwirren sein.)

Bei Gegenlichtaufnahmen kommt uns, wie gesagt, die Sonne entgegen. Dabei könnte es passieren, daß ihre Strahlen auch in die Kamera eindringen. Weil sie dort Unheil anrichten, muß man das vermeiden. Die Kamera selbst gehört also in den Schatten. Man kann sich mit ihr in einen Schatten stellen, man kann sie mit einem Hut, mit einer Hand beschatten oder beschatten lassen. Oder man kann einen Bildgegenstand als Schatten-spender benutzen. Im Frachterbild ist es der Ruderer, der die Sonne für die Kamera verdeckt — eine raffinierte Lösung! Im Schlepperbild ist der Dunst am Himmel so dicht, daß er als Sonnenfilter wirkt. Eine so entschärfte Sonne kann dem Film in der Kamera auch nichts mehr anhaben.

Unsere beiden Aufnahmen sind „nach dem Licht“ belichtet, nach der Helligkeit des Himmels. Dabei werden die Schatten natürlich gänzlich unterbelichtet und erscheinen tiefschwarz. Wenn das nicht erwünscht ist, wenn man Durchzeichnung auch in den Schatten erwartet — etwa auf Deck, wo sich ja auch in den Schatten allerhand tut — dann muß man sich mit der Belichtung „nach den Schatten“ richten. Im Schatten schätzt oder mißt man das Licht, danach stellt man Zeit und Blende ein. In der Aufnahme sind dann die Schatten nicht mehr schwarz, sondern grau und durchsichtig. Dafür müssen die besonnten Flächen — Wasser und Himmel — hell bis grellweiß herauskommen, weil sie ja überbelichtet sind. Man kann also die Hell-Dunkel-Wirkungen genau im voraus bestimmen.

Wichtiger

Hin- weis

Dieser Prospekt kommt nächstens zu Ihnen an Bord. Wieder ist viel zu gewinnen, z. B. unter vielem Begehrten auch Ausbildungsbeihilfen.

Auf weltweiter Fahrt:

Seeleute photographieren

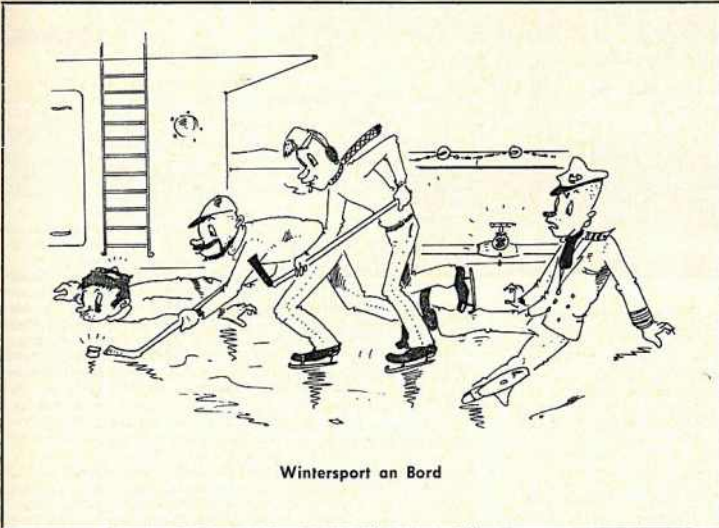
- *Schiffe*
- *Meere*
- *Häfen*

Ein besonders interessanter, spannender Photo- und Film-Wettbewerb mit großen Gewinnchancen für jeden Seemann der deutschen Handelsschiffahrt.

Bitte auch nicht vergessen, daß zeichnende Seeleute bei ihrer *Kehrwieder* DM 1300,— gewinnen können. Siehe *Weihnachtsausgabe Kehrwieder* 1965.



Klar bei Schmunzelaugen



Amerika

Schild an einem Kosmetiksalon:

„Flirten Sie nicht gar zu sehr mit den Damen, die hier herauskommen. Es könnte ihre Großmutter sein!“

Kannibalenwitze

„Hast du meine Frau gesehen?“

„Nein.“

„Du lügst! Du kaust ja noch!“

*

Der Kannibale reist auf dem Musikdampfer. Er setzt sich zum Lunch und verlangt die Speisekarte. Der Steward bringt sie. Der Kannibale sieht sie durch. Dann gibt er sie zurück:

„Das ist die falsche Karte. Bringen Sie mir die Passagierliste!“



Rum muß feurig sein.

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

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

Balle

Rum voller Herz und Feuer



Jamaica-Rum-Verschnitt

Seit über 100 Jahren gegen Not und Gefahren

NORD-DEUTSCHE Versicherung · Hamburg



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



Henning Bollenhagen

Er fuhr zunächst als Decksjunge der DG „Neptun“, Bremen, und wechselte sodann zum Norddeutschen Lloyd über.



Bernhard Gössler

ten Decksjunge, Jungmann und den kleinen auf verschiedenen Schiffen in der kleinen



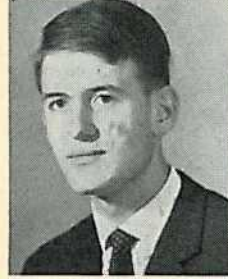
Herbert Holsten

wesenden Fahrten erwarb Schiffen der Hamburg-Amerika



Hans-Ulrich Ohagen

Fahrtzeit von 13 Monaten als Leichtmatrose auf einem Küstenmotorschiff des Eigners Ewald Nagel, Wisshafen, wurde er zur Ablegung einer Matrosenprüfung zugelassen.



Andreas Wiskott

vereinbarung auf verschiedenen Schiffen der Reederei.

Der in Marne/Süderdithmarschen geborene Henning Bollenhagen verließ das Gymnasium nach der 10. Klasse und absolvierte zunächst eine dreijährige Lehrzeit im Beruf seines Vaters. Während einer Ferienfahrt auf einem Fischdampfer entschloß er sich, nunmehr den Beruf eines Seemanns zu ergreifen, um später Kapitän zu werden. Er besuchte die Seemannsschule Elsfleth. Sein aufgeschlossenes, einsatzfreudiges und stets ausgeglichenes Wesen wurde anerkannt und seine verlässliche Art schuf ihm Freunde.

Herr Gössler hat am 17. 12. 1965 seine Matrosenprüfung an der Prüfungsstelle Travemünde abgelegt. Als einziger Sohn eines Schmiedes in St. Martin, Osterreich, geboren, entschloß er sich im Alter von 22 Jahren, den Seemannsberuf zu ergreifen. Nach einem halben Jahr Fahrtzeit als Reiniger wechselte er in die Deckslaufbahn über. Den Besuch der Seemannsschule Priwall beendete er mit der Note „gut bestanden“.

Herr Holsten fuhr sodann in den Ausbildungsabschnitten Leichtmatrose auf verschiedenen Schiffen und großen Fahrt. Herr Holsten hat seine Matrosenprüfung am 9. 12. 65 an der Prüfungsstelle Bremen abgelegt.

Herr Holsten verließ die Schule mit der Mittleren Reife und ging in die Lehre, um kaufm. Angestellter zu werden. Er absolvierte seinen Wehrdienst bei der Bundesmarine im seemannischen Dienst und legte dort die Fachprüfung I ab. Um seine Kenntnisse noch weiter zu vertiefen, besuchte er einen Lehrgang an der Seemannsschule Bremen.

Die bis zur Ablegung der Matrosenprüfung nachzuer als Leichtmatrose auf Linie. Herr Ohagen hat seine Matrosenprüfung am 17. 12. 65 an der Prüfungsstelle Travemünde bestanden.

Als Sohn eines Lehrers in Oels geboren, entschloß er sich, nach Erlangung der Mittleren Reife den Seemannsberuf zu ergreifen, um später nautischer Schiffs-offizier und Kapitän zu werden. Er absolvierte die Seemannsschule Priwall mit gutem Erfolg.

Während der Ausbildungsabschnitte Decksjunge und Jungmann fuhr er auf verschiedenen Schiffen der Reederei H. Krüger, Hamburg. Nach einer weiteren

Herr Wiskott wurde als Sohn des Handlungsbevollmächtigten Walter Wiskott in Oberschreiberau/Schlesien geboren. Nach der Flucht besuchte er in Gelsenkirchen das Gymnasium, das er nach der 11. Klasse verließ, um den Seemannsberuf zu ergreifen. Er absolvierte einen 3monatigen Vorbereitungslehrgang an der Seemannsschule Bremen und begann seine praktische Ausbildung auf MS „Falke“ der Argo-Reederei. Bald wechselte er zur DDG „Hansa“ über und fuhr dort bis zur Matrosenprüfung unter Ausbildungsvereinbarung auf verschiedenen Schiffen der Reederei.



Seefahrtsschule Hamburg

Am 7. Januar 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Herren:

Rainer Arndt, Dieter Blank, Uwe Bobzin, Rainer Brück, Holger Carlsen, Peter Dammann, Armin Emmerich, Ingo Jähler, Klaus Johannisson, Rüdiger Kiupel, Bernd Knüppel, Eckwart Korte, Peter Matzner, Eckhard Metzmaier, Jörg Mühlheim, Hans-Uwe Nickels, Harald Norbert Nichus, Klaus-Hermann Peters, Volker Prestin, Horst Schäfers, Rüdiger Simmel, Edgar Schnoor, Peter Smul, Horst Steinhäuser, Dietrich Voß, Jochen Zwischer.

Am 27. Januar 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Dieter Benze, Uwe Brummann, Ralf Christiansen, Uwe-Peter Doktor, Jürgen Engelhard, Erich Erichsen, Frank Fischer, Rolf-Eberhard Grönning, Peter Hannemann, Werner Hansen, Joachim Hanus, Ernst-Heinrich Hatje, Hubert Kloppenburg, Hans-Peter Kühl, Reinhard Mehrens, Heinz-Dieter Meinicke, Wolfgang von Ohlen, Dieter Otten, Michael Sender, Eckhard Stolzke, Uwe de Vries, Ralf-Peter Wagner.

Außerdem bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren: Fritz Hagemeister, Wolfgang Radsatz.

Schiffsingenieurschule Flensburg

Absolventen des Wintersemesters 1965

Seemaschinist II (C 3)

Günter Albers, Reinhold Brandenburger, Wolfgang Brix, Ortwin Daube, Gerhard Dube, Horst Hallmann, Hans-Jürgen Hoppstock, Uwe Jacobsen, Bernd-Peter Jepsen, Horst Klug, Hans-Dieter Lemmermann, Wolfgang Liebing, Hans Lindig, Joachim Mews, Klaus Never, Dieter Noske, Klaus-Peter Panke, Egmund Reimann, Jens Reinfried, Kurt Röscheisen, Siegfried Sems, Gerhard Schuldt, Wilhelm Temme, Ernst Tilch, Udo Uhl, Jörg Urff, Peter Vos, Bernd Zedler.

Seemaschinist I (C 4)

Klaus Bielert, Georg Brüggert, Volker Burger, Rainer Clausen, John Doorentz, Willi Emmerich, Johannes Frank, Helmut Herrmann, Sigurd Lenkmann, Adolf Michel, Horst Noeske, Klaus-Peter Petersen, Gert Rössler, Wolfgang Schnegelsberg, Ralf Thiel, Peter Thomsen, Hermann Garrels, Wilfried Jaath, Dieter Kohler, Günter Krüger, Helmut Nuß, Johannes Oje, Manfred Prange, Hans-Dieter v. Radloff, Jörg Rock, Eckhard Roth, Rolf Talmer, Rüdiger Tramm, Wolfgang Weber, Ingo Ziemann.

Schiffsingenieur II (C 5)

Manfred Baresel, Achim Bruns, Jürgen Büniger, Frank Desaiwe, Hans-Adolf Fritzsche, Eckhard Greguhn, Karl-Werner Heise, Jürgen Heisler, Dietrich Höper, Reiner Holzwarth, Klaus Kalina, Siegfried Kaszubowski, Georg Klinge, Wolfgang Kormoll, Ulrich Masuhr, Reinhold Maybauer, Hubert Meß, Konrad Müller, Karl-Heinz Rische, Helmut Rupprecht, Gerd Schüttler, Albert Striberny, Gerhard Thiele, Heinz-Joachim Wooge, Hanns-Michael Bierig, Manfred Blumenthal, Wolfgang Boehm, Volker Brodale, Klaus-Uwe Brodersen, Günter Dempel, Hans-J. Foellmer,



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

Dieses Werk ist nicht nur für den ausgesprochen Marinebegeisterten geschaffen, sondern es ist vielmehr ein Nachschlagewerk für den geschichtlich Interessierten. Die Fülle des Materials entspricht den Erwartungen, die an dieses langersehnte Buch geknüpft wurden. Der Name des Autors — Erich Gröner — bürgt nicht nur für eine tadellose Ausführung, sondern auch für die gewissenhafteste Auswertung der zugänglichen Unterlagen.

Besondere Beachtung verdienen die Zeichnungen. Damit dem Betrachter ein unmittelbarer Größenvergleich möglich ist, sind sie im Maßstab 1:1250 ausgeführt. Die Zeichnungen dürften auch ganz besonders bei den Schiffsmodellbauern Anklang finden.

Der Teil A des Buches enthält Listen, die in ausgeklügelter Form alles enthalten, was an Schiffen und ganz besonders an Kriegsschiffen interessiert und wichtig erscheint: Namen, Umbenennungen, Verwendung, Bauwert, Bauzeit, Indienststellung, Umbauten, Baukosten, Wasserverdrängung bzw. Schiffsgewicht in metrischen Tonnen und englischen ts, Länge über alles und in der Konstruktionswasserlinie, Breite, Tiefgang, Maschinenleistung, Wellen- und Drehungen, Geschwindigkeit, Fahrtstrecke, Treibmittelvorrat; bei den U-Booten die Tauchzeit und einiges mehr. Der Teil B enthält die Skizzen und Beschreibungen:

Klaus Geiseler, Uwe Gosch, Jürgen Grzeskowiak, Rüdiger Haase, Günter Heinrichs, Jörg Jaeschke, Wilfried Jandt, Rolf-Otto Jung, Reiner Maue, Heribert Nöcker, Hans-J. Nürnberger-Meyerhoff, Manfred Ried, Uwe Schröder, Claus Arthur Stephan, Dietrich Thomsen, Hans-Joachim Vedder, Albert Waschinski, Werner Banisch, Lutz, Berndt, Peter Eppler, Jochen Franke, Wolfgang Fritzsche, Fritz Garbe, Adelbert Geerds, Helmut Köhn, Ekkehard Ludwig, Gerhard Luick, Hans Peter Meyer, Wolfgang Müller, Uwe Nauschütz, Werner Neumann, Gernot Paul, Rolf Reckwitz, Heinz Sommer, Heinrich Schmidt, Dieter Schober, Volker Schröder, Peter Schwarz, Mario Strähl, Dieter Strömer, Herbert Teubner, Joachim Wiebe.

Schiffsingenieur I (C 6)

Günter Bliemeister, Lothar Bonné, Uwe Dahmen, Berndt David, Thies Ehlers, Wolfgang Hänel, Nicolai Hansen, Peter Hasenbein, Josef Heger, Peter Kanow, Heinrich Koll, Peter Lange, Ludwig Parth, Uwe Parth, Manfred Patz, Manfred Ritter, Georg Schröder, Holger Seddig, Jürgen Simon, Hans Jochen Tessin, Arnold Tobiesen, Max Wilms, Manfred Arndt, Kurt Blöse, Kurt Diering, Hans-Joachim Janzer, Leo Jung, Manfred Keßels, Hans Klinger, Peter Könecke, Artur Krüger, Hans Lohse, Dieter Lusebrink, Hermann Matthiesen, Walter Notusch, Thede Otto, Sigurd Peters, Ernst-Jürgen Petri, Bernhard Reinig, Reinhard Reinsch, Klaus Schierholz, Wolfgang Schröder, Helmut Schrot, Adolf Schwarting, Ulrich Winkler, Joachim Zendt.

Außerdem erwarben:

12 Studierende (C 5) den Schein zum Rettungsbootsmann
15 Herren das Seefunksonderzeugnis
8 Studierende (C 6)
15 Studierende (C 5) nahmen an der Arbeitsgemeinschaft „Menschenführung an Bord“ teil.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Travemünde

Günter v. d. Born, Erich Caye, Detlef Dressler, H.-Joachim Eulenstein, Herbert Flügger, Bernhard Gössler, Joachim Kuhle, Holger Landschof, Anton Luft, Peter Marius, Rolf Moeller, Ulrich Ohagen, Günther Rüllicke, Adam Ryll, Frank Wullmann, Hans-Peter Steffensen, Peter Westphal, Renaldo Wiese.

Prüfungsstelle Hamburg

Lothar Ackermann, Detlef Callius, Ulrich Deneke, Wolfgang Dorn, Thilo Engelmann, Heinz-Willi Falk, Burkhard Grulich, Axel Grützmaier, Bernd Heller, Winfried Jürgensen, Jürgen Kanisch, Christian Klemm, Hans-Adolf Kuntowitz, Alfred Krause, Günter Marquardt, Meinhard Meute, Knut Meyer, Klaus Mücke, Michael Prause, Peter Raab, Hans-Peter Schäfer, Eberhard Schiech, Klaus Schröder, Peter Treudler, Jan Walsmann, Harald Wegner, H.-Dieter Wiermann.

Prüfungsstelle Bremen

Peter Alheidt, Carlos Bibao Orduna, Hans-Albert Blume, Henning Bollenhagen, H.-Werner Brockmann, Klemens Bücker, Dirk Dirks, Dieter Harders, Hans-Holger Haselbach, Herbert Holsten, Peter Huber, Otto Jache, Burkhardt Jahn, Peter Jaskiewicz, Günter Klauke, H.-Jürgen Krüger, Jörn Küppers, Hans Lefler, Walter Lutterber, Klaus Neumann, H.-Werner Osthorst, Peter Rohm, Walter Schindlmayr, Jens Schütt, Dieter Seedorf, Wolf Seidel, Jörg Strecker, Hans-Joachim Taub, Erwin Watberg, Georg Weber, Wolfgang Wendt, Jens Willems, Andreas Wiskott, Fritz-Alfred Witte.

Baubezeichnung, Bauart und Panzerung, Maschinenausrüstung, Bewaffnung (Geschütze, Torpedos, Minen usw.), See- und Manövriere- und Dreieigenschaften, Besatzungsstärke, getrennt nach Offizieren und Mannschaften, Stäbe, Erkennungsmerkmale, Einsatz, Schicksal und Verbleib. Ein zweiter Band mit einem ABC-Register, den Kleinschiffverbänden und Nachträgen wird 1967 erscheinen. Wth.

Schiffe und Flugzeuge der US-Flotte, von Stefan Terzibaschitsch, 332 Seiten, 314 Schiffsskizzen, 252 Fotografien, Leinen 60,— DM, broschiert 54,— DM, J. F. Lehmanns Verlag, München.

Gerade in der heutigen Zeit, die durch kriegerische Auseinandersetzungen der Amerikaner im Südost-Asiatischen-Raum gekennzeichnet wird, hebt sich die überragende Bedeutung der US-Flotte besonders deutlich hervor. Dieser größten Flotte der Welt ist das Buch von Stefan Terzibaschitsch gewidmet. Es ist von großer Wichtigkeit sowohl für den Fachmann als auch für den Soldaten, der die vielfältigen Typen der US-Flotte zu identifizieren hat.

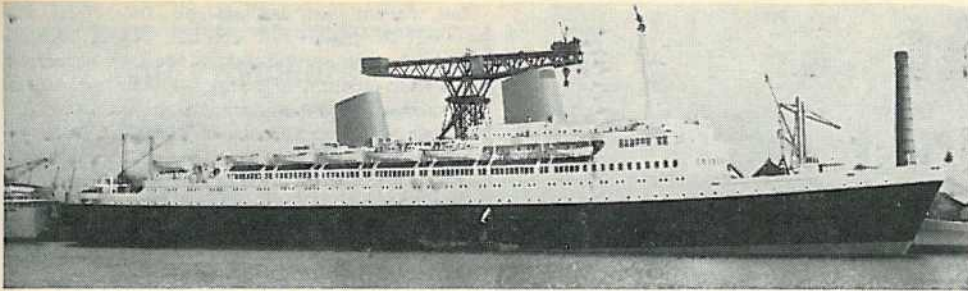
Durch weitgehende Verwendung der amerikanischen Marineabkürzungen eignet sich das Buch auch für den Gebrauch in Englisch sprechenden Ländern. Erstmals in einem Marinebuch wird eine Vereinheitlichung der mit der Typensprache in Verbindung stehenden Terminologie angestrebt. Einzigartig ist auch der Versuch, durch systematische Vorstellung von Flugzeugen Waffen und elektronischen Geräten (Radar, Antennen- und Waffenleitsysteme) einen Beitrag zur Kenntnis der Vielseitigkeit der USN zu liefern. Hierbei ergeben sich zusätzliche Hilfen für die Typenbestimmung, wie sie bisher nicht verdeutlicht worden sind.

Das Buch ist als Ergänzung zu „Weyer's Flotten-Taschenbuch“ anzusehen und als Gegenstück zu dem im gleichen Verlag erschienenen Buch „Die Seeausrüstung der Sowjetunion“. Wth.

Drahtseile Tauwerk Persenninge

Rudolf Seldis

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



Unter Lloyd-Flagge auf Amerikakurs

Zu seiner ersten Reise unter der Flagge des Norddeutschen Lloyd lief am 9. Januar 1966 von Bremerhaven das Passagierschiff „Europa“ nach New York aus. Mit gelben Schornsteinen, weißen Aufbauten und schwarzem Rumpf ist das Schiff kaum wiederzuerkennen, das seinerzeit unter dem Namen „Kungsholm“ für die Svenska Amerika Linie fuhr und dann an die Bremer Reederei verkauft wurde. Beim Werftbetrieb der Reederei in Bremerhaven wurde die „Europa“ umgebaut, wobei das Schiff u. a. einen Wulstbug

erhielt und besonders für Kreuzfahrten und Vergnügungsreisen eingerichtet wurde. Der 21 511 BRT große „Liner“ verfügt über 790 Plätze und wird nach seiner Überfahrt von New York aus am 5. Februar die erste Kreuzreise antreten. Sie führt über Puerto Rico nach St. Thomas, Guadeloupe, Barbados, Jamaika und Haiti und von hieraus zu den Bahamas. Im Sommer wird die „Europa“ von Bremerhaven aus eine Nordlandreise unternehmen, die Norwegen, Spitzbergen, Island, Schottland in ihr einschließt.

Erster „Hansa“-Container

Konsul Herm. Helms machte anlässlich der ersten Schwerkolli-Verladung in Hamburg Ausführungen über den Sinn und Zweck dieser Versuchs-Container. Einmal sei es erforderlich, daß die Schiffe durch den Einsatz solcher Behälter auch eine echte Zeitersparnis herausfahren, wodurch eine Beschleunigung der Umlaufzeiten erreicht werden müßte, zum anderen könnten diese Container auch gekoppelt eingesetzt werden und erlauben so einen vielfältigen Einsatz. Das größte Problem aber sei zur Zeit der Weitertransport vom Löschrumpf des Schiffes aus. In den europäischen Häfen würden die Wasserstraßen nach Auffassung des Reeders Helms durch die Vielzahl der zu befördernden Behälter über Gebühr beansprucht, so daß ein reibungsloser Verkehr nicht mehr gewährleistet sei. Aber auch in den überseeischen Häfen, wie z. B. im Pers. Golf seien Schwierigkeiten seitens der Regierung zu erwarten, da durch die Verwendung von Schwimm-Containern die Zubringerdienste in den heimischen Häfen gefährdet würden. Da dieses Problem aber auch bei der europäischen Hafenschiffahrt entsteht, liegt auf der Hand, so daß auch hier eine entsprechende Umstellung erfolgen müßte.

Ob von der finanziellen Seite her der Einsatz ähnlicher Schwimm-Container, die in der vorliegenden Form pro Stück DM 100 000,— kosten, sinnvoll ist, muß abgewartet werden. Wenn also jedes Schiff nur zehn dieser Behälter erhielte, so wäre schon eine Investition von 1 Mill. DM erforderlich. Um einen Einsatz sinnvoll zu gestalten, glaubt Helms, daß zumindest zwanzig solcher Behälter pro Schiff erforderlich wären. Bei einer Ausrüstung von 7 Schiffen in dem Liniendienst zum Pers. Golf müßte also eine Investition von DM 14 Mill. vorgenommen werden.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten glaubt aber die DDG „Hansa“, daß nach einer Anlaufzeit von etwa 4–5 Jahren entsprechende Voraussetzungen geschaffen sind, um einen kaufmännisch vertretbaren Containerdienst dieser Art durchführen zu können. Die „Hansa“ wird also auch auf diesem Gebiet Pionierarbeit leisten.



Bei den derzeitigen Schwimm-Containern handelt es sich bekanntlich um Behälter mit zwei Luken (4x4 m) und einer Tragfähigkeit von 140 t. Die Lukendeckel wurden versenkt gehalten, so daß auch zwei Behälter übereinander sowohl auf Deck als auch unter Deck gestaut werden können.

Am 9. Januar 1966 ankerte MS „Lindenfels“ von der DDG „Hansa“ gegen 04.00 Uhr Ortszeit auf Fallieh-Reede. Nachdem in den späteren Morgenstunden das Schiff von den Behörden einklariert worden war, konnte unverzüglich mit der Entlössung des „Hansa Ponton I“ begonnen werden. An Bord selbst war alles für die Schwergutentlössung vorbereitet worden. Der Ponton hing um 09.43 im Haken und um 09.55 schwamm er bereits im Schlepp der Barkasse „Hansa 6“. Zunächst wurde der Ponton in den Fallieh-creek gebracht, da bei dem z. Z. herrschenden Niedrigwasserstand an der Zolllinie Tiefgangsschwierigkeiten aufzutreten wären. Um 17.00 Uhr am gleichen Tag bugsierten dann die Barkassen „Hansa 6“ und „Hansa 9“ gemeinsam den schwimmenden Container an den vorgeschriebenen Löschrumpf längsseits der Zolllinie.

Die Besichtigung der im Ponton gestauten Ladung zeigte, daß das Experiment in allen Teilen erfolgreich gelungen ist. Es konnte weder Schweißwasser noch sonstige Feuchtigkeit im Laderaum festgestellt werden. Die Schweißplatten sowie die Bodenweigerung waren völlig trocken, obwohl während der Reise die Leckschrauben nicht geöffnet worden waren. Die Ladung selbst befand sich, auch dank der vorbildlichen Stauung, in einem ausgezeichneten Zustand.

Gesundheitsdienst an Bord

Stern- und Harnischverband

Der Sternverband über die Brust ist eine mehrmalige Wiederholung der Achtertouren. Diese kommt zustande, indem man die Binde von der rechten Achselhöhe aus schräg über die Brust auf die linke Schulter, um diese herum zur linken Achselhöhe führt und sie von da schräg über die Brust auf die rechte Schulter und von dieser zur rechten Achselhöhe leitet. Zur Ausführung des Sternverbandes wird diese Tour 2–3mal wiederholt und kann mit einem Kreisgange um die Brust ihren Abschluß finden. Legt man die Kreuzungspunkte der Achter-

touren nicht auf die Brust, sondern auf den Rücken, zwischen die Schulterblätter, so entsteht der Sternverband für den Rücken.

Den doppelten Sternverband erhält man, wenn man die Achtertouren gleichzeitig an Brust und Rücken ausführt.

Die Regel lautet: Man führe die Binde von der rechten Achselhöhe über die Brust zur linken Schulter, von da zur linken Achsel über die Brust um die rechte Schulter. Von hier läuft der Verband über den Rücken zur linken Achselhöhe, zur linken Schulter und über den Rücken zur rechten Achselhöhe. Diese Gänge werden zwei- bis dreimal wiederholt.

Der Harnischverband wird mit einer doppelköpfigen Binde angelegt. Der Verbindende

stellt sich zur Seite des Kranken, legt die Binde unter die Achsel der ihm gegenüberliegenden Seite, führt den einen Bindenkopf über die Brust und den anderen über den Rücken auf die Schulter der ihm zustehenden Seite. Hier werden die beiden Köpfe gekreuzt und unter die Achsel der ihm zustehenden Seite geleitet. Nach nochmaliger Kreuzung gibt man beide Bindenköpfe den ihm gegenüberstehenden Gehilfen, der auf seiner Seite dieselben Gänge wiederholt. Darauf folgen den Brustkorb umgebende abwärts laufende Gänge. Der Verband soll ungefähr bis zur Nabelhöhe reichen. Durch seine Schultergänge ist eine gute Lage den die Brust umgebenden Verband gewährleistet. E. Jünemann

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

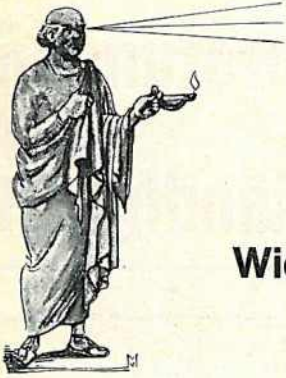
Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute seit langem genießt. Wir vertreten Sie bei den Behörden. Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrensleuten zu arbeiten
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Überstunden und Anständigkeit

Die Leistung, Berechnung, Überprüfung und Bezahlung der Überstunden hatte sich in der Vergangenheit im Zeichen des Personal mangels aus bekannten Gründen zu einem schwierigen Problem entwickelt. Denn nicht nur der Sinn der Überstunden als sich aus dem Bordbetrieb zwangsläufig ergebende Notwendigkeit, ist durch die geübte Praxis teilweise völlig verzerrt worden. Das Überstundenproblem hat sich darüber hinaus zum schwellenden Ärgernis der Seeleute, Inspektionen und Heuerabrechnungsstellen entwickelt.

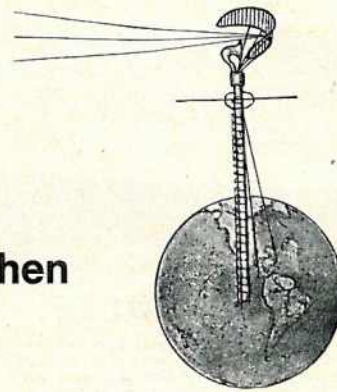
Wenn es nach dem neuen Heuertarif recht ist, daß Reeder eine garantierte Überstundenvergütung auch dann zahlen, wenn keine 50 Überstunden anfallen, dann ist es nur billig, ja für anständig Denkende selbstverständlich, daß für diese garantierte Überstundenvergütung auch garantiert faire Arbeitsleistung verlangt werden kann. Und sie werden auch verlangt, und zwar dann, wenn der Bordbetrieb sie erforderlich machen wie bisher. Reeder und Gewerkschaften stehen nach oben angeführten Billigkeits- und Gerechtigkeitsgrundsätzen auf dem Standpunkt, daß ein Besatzungsmitglied seinen Anspruch auf Zahlung der garantierten Überstunden verwirkt, wenn es die Leistung dafür verweigert.

Es ist die erklärte Absicht der Reeder, durch das Angebot der Garantie, 50 Überstunden auch dann zu bezahlen, wenn sie nicht anfallen werden, die für alle Beteiligten äußerst unerquickliche Überstunden-Misere zu mildern. Sie ließen sich dabei von der Überzeugung leiten, auf eine anständige Gesinnung ihrer Besatzungen rechnen zu dürfen. Man baute darauf, daß bordseitig dieses Angebot nicht mißbraucht werden würde. In diesem Sinne dürfte es nur recht und billig sein, wenn gegen jeden derartigen Mißbrauch entschlossen eingegriffen wird.



Kompaß in der Brust

Wie kann das angehen



„Wie kann das angehen“? das hört man oft unter Klatschtanten, wenn sie sich wieder einmal einen vornehmen, der sich nicht wehren kann. Man hört es in den Büros und Fabrikhallen: „Wie kann es angehen“, daß der Kollege Meier Rufmord am Kollegen Müller begeht? Man hört es über den Zeitungsrand gesprochen, wenn man da z. B. von „treusorgenden Familienvätern“ liest, die in ihrem anderen Leben Orgien feiern, Kinder verführen, Bankeinbrüche begehen. Man hört es auch an Bord: Wie kann es angehen, daß z. B. ein Reeder einen Kapitän duldet, der ganze Besatzungen verheizt, sie schikaniert und regelrecht quält. Oder wie kann es angehen, daß der Lehmann, von dem alle Mann wissen, daß er ein Schweinehund ist, solch eine nette Frau hat? Wie kann es angehen, das ist fassungslose Klage. Wen klagen wir an, unser Schicksal? Das Leben? Die Ordnung in der wir zu leben meinen und die bei näherem Betrachten durchlöchert ist? Die sich, wenn wir uns nach ihr richten wollen, als Labyrinth erweist, ein Labyrinth von Klagemauern, gegen die wir rennen? Wie kann das angehen? Klagen wir uns selbst an? Selten. Die anderen? Schon eher.

Ordnung muß sein. Richtiger ist es zu sagen, sie müßte sein. Ja die Ordnung! Wer wünscht sie sich nicht. Klare Verhältnisse bei denen man weiß, woran man ist. Grundsätze nach denen man sich richten kann, nach denen sich leben läßt, anständig, aufrichtig und sicher. Anständig und aufrichtig? Ach, es mangelt nicht an guten Grundsätzen, Lehren, Leitmotiven — edel sei der Mensch, hilfreich und gut. Anständig und aufrichtig läßt sich danach schon leben. Aber auch sicher? Selbst Lloyds wäre schon lange pleite, wenn er alle Nacken- und Schicksalsschläge versichern wollte, denen die Menschen ausgesetzt sind, die über ihn hereinbrechen wie der Blitz aus heiterem Himmel, unmotiviert, ohne eigene Schuld, ungerecht, ach so ungerecht! Nein, es mangelt gewiß nicht an vernünftigen brauchbaren Grundsätzen. Es gibt die Ethik, die Philosophie, die Ideale und die Leitbilder. Es mangelt nur an Menschen, die danach zu leben verstehen. Manche können es und die beneiden wir. Und wenn sie dann aber doch Schiffbruch erleiden, dann wächst das große Mißtrauen. Vielleicht liegt es auch daran, daß zuviel Widerspruch in allem ist. Denn diese Wegweiser weisen in alle vier Himmelsrichtungen zugleich.

Je größer der Gegensatz der vielen Pseudowahrheiten, desto hoffnungsloser die Verwirrung im Labyrinth der Ordnung, desto lauter der Ruf, desto drängender die Sehnsucht, nach

einer Ordnung aller Ordnungen, nach den übergeordneten Werten.

Menschen, die sich überhaupt erst einmal für irgendeine Ordnung entschieden haben, sind schon besser daran als die anderen, die sie ablehnen oder die alles zu durchschauen meinen und dann aufgeben vor dem großen Dschungel. Es braucht nur die Ordnung in der Familie zu sein oder die der Bordkameradschaft oder vielleicht auch nur die eines Vereins. Selbst die bescheidenste Ordnung ist besser als gar keine, denn wer eine Ordnung annimmt, der dient ihr auch und wer einer Sache dient, um die es sich lohnt, der hat schon Aussicht, dem Leben einen Sinn abzugewinnen, der hat schon eine Fessel gesprengt, die Fessel der Ich-Sucht.

Die nun aber an Gott glauben, etwa an ihn als allerhöchste Ordnung, als letztmenschmöglich vorstellbare Vollkommenheit, ach, sie leben noch viel schwerer, denn dieser Gott erweist sich früher oder später als blind, grausam und böse. Wie kann es sonst angehen, daß dieser Gott alles duldet, die Kriege, Menschenschlachten, daß das Blut gen Himmel dampft. Wie kann dieser Gott dulden, daß Verbrecher in Saus und Braus leben, und daß anständige Kerle ihr Leben lang schufteln müssen und Nackenschläge obendrein noch einstecken. Sie kehren sich also ab von diesem grausamen Gott und treten die Flucht an. Die Flucht in die Wissenschaft zum Beispiel. Die ist exakt, korrekt und so herrlich verlässlich. Wie kann es angehen, daß Menschen eben so sind wie sie sind? Wie kann es angehen, daß der Mensch sich selbst der furchtbarste erbarmungsloseste Feind ist?

Psychologie-Professor Freud gibt Auskunft: Verdrängte Triebe, Komplexe, seelische Stauungen und Explosionen aus zurückgedrängtem Sexualtrieb. Das ist erforscht, schlüssig bewiesen, exakt, unantastbar: Tiefenpsychologie. Darwin, der weltreisende Schiffszug, der jahrzehntelang die Tier- und Pflanzenwelt studiert hatte, er erklärte ebenfalls das so rätselhafte Verhalten der Menschen. Ja, es kann angehen, daß der Mensch sich tierisch verhält, denn er stammt vom Tier ab, hat sich aus ihm entwickelt und auf Grund dieser seiner tierischen Abstammung muß er sich tierisch verhalten. Sein Verstand befähigt ihn zur Supergrausamkeit oder zur ausgefeilten Raffinesse des Rufmordes. Diese Lehre der Evolution und Mutation ist logisch und überzeugend und also verlässlich. Das ist endlich einmal eine Ordnung. Neuerdings hat die Lehre Darwins Ergänzung und Verfeinerung gefunden. Professor Lorenz erklärt es uns nun ganz genau, warum beispielsweise Motorisierte sich aggressiv verhal-

ten, warum einer des anderen „Düwel“ ist, was es mit Striptease auf sich hat, warum sich die Menschen so verhalten, wie sie sich verhalten. Es fällt einem wie Schuppen von den Augen. Professor Lorenz erklärt das menschliche Verhalten aus dem tierischen Verhalten ganz genau. Wie kann es angehen, daß Auschwitz-Massenmörder jahrelang unerkannt als biedere Bürger unter uns leben können? Professor Lorenz erklärt es ganz genau. Alles schon dagewesen — als wir noch Tiere waren. Aber ist das die Ordnung, die wir suchen? Nein.

Ist der Mensch nun Ebenbild Gottes, wie es uns die Schöpfungsgeschichte der Bibel lehrt oder ist er Ebenbild des Tieres, wie es bei Freud, Darwin und Lorenz steht?

Und Christus, dessen Erscheinen auf der Welt wir jedes Jahr wieder besingen? Wegen dessen froher Botschaft sich sechsundneunzig Prozent aller Bundesbürger einmal jährlich beschenken? Bringt er, wahrer Mensch und wahrer Gott, die Ordnung, die wir suchen? Schenkt er uns den Kompaß in der Brust? Die sich Christen nennen, die an ihn glauben, sagen ja. Ihnen ist das Kreuz immer wieder Richtmarke. Sie finden es überall auf ihrem Lebensweg und wissen dann, daß sie sich auf ihren Kompaß verlassen können. Was soll aber z. B. dieses: Wo dir einer einen Backenstreich gibt, so halte ihm auch noch die andere Backe hin?

Wie kann das angehen?

Das Kreuz gibt Antwort, denn das Kreuz ist Liebe. So antwortet das Kreuz: So sehr liebt Gott dich, daß er seinen Sohn zu dir sandte ihn für dich sterben und wieder auferstehen ließ zum Zeichen der Überwindung des Todes — und des Tieres in dir. Er ist unser Herr, sagen die Christen. Er nimmt uns bei der Hand, und wenn unser Kompaß in der Brust ausfällt, führt er uns rechtweisend richtig. Wenn es dann so ist, daß Gott mich liebt und ich ihn lieben darf und wenn ich weiß, daß er auch den genau so liebt, der mir „einen Backenstreich gab“, dann ist doch alle Rache ausgelöscht, dann ist doch nur noch Vergeben und Frieden zwischen dem anderen und mir. Dem anderen, der eben noch mein Feind war.

Doch wie kann es angehen, daß ich als Seemann meine Sehschärfe verliere und damit meinen Beruf? Wie kann es angehen, daß Gangster mein unschuldiges Kind verführen? Wie kann es angehen, daß das Kreuz der Liebe inmitten so vielen Elends steht?

Das Kreuz gibt auch hier Antwort, denn es ist nicht utopisch oder idealistisch. Es ist ehrlich. Es steht mitten unter uns, überall, wo Leid ist. Ja. Wieder weist das Kreuz den Christen den rechten Weg, erweist sich als verlässlich.

Denn wer diesen Kompaß hat und dann vom Blitz aus heiterem Himmel getroffen wird — wie kann es angehen — der flieht nun nicht mehr von Gott fort in die Wissenschaft, in die vielen Lehren und Irrlehren, der flieht zu Gott hin und findet Liebe, findet Frieden, findet Kraft. Trotz des Leids, ja gerade wegen des Leids.

Bleibt nur noch die letzte Frage, wie kann das angehen? Bei Tieren kann das gewiß nicht angehen und auch nicht aus Menschenkraft allein, aber es vollzieht sich immer wieder vor unseren Augen und in uns selbst. Hier und heute, in dieser Welt. Das ist das eigentliche christliche Wunder.

— sp —

VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

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

Auf Privatkurs

Steuerbegünstigung wahrnehmen!

Bei einer kürzlich erfolgten Umfrage ergab sich, daß ein großer Teil der Bevölkerung über die verschiedenen Möglichkeiten der Steuerersparnis und der Sparprämien zwar Bescheid weiß, daß aber nur ein kleiner Teil diese Möglichkeiten auch nutzt. Bei Seeleuten ist dieser Anteil noch weitaus geringer. Zunächst klingt das nicht sehr überraschend, denn warum soll nicht jemand eine Bestimmung kennen, ohne sie in Anspruch zu nehmen?

Der Arbeitgeber macht zwar einen Lohnsteuer-Jahresausgleich, berücksichtigt dabei aber nur die Angaben, die sich aus der Lohnsteuerkarte ergeben. Wenn man auf einen eigenen Jahresausgleich verzichten will, ist es also notwendig, die Sonderausgaben auf der Lohnsteuerkarte eintragen zu lassen. Dies geschieht durch das Finanzamt aufgrund eines Antrages.

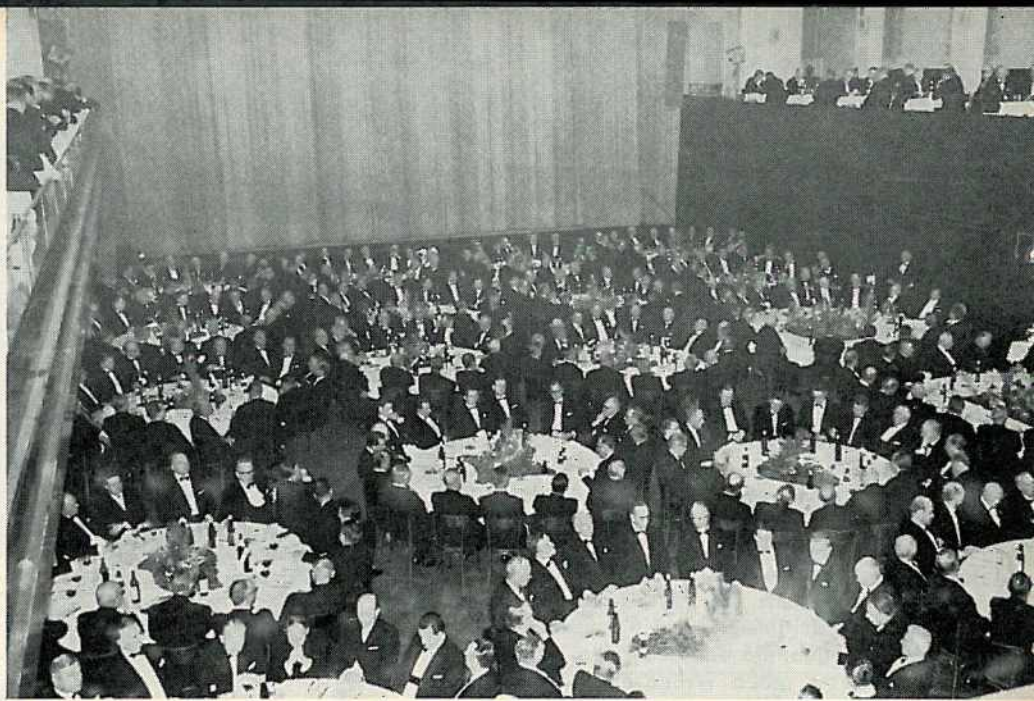
Für einen weiteren Teil mag die Vorstellung eine Rolle spielen, daß das Ausfüllen des Antrages für den Lohnsteuer-Jahresausgleich zu kompliziert ist im Verhältnis zu der Steuerersparnis, die sich dann ergibt. Meist haben unsere Staatsbürger aber nicht nur eine Form von Sonderausgaben, sondern mehrere: Beiträge zu Versicherungen, also Kraftfahrzeug-Haftpflicht (soweit diese nicht bei den Werbungskosten berücksichtigt ist), Sozialversicherung, Kranken-, Unfall-, Haftpflichtversicherung und alle Formen der Lebensversicherung (auch Aussteuer- und Ausbildungsver-sicherung, private Rentenversicherung), sowie Beiträge zu Bausparkassen.

Im Zweifelsfall bleibt der Weg, die Beiträge zur Lebensversicherung als Freibetrag auf der Steuerkarte eintragen zu lassen.

Der Umfang, in dem Sonderausgaben anerkannt werden, hat sich für das Jahr 1965 etwas verändert. Als Höchstbeträge werden für den ledigen Steuerpflichtigen 1100 DM jährlich anerkannt, bei Verheirateten mit gemeinsamer Veranlagung sind es 2200 DM. Für jedes Kind, für das Steuerermäßigung gewährt wird, erhöht sich dieser Betrag um 500 DM. Bei Steuerpflichtigen, die über 50 Jahre alt sind (bei Verheirateten genügt es, wenn ein Ehegatte über 50 ist), verdoppelt sich der Höchstbetrag. Sofern die geltend gemachten Sonderausgaben diese Höchstbeträge übersteigen, können die überschüssigen Aufwendungen zur Hälfte abgesetzt werden. Allerdings ist deren Summe begrenzt auf die Hälfte der festen Höchstbeträge.

Ein Beispiel: Ein verheiratetes Ehepaar mit einem Kind, beide Ehegatten unter 50 Jahre alt, kann also 2700 DM Sonderausgaben voll und weitere 2700 DM zur Hälfte — insgesamt also 4050 DM voll — geltend machen. Es muß dann 5400 DM für Sonderausgaben aufgewendet haben.

Zusätzlich zu diesen Höchstbeträgen können von jedem Steuerpflichtigen Sonderausgaben für Versicherungen, die der Altersvorsorge dienen, vorweg abgesetzt werden. Dieser zusätzliche Betrag beläuft sich für Ledige auf 1000 DM, für Verheiratete auf 2000 DM. Dieser vorweg absetzbare Betrag wurde erstmals für 1965 verdoppelt, bisher betrug er nur 500 bzw. 1000 DM. Da der Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung auf diese Sonderausgaben angerechnet wird, wirkte sich diese Regelung besonders bei denjenigen Steuerzahlern aus, die nicht der gesetzlichen Rentenversicherung angehören. Durch die Erhöhung dieser Sonderausgaben werden jetzt weitere versicherungspflichtige Steuerzahler für ihre Beiträge zur Lebensversicherung zusätzliche Sonderausgaben ansetzen können.



Schwimmenden „Eisschollen“ glichen die weißen, mit Moos geschmückten runden Tische im großen Saal der Bremer Glocke, in der sich am 15. 1. 1966 600 Mitglieder und Gäste der „Eiswette von 1829“ zum 137. Stiftungsfest trafen.

Bei der diesjährigen Weser-Eiswette ging es um höhere Beträge und um Europa

Einstmals ging es bei dem Verein „Eiswette von 1829“ um die Frage, ob die Weser, dieser lebenswichtige Verkehrsweg, am Dreikönigstag „steht oder geht“ (steht oder geht, zugefroren oder offen ist). Seit der Weserkorrektur durch den verdienstvollen Strombau-meister Franzius, der Bremen praktisch wieder zur Seestadt gemacht hat, „stand“ die Weser nur ein einziges Mal — zum hundersten Jubiläum im Jahre 1929. Am 6. 1. 1966, bei der 137. Eisprobe war die Weser wieder eisfrei. Deshalb bestimmt das Los heute die Partei, die „verliert“ und damit das Essen für die gut 600 Personen zu bezahlen hat. Aber dieser Wette, die in Gegenwart der Heiligen Drei Könige, eines Schneiderleins und vieler Honoratioren Jahr für Jahr am Weserufer ausgehandelt wird, ist zu einem Freundschaftstreffen führender Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Schifffahrt, Handel und Politik geworden. Neben den gewichtigen Reden an den „Eisschollen“-Tischen im großen Saal der Bremer „Glocke“ steht jedesmal ein heiteres Programm um „die Weser“. Nöte und Sorgen unserer Tage werden in freundlicher Verpackung allen serviert, die es angeht. Und auch hier werden — wie bei der Schaffermahlzeit — namhafte Beträge gespendet: für die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Der Festrédner, Professor Dr. Wilhelm Röpke, Genf, Nationalökonom von Weltruf, rief vor den Vertretern der Wirtschaft und des Verkehrs während des 137. Stiftungsfestes der Eiswette von 1829 in der Glocke angesichts der handelspolitischen Spannungen die Bundesregierung auf, in der europäischen Politik die Initiative zu ergreifen und nach Möglichkeiten zu suchen, die Wirtschaftsgemeinschaft neu zu gestalten. In der Rede, die abweichend vom überlieferten Brauch nicht auf Deutschland und Bremen gehalten wurde, sondern sich mit der EWG befaßte, zeigte der heute in Genf lebende Nationalökonom Wege auf, die nach

seiner Vorstellung Deutschland und alle anderen Völker Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenführen könnten. Röpke warnte davor, die EWG buchstabengetreu „mit Mann und Roß und Wagen“, wie er sagte, zu verteidigen. Vielmehr gehe es jetzt darum, für Europa eine Wohnung zu finden, in der sich alle Völker der Alten Welt wohlfühlen könnten.

Professor Röpke erhob seine Stimme, als er den 600 Zuhörern zurief: „Die Bundesregierung sollte eine gesamteuropäische Wirtschaftsgemeinschaft anregen, in der EWG und EFTA aufgehen.“ Dabei sollte die deutsche Regierung als Preis für die von den fünf übrigen Staaten zu machenden Konzessionen die Vermittlertätigkeit übernehmen. Der Redner warnte die Politiker davor, an den bisherigen Methoden, mit denen Europapolitik gemacht würde, festzuhalten. Wenn Frankreich sein Begehren gegen Mehrheitsbeschlüsse durchsetze, dann sei in der Tat der Rahmen für ein großes Europa gesprengt. Jetzt sei es an Deutschland, neue Wege aufzuzeigen.

Nach den Worten des Präsidenten der Eiswette, Senator Dr. Georg Borttscheller, reicht der Ruf der Eiswette weit über Land und Meer, und das ohne Paragraphen und Regeln. Über 600 Mitglieder und Gäste erlebten das jahrhundertalte Zeremoniell dieses Festes, das Klingen der Glocke mit dem Ruf „Achtung steuerbord, Achtung backbord, Achtung mittschiffs“, das „Einschwimmen“ der Novizen in der von Kerzenschein markierten „Weser“, das deftige Kohlgericht und als große Überraschung ein Sammlungsergebnis einschließlich einiger Devisen und Noten — auch aus den Ostblockstaaten — von 31 170 DM für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Ein Rekord in den 137 Jahren der Eiswette. Von 1949—1965 hat die „Eiswette von 1829“ — 195 200 DM — zur Rettung Schiffbrüchiger überweisen können.

Ing. E. de Jong, VDI

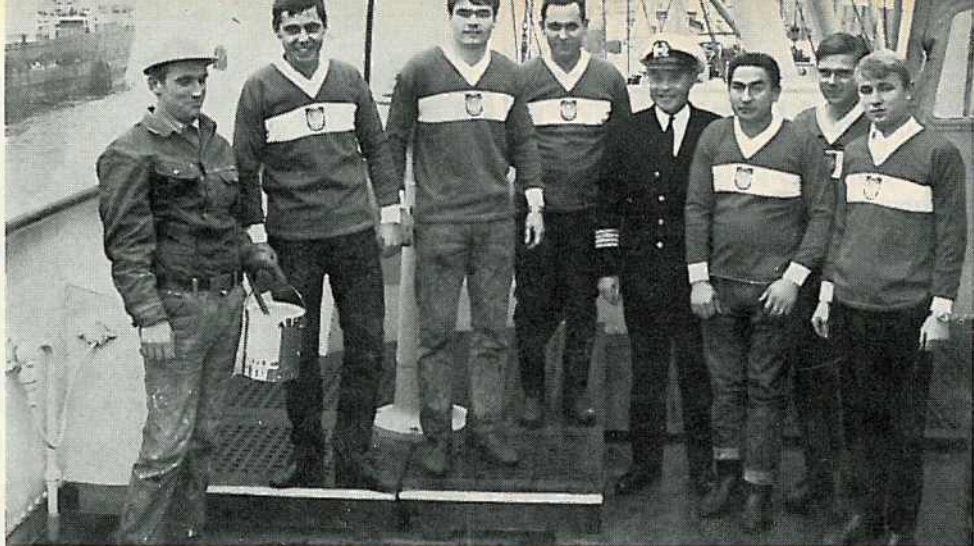
Job im Vormarsch

Fortsetzung von Seite 1

So bringt die Einführung des Decksmannes auch Ordnung in das bisher undifferenzierte Konglomerat zwischen Abenteurern (kurzfristigen), Wankelmütigen und den Zielstrebigem. Diese Ordnung scheidet nun in Zukunft die kurzfristigen Abenteurer von denen, die das Herz haben, das ganze große Abenteuer des Seemannsberufes mit allen seinen Widerwärtigkeiten zu bestehen. Wobei der ideelle Lohn vielleicht in nichts anderem bestehen kann als in der Genugtuung, sich in einem der schwersten Männerberufe behauptet zu haben. — Weil eben doch irgendwie etwas dran ist, was an Land nicht zu haben ist. — Wenn dieser Mut zum großen Abenteuer eines Lebens auf See dann noch die Bereitschaft einschließt, sich für diesen Beruf einzusetzen, auch gegen jeden, der den Seeleuten ihren Beruf und ihren guten Willen aus Gleichgültigkeit, Unkenntnis oder auch nur aus mangelndem Interesse und aus Mangel an Verständnis und Anerkennung vermiesen will, dann kann die Einführung des Ungelernten sicherlich keinen Schaden mit sich bringen. Denn das sind unsere eigenen Berufssorgen. Wenn der „Gast“ sie kennenlernt, dann kann das unser Ansehen nur heben.

Die „Neuen“ sollten nicht abgewertet werden, das soll hier ausdrücklich betont werden. Es besteht ja überhaupt kein Grund, sie etwa von oben herab zu betrachten oder sie von oben herab zu behandeln. Keiner kann zur Zeit genau wissen, wer als Ungelernter zu uns an Bord kommt. Bangemachen vor „Gammlern“ aber sollte hier für Seeleute nicht gelten. Die Erfahrung sagt: Die bisher kurzfristig zur See fanren wollten, aber abgewiesen werden mußten, waren im allgemeinen junge Männer vor oder nach der Lehre, die bei uns eine Chance suchten, sich arbeitend in der Welt umzusehen. Das waren ganz und gar keine Beachcomber oder Drückeberger, sondern vielmehr junge Leute, die durchaus wußten was sie wollten, und die nicht weniger vernünftig und guten Willens waren als die Seeleute selbst.

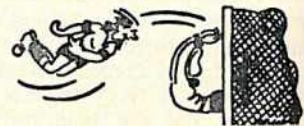
Möglicherweise werden auf unsere Führungskräfte an Bord mit den Ungelernten zunächst auch einige neue Probleme für ihre Führungsaufgaben zukommen. Gefährlich wäre hierbei nur das Vorurteil, daß der Bordbetrieb nun unweigerlich schwieriger und komplizierter werden müßte als bisher. Sicher ist, daß es wesentlich darauf ankommen wird, den in Kurzlehrgängen sicherheitsmäßig ausgebildeten Decksmännern das Einleben in die Bordkameradschaft so zu gestalten, wie es sich jeder wünschen würde, wenn er anstelle des Ungelernten zu uns an Bord käme. Der Wachoffizier



Konsul Erich Christ, Leiter des österreichischen Generalkonsulats in Hamburg, übergab am 30. 12. 1965 der Besatzung des HAPAG-Motorschiffes „Wien“, im Hamburger Hafen eine komplette Sportbekleidungs-Ausrüstung für die Bordmannschaft als Geschenk der Patenstadt Wien. Die Hemden tragen das Wappen der österreichischen Bundeshauptstadt. Kapitän Kurt Werner dankte den Spendern im Namen seiner Besatzung. Foto: Conti-Press



Sport an Bord



Kehrwieder - Sportrundschau

Letzte Meldungen der Bunesliga

Die Sensation blieb aus — der erwartete Wechsel an der Tabellenspitze fand nicht statt. Auch nach dem 20. Spieltag führen die Mannen von 1860 München zum dreizehnten Male hintereinander das Feld an. Mit einem schwer erkämpften 1:0-Erfolg gegen Hannover 96 konnten sie sich zwei weitere wichtige Punkte sichern. Als nächste große Hürde auf dem Weg zur Deutschen Meisterschaft betrachten die Münchener die Begegnung mit dem 1. FC Köln am 5. März.

Der zweite Tabellenplatz wechselte jedoch seinen Inhaber. Nach einem (reichlich kläglichem) 3:1 über Tasmania Berlin konnte Borussia Dortmund Bayern München auf den 3. Tabellenplatz verdrängen. Entscheidenden Anteil an dieser unerwarteten Verschiebung hatten die Braunschweiger „Löwen“, die den Bayern auf deren eigenen Platz mit einem vielbeachteten 2:2 einen wertvollen Punkt raubten.

Auch Werder Bremen konnte sich nach einem

verdienten 3:2 gegen den 1. FC Kaiserslautern zwei Stationen (vom 7. auf den 5. Platz) näher an die Spitze schieben. Dennoch dürften die Bremer kaum noch echte Chancen für den Titel haben, der nach aller Wahrscheinlichkeit zwischen Köln, Dortmund und den beiden Münchener Vereinen ausgespielt werden wird.

Nach 100 Tagen Krankheit feierte Uwe Seeler sein Come-back auf dem Fußballfeld — so wie's sich für Uwe gehört, mit einem wunderschönen Tor in der 88. Minute. Damit war dann auch Borussia Neunkirchen's Schicksal an diesem Wochenende entschieden: Mit 3:0 mußte der „Angstgegner“ des HSV das Volksparkstadion den jubelnden Hamburgern überlassen. Schlußlicht der Tabelle ist nach wie vor Tasmania Berlin, für das es nun mit einem sagenhaften Punkteverhältnis von 4:36 endgültig keine Rettung mehr gibt.

So wurde am 29. Januar 1966 gespielt

VfB Stuttgart — 1. FC Köln	0:1
1. FC Kaiserslautern — Werder Bremen	2:3
Hannover 96 — 1860 München	0:1
1. FC Nürnberg — Eintracht Frankfurt	0:0
Bayern München — Eintracht Braunschweig	2:2
Hamburger SV — Borussia Neunkirchen	3:0
Borussia Mönchengladbach — Karlsruher SC	1:1
Schalke 04 — Meidericher SV	0:0
Borussia Dortmund — Tasmania 1900	3:1

Tabellenstand der Bundesliga nach dem 20. Spieltag

	Gesamt				Heimspiele			Auswärtsspiele				
1. 1860 München (1.)	20	14	4	2	44:19	32:8	10	6	2	2	20:13	14:6
2. Borussia Dortmund (3.)	20	13	5	2	43:23	31:9	10	7	3	0	23:7	17:3
3. Bayern München (2.)	20	13	4	3	46:20	30:10	10	7	2	1	27:6	16:4
4. 1. FC Köln (4.)	20	13	2	5	45:25	28:12	10	8	0	2	24:10	16:4
5. Werder Bremen (7.)	20	11	1	8	38:24	23:17	10	8	1	1	25:6	17:3
6. Eintracht Frankfurt (5.)	20	10	3	7	37:24	23:17	10	8	1	1	27:5	17:3
7. 1. FC Nürnberg (6.)	20	9	7	5	31:22	23:17	10	5	4	1	23:12	14:6
8. Meidericher SV (8.)	20	9	3	8	39:28	21:19	10	6	1	3	30:17	13:7
9. Hamburger SV (12.)	20	8	3	9	38:34	19:21	10	6	1	3	24:13	13:7
10. Bor. Mönchengladbach (10.)	20	6	7	7	33:33	19:21	10	5	2	3	22:13	12:8
11. VfB Stuttgart (9.)	20	7	5	8	21:25	19:21	10	5	2	3	11:7	12:8
12. Hannover 96 (11.)	20	7	3	10	40:36	17:23	10	5	2	3	26:14	12:8
13. Eintracht Braunschw. (13.)	20	5	6	9	29:36	16:24	10	4	2	4	19:16	10:10
14. Schalke 04 (14.)	20	6	4	10	16:29	16:24	10	5	4	1	23:12	14:6
15. 1. FC Kaiserslautern (15.)	20	5	4	11	24:41	14:26	10	4	3	3	14:11	11:9
16. Karlsruher SC (16.)	20	5	4	11	23:40	14:26	10	5	2	3	18:16	12:8
17. Borussia Neunkirchen (17.)	20	4	3	13	19:52	11:29	10	3	2	5	12:20	8:12
18. Tasmania 1900 (18.)	20	1	2	17	9:64	4:36	10	1	1	8	4:26	3:17

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, Stahlvierte 7, 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,—.



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

Wohnheim für Seefahrt- und Schiffingenieurschüler

Spendenaufwurf der Carl Kircheiß-Stiftung

Die deutsche Handelsflotte hat nach 1940 einen beispielhaften Wiederaufstieg erlebt. Die Vollbeschäftigung in der Wirtschaft rief jedoch größere Nachwuchssorgen auch in der Seeschifffahrt hervor. Reedereien, seemännische Berufsverbände und Fachschulen bemühen sich gemeinsam, dieser Sorgen Herr zu werden. Da die Bewerber für die seemännischen Berufe nicht nur aus den Küstenländern kommen, sondern sich in zunehmenden Maße aus dem Binnenland rekrutieren, entsteht das große Problem der Unterbringung dieser Bewerber für die Laufbahn von Schiffsoffizieren auf der Brücke und in der Maschine während der Schulzeit.

Für Studierende von auswärts fehlt in Hamburg geeigneter Wohnraum. Um diesen Wohnraum für die Studierenden an den Seefahrtsschulen zu schaffen, hat die Nautische Kame-

radschaft „Hanse“ von 1896 e.V. die Carl Kircheiß-Stiftung gegründet. Eines der Hauptziele dieser Stiftung ist die Errichtung eines Hamburger Wohnheimes für die Studierenden der Seefahrtsschulen. Hier soll der Nachwuchs während seines theoretischen Studiums (6 Semester) ein angenehmes Zuhause finden. Gleichzeitig soll dieses Haus der seemännischen Jugend ein Zentrum der Begegnungen zwischen alt und jung werden.

Schon jetzt ist ein Grundstock für die Finanzierung dieses Bauvorhabens vorhanden. Um jedoch die Pläne der Carl Kircheiß-Stiftung zu verwirklichen, bedarf es noch weiterer finanzieller Mittel, ideeller Hilfe und tatkräftiger Förderung durch alle Freunde der Seeschifffahrt.

Kuratorium und Ehrenbeirat der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg geneh-

igten und von ihm beaufsichtigten Carl Kircheiß-Stiftung erbitten daher Spenden auf unten aufgeführte Konten. Die vom Finanzamt für Körperschaften anerkannte Gemeinnützigkeit der Carl Kircheiß-Stiftung erlaubt die Erteilung von Spendenbescheinigungen. Das Kuratorium der Carl Kircheiß-Stiftung ist bei der Stiftungsaufsicht des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Dieser Spendenaufruf hat auch die erforderliche behördliche Billigung gefunden.

Konten der Carl Kircheiß-Stiftung:

Bank: Deutsche Bank A.G., Hamburg, Kto.-Nr. 4/03 485
Hamburger Sparcasse von 1827, Kto.-Nr. 80/466 09
Postcheck: Postcheckamt Hamburg, Kto.-Nr. 2566 24.

† Kropp

Beerdigungs-Büro »St. Anskar«
Tag- u. Nachtr. 35 27 49/49
Gänsemarkt 19

Seemannsausrüstung

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

Heinrich
von der Aa

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 28 51 · Nachts: 691 49 52, 29 55 28

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsitzen 52 (Bei der Oberseebücke) · Tel. 3435 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Drahtseile

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

Debeka

- Lebensversicherungsverein a. G.
Koblenz/Rheln - Südallee 15-19
- Sondergruppe »Seeschifffahrt«

Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

Wir bieten Ihnen eine Ihren Wünschen und Erfordernissen angepaßte Alters- und Familien-Vorsorge zu günstigen Beiträgen;

Auszahlung der doppelten Versicherungssumme bei Tod durch Unfall;

eine Invaliditäts-Zusatzversicherung mit Rentenanspruch bereits ab 25% Erwerbsminderung;

Auszahlung der vollen Rente bei damit verbundener **Berufsunfähigkeit!**

Auf Wunsch **Barauszahlung** unserer anerkannt hohen Überschubanteile. Sie ermäßigen Ihre Prämie oder erhöhen den Versorgungs-Anspruch!

Keine Wartezeit!
Sämtliche Tarife mit absoluter Weltgeltung!

Sie werden nur von Fachleuten beraten! Auf Wunsch kommen wir auch an Bord.

Wenden Sie sich daher vertrauensvoll an uns. Durch eine jahrelange, enge Verbindung zu Schiffsoffizieren aller Patente (Nautiker, Funker und Maschine) wissen wir, was Sie brauchen!

Zu Ihrer Verfügung stehen unsere für die Nord- und Ostseeküste zuständigen Bezirksverwaltungen:

28 Bremen Parkallee 14 Tel.: 3004 88/9	2 Hamburg Große Allee 33 Tel.: 24 40 45/46
23 Kiel Martensdamm 1 Tel.: 472 97/5 22 73	314 Lüneburg Grapengießer Str. 45/1 Tel.: 434 12

sowie unser Sonderbeauftragter für die Seeschifffahrt,
Herr **Wilhelm Böhme**, 28 Bremen, Kasseler Straße 54, Tel.: 38 15 23

DE - BE - KA = Dein bester Kamerad!

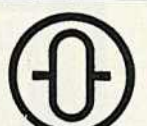


ANSCHÜTZ

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



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

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

NORA

hält was es verspricht

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

Modell **BERND**

Gr. 26-45

DM 7.75

bis 10.75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50



Modell **TOM**
ölfest

Gr. 36-45

DM 15.75

und 16.75

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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

2800 BREMEN, Eduard Thölen, Waller Ring 2 N,
2850 BREMERHAVEN 2, Heinrich Varoga,
Bürgermeister - Smidt - Straße 137, NR
2190 Cuxhaven, Schiffsausrüstung Glüsing
Helgoländer Str. NR 2000 HAMBURG 11,
Schiffsausrüstung Feddersen, Kojen 14-16
N 2000 HAMBURG, Schuhhaus Schleicher,
Ditmar - Koel - Straße 12 NR 2300 Kiel,
Seegarten, Schiffsausr. Holthörd, Wall 65 N

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



R = Rep.-Möglchk. N = Nachn.-Vers.



Halbhoher Stiefel
Modell **BOY**

Gr. 40-46
DM 16.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.
Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)



CONDOR

VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFTEN

AUSSENSTELLE SEEFahrt

HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61

Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

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

Wir bieten

eingehende **INFORMATION**

unverbindliche **BERATUNG**

einen guten **SERVICE**

für ALLE und für SIE,

für die gesamte Mannschaft,

für Kapitäne, Offiziere und Steuerleute,

für Ingenieure, Maschinisten und Funker

Seefahrer wählen Schutz bei der

CONDOR Außenstelle Seefahrt