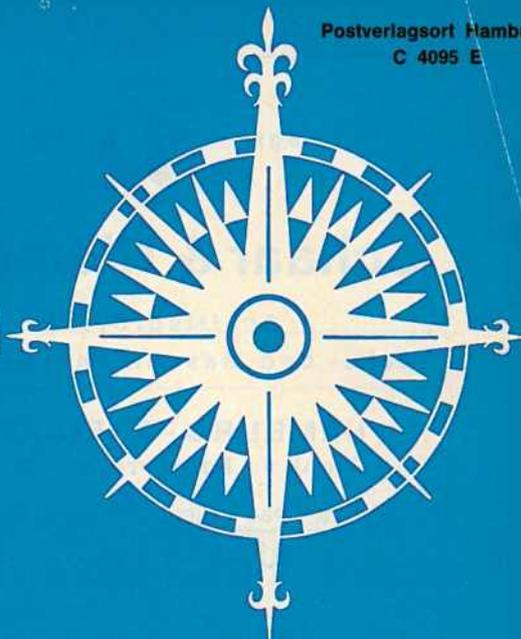


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

Warum  
Verband Deutscher Reeder?

Was ist in Rhodesien los?

Deutsche Verkehrspolitik

Schiffe,  
die Geschichte machten (2)

Öltransport – Handy Size

Sie spuckten nicht nur gegen  
den Wind

Poker an Bord

Ein Tag  
bei den Perlenfischern

Unser Freizeittip:  
Philatelie zur See



Japanische Perlenlaucherin

Gegr.



1851

## Schaar & Niemeyer

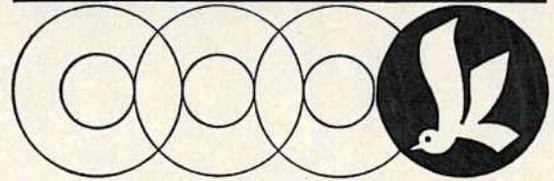
Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG - FREIHAFEN**  
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

## Auslands- Umzüge

## Heinrich Klingenberg



Hamburg, Winterhuder Weg 6-10, Tel. 22 2003  
Bonn, Bornheimer Straße 131, Tel. 50 921

## Seit 1875

Marine-Uniformen  
Tropenausrüstung  
Segel- u. Arbeitsbekleidung

## Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43  
Ruf 36 46 91



## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

**ROTTERDAM:** Hellouwstraat 11, Ruf: Sa. - Nr. 29 48 50 29 48 57  
29 48 54 29 48 61

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager), nach  
18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant deutscher Seeschiffe



## VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFÄHRER

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 Versicherten-gemeinschaft.

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 Prozent.

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

## Seemannsausrüstung

UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE  
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

Filiale: Korfsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf: 32 45 11 und 32 60 11

Heinrich  
**von der Aa**

## See-Ausrüstung

**CARL BOLLWITT Hamburg 11**

Vorsetzten 52 (Bei der Oberseebrücke) Tel. 34 35 28

**BERUFSKLEIDUNG** (Eigene Anfertigung)

**UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG**

## Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

**WALTER HERING**

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“  
Telefon 24 94 47/49

## Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Ankerwickellei

**HEINRICH G. HOMEYER**

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

## Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung – Maßschneiderei

**WILHELM LESCH**

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

# Kehrwieder

10. Jahrgang

August 1966

Nr. 8

**AM PEILKOMPASS:**

## Warum Verband Deutscher Reeder?

Der Verband Deutscher Reeder war in letzter Zeit Angriffspunkt heftiger Kritik. Die Angriffe waren berufspolitischer Art und sie gingen aus von denen, die mit den Mitgliedern des VDR als Mitarbeiter am engsten verbunden sind, von den Seeleuten. Es gab da Schrittmacher, Sprecher, Schreiber und auch Scharfmacher. Sie konzentrierten sich in ihren Bestrebungen, Front gegen den VDR zu machen, auf die Seeleute an Land, auf zukünftige Kapitäne und Chiefs, die sich auf den Seefahrts- und Ingenieurschulen auf ihren Beruf vorbereiten. Der Telegraf stand fullspeed auf Jung. Mit diesem Tatbestand wäre vielleicht schon eine Antwort auf die Frage, warum VDR, gegeben: Damit das Seefahrervolk einen Partner hat, einen Kontrahenten und Gegner, sei es im Streit oder im Gespräch. Zur Lösung von Problemen braucht man Auseinandersetzung und zur Auseinandersetzung gehören zwei.

Unsere Demokratie ist ja nur funktionsfähig auf der Basis eines vernünftig praktizierten Antagonismus. Nicht eine Stimme, ein Wille, eine Macht allein bestimmt, herrscht und regiert, entscheidend soll vielmehr sein das sachdienlichste Produkt aus der Gegensätzlichkeit der Meinungen, Interessen und Absichten. Damit folgt die Demokratie dem gleichen dualistischen Antagonismus, der die gesamte Natur beherrscht. Das ist das Geheimnis ihrer überwältigenden Fruchtbarkeit und Produktivität. Auch Mann und Frau, um nur ein Beispiel zu nennen, sind solche Gegensätze, die in ihrer Ergänzung das ganze, nämlich die Menschheit, erhalten.

Diese produktive Gegensätzlichkeit findet in unserer Demokratie ihren Ausdruck in Regierung und Opposition, in dem Prinzip der Gewaltenteilung, die nichts anderes bedeutet als kontrollierte, gebändigte Initiative, die andernfalls in einem egoistischen Interessenschwungel unterginge. Auch in der sozialen Berufspolitik unserer Seeschifffahrt ist dieses Prinzip gewahrt: Die Gewerkschaften und berufsständische Organisationen, die Reederverbände. Der VDR ist also ganz einfach eine natürliche Notwendigkeit unserer demokratischen Ordnung. Er ist notwendiger Bestandteil der Gewaltenteilung.

Dieses lebensnotwendige natürliche Prinzip aller Bemühungen um vernünftiges menschliches Zusammenleben hat sich in Sachen VDR sogar schon in der Kaiserzeit gegen das feu-

dalistisch-monarchistische Prinzip durchgesetzt.

Angesichts von sozialen und Klassenkämpfen schrieb vor 60 Jahren der Verein Hamburger Rheder in seinem Jahresbericht von 1906:

„Die Kämpfe des Frühjahres haben jedenfalls das Gute gehabt, daß die Arbeiter die Notwendigkeit solcher festen Zusammenschlüsse klar erkannt haben, eine Erkenntnis, die nicht verlehren wird, auch ferner Früchte zu zeigen.“

Dazu schrieb die „HANSA“ des gleichen Jahres:

„Wer mit offenen Augen den Werdegang unserer sozialpolitischen Gesetzgebung beobachtet, die Reichstagsreden vor dem Zustandekommen einzelner Gesetze, besonders der Seemannsordnung (1902), einigermaßen im Gedächtnis hat, der wird das Gefühl nicht unterdrücken können, daß wir uns schon ganz gemächlich auf einem Weg befinden, dessen Endziel die staatliche Aufsicht der deutschen Schifffahrt werden könnte. Sind aber Kräfte im Gange, welche solchen Zweck verfolgen — und das ist der Fall — dann hat die deutsche Reederei aus Selbsterhaltungstrieb die Pflicht und Schuldigkeit, sich dagegen zu wappnen, sich zeitig zur Wehr zu setzen. Diese Absicht läßt sich mit Aussicht auf Erfolg jedoch nur verwirklichen, wenn alle für einen und einer für alle Reeder stehen, mit anderen Worten, wenn sich die deutschen Reeder organisieren, vereinigen, wie es die Schiffsleute auch getan haben.“

In diesem Zitat wird auch die zweite Seite deutlich, welche die Notwendigkeit zur Organisation aufweist: Man muß sich nämlich auch behaupten gegen den Staat und versuchen, mit ihm zu sachdienlicher Auseinandersetzung zu kommen. Dies auch deshalb, weil sich ohne Staat nicht mit Erfolg weltweit operieren läßt. Besonders dann nicht, wenn andere Staaten ihre Seeschifffahrt zu einem erstrangigen Politikum machen. So forderte schon vor 60 Jahren Bernhard Huldermann, der vom Geschäftsführer des Vereins Hamburger Rheder zum Direktor der Hamburg-Amerika Linie aufstieg: „Es wird bei kommenden handelspolitischen Verhandlungen besonderes Gewicht darauf zu legen sein, daß die deutsche Flagge im Ausland keiner nachteiligen Behandlung ausgesetzt ist.“

Erfüllung der Arbeitgeberfunktion und Integration der eigenen Interessen mit denen des Staates und denen anderer Staaten, das sind die beiden Aufgabenschwerpunkte des VDR. Bis heutigen Tages. Auch was die Reeder der Unterwesergebiete im Jahre 1907 als Hauptaufgabe des Zentralvereins verkündeten, hat heute noch unverändert Gültigkeit:

„Wir hoffen, daß er zur Förderung eines friedlichen Verhältnisses zwischen den Reedern und den Seeleuten beitragen möge!“

In anderen Wirtschaftszweigen haben die beiden oben genannten Funktionen eigene Organisationen gefunden, und zwar in den Wirtschaftsverbänden einerseits und den Arbeitgeberverbänden andererseits. Im VDR sind beide Funktionen unter einem Dach vereinigt.

Um Relikte aus der Vorstellung des Obrigkeitendenkens auszuräumen: Der VDR hat den Status eines eingetragenen Vereins. Ein Verein ist aber keine „oberste Kommandostelle“, kein „ziviler Generalstab“ und auch keine politische Machtkonzentration. Im § 2 seiner Satzung heißt es: „Im VDR ist die Verfolgung politischer Zwecke ausgeschlossen.“ Und über den Verbandszweck heißt es im gleichen Paragraphen: „Der Verband Deutscher Reeder e.V. dient der Berufsvertretung der deutschen Reedereien. Er hat seine Mitglieder fachlich zu beraten, zu betreuen und ihre gemeinschaftlichen Interessen zu vertreten. Er kann Tarifverträge mit bindender Wirkung für die Mitglieder abschließen.“

Wer die Satzungen der Organisationen studiert, die die Seeleute vertreten, wird inhaltlich ganz ähnliche Formulierungen finden.



Man kann aus verschiedenen Gründen in die Luft gehen. Dies ist offenbar ein freudiger. Vielleicht Urlaubsbeginn? Foto: Werner

Auch Formulierungen wie sie schon vor 60 Jahren im Zentralverein nachzulesen sind... Zur Förderung einer fairen Auseinandersetzung zwischen Reedern und Seeleuten.

Praktizierte Demokratie ist auch die Kunst fruchtbarer Auseinandersetzung verschiedenartiger Interessen zum Wohle der gemeinsamen Sache. Der Wachoffizier

# Was ist in Rhodesien los?

Der Beginn des rheinischen Karnevals im vorigen Herbst war zugleich die Geburtsstunde eines neuen Konflikts im krisenreichen schwarzen Erdteil: Ian Smith, Premierminister der bis dahin britischen Kronkolonie Rhodesien, rief am 11. 11. 1965 die Unabhängigkeit seines Landes aus. Er sagte sich vom britischen Mutterland los und wurde damit der erste Rebell Afrikas weißer Hautfarbe, und es wurde die erste Rebellion in Afrika, die nicht den stürmischen Applaus westlicher Humanisten fand. Vorausgegangen waren jahrelange zänkische Diskussionen zwischen Salisbury und London um bestimmte Paragraphen in der rhodesischen Verfassung. Als Nachspiel der Unabhängigkeitserklärung sah man eine Art Einheitsfront sämtlicher schwarzen Regierungen vom Niger bis zum Sudan, die in selten gesehener Geschlossenheit die politische Kriegstrommel gegen Salisbury rührten und eine entrüstete britische Regierung, welche die Unabhängigkeitserklärung nicht das Papier wert nannte, auf dem sie geschrieben war. Schließlich und aufritisches Betreiben griff auch die UNO ein und verhängte gegen die Rebellen umfassende Sanktionen, von denen sich das Olembargo als die bisher folgenschwerste für die Rhodesier erwiesen hat. Seither ist es etwas ruhiger um den Rhodesienkonflikt geworden. Das Öl, das die Wellen der Empörung vorläufig geglättet hat, floß aus den bombardierten Tanks in Nord-Vietnam, die internationalen politischen Bemühungen konzentrierten sich auf diesen asiatischen Kriegsschauplatz. Diese „Gefechtpause“ für Rhodesien bietet die Möglichkeit, das Für und Wider um die „Rebellen von Salisbury“ kritisch und unbeirrt von den Schlagzeilen der Tagespresse unter die Lupe zu nehmen. Zunächst ein Griff in die Geschichte:

- 1890 gewann der damalige Premierminister der Kapkolonie, Cecil Rhodes, ein 1,1 Millionen Quadratkilometer großes Gebiet für die britische Krone, das Rhodesien genannt wird;
- 1923 die weißen Siedler des Landes sind gegen einen Zusammenschluß mit der Südafrikanischen Union. Rhodesien wird daraufhin britische Kolonie mit völliger Selbstverwaltung;
- 1953 Rhodesien verzichtet auf völlige Unabhängigkeit und zeigt sich zur Vereinigung mit den rein schwarzen Protektoraten Sambia und Malawi bereit;
- 1963 gewährt England Sambia und Malawi die Unabhängigkeit;
- 1964 verweigert England Rhodesien die Unabhängigkeit (zum Teil auf massiven politischen Druck bereits unabhängiger schwarzer Staaten), weil die rhodesische Verfassung nur weißen Siedlern und Farbigen mit einem gewissen Bildungsstand das Wahlrecht zubilligt.

Da dieser „gewisse Bildungsstand“ — zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt — von einem normalen schwarzen Mitbürger des Landes nicht erreicht wird, ergibt sich das allerdings wenig demokratische Bild, daß rund 220 000 Weiße (mit wenigen Schwarzen) allein die politischen Geschicke eines Landes bestimmen, in dem es immerhin noch die Kleinigkeit von 4 Millionen Farbigen gibt. Trotzdem kommt es dann ein Jahr später zur einseitigen Unabhängigkeitserklärung von Ian Smith. Die Verfassung bleibt unverändert. Als unmittelbare Folge waren zwei Reaktionen zu verzeichnen:

1. eine weltweite Empörung,
2. die erwartete Rebellion der vielen Schwarzen gegen die wenigen Weißen bleibt aus.

Die Empörung kam hauptsächlich aus zwei großen Lagern. Einmal aus jenen Kreisen, die über die tatsächlichen Verhältnisse in Rhodesien, insbesondere über die Lebensbedingungen der dort ansässigen Farbigen, so gut wie keine genauen Kenntnisse hatten, und denen allein das undemokratische Regierungsprinzip Grund genug schien, an konzentrationenlagerähnliche Zustände zu glauben, in denen weiße Siedler auf Kosten und Gesundheit brutal unterdrückter Negermassen ein Prasserleben führen. Mangel an echter Information wurde durch Überschuß an falschen Gefühlen ersetzt.

Zum anderen aber empörten sich besonders lautstark die schwarzen Potentaten Afrikas, obwohl bei ihnen von Informationsmangel bestimmt

keine Rede sein konnte. Neben unrealistischen Nationalgefühlen, die zum Teil sogar die Formen eines antiweißen Rassenhasses annehmen, darf man ihnen wohl auch unterstellen, daß es für sie nichts Unangenehmeres geben kann, als neben der (ebenfalls angefeindeten) Südafrikanischen Union noch ein zweites Staatswesen zu haben, das nicht nur floriert und in dem jeder arbeitswillige Mitbürger, gleich welcher Hautfarbe, sein geordnetes Auskommen finden kann, sondern in dem auch gleichsam als unbequemes Lehrbeispiel vor der eigenen Haustür stabile politische Verhältnisse herrschen und das nicht von einem Regierungsschlamassel in den nächsten taumelt.

Man forderte also von England militärisches Eingreifen gegen die rebellierenden Rhodesier, bedrohte die Briten im Weigerungsfall mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, appellierte an den Welticherheitsrat und erzwang die Aufstellung einer eigenen afrikanischen Armee gegen die weißen Siedler. Diese Bestrebungen gipfelten in Sambias Präsidenten Kaundas schlichter Forderung: „Blut muß fließen — so oder so.“

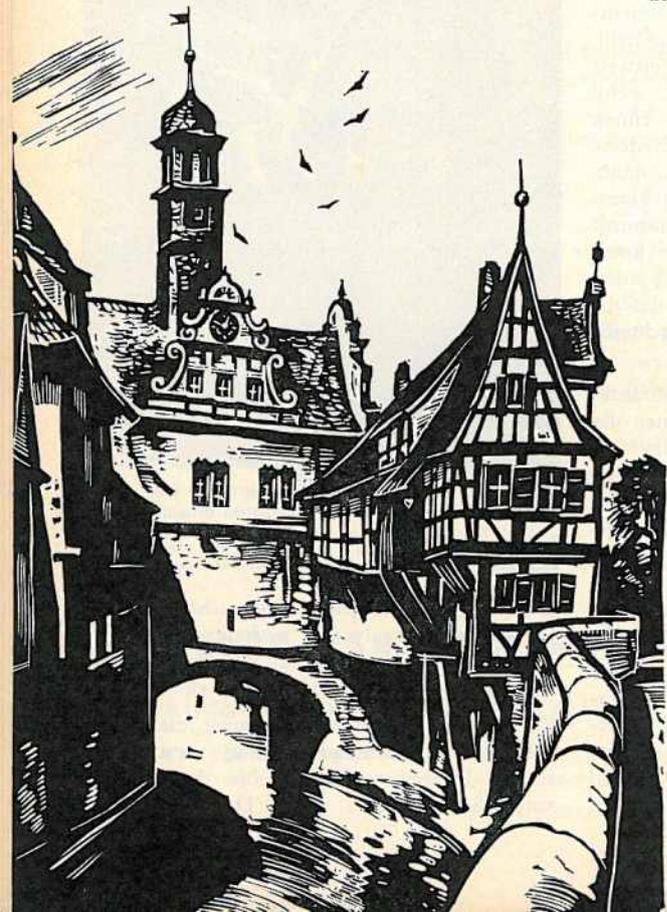
Dennoch gibt es auch unter den schwarzen Politikern Zeichen des Umdenkens. So sagte der Premierminister Banda: „Ein afrikanischer Krieg gegen Rhodesien ist Unsinn. Ich kenne die Rhodesier. In fünf Tagen hätten sie jede afrikanische Armee zerschlagen. Und Erpressungen gegen England sind sinnlos. Wir brauchen England, nicht umgekehrt.“ Doch die wenigen gemäßigten afrikanischen Politiker sind noch immer Gefangene ihrer eigenen Radikalen, denen vor allem der kommunistische Wind munter die Segel füllt.

Die „unterdrückten schwarzen Brüder“ in Rhodesien jedoch — um zur zweiten wichtigen Reaktion auf die einseitige Unabhängigkeitserklärung zu kommen — dachten in der Mehrzahl nicht daran, in das ringsum tönende Protestgeschrei einzustimmen, vom offenen Aufstand gegen die Weißen ganz zu schweigen. Der Grund dafür ist einfach: In keinem anderen afrikanischen Land haben Farbige größere Chancen, ausgebildet zu werden und gut zu verdienen als in Rhodesien — eine Tatsache, die sich besonders die westlichen Gegner Ian Smith' hinter die Ohren schreiben sollten. Denn hier steht in politischer Auseinandersetzung nicht eine weiße Minderheit gegen eine schwarze Mehrheit, sondern gegen eine verhältnismäßig kleine Gruppe schwarzer Nationalisten, geführt von den Rassenfanatikern Sithole und Nkome, die, wenn man einem Bericht der angesehenen „New York Times“ Glauben schenken darf, massive Unterstützung in Waffen und Guerilla-Schulung aus dem kommunistischen Ausland erhalten.

Gewiß — in Rhodesien herrschen keine demokratischen Verhältnisse. Noch nicht. Die allgemeine Emanzipation der schwarzen Mitbürger ist jedoch Bestandteil des rhodesischen Regierungsprogramms. Afrika ist nicht Europa oder Amerika und kann nicht mit deren Maßstäben gemessen werden. Wie schnell demokratische Selbstverwaltung zur „schwarzen Katastrophe“ führen kann, ist in der afrikanischen Nachkriegsgeschichte leider nur zu oft bewiesen worden. Und daß die weißen Siedler Rhodesiens auch im Interesse der Schwarzen keine Lust haben, in ihrem Lande ein zweites Kongo-Debakel zu erleben, wird jeder verstehen, der sich die Mühe macht, objektiv darüber nachzudenken.

Unser schönes  
Deutschland

DAS ALTE RATHAUS  
IN MARKTBREIT



Vom Juli-Wetter wollen wir lieber nicht zuviel sprechen. Beinahe hat es den Anschein, als hätte Klabaubermann mit dem Vorschußsommer, der bereits im Mai begann, zuviel geunkelt. Urlauber in nördlichen Gefilden sind jedenfalls nicht ganz auf ihre Kosten gekommen. Sie befanden sich im Frontgebiet zwischen warmen und kalten Fronten und einem Hoch, das nicht immer erfolgreich versuchte, seine Sonnenwonnen auch an den Norden zu verschenken.

### Allzuviel ist ungesund

ja, kann sogar tödlich sein. Auch eine Weltmeisterschaft im Fußball sollte man mit Maßen genießen. Das beherzigte der Feintäschner Martin-Wilhelm Becker aus Oberhausen bei Offenbach nicht. Er war so wütend und verzweifelt darüber, daß seine Bildröhre gerade in dem Moment erlosch, als die Weltmeisterschaft in England ihren Auftakt nahm, daß er zunächst beschloß, „das Ding gegen den nächsten Baum zu werfen“. Das tat er auch. Aber dann hörte er von Nachbarn die Begeisterung der WM-Fernseher. Das war ihm zuviel. „Ich halt's nicht mehr aus“, schrie er, ging ins Badezimmer, schloß sich ein und erhängte sich.

### Sie schrien verzückt und fielen um

wie sich das für eine richtige Beatle-Show gehört, die am 26. Juni in Hamburg abgezogen wurden. Also drinnen im Saal nichts Neues. Man kennt das ja. Es verlief programmgemäß. Mobiliar wurde nicht zerstört. Musik war wenig zu hören. Um so mehr von der Folge der harten Schläge auf das Fan-Volk. Ihre Ekstase war lauter als die Darbietungen der Pilzköpfe. War die harte Verkaufschlacht, wie Klabaubermann berichtete, glimpflich verlaufen, so verlief die Hauptschlacht vor den Toren des Beat-Heiligtums um so tumultöser. Da wurden Feuertöpfe, Tränengasbomben, Wurf-

umgekehrten Vorzeichen, für den jungen Plattenstar. Aus der Gerichtsverhandlung ging er als Unbescholtener hervor, wenn auch die endgültige Klärung der Anschuldigungen gegen das Teenager-Idol erst das Ermittlungsverfahren bringen wird. Drafi ist verheiratet und stolzer Vater von Zwillingen. Beachtlich und sehr sympathisch ist die Haltung seiner Frau, die hundertprozentig hinter ihm stand. Für seine 20 Jahre versteht der Sänger schon allerhand davon, wie man sich selbst am besten managt. Titel seiner nächsten Platte: „Falscher Verdacht“.

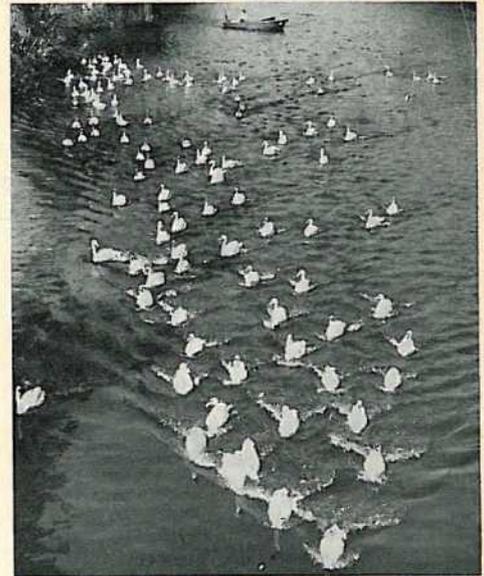
### Mit Blaulicht und blau

so schrieb Klabaubermann im Juni, verursachte ein mit 12 Mann besetztes Feuerwehrauto einen Verkehrsunfall. Wer das Auto gefahren hatte, das war nicht so ohne weiteres zu ermitteln, weil die Feuerwehrmänner absolut dicht hielten. Anscheinend waren sie aber den Ermittlungsführungskünsten einer Staatsanwältin nicht gewachsen. Nach 33 Tagen hat dre Schiedemeister Hans Gräbenstein (30) aus Maschen schriftlich beim Lüneburger Staatsanwalt gestanden: „Ich habe am Steuer gesessen.“ Nun muß er sich verantworten wegen Herbeiführung einer Gemeingefahr im Straßenverkehr, wegen Trunkenheit am Steuer, wegen falschen Überholens sowie wegen fahrlässiger Körperverletzung. Vielleicht wird ihm das helfen, mit jeder Art von Brand in Zukunft fertig zu werden.

### Zwei Untaugliche für die Ehe

Es scheint, Playsachs & Sex wollen jetzt versuchen, ob sich die Mathematik in die Liebe übertragen läßt, ob nämlich zweimal minus einmal plus ergibt. Sexidol auf dem Abstieg, Brigitte Bardot, und Deutschlands Playboy Nr. 1, Gunther Sachs, haben sich nach ausgiebigem Hochleistungs-

### Homefleet bei Geschwadermanöver



## Lotse durch die Speisekarten:

### ITALIEN

Wenige Länder haben eine so ausgeprägte Küche wie Italien. Gleichgültig, ob es sich um die in Essig und Öl eingelegten Gemüse handelt, die als Vorgericht gereicht werden, oder um die zahlreichen Teigwarengerichte, die den Ruhm italienischer Kochkunst in aller Welt verbreiteten. Sind wir schon einmal in Italien, so wählen wir uns jedoch die Speisen, die nicht auf jeder Menükarte zwischen Buenos Aires und Stockholm zu finden sind. Da gibt es z. B. in vielen Restaurants der Hafenstädte eine „Zuppa di pesce“. Die schlichte Übersetzung „Fischsuppe“ drückt nicht einen Bruchteil dessen aus, was den Gast erwartet. Es ist ein rustikales Eintopfessen, in dem sich all das befindet, was an den Küsten des Landes gefangen wird. In einer kräftigen, mit Lorbeer und Knoblauch abgeschmeckten Brühe befinden sich wohlschmeckende Filetstücke von Mittelmeerfischen zusammen mit Garnelen, Muscheln und Langustenstücken.

Viele der Nudelsorten, die in den Restaurants zu finden sind, kennen wir nicht, und sie sind uns daher eine Probe wert. Hierunter fallen die Canelloni, dicke Hohlnudeln, die mit einer Fleischmasse gefüllt sind. Tagliatelli verdi sind grüne Nudeln, in deren Teig Spinat eingearbeitet ist. Als interessantes Gemüse darf man sich Zucchini bestellen, kleine gurkenähnliche Früchte, die in Olivenöl geschmort, sich harmonisch in die Speisefolge eingliedern.

Selbst in kleinen Gasthäusern wird in Italien eine Pizza angeboten. Es ist wohl eine der volkstümlichsten Speisen des Landes, die von jedem Fremden versucht werden müssen. Der aus Hefeteig auf heißen Steinen ausgebackene Kuchenfladen ist gespickt mit Salami-, Sardellen- und Olivenstücken. Der Mozzarella-Käse gibt dazu dem Gebäck seinen pikanten Geschmack.

# DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

geschosse und Wasserwerfer eingesetzt. Die Hamburger City glich in diesen Beatle-Abendstunden einem Schlachtfeld, denn dort regierten die Bosse der Gammler. Ihre „Truppen“ warfen Autos um, schmissen Schaufenster ein und attackierten in gefährvoller Weise harmlose Straßenbahnfahrergäste. Es wurde kurzer Prozeß gemacht und zum erstmal das Schnellgerichtsverfahren angewandt. Die Meinungen, ob es notwendig war, solch eine Schlacht zu entfesseln, sind geteilt. Fest steht, auch für die gemäßigten Jugendlichen, daß die deutsche Polizei im Umgang mit randalierenden Protestlern im Ausland noch einige demokratische Erfahrungen abgucken kann.

### Ein nackter Star

soll der Anklage nach in Berlin einen Riesenskandal verursacht haben. Es handelt sich um Drafi Deutscher, dem vorgeworfen wird, sich an den offenen Fenstern seiner Wohnung Jugendlichen unbedeckt und unsittlich handelnd präsentiert zu haben. Dabei soll er gepffiffen haben, um die Jugendlichen anzulocken. Was dabei vor allem herauskam, ist großartige Reklame, wenn auch mit

training zusammengetan, „bis daß der Tod sie scheidet“. Es ist nicht anzunehmen, daß sie es lange aushalten und plötzlich begreifen, daß eine Ehe nichts ist, was sich auf Zeit genießen läßt. An der sittlichen Reife von BB jedenfalls bekam kürzlich der Bürgermeister von Kiefersfelden in Oberbayern Zweifel. Allerdings zu spät. BB, die mit Gunther Sachs als neuestem ständigen Begleiter auf dessen Gut Oberaudorf (Gemeinde Kiefersfelden) einen Kurzurlaub verbracht hatte, war zunächst zum Paradedstück des Bürgermeisters geworden. BB hatte sich in dem goldenen Buch der Stadt verewigt. Sinnig hatte sie ein Herz hineingemalt und ihren Namen unter dieses „Kunstwerk“ gesetzt. In den Augen des Bürgermeisters war dieses das Glanzstück des goldenen Buches. Aber dann kam der Münchner Erzbischof Julius Kardinal Döpfner nach Kiefersfelden zu Besuch. Zweifellos ebenfalls eine Prominenz. Zweifellos ebenfalls ein Kandidat für das goldene Buch. Aber die Gemeinde war dagegen: „Der Kardinal kann sich unmöglich gemeinsam mit einer Busenschönheit in diesem Buch verewigen“, wurde dem bedeppten Stadtoberhaupt klargemacht.

Klabaubermann

# Deutsche Verkehrspolitik

Es ist eine etwas ironische, sich selbst belächelnde Feststellung, die vor Jahren in Kreisen der Verkehrspolitik der verschiedensten Richtungen getroffen wurde, wenn gesagt worden ist: Was den Verkehr anbelangt, so zerfällt er erstens in den Transport und zweitens in den Benimm. Damit soll beileibe nicht gesagt sein, das träge für Sprecher einzelner Verkehrsgruppen oder politischer Richtungen auch nur teilweise zu. Die Leidenschaftlichkeit, mit der vor Jahren beispielsweise um das Problem Schiene/Straße gestritten wurde, die Protestaktionen einzelner Teile des Kraftfahrzeugwesens und die mannigfachen anderen Begleiterscheinungen zu verkehrspolitischen Entscheidungen haben jedoch wenigstens zeitweilig den Eindruck in der deutschen Öffentlichkeit aufkommen lassen, als sei die Heftigkeit der verkehrspolitischen Debatten nicht mehr zu überbieten. Erfreulich dürfte vom heutigen Standpunkt und bereits seit Jahren andauernd zweierlei sein: Zunächst die Feststellung, daß neben dem anderen Außenverkehrsträger, nämlich der Luftfahrt, die Seeschifffahrt, der die Leser der „Kehrwieder“ zugehören, sich niemals der „rauen Gangart“ befleißigt hat. Im Gegenteil, mancherorts hat man die vornehme Zurückhaltung der deutschen Seeschifffahrt nicht immer begriffen.

Diese erfreuliche Feststellung konnte erneut getroffen werden bei der Erörterung des Haushalts des Bundesverkehrsministeriums gelegentlich der letzten Haushaltsdebatte im Bundestag. Es ist der Herr Bundesverkehrsminister selbst gewesen, der bei seinen Bemerkungen zum Haushalt am 25. Mai dieses Jahres das zum Ausdruck gebracht hat, indem er unter anderem sagte: „Ich darf aber auch sagen, daß ich sehr dankbar bin für die konstruktive Arbeit im Haushaltsausschuß in seiner Gesamtheit und im Verkehrsausschuß. Ich bedanke mich ebenso herzlich für die hier gemachten Darlegungen verschiedener Kollegen über unsere verkehrspolitischen Fragen. Ich muß sagen, ich habe daraus manche Anregung entnommen. Der gespendete Dank und das Lob sollen für meine Mitarbeiter und mich nur Ansporn sein, uns in diesen Dingen noch weiter und noch lebhafter Mühe zu geben, damit wir eine gute gemeinsame Leistung von Bundesregierung und Bundestag vor unser Volk hinstellen können.“

Über die Bedeutung einer richtigen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik kann im Hinblick auf unsere immer enger zusammenwachsende, immer stärker aufeinander angewiesene wirtschaftliche Welt ein Zweifel kaum noch bestehen. Wer in den Ferienwochen dieses Sommers auf deutschen Autobahnen gefahren ist, wer hunderte von Kilometern zum Urlaubsort mit der Deutschen Bundesbahn gereist ist, wer etwa am Ufer des Rheinstroms die modernen Schubschiffe gesehen hat, und wer auf den Straßen oder am Rande der Städte die immer noch zunehmende Zahl moderner Lastwagen, Sattelschlepper und Lastzüge für die verschiedensten Zwecke gesehen hat, wird die unser Leben mehr als begleitende, nämlich zunehmend bestimmende Rolle des Verkehrs erkannt haben (dabei soll hier bewußt allein von den binnenländischen Verkehrsträgern, also nicht von See- und Luftfahrt gesprochen werden). Dem entspricht es rein zahlenmäßig, daß sich der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr seit dem Jahre 1950 vervierzehnfacht hat, womit er ganz wesentlich stärker angewachsen ist als der Gesamtbundeshaushalt.

Was erklärt die Anteilnahme so weiter Bevölkerungskreise an Fragen der Verkehrspolitik in unserer Zeit? Es ist wohl einfach die Erkenntnis, daß in der Welt, in der wir leben, jeder Mensch Verkehrsteilnehmer und Verkehrsnutzer ist. Das ganze Leben, sei es nun der wirtschaftliche Teil, der gesellschaftliche oder der kulturelle, ist von Jahr zu Jahr zunehmend abhängiger geworden von der Leistungsdichte und der Leistungsfähigkeit der Verkehrseinrichtungen und der Verkehrsträger. Kam es in den ersten Jahren nach 1945 erst einmal darauf an, die ungeheuren Kriegsschäden zu beseitigen, so kam es etwa vom Jahre 1950 an immer mehr dazu, durch ein sinnvolles Zusammenwirken von privater Initiative und öffentlicher Hand einen hochleistungsfähigen Verkehrsapparat zu entwickeln. Hierzu gehört in erster Linie der Ausbau des Verkehrsnetzes auf der Straße, hinsichtlich der Schienenwege und auf den Binnenwasserstraßen. Gerade weil das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland insbesondere wegen seines Industriepotentials ein Kernstück des europäischen Wirtschaftsraumes darstellt, und weil andererseits wir, mehr als früher, auf einen regen Güter- und Leistungsaustausch mit Partnerländern angewiesen sind, sind gute und leistungsfähige Verkehrswege lebenswichtige Voraussetzungen. Dabei kann und darf nicht übersehen werden, daß es der technische Fortschritt ist, der gerade im Bereich des Verkehrs einen gleichsam permanenten Strukturwandel zur Folge hat.

In aller Kürze sei das an einigen Bereichsbeispielen erläutert: Die Bundesbahn elektrifiziert ihre Strecken, die Dampflokomotive weicht dem Elektro- oder Dieselantrieb. Stellwerk-, Gleis- und Reparaturanlagen, der Wagenpark, die Inneneinrichtungen, die Bahnstationen werden modernisiert. Das Tempo der Modernisierung im Straßenverkehr steigert sich laufend, ganz abgesehen von der quantitativen Zunahme. Die Binnenschifffahrt, fast ganz schon zum Motorantrieb übergegangen, wendet sich immer mehr den modernen Formen der Schubschifffahrt zu. Daneben ist mit den Pipelines ein noch vor wenigen Jahren unbekanntes Beförderungsmittel für den immer mehr an Bedeutung gewinnenden Energieträger Öl getreten. Ja, die Weiterentwicklung dieser Leitungen für die Beförderung von gasförmigen oder auch festen Stoffen scheint eine Zukunft zu haben. So werden die verkehrspolitischen Lösungen weitgehendst auch von dem Fortschritt der Technik bestimmt.

Derartige Entwicklungstendenzen geben einer modernen Verkehrspolitik ganz andere Aufgaben, als sie beispielsweise die Verkehrspolitik der Weimarer Zeit vor sich gesehen hatte. Handelte es sich damals mehr um statische Aufgaben, so hat die heutige moderne Verkehrspolitik zweifellos etwas Dynamisches an sich. Ja, manchmal scheint es darauf anzukommen, bei Planungen der Gegenwart die Entwicklung der nächsten Zukunft vorauszuahnen oder doch wenigstens durch Bauwerke des Augenblickes nicht zu verhindern. Wer mit offenen Augen durch unsere Städte geht, wird nicht selten Beispiele dafür finden, daß Neubauvorhaben aus der Zeit vor acht oder zwölf Jahren sich als Hemmnisse für die heutigen Frequenzen erweisen und damit eigentlich schon überholt sind. Erfreulicherweise gilt das nicht für die See- und Binnenhäfen, wo durch Einbeziehungen neuer Gelände Flächen das Bestehende erweitert das das Ganze solchermaßen modernisiert werden kann.

So wird sich die deutsche Verkehrspolitik einer Linie auch in Zukunft bedienen müssen: Alles ist

in Fluß und daher bedarf es ständiger Anpassung. Natürlich sind gerade im Bereich der kostenschweren Verkehrsinvestitionen den sogenannten technischen Notwendigkeiten finanzielle Grenzen gesetzt. Das sollte beispielsweise jeder Autofahrer sich vor Augen halten, bevor er anlässlich von Verstopfungen auf der Autobahn auf gut bayerisch zu schimpfen beginnt: „Doar foahr i jo besser mitm Radl und komm gschwinder nach Hintertupfingen.“ Solche Momentkritik übersieht die gewaltigen Leistungen der Verkehrspolitik der letzten 16 Jahre.

Die Verkehrsausgaben des Bundes sind beispielsweise von 1950 mit 525 Millionen DM über 1958 mit 2,9 Milliarden DM auf 5,7 Milliarden DM im Jahre 1965 gestiegen. Die letzte Jahreszahl entspricht etwa zwei Dritteln der gesamten Investitionswerte unserer Handelsflotte. Dabei ist es interessant, wie sich die Mittel von insgesamt etwa 45 Milliarden DM Verkehrsinvestitionen des Bundeshaushaltes in 16 Jahren auf die drei binnenländischen Hauptverkehrsträger verteilen:

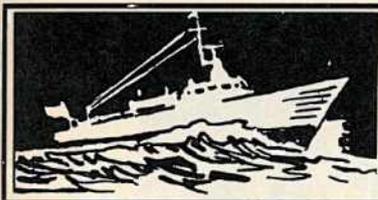
Für den Straßenbau ist etwa die Hälfte dieser Gesamtsumme, nämlich über 21 Milliarden DM, ausgegeben, wobei der Hauptanteil bestimmt war für die Verwirklichung des zweiten Vierjahresplanes von 1963 bis 1966 mit rund 13 Milliarden DM. Übrigens sind für einen dritten Vierjahresplan von 1967 bis 1970 etwa 20 Milliarden DM allein für den Straßenbau in Aussicht genommen.

Für den planmäßigen Ausbau der Bundeswasserstraßen sind im gleichen Zeitraum 1950 bis 1965 etwa 5 Milliarden DM einschließlich der Kosten für die Unterhaltung ausgegeben.

Der Deutschen Bundesbahn, die eine eigene Haushaltsgebarung hat, sind im Wege der Verlustübernahmen seit dem Jahre 1952 etwa 13 Milliarden DM zugeflossen.

Das alles sind beachtliche Summen für diese drei binnenländischen Verkehrsträger Straße, Strom und Schiene. Im übrigen Investitionssummen, die aus Steuergeldern aufgebracht sind. Auf der anderen Seite sollen diese Beträge die Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit der drei Verkehrsträger Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Bundesbahn fördern und haben das in den letzten Jahren zweifellos auch getan.





# Flottenumschau

## Bundesmarine

Bei der Namensgebung der Fahrzeuge der Bundesmarine ist eine gewisse Regelung eingehalten worden. Das größte Schiff, ein Schulschiff, wurde „Deutschland“ getauft. Die neuen Zerstörer der „Hamburg“-Klasse haben Namen von Bundesländern (Schleswig-Holstein, Bayern, Hessen). Bei den älteren Zerstörern aus den USA heißt es einfach Z1 bis Z 6. Fregatten haben Namen größerer Städte (Köln, Braunschweig, Augsburg, Emden, Lübeck, Karlsruhe). Die älteren Landungsfahrzeuge haben Tiernamen (Natter, Otter, Eidechse, Viper, Krokodil), die neuen Landungsboote sind vorwiegend nach Fischen benannt (Forelle, Barbe, Stichling, Butt usw.). Tiernamen kommen sehr häufig vor. Die Schnellboote haben Raubtiernamen, gleichgültig, ob Vierbeiner oder Zweibeiner (z. B. Jaguar, Falke oder Zobel usw.). Die Minensuchboote haben Städtenamen (Schleswig, Vegesack usw.) oder sind nach Sternbildern benannt (Atair, Schütze usw.). Die Küstenwachboote haben Namen, die aus Sagen entnommen worden sind (Freya, Nympe, Nixe, Vineta). Die beiden älteren U-Boote haben Fischnamen (Hai und Hecht), die neueren heißen nüchtern U1 bis U 10. Frühere Marinennamen findet man vor allem bei den Schulfahrzeugen (Gorch Fock, Scheer, Gneisenau usw.). Die Troßschiffe haben Namen nach Landschaften (Angeln, Dithmarschen, Westerwald, Schwarzwald). Hierbei sind Namen früherer großer Troßschiffe wieder aufgenommen worden. Bei der Taufe der Hilfsschiffe hat man auch an frühere verdiente Techniker und Schiffbauer gedacht (Rudolf Diesel, Hans Bürkner, Wilhelm Bauer).

Die Bundesmarine besitzt inzwischen zwölf Tender, die als Mutterschiffe für Schnellboote, U-Boote und Minensucher oder auch als Schulschiffe dienen. Merkmale aller dieser Schiffe sind eine leicht ansteigende Back, ein schräger Bug, das Spiegelheck und die lange kastenartige Brücke. Der Schornstein ist geneigt und hat eine stromlinienförmige Kappe. Diese Fahrzeuge tragen den Leitbuchstaben A = Auxiliary Vessel (Hilfsfahrzeug) und eine zweistellige Nummer. Alle Tender haben Namen von deutschen Flüssen.

Die Bundesmarine verfügt über eine Anzahl von Ausbildungssegelbooten, auf denen jüngere und ältere Marineangehörige ihre seemännischen Erfahrungen erhalten und ihre seglerischen Kenntnisse erweitern können.

Da nur etwa 40 Prozent des Marinepersonals jeweils an Bord von Schiffen oder Booten Dienst machen, besteht für den anderen an Land in Stäben, Schulen usw. tätigen Teil die Möglichkeit, mit Wind und Wasser den engen Kontakt aufrecht zu erhalten und sea-fit zu bleiben. So haben Marineangehörige auf diesen Ausbildungssegelbooten bei jedem Wetter Fahrtsegel bis zu den Aalands-Inseln, nach Norwegen und Schottland durchgeführt oder sich an den bekannten Regatten in Nord- und Ostsee beteiligt. Auf einer kleinen Jacht wurden sie zwischenzeitlich daran erinnert, daß in einer kleinen Gemeinschaft alle Mann zusammen an einem Tampen ziehen müssen, wenn das gesteckte Ziel sicher erreicht werden soll.

### Militärattachés

In Bonn haben etwa 40 Nationen bei ihren Botschaften einen Militärattaché. Die Bundeswehr hat

dementsprechend etwa 30 Militärattachéstäbe in fremden Ländern, die das Bundesverteidigungsministerium in diesen Ländern vertreten. Die Militärattachés sind fachliche Berater der Gesandten oder Botschafter der Bundesrepublik Deutschland auf militärischem Sektor. Außerdem sollen sie enge Freundschaft mit den militärischen Stellen ihres Gastlandes herstellen und pflegen. Es gibt in der Bundeswehr keine besondere Attachélaufbahn. Die für diesen Dienst ausgesuchten Offiziere müssen eine gute Allgemeinbildung sowie ausreichende Sprachkenntnisse mitbringen und werden dann weiter geschult. Bevor ein Militärattaché seine Aufgabe übernehmen kann, muß die Regierung des Gastlandes ihre Zustimmung (Agrément) hierzu geben. Wenn er seinen Dienst angetreten hat, wird der Chef der diplomatischen Mission (Botschafter oder Gesandter) sein allgemein-dienstlicher Vorgesetzter. Der Militärattaché wird dann dem auswärtigen Amt abgeordnet. Fachlich und truppen-dienstlich bleibt er dem Bundesverteidigungsministerium unterstellt. In diesem Ministerium gibt es ein besonderes Referat für Militärattaché-Angelegenheiten. Die Attachés haben in einigen Ländern ständig mehrere hundert Bundeswehrangehörige zu betreuen, sie müssen die Besuche von Staatspersonen und Kriegsschiffen vorbereiten und vielerlei sonstige Verbindungsaufgaben erledigen.



gehört  
gesehen  
festgehalten

### Den falschen Dampfer

erwischt ein in der Bundesrepublik lebender Gastarbeiter, der mit allen notwendigen Papieren und Gepäck versehen nach Australien auswandern wollte. Er stieg in Bremerhaven auf dem Helgolandsdampfer „Roland von Bremen“ ein. Dort wunderte man sich über das viele Gepäck. Als die Sache schließlich klagestellt wurde, befand man sich schon auf der Höhe des Leuchtturms Hohe-Wege. Ein Boot der Wasserschutzpolizei sprang als Retter ein und brachte den Auswanderer auf das richtige Schiff, das, nachdem der Helgolandsdampfer abgelegt hatte, dessen Platz an der Columbuskaje eingenommen hatte.

### Die Schiffskasse

nahm ein Hamburger Matrose in Gent mit an Land, um den Damen in den einschlägigen Bars mit dem vielen Geld einmal richtig imponieren zu können. Bei Sekt und Striptease ließ er sich verwöhnen, wobei ein großer Teil der Kasse den Besitzer wechselte. Schließlich packte den Matrosen die Reue; er wollte an Bord zurück und dem Kapitän den Rest des Geldes zurückgeben. Der Fahrer des Taxis, das ihn auf das Schiff zurückbringen sollte, glaubte, den Betrunknen leicht berauben zu können. Der aber — ein ehemaliger Boxer — wehrte sich, und zwar so, daß der Taxi-

## Fremde Marinen

Unter den Marinen Mittel- und Südamerikas nimmt die argentinische Marine eine Sonderstellung ein. Das Land besitzt im La Plata einen großen Strom und hat eine lange Küste. Es zeigt besonderes Interesse an der Antarktis. Mehr als 90 Prozent des Außenhandels geht über See. Der Transport an flüssigen Brennstoffen zu den Raffinerien am La Plata wird nur auf dem Seeweg durchgeführt. Die argentinische Marine hat die Aufgabe, das Küstenvorfeld und die Küste zu schützen, die Verbindung zur argentinischen Antarktis aufrecht zu erhalten und für ihre Streitkräfte im Küstenvorfeld und im Südpolarmeere entsprechende wissenschaftliche Forschung zu betreiben. Sie besteht nicht nur aus schwimmenden Einheiten, sondern sie verfügt auch über eine Seefliegerei und über Marineinfanteristen.

Die argentinische Flotte wird in die Hochseeflotte und in das Flußgeschwader eingeteilt. Zur Hochseeflotte gehören ein Flugzeugträger („Independencia“ ex „Warrior“), zwei Kreuzer, etwa zehn Zerstörer, zwei U-Boote, mehrere Minensucher und Landungsboote sowie viele Hilfsschiffe (Tanker, Schlepper, Vermessungsschiffe usw.). Ein Segelschulschiff ist vorhanden. Das Flußgeschwader besteht vor allem aus kleinen Fahrzeugen. Für die Wahrung der argentinischen Belange in der Antarktis gibt es moderne Schiffe, darunter einen Eisbrecher und mehrere Versorger. Von Zeit zu Zeit führt die argentinische Marine gemeinsame Übungen mit anderen Marinen durch, auch mit der US Navy. Die größeren Einheiten der argentinischen Flotte sind aus anderen Ländern angekauft. Seit einiger Zeit werden kleinere Einheiten auf argentinischen Werften gebaut. Für südamerikanische Verhältnisse hat die argentinische Marine einen hohen Ausbildungsstand. - R -

fahrer nach wenigen Schlägen leblos zusammenbrach. Ein belgisches Gericht verurteilte das zum Glück seltene Exemplar eines Landgängers zu 18 Monaten Gefängnis.

### Die Staatsanwaltschaft

in Flensburg ermittelt gegen den Eigner eines holländischen Fischkutters wegen unberechtigten Fischens in deutschen Gewässern und außerdem wegen Freiheitsberaubung oder Nötigung. Der Fischer ließ den Kapitän eines deutschen Fischereischutzbootes, das ihn beim Fischen aufbrachte, zunächst widerstandslos an Bord kommen, nahm aber dann plötzlich Kurs auf die offene See, wobei es zu einem Handgemenge mit den deutschen Ordnungshütern kam. Dem Schutzboot gelang es, außerhalb der Hoheitsgewässer seinen Schiffsführer wieder an Bord zu holen. Die Ermittlungen werden schwierig sein, da sich der Gesuchte inzwischen wieder in Holland befindet.

### Ehrwürdige Admirale

Seiner Britischen Majestät würden sich im Grabe umdrehen, wenn sie erführen, daß die traditionsreiche Royal Navy zum ersten Male Frauen als Besatzungsmitglieder an Bord mitnimmt. Auf einem modernen Raketenzerstörer füttern die beiden Damen den Computer, der für eine schnelle Lenkung der Waffen notwendig ist. Der Kommandant stellte ihnen spontan seine Kammern zur Verfügung. Übrigens, eine der 25jährigen Spezialistinnen ist bereits verheiratet, während die andere noch zu haben ist.

### Seekrank

werden auch Fische. Das stellte der ehemalige Leiter des britischen chemisch-ozeanographischen Laboratoriums in Lowestoft anlässlich einer Untersuchung über den Transport von Lebendfischen fest. Es stellte sich heraus, daß Fische, die in einem Wassertank von einem Fischdampfer transportiert wurden, so schwer seekrank wurden, daß sie starben.

# Schiffe, die Geschichte machten

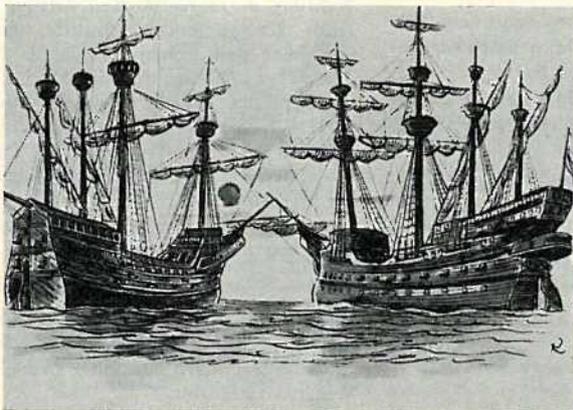
2. Fortsetzung und Schluss

12



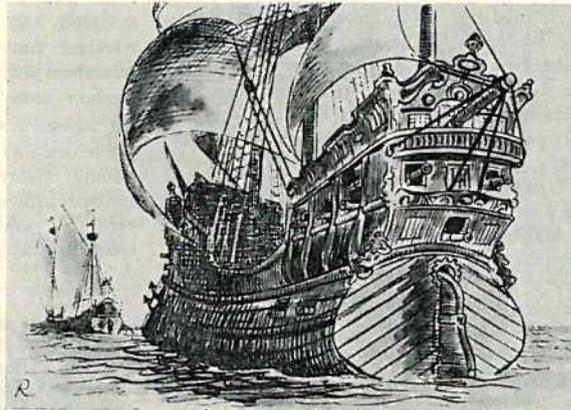
Fast 500 Jahre, nachdem die Wikinger Amerika entdeckten, wurde es Ende des 15. Jahrhunderts für das „Abendland“ neu entdeckt. 1492 landete der in spanischen Diensten stehende genuesische Seefahrer Christoph Kolumbus auf den Antillen, die er zunächst für ostindische Inseln hielt. Kolumbus war mit drei Karavellen über den Atlantik gesegelt. Im Vordergrund unserer Zeichnung Kolumbus' Flaggschiff, die „Santa Maria“. Im Hintergrund die Begleitschiffe: links die „Pinta“, rechts die „Nina“. Die Maße der „Santa Maria“ waren: Länge 23 m, Breite 6,7 m, Tiefgang 3 m, Wasserverdrängung 337 Tonnen, Besatzung 90 Mann.

13



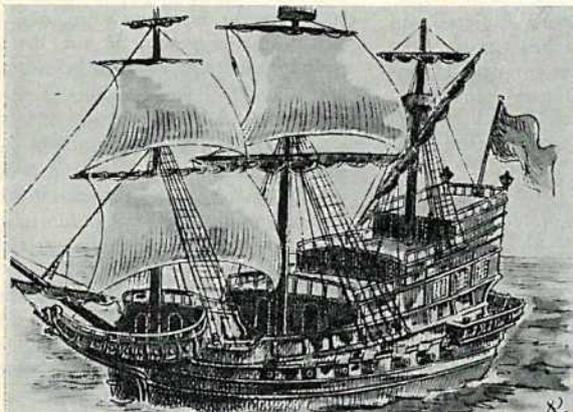
Als 1533 Marcus Meyer mit den gegen die Niederlande aufgeborenen Schiffen der Hanse England besuchte, machten die massigen, seefesten Schiffe einen gewaltigen Eindruck. Heinrich VIII. verstärkte seine Flotte durch Aufkäufe in den Hansestädten. Das größte Schiff und vor allem das durch seine Besetzung fortschrittlichste blieb lange Zeit der „Große Adler von Lübeck“ (rechts). Die Länge vom Steven zum Heck betrug 49 m (von Galion bis Galerie 64 m), Breite 14 m, hintere Höhe vom Kiel bis zum Heckbord 21,5 m, Länge des Ruders 12 m, Wasserverdrängung 1500 Tonnen, Besatzung 1050 Mann. Der Großmast bestand aus 4 Stücken und hatte eine Höhe von 62,15 m.

14



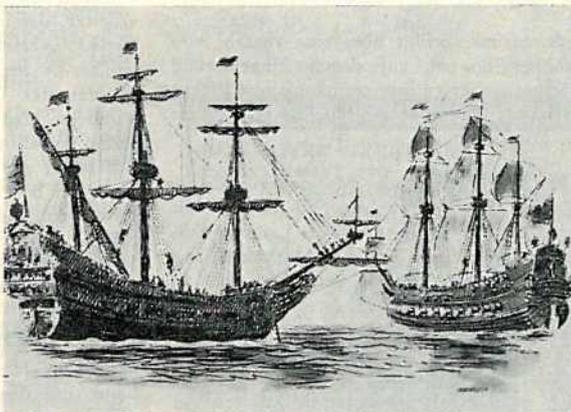
Die Schätze der „Neuen Welt“, Gold und Silber, flossen mehr als ein halbes Jahrhundert ungehindert in Spaniens Schatzkammern. Doch dann störten Seeräuber die Spanische Silberstraße. Hierbei gab es Kämpfe auf Leben und Tod. Um die Herrschaft auf dem Ozean zu sichern, rüstete Philipp II. von Spanien eine gewaltige Flotte. 1588 segelte die „Armada“ gegen England. Es waren etwa 60 Galeonen, zahlreiche große Rudergaleeren und viele bewaffnete Handelsschiffe, hauptsächlich mit Landsoldaten besetzt, die für den Enterkampf gedrillt worden waren. Insgesamt 30 000 Mann! Doch die englische Flotte vernichtete die durch einen Sturm bereits geschwächte „Armada“.

15



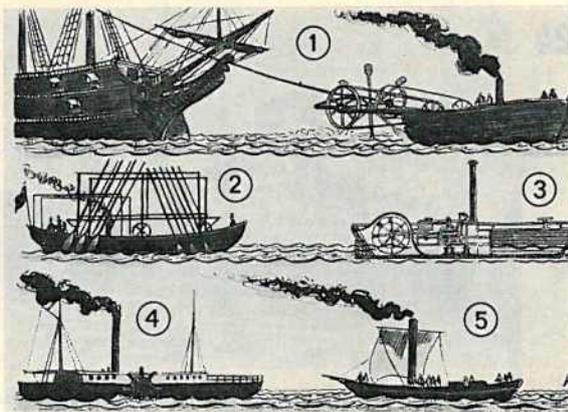
Die Niederländer bauten Ende des 16. Jahrhunderts einen Schiffstyp, der uns noch bizarrer anmutet als seine mit hohem Vorder- und Hinterkastell versehenen Vorgänger. Die „Flaute“, vorn zwar niedrig geworden, mit einem weit vorragenden Galionsbalken ausgerüstet, wuchs gegen das Heck zu gewaltiger Höhe an. Auch Hamburg und die anderen Hansestädte bauten „Flauten“, die hauptsächlich die Route nach Grönland befuhren. Diese dekorativen aber doch wirtschaftlichen Schiffe, die bis zu 1000 Tonnen groß waren, waren der Standardtyp des 17. Jahrhunderts.

16



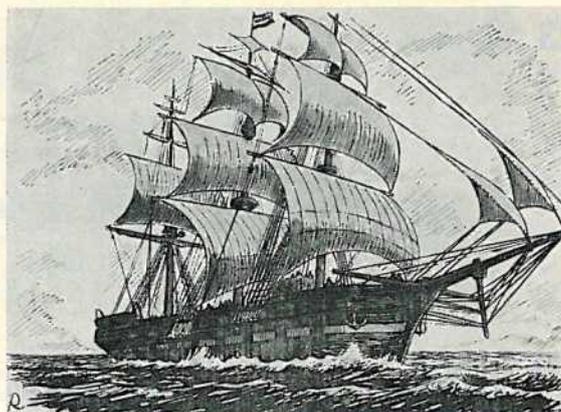
Im Jahre 1668 baute Hamburg zu Konvoizwecken die Fregatte „Kaiser Leopoldus Primus“, die 36 Jahre lang im Dienst stand. Unter dem berühmten Admiral Bernd Jacobsen Karpfänger schützte sie, zusammen mit ihrem etwas jüngeren Schwesterschiff „Wappen von Hamburg“ die Hamburger Handelsschiffe gegen die gefürchteten Dünkirchner Kaperer. Die beiden Hamburger Schiffe zeigten bereits gemäßigte Formen. Die übertrieben hohen Achteraufbauten waren weggefallen. Schnittiger Unterwasserbau verhalf ihnen zu großer Schnelligkeit („Wappen“ links, „Leopoldus“ rechts im Bild).

17



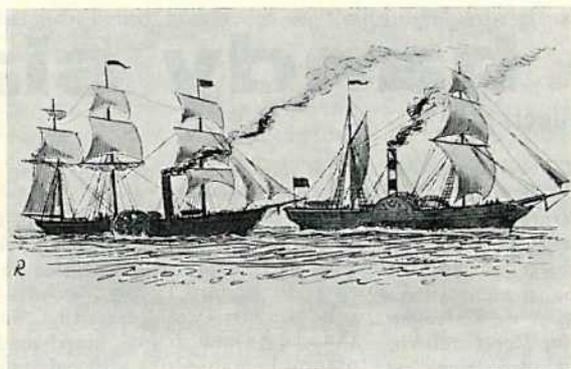
Ein gewisser Blasco de Garay soll 1543 eine Dampfmaschine auf der Caravelle „La Trinidad“ eingebaut haben. Im Jahre 1737 führte Jonathan Hull einen Dampfschlepper mit Heckantrieb (1) vor. John Fitch baute 1787 Dampfboote mit Seitenrädern, eines mit einer Schraube und eines mit zwölf mechanischen Rudern (2). William Symington (3) baute 1800 in Schottland den von einer Wattschen Dampfmaschine betriebenen Heckschlepper „Charlotte Dudas“. Der Amerikaner Robert Fulton schuf 1807 seine bahnbrechenden Rad-dampfer „Clermont“ (40 m lang, 5,5 m breit, 60 cm Tiefgang, 20 PS), der die 120 Seemeilen zwischen New York und Albany auf dem Hudson in 32 Stunden zurücklegte (4). In England legte 1812 der kleine Küstendampfer „Comet“ (5) fünf Seemeilen in einer Stunde zurück.

18



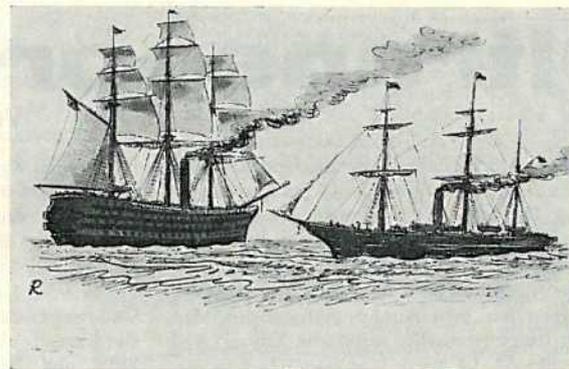
Schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts waren alle übertriebenen Aufbauten auf den Segelschiffen endgültig verschwunden. Das Schiff begann seine „natürliche“ Gestalt zu finden. Aus den schlanken, sich mehr und mehr entwickelnden, ganz zweckmäßig gebauten Fregatten wurden fast schon vollkommen getakelte Dreimaster. Unter Bild zeigt das Vollschiff „Deutschland“, das erste Fahrgastschiff der Hapag, die 1847 gegründet wurde. 1848 nahm sie mit der „Deutschland“ den Passagierverkehr nach Amerika auf. Das Schiff läßt bereits die ganze Schönheit der Linie des Segelschiffes unserer jüngsten Vergangenheit erkennen.

19



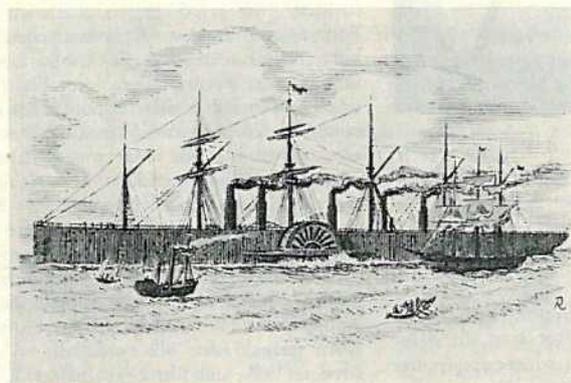
Der 30 m lange Dreimaster „Savannah“ von 350 Tonnen, ausgestattet mit einer Dampfmaschine und zwei seitlichen Schaufelrädern von fünf Meter Durchmesser, überquerte 1819 den Atlantik von New York nach Liverpool. Die „Savannah“ (links oben) brauchte für diese Fahrt 39 Tage. Die Maschine wurde jedoch nur bei schlechten Windverhältnissen eingesetzt. — Die „Sirius“ von 700 Tonnen (rechts oben) schaffte es 1838 von Cork nach New York schon in 18 Tagen.

20



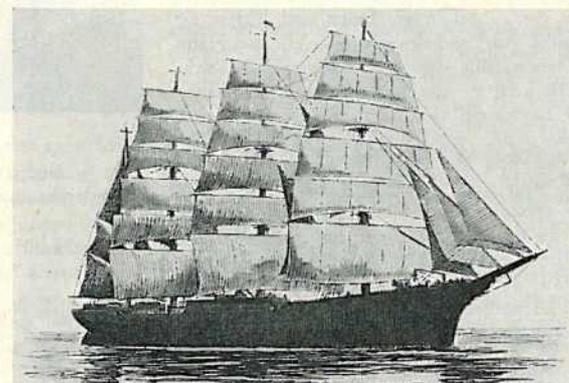
Ein englischer Landwirt namens Francis Pettit Smith trat 1836 mit einer hölzernen Schiffsschraube vor die Öffentlichkeit Londons. Man betraute ihn mit dem Bau eines größeren Schraubendampfers, und in kurzer Zeit eroberte sich das neue Antriebsmittel — nun aus Stahl — die Meere. Es mag ein seltsamer Anblick gewesen sein, wenn einer der hölzernen Segelgiganten, in dessen Leib die schwere Kolbenmaschine polterte, mit qualmenden Schornsteinen und gepflanzten Segeln dahinfuhr (links der englische Schraubendreiecker „Duke of Wellington“, 1850). Der Dampfer „Borussia“ (rechts) der Hapag eröffnete die erste regelmäßige Dampferverbindung Hamburg—New York im Jahre 1856.

21

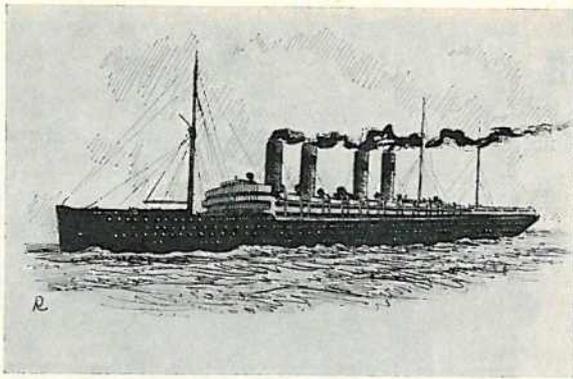


Dem Brückenbauer Brunel gelang es 1853, einen gigantischen, eisernen Dampfer zu konstruieren: die „Great Eastern“. Das war für damalige Begriffe ein wahrer Riese: 211 m lang, 25,5 m breit mit 8 m Tiefgang und 27 000 t Wasserverdrängung. Er besaß zwei Schaufelräder, von denen jedes 17 m Durchmesser hatte, sowie eine Schraube. Zwei Maschinen mit zusammen 8400 PS gaben dem Schiff etwa 14 Seemeilen Geschwindigkeit. 800 Passagiere der Ersten, 2000 der Zweiten und 1200 der Dritten Klasse fanden auf ihm Platz, dazu 6000 Tonnen Ladung und 10 000 Tonnen Kohle.

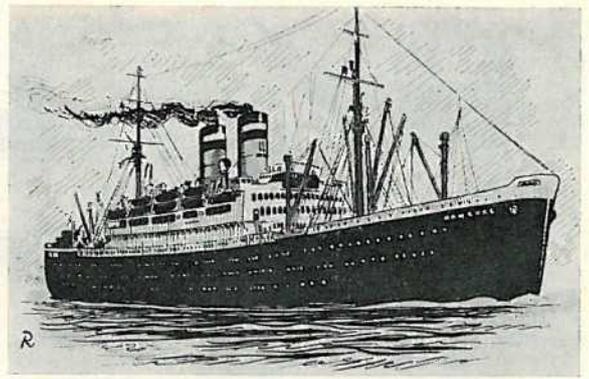
22



Poeten nannten diese Schiffe „Schwäne der See“. Der Seemann dachte realer und hieß sie „Windjammer“. Heute gibt es nur noch ganz wenige Segelschiffe dieser Gattung. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, lagerfähiges Gut (hauptsächlich Getreide) zu transportieren. Die „Padua“ (unsere Zeichnung) wurde 1926 gebaut. Sie hatte 3064 BRT (2675 Netto-Registertonnen Laderaum) bei einer Länge von 97,68 Meter und einer Breite von 14,07 Meter. Die Segelfläche betrug 4600 Quadratmeter.



Um die Jahrhundertwende begann die Zeit der großen schnellen Transatlantikschniffe, die dem Ozeanreisenden nicht nur fahrplanmäßiges Kalkulieren ermöglichten, sondern auch größte Sicherheit boten. In Deutschland waren es Hapag und Norddeutscher Lloyd, in England „Cunard“ und „White Star Line“, die die gewaltigsten Schiffe in den Dienst des Atlantikverkehrs stellten. Unser Bild zeigt eines der prächtigen Vier-Schornstein-Schiffe dieser Epoche, die „Kronprinzessin Cecilie“ des Norddeutschen Lloyd in Bremen. Länge 213,5 m, Breite 21,95 m, 19 400 BRT, 45 000 PS und 23,5 Knoten Geschwindigkeit.



Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg stellte harte Bedingungen an die deutschen Schiffskonstrukteure, Werften und Reedereien. Es hieß die verlorene Basis wiederzugewinnen und so wirtschaftlich wie nur möglich zu arbeiten. Eines jener so wunderbar ausgewogenen Schiffe dieser Nachkriegs-Epoche war die „Hamburg“ der Hapag. Bei größter Sparsamkeit im Verbrauch fuhr sie über 21 Knoten. Die „Hamburg“ hatte 22 117 BRT, war 196,7 m lang und 24,1 m breit. Am 7. März 1945 sank sie vor Saßnitz durch eine Mine.

# Öltransport – handy size

Von F. K. Rausch

Ja, in Urwaldldörfern fahren die Tanker jetzt auch schon. Sie bringen da nichts hin — jedenfalls nicht mutwillig. Die bunten Schiffsfarben, die die Neger auf ihre Einbäume klecksen und die Persennige und die Trossen, mit denen die sich da ausgerüstet haben, waren nur nicht bewacht gewesen. Deckswachen hat man nämlich nicht mehr. Man hat jetzt Automation. Das senkt die Kosten, weil es die Stückzahl der Besatzung vermindert — zusätzliche Nacht-Wachstunden würden die Heuern ja wieder verdoppeln und Elektrozäune gegen affenartig enternde Eingeborene kann man um ankernde Schiffe herum nicht aufstellen.

Kürzlich kam da so ein Handy-size Tanker durch den Wald. Durch den Urwald. Stampfte geradenwegs den Bonny-Fluß hoch. Bis rauf nach Bonny. Sollte dort Crude-Oil holen. Kriegte er. Mitten auf Strom, mitten im Wasser. Sie haben da Gummipipelines. Die liegen auf Grund wie die sagenhafte Krone im tiefen Rhein, nur mit dem Unterschied, daß man genau weiß, wo. Mit Zunzeln holt man die Rüssel in die Höhe und hängt sie in die Tanks. An Land dreht dann einer den Hahn auf und schon füllt sich der schwimmende Tankwagen. Das geht so schnell, daß man Angst haben muß, die Besatzung von Bord zu lassen. Da gibt man sich dann, psychologischer Schulung eingedenk, väterlich. Man rät vom Landgang ab. Zu gefährlich, sagt man; lohnt sich nicht, sagt man. Seht nur, so sagt man, hinter den großen silbrigen Öltanks, die da auf dem gepflegten irischen Rasen der „British Petrol“ stehen, ist auch alles unkultiviert. Und die Menschen erst, die sind doch schwarz und nackte. Weswegen es ihnen gelingt, glaubhaft zu machen, daß sie Kleidungsstücke benötigen, und solchermaßen knöpfen sie den Fremdlingen so gern die Trophäenhemden auf und ab. Um dem entkleideten Fremdling die Schande der unbedeckten Heimkehr zu ersparen, sollen sie sich dort auf die Fabrikation von Moorleichen spezialisiert haben. Freundliche Einladungen der Eingeborenen sollte man auch nicht annehmen. Die Neger, so sagt man, zeigen eine Vorliebe dafür, mit weißem Mann im Kanu umzukippen, um dann Kanu und weißen Mann Stunden später

flußabwärts irgendwo zu bergen. Dann aber ist der Tanker ja schon vollgefüllt und weit weg, und da kann man dann schlecht hinterher. Wäre schon besser, man ließe sich gleich im Moor konservieren. Saubere Sache das. Nein, so sagt man, laßt die Finger vom Landgang, die Sache ist nicht astrein. Und wegen des Bildungsnotstandes werden solche Geschichten ja auch geglaubt. Nur Moses, mittlere Reife und Englisch zwei, weiß, daß Bonny in Nigeria liegt, daß Nigeria Musterländle im Commonwealth ist, daß hier selbst die Hinterwäldler



keineswegs feindselig (hostile) sind, was er sich hat vom weißbestrumpften schottischen Lotsen bestätigen lassen, und daß sie deswegen nackte herumlaufen, weil gerade Regenzeit ist und sie es als nierenschädlich betrachten, mit nassen Klamotten im Kanu zu hocken.

Gegen diese, vom Moses verbreiteten Wahrheiten, die nun mal wieder nichts weiter sind als Sand im Getriebe — er wird es noch schwer haben bei der Seefahrt — kommt nur noch der Vorgesetzten Weisheit letzter Schluß auf: Das Verbot. So bleibt alles diszipliniert wie die Revuegirls zwischen den Vorstellungen „im Hause“ — schließlich ist's ja bei der modernen Seefahrt nicht anders als beim Varieté oder beim Zirkus, eine Vorstellung jagt die andere, Aufbau, Umbau, Abbau, Abfahrt. So werden hier die Huldigungen der Landeskinder an Bord entgegengenommen. Kommen da ein Dut-

zend von ihnen, reitend auf ihren Einbäumen. Schlagen Trommeln und Rasseln, blecken die Zähne, strecken uns sonnengereifte Früchte entgegen, werfen Bananen und schreien: „Massa, Massa, datsche mi!“ Das soll keine Verbalhornisierung des schönen Liedes „Casanova batsche mi“ sein, nein, der Datsch, das ist das, was die Araber Bakschisch und andere Eingeborene Trinkgeld nennen. In West-Afrika wird gedatscht. Der Datsch beruht auf Gegenseitigkeit. Vollzieht sich nach den Gesetzen der Logik. Was ich auf der einen Seite mache, muß ich auf der anderen Seite auch tun. Ist der Datsch also eine Gleichung. Jedenfalls sollte man darauf achten, daß er eine solche bleibt. Datscht mich Simeon Adoyne Jumbo mit einer Ananas, dann achtet dieser Jumbo darauf, daß ich ihn mit einem alten Hemd datsche.

Inzwischen sind es sieben Boote, die voll mit den Schätzen des Regenwaldes beladen, unter dem haushohen Heck festgemacht haben und die Besatzung tut es den Großen dieser Welt gleich. Sie handeln und sie schmausen. Bananen, Kokosnüsse, Popeia und Ananas, Kokosmatten und Sonnenhüte, Schnitzereien aus Ebenholz, Buschtrommeln und Rasseln werden gegen leere Flaschen, Büchsen und Plastikbehälter oder abgelegte Kleidung erworben. Mit Körben an langen Leinen wird auf diesem schwimmenden Markt in Fahrstuhlmanier eingekauft. Diese vertikale Erwerbsausübung unterliegt jedoch auch irgendeinem Ladenschlußgesetz, aber bald gehen die Geschäfte auf anderer Ebene weiter. Nach Sonnenuntergang erscheinen geheimnisvoll, kein Mensch weiß wie, die Königinnen der Nacht. Liebesgöttinnen. Schwarze Aphroditen. Für den Datsch haben sie tiefe Taschen mitgebracht. Sie verdatschen ihre schwarze schwere Fülle und ihr orakelhafter Werbetext ist: „Einmal im Jahr eine schwarze Mamy, das bringt dir Glück, weißer Mann.“

Beatle, unser langhaariges Schmierpäckchen aus der Mannschaftsmesse erscheint mit seinem Kurzwel-lenempfänger auf der Szene und ruft: „Hört ihr Leute, Freddy singt, und schon wieder kaufen dreißig Bayern Seesack und Pudelmütze und entwetzen an die Küste!“

# Sie spuckten nicht nur gegen den Wind

Selbstverständlich waren auch Seeleute einmal abergläubisch — nicht mehr und nicht weniger als die „Leute an Land“. Ohne die Kenntnis der Naturwissenschaften hatte die See, die sich ihnen immer wieder in anderer Gestalt zeigte, für sie immer etwas Geheimnisvolles an sich. Und an die Stelle des Wissens trat nun eben der Glaube, daß diese Vorgänge Willensäußerungen von Dämonen und Geistern seien. Dämonen und Geister waren zu allen Zeiten zu erzürnen, aber durch Opfer auch zu versöhnen, wenn nicht gar zu gewinnen. Es ist klar, daß zur Zeit der Segelschiffahrt die abergläubischen Bräuche besonders blühten. Wissenschaft und Technik machten diesem Spuk ein Ende. Übriggeblieben sind einige Bräuche, von denen wir heute meistens nicht einmal ahnen, daß ihr Ursprung im Aberglauben liegt.

So stammt die Abneigung gegen das Flöten an Bord, das auch noch heute einige Kapitäne nicht gern hören, vom Aberglauben. In der Segelschiffzeit war günstiger Wind nun einmal Vorbedingung für eine schnelle Reise, das Flöten jedoch reizte die Windgeister, also unterließ man es. Man war vielmehr bestrebt, sich den Wind mit allerlei „Zauber“ gefügig zu machen. So wurde z. B. bei Stille der Wind mit feststehenden Beschwörungsformeln herbeigelockt. Zum Anlocken des Windes gehörte auch das bekannte Kratzen am Mast, ihn als Mittelpunkt des Schiffes dachte man sich als Sitz der Geister. Als Opfer genügten oft schon ein Paar alte Schuhe oder eine kleine Münze mit der Bitte „för goden Wind“ über Bord geworfen. Dieser harmlose Opferbrauch war in alten Zeiten aber bestimmt nicht immer so harmlos. Sicher hat man damals auch hin und wieder Lebewesen als Opfer dargebracht. Vor dem letzten Krieg soll es ein seinerzeit bekannter Segelschiffskapitän fertiggebracht haben, bei Kap Hoorn einen lebenden Hund den Windgeistern zu opfern. Ein Opfer, das die Windgeister bestimmt beeinflußte, war es auch, wenn der Kapitän persönlich entgegen aller seemännischen Praxis und aller Etikette an der Luvseite ein „kleines Geschäft“ verrichtete, um günstigen Wind zu bekommen. Siehe Überschrift.

Manche Seeleute waren auch fest davon überzeugt, „Wind machen zu können“, wenn sie einen alten Besen in der Richtung über Bord warfen, aus welcher der Wind kommen sollte. Zu diesem Zweck wurde auch manchmal ein Besen ins Feuer geworfen, und zwar mit dem Stiel nach der gewünschten Windrichtung hin. Mit Hilfe eines Besens konnte man auch einen anderen Segler überholen. Es war ganz einfach: Man brauchte nur einen Besen in das Kielwasser des Vordermannes zu werfen. Der Besen spielte im Hexen- und Zauberwesen immer eine besondere Rolle. Der Grund für die magische Bedeutung des Besens ist nicht ganz geklärt. Es scheint, daß derselbe in einer Beziehung zu Donar steht, vielleicht als Sinnbild des auseinanderfahrenden Blitzes.

Aber nicht nur den Windgeistern wurden Opfer gebracht. Auch Schiff und Besatzung mußten durch Opfer aller Art vor Dämonen geschützt werden. Es soll eine Zeit gegeben haben, in der beim Stapellauf eines Schiffes sogar Menschenopfer ge-

bracht wurden, um dem Schiff stets glückliche Fahrt zu sichern. Noch heute findet man bei einigen vorderasiatischen Völkern als Anklang an das einstmalige blutige Opfer die Sitte, daß beim Stapellauf nach bestimmten Riten ein geweihter Hammel geschlachtet wird. Bei uns ist als Rest eines Trankopfers das Zerschlagen einer Sektflasche bei der Schiffstaufe nachgeblieben.

Ein anderer Abwehrzauber zum Schutz von Schiff und Besatzung waren die am Bug des Fahrzeuges angebrachten phantastischen und oft scheußlich grinsenden Köpfe von Fabelwesen und Tieren. Vielleicht waren es ursprünglich die wirklichen Köpfe der Opfer, um den Unholden des Meeres das ihnen dargebrachte Opfer handgreiflich vor Augen zu führen. Später dachte man anders. Da sollten die Fratzen die Meergeister in Angst und Schrecken jagen. Die Figuren wurden daher bei Annäherung an Land abgenommen, um die guten Landgeister nicht auch zu erschrecken. Vielleicht ist der Brauch, Haifischschwänze usw. an den Klüverbaum zu nageln, ein Rest dieser früheren Bräuche. Auch das aufgemalte Auge an beiden Seiten des Bugs spielte und spielt noch eine nicht unwesentliche Rolle. Noch heute findet man an einigen Küstenstrichen des Mittelmeeres diesen Brauch; auch bei den Chinesen begegnen wir ihm noch. Die Söhne des Himmels sagen ganz richtig: „Got no eyes — no can see.“

Die Galionsfiguren späterer Zeiten sind eine Erinnerung an den früher üblichen Abwehrzauber. Allerdings mit einem kleinen Unterschied: Die oft rubenschen Formen der hölzernen Evastöchter hatten keine Ähnlichkeit mehr mit den zähnefletschenden Scheusalen vergangener Zeiten. Und natürlich übte der „Bittere Reis“ auch keine abschreckende Wirkung mehr aus. Im Gegenteil: Für so manchen Janmaat war es sogar ein Vergnügen, den Figuren mit Quast und leuchtenden Farben ein neues „Make-up“ zu geben.

Auch die Äquatortaufe mit ihren für die bedauernden Täuflinge gar nicht so lustigen Handlungen geht auf die Fürbitte an die Dämonen des Meeres zurück. Die Windstillengebiete zu beiden Seiten des Äquators waren meistens nur unter erheblicher Verzögerung der Reise zu passieren. Hier half nur, daß man Opfer brachte, und hierfür

waren die Neulinge an Bord besonders geeignet. Aber auch mit dem Brauch der Taufe wird es bald zu Ende sein. Man hat heutzutage keine Zeit mehr dafür, und wenn noch eine um ihre Fahrgäste bemühte Schiffsleitung eine solche Zeremonie durchführen läßt, dann duftet es eher nach „Kölnisch Wasser“ als nach Teer und Smeer.

Man hat heutzutage auch keine Zeit mehr, sich mit seiner Fahrt nach glück- oder unglückbringenden Tagen zu richten, wie es in der alten Segelschiffahrt vielfach üblich war. Es sei nur an den Freitag erinnert, an dem kein Segelschiff auslaufen durfte, weil sonst eine schlechte Reise unvermeidbar war. Dabei hat sich die Bewertung der einzelnen Wochentage als Glücks- und Unglückstage, eigentlich heidnischen Ursprungs, durch christliche, vor allem römisch-katholische Einflüsse später zum Teil sehr verändert. So galt in germanischen Zeiten der Freitag als der fröhlichste und glücklichste Tag der Woche. Er war der freundlichen Liebesgöttin Freya gewidmet. Später wurde dann der Freitag als Kreuztag Christi zu einem Unglückstag, an dem kein Schiff in See ging. Wer diese Regel mißachtete, wurde vom Schicksal schwer getroffen. Der „Fliegende Holländer“, der an einem Karfreitag in See ging, hat seinen Zielhafen nie erreicht und irrt noch heute durch die Meere.

Nicht vergessen werden dürfen in dieser kleinen Schilderung die Bordgeister, unter denen der „Klabautermann“ eine besondere Stellung einnimmt. So wie an Land sich der Aberglaube an Haus- und Klopffeister, weiße Frauen, Heinzelmännchen usw. hält, so haben auch die Seeleute so manches, was sie sich nicht erklären konnten, an Bord herumgeisternden Wesen zugeschrieben. Der Klabautermann gehört zur Sippe der Kobolde und Poltergeister; „klabautern“ heißt ja „poltern“. An Bord wird grundsätzlich alles seefest gezurrt. Wenn trotzdem im Raum einmal etwas lose gekommen ist und klappert und den Kapitän nervös macht, dann kann nur der Klabautermann seine Hand im Spiel haben. Nach authentischen Beschreibungen ist der Klabautermann ein kleiner Mann mit großem Kopf und grünen Zähnen. Er trägt entweder weite holländische Schifferhosen, rote Jacke und Südwester oder gelbe Hosen, Reiterstiefel und einen runden Hut. Er kommt auf verschiedene Weise auf sein Schiff und verläßt es erst, wenn das Schiff untergeht. Er fängt dann an zu lärmern, sitzt unter dem Bugspriet, fuchelt mit den Armen und läßt sich dann klatschend ins Meer fallen.

Man kann natürlich über den seemännischen Aberglauben, von dem vorstehend nur eine kleine Kostprobe gegeben wurde, lächeln. Für viele alte Seeleute war der Aberglaube aber früher ein Glaube, der ihnen samt den „magischen Schutzmitteln“ allein die Kraft gab, mit vielen Unklärlichkeiten fertig und Herr ihrer Angst vor den Naturgewalten zu werden. **A. Hops**

# Unsere Freunde, unsere Helfer

die Männer der vorbildlichen Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger haben auch im vergangenen Jahr ihren Mann gestanden. Dieses Foto ist sicherlich einmalig. Dennoch ist es nur ein schwacher Abglanz des Geistes, der die Männer auf diesen Seenotrettungskreuzern und auf den Wachstationen beseelt. Er ist es, der allen pessimistischen Zeitkritikern den Wind aus den Segeln nimmt, denn dieses großartige Rettungswerk an unseren Küsten ist unter Verzicht auf staatliche Gelder auf reinem Idealismus aufgebaut. Freiwillig halten sich die Männer allzeit bereit, zum Teil ehrenamtlich und ohne materiellen Lohn. Freiwillig auch werden vom ganzen deutschen Volk immer wieder die sehr erheblichen Mittel für Aufbau und Erhaltung dieses Werkes aufgebracht.

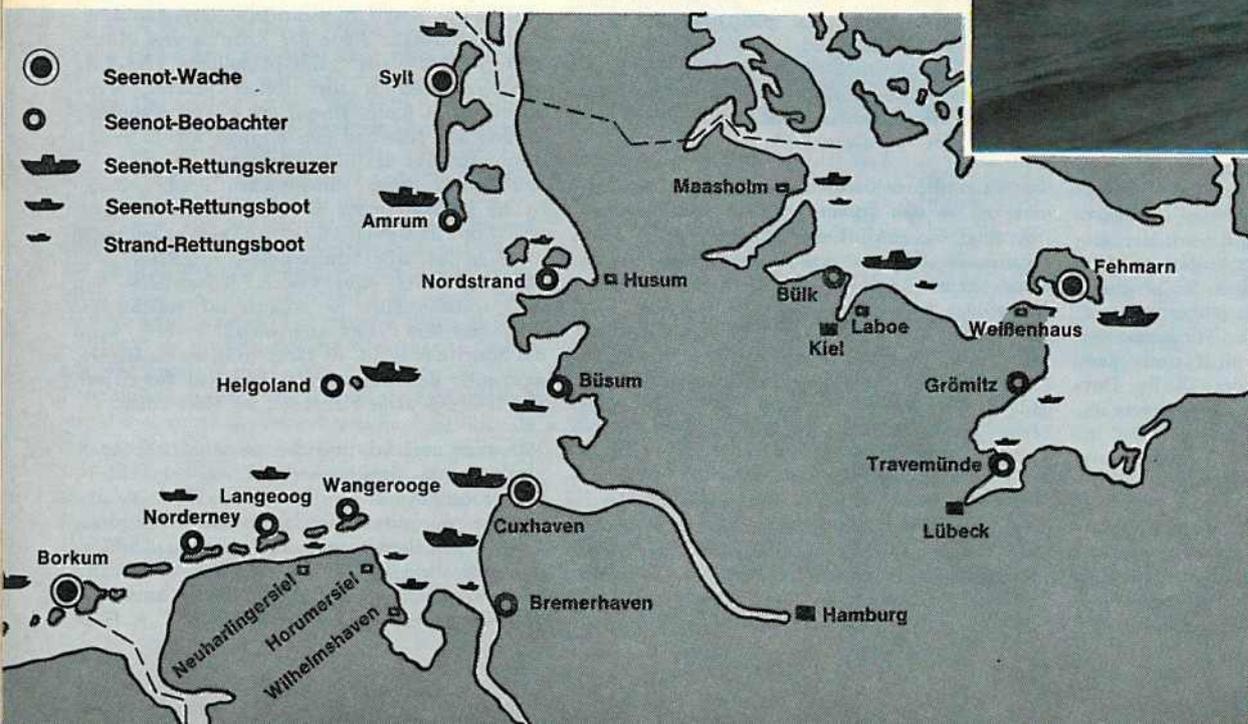
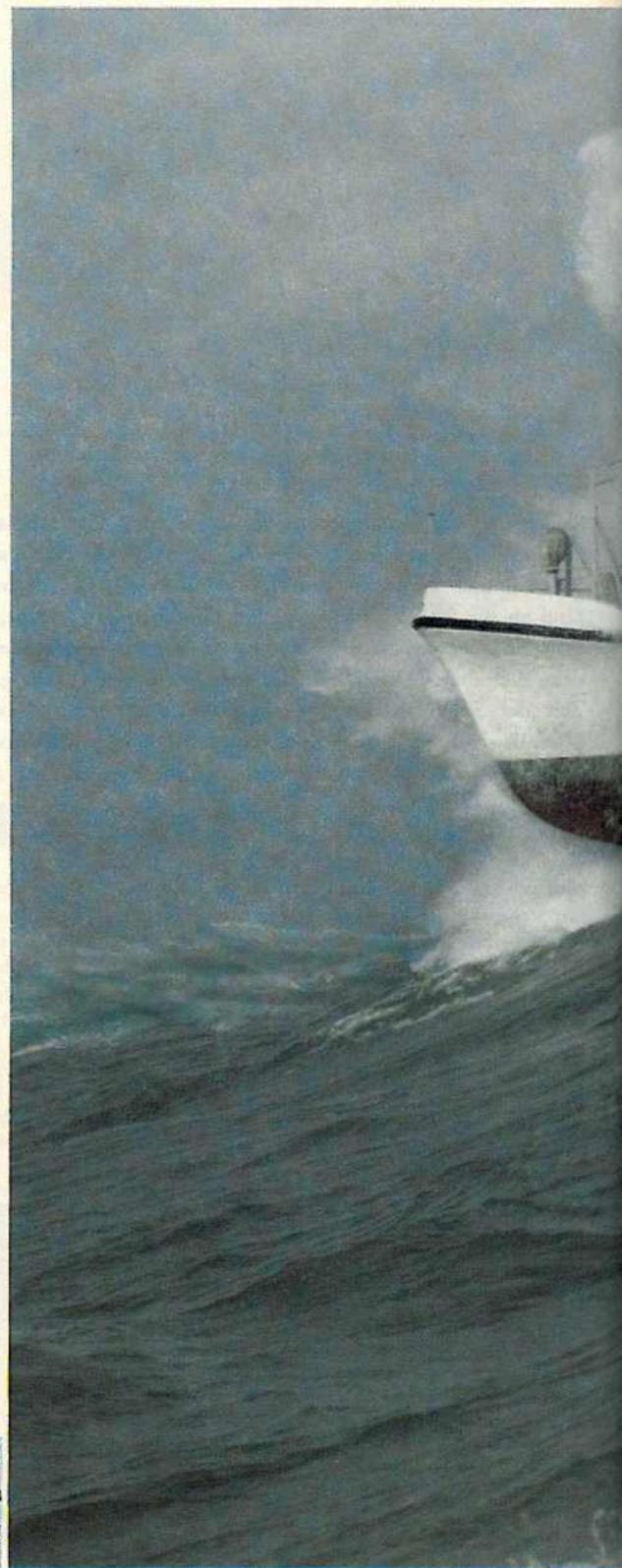




Foto: Bitterling

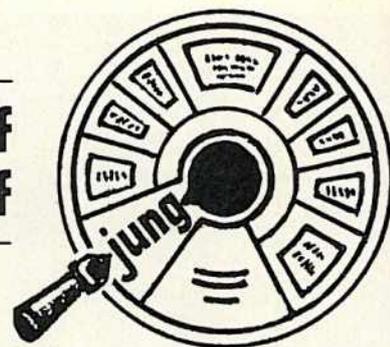
Ohne Ansehen der Nation, in echtem seemännischen Geist, tun die Männer der Gesellschaft ihren ihren kühnen Samariterdienst an allen Seeleuten. Für sie sind sie da. Was ihnen und uns aber heute Sorgen macht, ist die erschreckend schnell anwachsende Zahl der Nichtseeleute, der Luftmatratzenkapitäne, die die freiwillige Einsatzbereitschaft der Rettungsmänner in Anspruch nehmen. Über Gebühr in Anspruch nehmen und überflüssigerweise obendrein, denn diese „Seenotfälle“ werden aus Übermut und sträflichem Leichtsinne verursacht. Es ist höchste Zeit, daß unsere Rettungsmänner von diesen leichtsinnigen, seeunkundigen Lustkutterern entlastet werden. Der Mißbrauch, den sie mit dem selbstlosen Rettungswerk treiben, gefährdet das Werk und uns. Auf dem Bodensee ist man schon weiter fort-

geschritten. Da muß jeder „Seefahrer“ im Besitz eines Bodensee-Führerscheins sein. Genau das ist es, was uns auf unseren Revieren und an unseren Küsten fehlt. Wie sehr die Seeleute ihre Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger brauchen, geht aus den folgenden eindrucksvollen Zahlen hervor:

1965 retteten die Männer der Gesellschaft auf 714 gefährlichen Einsatzfahrten 811 Menschen aus Seenot. Außerdem wurden 103 Kranke und Verletzte oft unter schwierigen Wetterbedingungen von Schiffen geborgen. In 288 Fällen konnte in Seenot geratenen Schiffen maßgebliche Hilfe geleistet werden. Auch im ersten Vierteljahr 1966 wurden auf 82 Einsatzfahrten wieder 110 Menschen gerettet. Damit steigt die Gesamtzahl der in dem vergangenen Jahrhundert aus Seenot Geretteten auf 15 991.

# POKER AN BORD

## Telegraf auf



Der Held meiner Skizze ist ein Amerikaner mit dem rosig angehauchten, gutmütig glänzenden Gesicht eines Konservenfabrikanten, der andere ihm ums Ohr hauen holländischen Tulpenzüchters und dem ungezähmt neugierigen Blick eines Friseurs in Beverly. Zu dem Mann gesellt sich im Verlauf einer längeren Reise, die er allein unternimmt, ein Gentleman, der ihm aufs Haar gleicht, der, wie Pott, ein untadeliges Seidenhemd und einen ebensolchen Charakter hat und überdies – was Pott leider abgeht – die Gabe der Unterhaltung in einem ungewöhnlich hohen Maße besitzt. Dieser Mensch hat sich Pott als Eislieferant der Chikagoer Schlachthäuser vorgestellt und schon sein Name, James Buttle, erweckte in Pott Vertrauen.

Pott und Buttle lehnen also an der Reling irgendeines Luxusfahrzeuges, das sich langsam der Küste nähert, und unterhalten sich von dem und jenem. Unter anderem auch vom Poker. Bei dieser Gelegenheit bemerkt Buttle:

„Wollen Sie übrigens eine Pokerpartie sehen, Mr. Pott, bei der Sie sich totlachen können?“

„Wieso totlachen?“ erkundigte sich Pott.

„Ich bin vorhin im Zwischendeck gewesen. Dort hocken drei Männer bei einer Kiste und hasardieren auf Teufel komm heraus. Und das Gelingen dabei ist: alle drei sind gewiegte Falschspieler.“

„Gleich drei Falschspieler auf einem Fleck? Und der vierte?“

„Welcher vierte, Mister Pott?“

„Na, sie müssen doch einen haben, den sie hineinlegen.“

„Das ist ja eben der Spaß. Sie haben bis jetzt anscheinend keinen Partner gefunden, der einfältig genug ist, sich von ihnen die Dollarscheine aus der Nase rupfen zu lassen.“

Pott versteht die Sache noch nicht ganz.

„Ja, aber... das hat doch keinen Sinn, daß sich drei Komplizen zusammensetzen und sich gegenseitig zu begaunern versuchen“, meint er. Buttle lacht. „Ja, wer sagt Ihnen denn, daß sie sich überhaupt kennen? Ich habe die Burschen beobachtet, seit sie an Bord kamen. Sie

waren einander fremd, und keiner von ihnen hatte eine Ahnung, daß der andere ihm ums Ohr hauen wollte. Darauf sind sie erst gekommen, als sie sich zu den Karten setzten.“

„Und wer gewinnt jetzt eigentlich?“ wird Pott neugierig.

„Niemand, Mr. Pott, denn sie sind alle drei wahre Meister in ihrem Fach. Sie müssen sich die Geschichte einmal ansehen.“

Mr. Pott begleitet also seinen Reisegegnossen ins Zwischendeck. Da sitzen wahrhaftig drei ziemlich wüst aussehende Männer und spielen. Pott und Buttle sind in einiger Entfernung von ihnen stehengeblieben. „Geben Sie acht!“ raunt Buttle seinem Freund zu.

Pott sieht dem Hasardeur, der gerade beim Kartenkauf ist, scharf auf die Finger, beobachtet aber zugleich auch den zweiten, der ihm das Päckchen zuschiebt. Aber er entdeckt nichts.

„Haben Sie die Volte bemerkt?“ flüstert Buttle.

„Nein“, gesteht Pott beschämt. Er weiß, ehrlich gestanden, nicht einmal, was eine Volte ist. So etwas kommt in seinem Rasierpinselgeschäft nicht vor.

„Aber Sie müssen doch gesehen haben, daß ihm zu der Four in As noch die Herz fehlte? – Die hat er sich aus dem Päckchen geholt.“

„Donnerwetter! – Und der Lange, der wie eine Pagode dasitzt? Der läßt sich so etwas gefallen?“

„Der hat längst straight flush in der Hand und kann warten.“

„Aber der Dicke, der dem Rothaarigen die Karten reichte? Der verliert doch jetzt an die beiden?“ Pott hat, wie man sieht, von Poker keinen blauen Dunst.

„Ja, er wird verlieren“, erklärt Buttle. „Aber er wird mit dem Geld bezahlen, das die beiden andern unter ihren Täfelchen liegen haben. Während der Rote nach dem Herzas fischte und der Lange seine straight flush für das nächste Mal zinkte, hat der Dicke sich den Betrag für seinen Verlust von den beiden ausgeborgt.“

Mr. Pott wird es etwas wirbelig im Kopf. Bei Gott, er hat das alles nicht gesehen. Es ging ja auch so rasend schnell.

Geben Sie acht!“ raunt Buttle. „Jetzt mischt der Lange gerade. Sehen Sie denn nicht, wie er die Karten, die er vorhin zinkte, aus dem Päckchen herausfindet?“

Ja, nun hat es Pott deutlich wahrgenommen! Der Lange hat ein Blatt zwischen Zeigefinger und Daumen durchgeschoben und nach unten praktiziert. Oh, diese Burschen! Und jetzt schlägt er noch einmal die Volte. Verflucht und zugenäht! Pott quellen die Augen aus dem Kopf. Jetzt ist er den dreien auf alle Schliche gekommen. Unheimlich interessant, so etwas aus der Nähe zu beobachten.

Pott überhört den Sirenenruf des Dampfers, er hat keine Augen für die übrigen Fahrgäste, die sich zum Aussteigen fertigmachen, er ist ganz Hingabe an dieses Spiel, in dem drei Gauner ihre Künste wie in einer Varietévorstellung zum besten geben. Erst als das Schiff schon die Leinen loswirft, erwacht der Rasierpinselfabrikant aus seinem taumeligen Interesse.

„Fabelhaft“, sagt er zu Buttle. Das heißt, er will es sagen, aber nun bemerkt er, daß Buttle gar nicht mehr neben ihm steht. Und die drei Spieler haben sich auf rätselhafter Weise auch plötzlich dünn gemacht. Es ist so, als hätten die Schiffsplanken die drei Kerle mit einem Mal verschluckt.

Ich wette, daß sie, lieber Leser, der Sie dreimal klüger und vorausdenkender sind als Mr. Pott, die Pointe meiner Geschichte längst erraten haben. Aber Pott bemerkt den Verlust seiner Brieftasche erst, als sich das Schiff wieder in Bewegung setzt. Er stöhnt und flucht, denn das Portefeuille enthielt zehntausend Dollar. Das ist gewiß keine Kleinigkeit!

Aber Pott ist bei dieser Fahrt wenigstens um die Erfahrung reicher geworden, daß man keinem Menschen auf der Welt trauen soll, auch wenn er so harmlos-rosig wie ein Tulpenzüchter aussieht. Und diese Erfahrung ist gut und gern ihre fünftausend Dollar wert.

Otto Violan



Wir dachten, Anhalter müßte man hier sein ....

# Ein Tag

## bei den Perlenfischern

M. Ahlers

Wer einen Tag bei den indischen Perlenfischern miterleben will, muß bereits auf die vorangegangene Nachtruhe verzichten können. Schon am Vorabend der Ausfahrt ist an der Perlenküste eine Art Mobilmachung. Elf Uhr nachts kündigt ein Kanonenschuß: Morgen ziehen die Perlenfischer aus! Drei Uhr früh — ein zweiter Schuß — vier Uhr ein dritter — die Flotille sticht in See! 60 bis 100 Ruderboote. In jedem sitzen etwa ein Dutzend Taucher. Sie haben das Boot vom Tindal, dem Bootführer, gemietet. Jeder Taucher hat seinen Mandack, den eigenen vertrauten Gehilfen bei sich, ohne den es nicht geht. Doch alle sollen sie entlohnt werden. —

Nach zwei Stunden Fahrt sind die Perlengründe erreicht. Die Regierungsschiffe liegen schon vor Anker. In geschäftigem Treiben und mit viel Geschrei und Kauderwelsch werden lange Stangen, an der Spitze verschiedenfarbige Schilder tragend, quer über die Ruderboote gelegt. Nicht lange danach beginnt es links und rechts zu plätschern. Die Taucher gleiten behend ins Wasser mit den Füßen voran, auf ihrem Ballast stehend. Das sind große Steine an einem Strick, woran sie sich festhalten. Ihre Nasen sind durch Klammern geschlossen.

Rasch sinken sie, oft über dreißig Meter. Die Perlmuscheln kommen in Tiefen bis zu dreißig und vierzig Metern vor. Etwa eine Minute lang bleiben die Taucher auf dem Grund. Sie raffen dabei so viele Muscheln als möglich in einen Korb, den sie an einem zweiten Seil mitführen. Ein Ruck daran heißt für den Mandack oben: Korb und Ballast hochziehen! Der Taucher aber löst sich mit einem raschen Abstoß vom Grund und schießt empor. Und gleich beginnt es neben dem Boot zu sprudeln. Sein Kopf taucht auf, andere daneben. Jeder schwimmt seinem Farbschild zu und schwingt sich an der Stange leicht und gewandt an Bord. Glücklicherweise ist er seinen Feinden entronnen: großen Fischen, die ihn anfallen könnten, großen Rochen, Tintenfischen mit ihren gefährlichen Tentakeln — die die Teufel der Meere genannt werden — und besonders nach den Muränen und nesseltreibenden Medusen.

Beständig schwankt das Boot. Wellen schlagen an die Planken, dunkle Flecke gaukeln im bewegten Wasser, wechseln mit grellen Reflexen der sich spiegelnden Tropen Sonne. Rufe schwirren pausenlos durch die flimmernde Luft, und wieder und

wieder gleiten Taucher bald links bald rechts in die Tiefe, mancher kopfüber, seinen Ballast-Stein dabei fest an die Brust gepreßt.

Dreißig bis vierzigmal geht ein Perlentauher in 30 bis 40 Meter Tiefe, bis Punkt ein Uhr ein Kanonenschuß der aufreibenden Jagd Halt gebietet.

Bald drängt die ganze Flotille zu den Regierungsschiffen. Boot um Boot legt an und jeder Taucher breitet seine Ausbeute vor zwei Beamten aus. Diese teilen die ungeöffneten Muscheln in drei gleiche Haufen, behalten davon zwei Haufen als Lizenzgebühr und geben dem Taucher sein Drittel in einem versiegelten Sack zurück. Das ist sein Lohn. Damit fährt er zum Strand. Aber noch muß er seine Helfer entlohnen. Nachdem das Boot von Soldaten nach versteckten Muscheln untersucht ist, öffnet er seinen Sack und teilt den Inhalt in sechs gleiche Teile: einen für den Mandack, einen dem Tindal und vier für sich. Die ungeöffnete Muschel mit ihrem — vielleicht — kostbaren Inhalt ist das Zahlungsmittel, kein Geld klingelt.

Jetzt aber beginnt der Verkauf in kleinen Partien. Zwanzig bis vierzig Perlmuscheln kosten eine Rupie. Die Käufer, gespannt, ob ihnen das Glück hold war — tatsächlich eine Art Glücksspiel! — öffnen die Austern sofort. Mittlerweile sind auch die Regierungsschiffe zurückgekehrt. Schon auf der Fahrt wurde ihre Fracht in Säcke von 500 Stück abgefüllt und versiegelt.

Acht Uhr abends — ein Kanonenschuß! Die Versteigerung der Säcke beginnt. In der Auktionshalle sitzen der Direktor auf erhöhtem Podium, vor ihm sein Stab, Kassenbeamte, Schreiber, Soldaten. Die Gesamtzahl der Muscheln, die zur Versteigerung kommen, wird ausgerufen. Meistens handelt es sich um eine Anzahl zwischen 100 000 und 200 000 Stück. Niemand kann unter tausend, keiner über 25 000 auf einmal erstehen. Der Preis für tausend ist schwankend. (Vor dem Kriege um dreißig bis fünfzig Rupien.)

Am nächsten Tag nehmen die Käufer ihre ersteigerten Säcke in Empfang. In Thotties, vom Perlfischlager abseits gelegene Hütten aus senkrechten Bambuswänden, ohne Dach, werden sie zum Verfaulen aufgestapelt. Vielerlei Insekten legen ihre Eier oder Larven in die Weichteile und bei der tropischen Hitze

ist der Fäulnisprozeß in fünf Tagen erledigt. Die Weichteile sind eine einzige breiige Masse von penetranter Geruch geworden. Sie wird durchschwemmt, die Muscheln in Trögen und Wannen mit Meerwasser gewaschen, die Schalen entfernt und der Bodensatz mit größter Sorgfalt wieder und wieder durchgespült.

Schließlich bleibt ein pulveriger Satz übrig. Dieser enthält auch die Perlen. Meist sind es nur kleine, unbedeutende; vielleicht aber auch einmal eine „Peregrina“ — die Reichtum und ein sorgenloses Leben bringt — wer weiß? Auf rotem Leder suchen eifrige, schlanke Finger danach ...

ZUM 100. GEBURTSTAG



Hermann Löns

Geboren am 29. 8. 1866 in Kulm, gestorben am 26. 9. 1914, bei Reims gefallen.

Nachdem er Naturwissenschaft und Medizin studiert hatte, kam Löns über den Journalismus zur Schriftstellerei. In seinen oft humorvollen Werken kommt immer wieder die Liebe zu den Tieren und auch zur Lüneburger Heide zum Ausdruck.

★

## Rangliste der deutschen Schlager im Juli 1966

1

### Paperback Writer

Den Beatles einen herzlichen Glückwunsch! Es freut uns, daß diese Platte bereits beim Erscheinen ein fertiger Hit war. Viel Erfolg damit! Sicher werden sie hiermit auch in Japan Furore machen.

2

### Paint it Black

Ihnen auf den Fersen brachten The Rolling Stones mit dieser orientalisch gefärbten Supernummer eine ganz neue Beatmasche. Vielleicht hatte Keith Richards, ihr Gitarrist, mit seiner Angst doch Unrecht. Denn er glaubte felsenfest, wenn sich „die Steine“ ihre Haare stutzen ließen, würden sie ihre Schlagkraft beim Publikum verlieren. Weit gefehlt! Sollten sie sich also ruhig einmal die Haare schneiden lassen ...

3

### Monday — Monday

The Mama's and the Papa's sind hier mit einer netten Melodie aufgetaucht, die die Hitparaden-Liebhaber bestimmt noch lange begeistern wird, besonders durch den attraktiven Schluß.

4

### Slop John B.

The Beach Boys sind wieder dabei. Wenn sie auch vom Thron herabsteigen mußten. Nichts desto trotz ist John B. ein durchaus ebenbürtiger Nachfolger ihrer so erfolgreich gewesenen „Barbara Ann“.

5

### Hold Tight

Hiermit tritt gleich eine ganze Kompanie-Gesellschaft auf den Plan, nämlich: Dave Dee mit Dozy, Beaky, Mick & Tich. (Wer soll das behalten!) Doch das mußte ja ankommen, wenn man so fest zusammenhält wie diese fünf, die einzeln aufgeführt sein wollen. Doch zu feste Stricke reißen leicht. Darum weiterhin „hold tight“ Jungens!

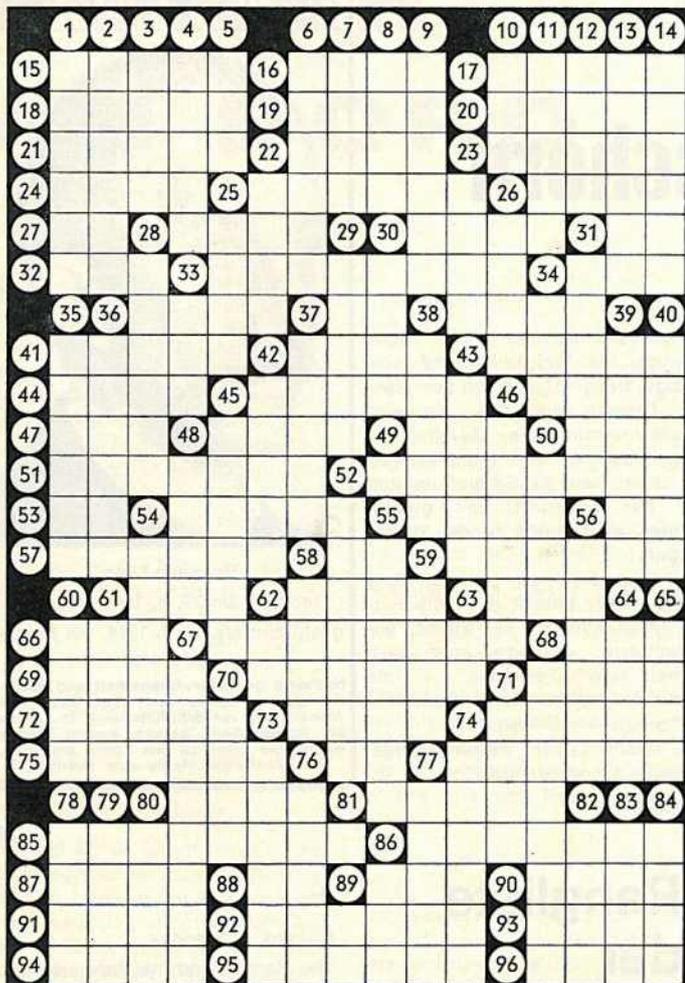
Herzlichst

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlager-Reihenfolge by „Musikmarkt“)

★

★



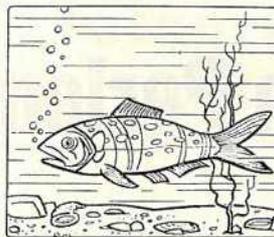
**Sieben - acht - neun - siebenundvierzig!**  
Dieses Kreuzwort-Rätsel hat gegenüber der üblichen Form folgende Vorteile: 1. die Lösungsfelder sind frei von Zahlen, 2. die schwarzen Felder sind gleichzeitig Zahlenträger, 3. das ganze Rätsel ist übersichtlich.

Geraten wird dieses neue Kreuzworträtsel wie jedes andere, und nun - viel Spaß!

**Waagrecht:** 15. Versuch, 16. Moralbegriff, 17. Artbezeichnung, Gattungsmerkmal, 18. Nebenfluß der Donau in Ungarn, 19. Nebenfluß der Maas, 20. deutsch-holländisches Grenzstädtchen am Niederrhein, 21. Unterkunft von Haustieren, 22. Fluß und Stadt in Rußland, 23. Leibesübungen, 24. Nachtraubvogel, 25. allein, verlassen, 26. Besitz, 27. chemisches Zeichen für Tantal, 28. Angeber, Laffe, 30. Musikzeichen in Psalmen, 31. veraltete Anrede, 32. Stadt in Oberitalien, 33. Landstraße, 34. Nebenfluß der Donau, 36. ägyptische Baumwolle, 37. chemisches Zeichen für Lithium, 38. Papiermaß, 41. Mädchenname, 42. Arbeitsgemeinschaft, Sportmannschaft (englisch), 43. künstlerische Tätigkeit, 44. französische Stadt (Rahmkäse), 45. kleines Zimmer, 46. Nebenfluß des Bug, 47. Raum außerhalb des Spieles, 48. italienische Stadt an der Adria, 49. persönliches Fürwort, 50. Falze, Fuge, 51. venezianischer Maler (1696 bis 1770), 52. Kübel-Zierpflanze, 53. körperliche Ausstrahlung, 54. altes schweizerisches Hohlmaß, 55. Nadelbaum, 56. Kraftfahrzeug-Kennzeichen von Dortmund, 57. britischer Admiral, Nationalheld, 58. Abk. für Mittelalter, 59. Wundmale, 61. mythologischer Stammvater der Ionen, 62. Lichtspieltheater, 63. große Tür, 66. Ferment, 67. Inhaber eines Abonnements, 68. Garnknäuel, 69. griechischer Kriegsgott, 70. in Südamerika geborener Nachkomme eingewanderter Spanier, 71. Wasserfahrzeug, 72. griechischer Wald- und Queldämon, 73. Nebenfluß der Donau, 74. Kurzform von Bernhard, 75. Geschirrtell, 76. chemisches Zeichen für Technetium, 77. Reihenfolge (Mehrzahl), 80. Titelheld bei Shakespeare, 81. Zitterpalme, 85. römische Göttin der Freiheit, 86. kirchliches Wech-

selgebet, 87. Blutbahn, 88. englisch: es, 89. wohinweisender Hinweis, 90. japanische Stadt östlich von Nara, 91. Malaienstaat auf Sumatra, 92. Hauptstadt von Kanada, 93. Mädchenname, 94. Schwimmvogel, 95. brennhaarige Pflanze, 96. österreichischer Politiker und Staatsmann †.

**Senkrecht:** 1. Spanische Münzeinheit, 2. gottesdienstliches Brauchtum, 3. Halbedelstein, 4. Beweisstück, 5. englisches Tuchmaß, 6. Beethovens Helden-sinfonie, 7. Blasinstrument, 8. Kreisstadt am Niederrhein, 9. Verfügung, Edikt, 10. lateinisch: Sache, 11. griechischer Buchstabe, 12. altgriechische Philosophenschule, 13. südslawische Volkseinheit in Jugoslawien, 14. in die Takelung eines Schiffes klettern, 22. Widerhall, 23. großes Gewässer, 25. Zimmerwinkel, 26. Klebemittel, 28. Insekt, Hautflügler, 29. türkischer Rechtsgelehrter, 30. früherer Name von Thailand, 31. Insel im nördlichen Atl. Ozean, 33. englische Biersorte, 34. englisch: Ohr, 35. das Allerheiligste in der griech.-kath. Kirche, 36. keltischer Priester, 37. Spielkartenrest, 38. Längenmaß, 39. musiktechnisches Übungsstück, 40. doppelkohlen-saures Natrium, 42. Schlachtort in Böhmen an der Elbe, 43. deutscher Strom, 45. altital. Gottheit der Baumfrüchte, 46. Preisnachlaß, 48. süd-amerikanische Münzeinheit, 50. römischer Kaiser, 52. hervorragend, außerordentlich, 54. Schmähschrift, 55. Zeitungsanzeiger, 56. ital. Insel mit Seebad, 58. gebätkragende Frauengestalt, 59. Stadt in Niederschlesien, 60. Bürde, 61. Sologesangstück, 62. Abk. für Bibelkreis, 63. chemisches Zeichen für Neon, 64. Fluß in Württemberg, 65. engl. Schulstadt, 67. Gemüsepflanze, 68. heimliche Gattin Albrecht III. von Bayern, 70. Wasserstrudel, 71. gärtnerische Anlage, 73. zugeteilte Menge, 74. Krankenhaus, 76. Nageltier, 77. Angehöriger einer indogermanischen Völkergruppe, 78. Schubfach, 79. Montagstag des altrömischen Kalenders, 80. Meerengen der westl. Ostsee, 82. Nebenfluß des Tiber, 83. Stadt auf Sizilien, 84. Davids Feldhauptmann (i=), 86. abessinischer Fürstentitel, 89. Kraftfahrzeug-Kennzeichen von Traunstein (Baden).



## Warum können Fische unter Wasser atmen?

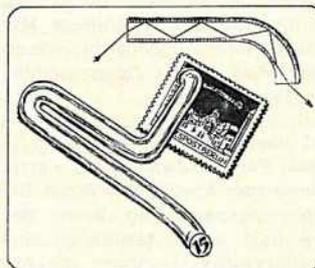
Wenn wir Menschen im Wasser tauchen, geht uns bald die Luft aus. Wie ist es bei den Fischen?

Die Fische atmen nicht mit Lungen, sondern mit Kiemen. Außerdem ist im Wasser immer Luft vorhanden, unsichtbar, in gelöster Form. Man kann das ganz deutlich erkennen, wenn man ein Glas Wasser einige Zeit stehen läßt. Überall bilden sich Luftbläschen. Mit seinen Kiemen vermag der Fisch die im Wasser gelöste Luft herauszufiltern. Daher können Fische in sauerstoffarmen Seen und Flüssen nicht mehr existieren. Es gibt Seen, in denen aus diesem Grund kein einziger Fisch mehr enthalten ist. Das Wasser nimmt die Luft von der Oberfläche auf. Außerdem bilden Wasserpflanzen Sauerstoff. Zierfische sollen daher in Gefäßen gehalten werden, die eine große Wasseroberfläche erlauben.



## Wie alt ist Glas

Die erste Kunde über das Glas stammt aus dem 15. Jahrhundert v. Chr. Die Ägypter brachten damals nach der Einnahme von Meggide aus Syrien und dem Libanon „grüne Steine“ mit, sowie Steine, die „funkelten“. Von geschmolzenen Steinen ist die Rede in der Beutelliste, die in die Wand des Tempels von Amen-Re in Karnak eingemeißelt und dadurch der Nachwelt erhalten geblieben ist. Die Forscher sind sich darin einig, daß es sich dabei nur um Glas gehandelt haben kann. Somit wäre das Glas mindestens 3500 Jahre alt. Glas hatte für die Alten eine mythische Bedeutung. Selbst der Fundort des Glassandes und der Herstellungs-ort der Glasgefäße wie Vasen, Urnen, Wasserkrüge und andere wurden heilig gehalten. Daher auch die Aufbewahrung in ägyptischen Tempeln. Bald entwickelte sich die Glasmanufaktur. Der Hohepriester von Memphis trug sogar den Titel eines „Direktors der Glasfabrik“.



## Das Licht geht krumme Wege

Vom Licht sind wir gewöhnt, daß es sich geradlinig ausbreitet. Die moderne Technik zwingt es in krumme Bahnen. Ein neues Gebiet, die Glasfaseroptik, ist im Entstehen begriffen, mit deren Hilfe man um die Ecke sehen kann. Tausende dünner, biegsamer Glasfäden werden zu einem Bündel zusammengefaßt und mit einem Kunststoffmantel umgeben. Sendet man an einem Ende Licht hinein, dann wandert es durch alle Krümmungen hindurch und kommt am anderen Ende heraus, als ob sich dort die Lichtquelle befände. Jede Glasfaser besteht aus einem Kernglasfaden und aus einem noch dünneren Glasmantel. Ein im Kernglasfaden befindlicher Lichtstrahl kann daher nicht mehr heraus.



## Wo kommt das Zitat her? Der Dritte im Bunde

Schiller hat in seinem schönen Gedicht „Die Bürgschaft“ dem Begriff der Freundschaft ein unvergängliches Denkmal gesetzt. Damos, des Aufruhrs überführt, erhält Strafaufschub unter der Bedingung, daß während der drei Tage seiner Abwesenheit jemand für ihn bürgt. Sein Freund ist dazu bereit. Als Damos im letzten Augenblick zurückkehrt, ist Dionys von diesem Freundschaftsbeweis so überwältigt, daß er ausruft: „Ich sei, gewähret mir die Bitte, in eurem Bunde der Dritte!“



## 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. 47 18 27

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!



## Klar bei Schmunzelaue



Sie hat immer recht!

„Sei doch froh, Alois, du wolltest ja ins Gebirge!“

„Sag mal, Sabine, wo hast du deinen Badeanzug gekauft? Meiner rutscht immer.“



„Herr Ober, würden Sie mir bitte das Salz herüberreichen!“



„Hat er dir wirklich gleich einen Heiratsantrag gemacht?“  
„Ja, wir hatten miteinander getanzt, und dann wußte er wohl nicht, was er sagen sollte!“



Der Schnappschuß

„Ein – zwei – drei – jetzt!“



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.

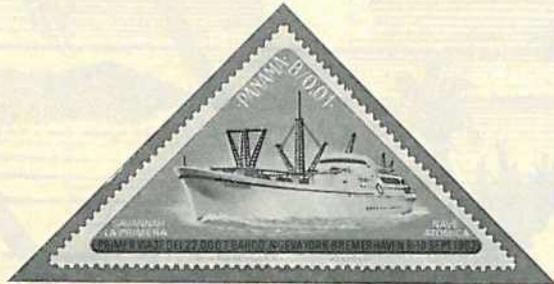
# Balle

Rum  
voller Herz  
und Feuer



Jamaica-Rum-Verschnitt

# Philatelie zur See



## N(uclear) S(hips) im Markenbild

Am 21. Januar 1954 lief auf der Marinewerft von General Dynamics in Croton/Conn. das erste Schiff der Welt mit einem in der Seefahrt bis dahin unbekanntem Antrieb vom Stapel: Das Atom-Unterseeboot „Nautilus“ (98 m lang, 3180/3500 ts, 20/25 kn/h). Das Boot erhielt seinen Namen nach dem ersten Entwurf eines amerikanischen Unterseebootes von Robert Fulton. Ihm — dem amerikanischen Erfinder des Dampfschiffes — hat die US-Post zu seinem 200. Geburtstag im August des vergangenen Jahres eine Sondermarke gewidmet. Auch das erste Atom-U-Boot, das richtigerweise als Unterwasserschiff angesprochen werden müßte, ist seit seinem Stapellauf auf verschiedenen Briefmarken erschienen.

Da ist die Gedenksérie Monacos für Jules Verne, in der das Bild der „Nautilus“ unserer Tage auf einer Marke erschien; Verne hatte bekanntlich seinem utopischen Unterseeboot diesen Namen ebenfalls gegeben. Eine Marke der USA zeigt das Boot während seiner Tauchfahrt unter dem Eis des Nordpols 1958. Eine der jüngsten Abbildungen der „Nautilus“ ist auf einer Marke von Panama zu finden, die im vergangenen Herbst im Rahmen der Serie „Atomenergie“ herauskam.

Inzwischen ist eine ganze Reihe von Unterseebooten mit Atomtrieb von der US-Navy in Dienst gestellt worden, außerdem besitzt die ame-

rikanische Marine zwei Korvetten, den Kreuzer „Long Beach“ und den Flugzeugträger „Enterprise“ mit nuklearem Antrieb. Weitere Schiffe mit diesem Antrieb befinden sich im Bau.

Schon 1955 legten russische Ingenieure Pläne für ein Passagierschiff mit Atom-Antrieb vor, doch bis heute blieben diese Pläne auf dem Papier. Zwar hat man sich in verschiedenen Ländern Gedanken über den Bau von Handelsschiffen mit nuklearem Antrieb gemacht, doch die Kosten sind noch zu hoch, um eine wirtschaftliche Fahrweise zu ermöglichen. Das kann sich aber schnell ändern.

So gibt es bisher nur zwei Schiffe mit atomarem Antrieb, die als Handelsschiffe angesprochen werden können: den russischen Eisbrecher „Lenin“ und den amerikanischen Frachter „Savannah“. Ein drittes Schiff dieser Art ist im Bau und soll Mitte kommenden Jahres abgeliefert werden: Deutschlands Frachter „Otto Hahn“.

„Lenin“, der als Eisbrecher durch nördliche Gewässer pflügt, wird von Experten als Reaktor-Versuchsträger der roten U-Boot-Flotte angesehen. Am 28. 8. 1956 wurde das Schiff in Leningrad auf Stapel gelegt, am 5. 12. 1957 lief es ab. Einundzwanzig Monate später — am 15. 9. 1959 — trat „Lenin“ seine erste Reise nach Murmansk an.

„Lenin“ (134 m lang, 27,6 m breit, 16 000 ts, Antriebsleistung 42 600 WPS, 5 Schrauben — 2 Bug- und 3 Heckschrauben — Höchstgeschwindigkeit 18 Knoten) wurde im Sommer 1963 nach fast dreieinhalbjähriger Fahrzeit erstmals „aufgetankt“. Schon am 31. Dezember 1958 erschien das Schiff auf einer Marke der UdSSR, Rumäniens Postverwaltung gab am 25. Oktober 1959 ein Postwertzeichen mit dem Bild des Atom-Eisbrechers heraus. In Panama erschien eine dreieckige Marke mit „Lenin“ in dem schon erwähnten Satz „Atomenergie“ und erst vor kurzem kam in der Sowjetunion eine Marke an die Schalter, die das Bild dieses ungewöhnlich angetriebenen Eisbrechers zeigt.

Gut fünfzehn Jahre nach dem Stapellauf des ersten amerikanischen Unterseeschiffes mit nuklearem Antrieb lief das erste Handelsschiff der USA mit Atom-Antrieb vom Stapel, die „Savannah“ (13 599 BRT, 22 000 ts Wasserverdrängung, 181,4 m lang, 23,7 m breit, 21 kn/h). Am 21. Juli 1959 wurde das Schiff von Mrs. Eisenhower auf den traditionsreichen Namen getauft. Zum Stapellauf des Schiffes erschienen Sonderumschläge, die heute schon gesuchte Objekte der maritimen Philatelie sind.

Das Schiff selbst, dessen Indienststellung sich durch Streiks des technischen Personals immer wieder verzögerte, ist in jünster Zeit mehrfach auf Briefmarken abgebildet worden, u. a. in dem arabischen Scheichtum Sharjah und in Panama. Bisher aber dürfte nur sehr wenigen Sammlern aufgefallen sein, daß auf dieser Panama-Marke ein falsches Datum für die erste Europa-Fahrt der „Savannah“ angegeben ist: der 8. bis 18. 9. 1962! Tatsächlich kam das elegante weiße Schiff erst eineinhalb Jahre später über den Atlantik.

Die deutsche Bundespost gab im ersten deutschen Hafen, den die „Savannah“ anlieft, Bremerhaven, einen Sonderstempel heraus. Seine Legende weist auf die außergewöhnliche Fahrt hin. An Bord der „Savannah“ selber in Bremerhaven und Hamburg sowie in den anderen europäischen Häfen, die das Schiff anlieft, wurde an Bord auf Poststücken ein sogenannter Bestätigungsstempel mit der Legende „Mailed aboard the N.S. Savannah, World's First Nuclear Powered Merchant Ship“ angebracht. Ganz richtig ist diese Inschrift allerdings

nicht, denn: siehe oben. Hier waren die Russen mit „Lenin“ erwiesenermaßen eher da, aber vielleicht wird der russische Eisbrecher ja nicht als Handelsschiff angesehen.

Zwar ist die Bundesrepublik Deutschland auf vielen Gebieten der Technik ein „Spätheimkehrer“, aber auf dem Gebiet des Atomschiff-Baus kann sie — die UdSSR einmal ausgenommen — mit Pionierleistungen aufwarten. Was bei vielen Ländern noch in der Planung ist, hat bei uns schon recht feste Formen angenommen.

Am 24. September 1963 wurde bei der Werft Kieler Howaldtswerke AG der Kiel für das erste deutsche Atom-Schiff gelegt. Die Bundespost würdigte dieses Ereignis durch einen Sonderstempel, der die Silhouette des Schiffes und die Le-

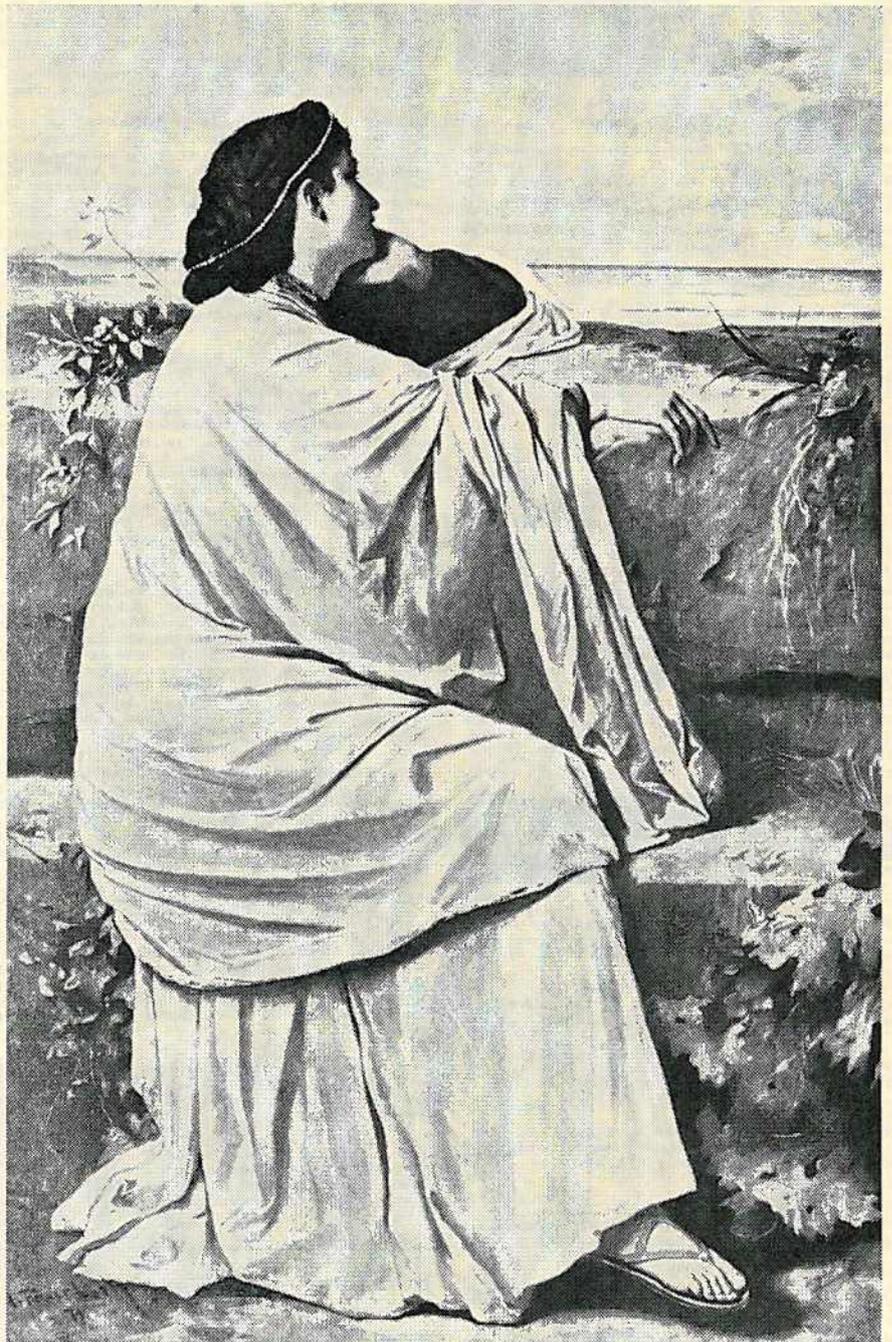


gende „Kiel-Gaarden, Howaldtswerke, Kiellegung 1. Deutsches Atomschiff“ zeigt.

Rund neun Monate später lief das für Forschungszwecke gebaute Frachtschiff nach der Taufe auf den Namen des deutschen Nobelpreisträgers Otto Hahn am 13. 6. 1964 vom Stapel.

Der zur Kiellegung benutzte Stempel fand an diesem Tage erneut Verwendung — geändert war in der Legende lediglich das Wort „Kiellegung“ in „Stapellauf“. Mitte des kommenden Jahres soll „Otto Hahn“ in Dienst gestellt werden. Das Schiff wird rund 172 m lang, 23,5 m breit und etwa 16 Knoten schnell sein, die Verdrängung dürfte bei ca. 15 000 ts liegen. Neben den bisher genannten Schiffen mit nuklearem Antrieb in den USA, der UdSSR und der Bundesrepublik Deutschland gibt es auch Atom-Schiffe in den Kriegsmarinen Großbritanniens und Frankreichs. Sie sind indessen bisher nicht auf Briefmarken erschienen. jwö

# Unsere Kunst- betrachtung



Dokument eines Zeitgefühls

Kunst und Schönheit als harmonisches Ganzes in reiner Vollkommenheit darzustellen, war dem „naiven“ — im Sinne Goethes verstanden — Italiener Raffael möglich gewesen. Der deutsche Maler Anselm Feuerbach (1828-1880), Vertreter des sentimentalischen Naturalismus, hatte eben diese Vollkommenheit erstrebt — und war menschlich daran gescheitert. „Ich will meine Seele auf die Leinwand bringen lernen“, schrieb er an seine Eltern, „eher ruhe ich nicht, bis sich der glühende Drang einmal auf einem weiten Leinwandfelde verbreiten kann...“ Aber was dem Italiener gelang, die reine Seele in vollkommener Schönheit und Ganzheit darzustellen, mußte Feuerbach versagt bleiben. Vielleicht, weil er zu gewollt, zu bewußt dieses Ziel anstrebte. Es genügt eben

nicht, klassische Vorlagen, die dem Archäologensohn Feuerbach, seinem Gefühl und Intellekt nach, gewiß lagen, in ausgewogener Schönheit talentvoll und gekonnt zu malen. So hat er sein berühmtes Modell, die „Nana“, das zum Frauenidol seiner Zeit wurde, als „Iphigenie“ in kühlen grau-blauen Tönen fixiert. Sie wurde dergestalt — und das war sein zeitlicher Erfolg — zum Inbegriff jener edlen Griechin, die das Schicksal an die Gestade andersgläubiger Feinde führte und deren Edelmut imstande war, gewaltlos die Gesetze des fremden Landes zu brechen. Für die Nachwelt blieb nur die schöne Pose. Dokument eines Zeitgefühls, eines künstlerischen Strebens — gewiß aber nicht Inhalt glühenden Empfindens, gewiß nicht Seele.

Dr. U. B.



## Neubauten

### MS „Peter Wessels“

Von der Werft Schulte & Bruns, Emden, an das Emdener Bugsier- und Bergungsgeschäft P. W. Wessels Ww. Das mit 499 BRT bzw. 326 NRT vermessene Fahrzeug hat eine Tragfähigkeit von 1225 t und folgende Hauptabmessungen: Länge: 76,8 m, Breite: 11,5 m, Tiefgang: 3,3 m. Eine MAN-Maschine mit 1335 PS bei 400 UPM verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10 Knoten.

### MS „Hannoverland“

Von den Rhein Stahl Nordseewerke GmbH in Emden an die Bugsier-Reederei und Bergungs-AG, Hamburg. Bei dem 7-Luken-Schiff wurden Brückenaufbauten und Maschine zwischen Luke 4 und 5 angeordnet, während als Antrieb ein Original-Sulzer-Diesel mit einer Leistung von 11 200 PS zum Einbau kam. Eine Reisegeschwindigkeit von über 18 kn wurde garantiert. Zu dem umfangreichen Ladegeschirr, bestehend aus 12 Bäumen à 5 und 10 t gehört auch ein 120-t-Stülcken-Baum, der zwischen Luke und 3 und 4 aufgestellt werden und, da durchschwenkbar, für beide Luken benutzt werden kann. Dazu kommen Süßöltanks und Ladekühlräume. Tragfähigkeit: 12 375 t, Einrichtungen für 12 Fahrgäste. Die „Hannoverland“ hat folgende Abmessungen: Länge 162,6 m, Breite: 21 m, Tiefgang: 9 m.

### MS „Altair“

Von der Wärtsiläwerft in Turku (Finnland) an die Argo Reederei, Richard Adler & Söhne, Bremen. Erstes einer Serie von drei bei der finnischen Werft in Auftrag gegebenen Schiffen. Sie werden die höchste finnische Eisklasse erhalten. Tragfähigkeit 3550 t als Volldecker und 2540 t als Schutzdecker. Länge: 91,5 m, Breite: 14 m, Tiefgang: 6,5 m bzw. 5,4 m. Brücke und Maschine liegen achtern. Zur Bedienung der Luken stehen 2 Deckkräne à 5 t zur Verfügung. Außerdem geben 2 Seitenporten die Möglichkeit für den Ladungsumschlag mit Gabelstaplern. Die modernen Luken-Deckel und Seitenporten werden hydraulisch bewegt.



## Schiffsverkäufe

MS „Alstertal“, 2616 BRT von der gleichnamigen Partenerreederei K. R. J. A. Reinecke, Hamburg, an die Luby Shipping & Trading Co., Monrovia. Neuer Name: „Almaflora“.

MS „Ursula C.“, 496 BRT, von der H. F. Cordes Reederei, Hamburg, an die Reederei Hans Bülken, Brake. Neuer Name: „Baltic“.

MT „Pellworm“, 890 BRT, von der Reederei Carl W. Hansen Tankerschiffahrt, Hamburg-Blankenese, nach Irland. Neuer Name: „Marie D.“.

MS „Steinweg“, 3653 BRT, von der Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, an Hugo Stinnes Transocean Schiffahrt GmbH, Mülheim (Ruhr)/Hamburg. Neuer Name: „Ellen Hugo Stinnes“.

MS „Vormann Rass“, 999 BRT, von der Kommanditgesellschaft LENOX, Gesellschaft für Schifffahrt und Außenhandel mbH & Co., Hamburg, an die Gebr. Zeppenfeld KG Bremen. Neuer Name: „Victor“.

MS „Perseus“, 2860 BRT, von der Afrikanischen Frucht Compagnie Laciész & Co., Hamburg, an Londoner Griechen.

MS „Proteus“, 2860 BRT, von der Afrikanischen Frucht Compagnie Laciész & Co., Hamburg, nach Italien.

## Schiffsunfälle

Auf dem Mittelgrund in der Sonderburger Bucht lief das Motorschiff „Norderelbe“ auf seiner Reise von Apenrade nach Buxtehude auf einen Stein. Das Schiff erhielt ein Leck und mußte infolgedessen beim Kalkgrundfeuer auf Strand gesetzt werden, konnte jedoch am gleichen Tag nach Sonderburg zurücklaufen, nachdem der Rettungskreuzer „Theodor Heuss“ das halbvoll gelaufene Logis leerpumpt hatte und

während der Fahrt lenzhalten konnte. Als Unfallursache sah das Seeamt die rasche Sichtverschlechterung nach Verlassen des Alsenundes und das Versagen des Rudergängers, eines erfahrenen Matrosen, an, der weder das Echolot einschaltete noch den Kapitän verständigte. Den Kapitän trifft keine Schuld, da er dem Rudergänger die Anweisung erteilt hatte, ihn bei Sichtverschlechterung auf die Brücke zu rufen.

Das deutsche Motorschiff „Helga Matthiesen“ kollidierte auf der Themse auf der Steuerbordseite des Fahrwassers mit der Barge „Gravelines 1“. Die Barge wurde an ihrer Steuerbordseite etwa mittschiffs getroffen und sank anschließend, nachdem die Besatzungsmitglieder von einem Schlepper an Bord genommen worden waren. Die Ursache der Kollision ist darin zu erblicken, daß die Barge dem Motorschiff regelwidrig vor den Bug gelaufen ist. Die auf „Helga Matthiesen“ getroffenen Maßnahmen, um die Kollision zu verhindern, waren sachgemäß. Die deutsche Schiffsführung trifft keine Schuld. Das von dem Lotsen und der Schiffsführung der „Helga Matthiesen“ im letzten Augenblick eingeleitete Rückwärts- und „Hart-Steuerbord“-Manöver konnte die Kollision nicht mehr verhindern.

Auf der Schleppreise mit dem Mittelteil eines Tankers von USA nach Spanien geriet der Schlepper „Seefalke“ in einen Orkan. Die Schleppverbindung brach und der Anhang ging verloren. Um einer Kentergefahr wegen drohender Vereisung des Schleppers vorzubeugen, sollten die auf dem Vorschiff gestauten Öl- und Wasserfässer aufgeschlagen und außenbords geworfen werden. Bevor es zur Ausführung dieser Arbeiten kam, wurde der Schlepper von einer außergewöhnlich hohen See überrollt, die den 2. Offizier über Bord riß. Die sofort eingeleitete Rettungsaktion blieb ohne Erfolg. Das Seeamt sprach die Schiffsführung von einem Verschulden an dem Unfall frei. Das Mittelteil des Tankers konnte später wieder in Schlepp genommen werden.

Etwa in Höhe der Luke 3 rammte das deutsche Motorschiff „Windhuk“ das auf der Seine vor Anker liegende und im Schwoien begriffene Dampfschiff „SNA 1“. Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß der französische Lotse des deutschen Schiffes den Eintritt der Flut und damit das Schwoien für einen späteren Zeitpunkt erwartet hatte und daß das deutsche Schiff bei dem Versuch, dicht unter dem rechten Ufer an dem Ankerlieger vorbeizufahren, aus dem Ruder gelaufen ist und in die Mitte des Stromes abgedreht hat. Die deutsche Schiffsführung trifft keine Schuld.

Auf dem Motorschiff „Frankfurt“ wurde während der Reise durch das Mittelmeer ein Ingenieur-Aspirant bei Arbeiten am Kompressor für die Klimaanlage des Schiffes dadurch getötet, daß ihm ein Teil des Kompressorkopfes, der durch einen Überdruck abgesprengt worden war, mit der Schmalkeite ins Gesicht flog und dadurch seinen sofortigen Tod verursachte. Der Ingenieur-Aspirant hatte lediglich die Anweisung erhalten, die Arbeiten nur vorzubereiten. Entgegen dieser Weisung hatte er mit den Arbeiten selbständig begonnen. Ein Verschulden an diesem Unfall liegt nicht vor.

Überhöhte Geschwindigkeit und unzureichende Radarbeobachtung an Bord des Lübecker Motorschiffes „Ina Lehmann“ waren nach Meinung des Lübecker Seeamtes die Ursachen für die Kollision des deutschen Schiffes mit der dänischen Dampffähre „Danmark“. Der Schaden an beiden Schiffen war gering.

Weitere Kollisionen ereigneten sich im Hafen von Yokohama, wo das Lloyd-Motorschiff „Moselstein“ mit dem schwedischen Schiff „Sudan“ zusammenstieß. Es gab dabei nur leichten Schaden.

Südöstlich von Kap Race auf Neufundland kollidierten die Motorschiffe „Berkersheim“ aus Bremen und „Lübeck“ aus Lübeck. Beide Schiffe konnten mit eigener Kraft weiterlaufen, obwohl es auf der Berkersheim in Luke 1 Wassereintritt gab.

### Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der deutschen Welle ausgestrahlt am

Seemannssonntag, den 1. September

Seemannssonntag, den 29. September

Seemannssonntag, den 27. Oktober

Der Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses hat folgende neue Anschrift:

28 Bremen, Altenwall 7/8, Telefon 32 09 43/44

## gut gemacht

### Rettungsaktion auf dem Nordatlantik

Das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, TS „Bremen“ erhielt während der Rückreise von New York nach Bremerhaven vom Kapitän des deutschen MS „Schauenburg“ am 20. Juni die telegrafische Anforderung zur ärztlichen Hilfeleistung für seinen schwer erkrankten Kochsmaat. Kapitän Heinz Vollmers beschloß nach Rücksprache mit dem 1. Schiffsarzt der „Bremen“, Dr. Plum, den Seemann so schnell wie möglich in ärztliche Behandlung an Bord zu übernehmen, da eine schwierige Bauchentzündung mit Kreislaufschwäche vorlag. TS „Bremen“ änderte daraufhin sofort den Kurs und gebrauchte die Zusatzdüsen, um den vereinbarten Übernahmeort schnellstens zu erreichen. Nach einem Umweg von 130 Seemeilen erreichte die Bremen südlich Neufundland die Position und übernahm nach einem halbständigen Manöver den erkrankten Kochsmaat Erich Weiss, um ihn sofort in das Schiffshospital zu bringen, wo Dr. Plum bereits alle Vorbereitungen getroffen hatte. Bei der sofortigen Operation stellte sich außer einem Bauchdeckenriß eine Entzündung des Bauchfells und ein Darmriß an drei Stellen heraus. Nach drei Stunden wurde die Operation erfolgreich beendet.

### Geschwindigkeitsgewinn durch neuartigen Heckwulst



Die Bremer Großschiffswert AG „Weser“ entwickelte einen neuen Heckwulst (siehe Bild), der in Deutschland unter der Nr. DBP 1 034 060 patentiert und in fast allen Schiffbauländern der Welt durch Patente geschützt ist. Allein von der AG „Weser“ erhielten bisher 27 Schiffe mit 572 000 t Tragfähigkeit diesen Heckwulst. Diese Hinterschiffsform stellt einen gleichmäßigen Wassernachstrom über den ganzen Propellerkreis sicher und sorgt dafür, daß der hintere Decksaufbau des Schiffes von Propellerschwingungen nicht störend beeinflusst wird. Er vermeidet auch Propeller-Kavitation. Aus der Konstruktion des Heckwulstes ergibt sich außerdem eine stabile Lagerung der Propellerwelle und schließlich werden die Propulsionsverhältnisse verbessert.

## † Kropp

Beerdigungs-Büro „St. Anskar“  
Tag- u. Nachruf 35 27 48/49  
Gänsemarkt 19

## Ferien am Wasser

### (Dänemark)

Neubau-Appartement an der Flensburger Förde. Ab 1. Juni bis 15. Sept.: 2-Zimmer-Wohnung mit Bad. 50 Dän. Kr. pro Tag. Doppelzimmer mit gemeins. Küche und Bad 20–30 Dän. Kr. pro Tag. Mindest-Mietdauer: eine Woche. 50 % Vorauszahlung bei Vertrag.

Vom 16. September bis 31. Mai: 20 % Ermäßigung.

C. Eisen, Sandager pr. Rinkenäs, Dänemark, Tel. 046-51763

## J. M. LINDEMANN

Telefon: 343866-67 • Tel.-Adr.: Lindham

## HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 • Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Löschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



### Seefahrtschule Hamburg

Am 28. Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Rolf Busch, Jan Dorke, Rolf Emmerling, Uwe Fritz, Georg Paul Harriehausen, Rainer Hepprich, Klaus Hitzblech, Gerd Janßen, Klaus Kellner, Klaus Köhl, Hans-Peter Möller, Hartmut Pestrizki, Dieter Seidel, Peter Semperowitsch, Hinrich Stange, Eberhard Stötzner, Peter Voss, Manfred Wähler, Manfred Wiese.

### Seefahrtschule Cuxhaven

In der Zeit von April bis Juni 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischeri (B 4) die Herren:

Hans Bruhns, Holger Clausen, Eckhard Foch, Joachim Göbe, Karl-Heinz Hein, Sigmar Joppjen, Helmut Jürgs, Jürgen van der Mond, Jakobus Noeken, Andreas Oelrichs, Siegfried Palm, Friedrich Paulsen, Johann Pistor, Jens Plambeck, Ulrich Schabrod, Dieter Weber, Wolfgang Wendt.

### Schiffingenieurschule Hamburg

Absolventen des Sommersemesters

#### Schiffingenieur I (C 6)

Hans-Joachim Alzei, Horst Bank, Joachim Behling, Ronald Behrens, Rolf Bieseweg, Hans-Peter Dahms, Peter Dittrich, Leopold Ekroth, Kurt Ehlers, Jörn zum Felde, Hans-Dieter Fridrich, Manfred Harder, Wolfgang Heinig, Claus Henning, Rolf Herrmann, Jürgen Hess, Heinz Kaminsky, Dieter Kops, Hans Kosnick, Jürgen Langhoff, Wolfgang Müller, Siegfried Oertel, Bernd-Rüdiger Poerschke, Claus Reimers, Arno Rickert, Horst Schamuh, Günter Seiferth, Jens-Christian Stridde, Franz Strycharczyk, Frank Thies, Helmut Waschczek, Horst Zimmermann.

#### Schiffingenieur II (C 6)

Ernst Blaschke, Lorenz Bott, Klaus Burmeister, Klaus Busch, John-Peter Drewes, Günther Eller, Peter Fridrich, Ernst-Jürgen Goldbach, Hinrich Groth, Rolf Hesse, Peter Meyer, Klaus Hoffmann, Werner Kudalla, Karl-Heinz Köhl, Peter Mendke, Lothar Niendorf, Hinrich Off, Eberhard Pöbly, Günther Rausch, Paul Ropers, Wilhelm Ruckert, Walter Rust, Hans-Joachim Schley, Hartmut Schmooke, Helmut Schütt, Raimar Schwenke, Uwe Seifried, Gert Sievers, Johannes Tiedchen, John Weinberg, Bruno Woelke, Jörg Wurdak.

#### Seemaschinen I (C 4)

Helmut Anderfuhr, Reiner Assen, Peter Backes, Walter Bendersdorf, Heinz Bininda, Hans-Joachim Buschart, Wolf-Dieter Erbert, Klaus Ewald, Jürgen Ferdinand, Dieter Hartmann, Helmut Hauger, Manfred Kallenrode, Werner Keil, Jürgen Kirschner, Hans-Jürgen Krebs, Günter Kreth, Claus Kutschmann, Uwe Lutz, Hans-Jürgen Malzahn, Peter von Mohrenschildt, Werner Ott, Albert Penquitt, Uwe Peters, Dieter Poels, Axel Probst, Horst Ridter, Manfred Scheele, Jürgen Schramm, Jürgen Suhr, Ernst Tolkmit, Jens-Peter Velten, Dieter Winter, Hellmuth Wirth.

#### Seemaschinen II (C 3)

Klaus-Dieter Barda, Erich Bienek, Erwin Bromba, Jens Claussen, Klaus Entlinger, Hans-Gunter Geilhardt, Paul Grünwald, Martin Hamann, Günter Hoffmann, Lothar Kelling, Klaus Kirsch, Rudolf Klein, Hans-Jürgen Krause, Jürgen Küttner, Dieter Moritz, Klaus Nagel, Helmar Pitzner, Christian-Henning Sack, Hermann Scholz, Walter Schröder, Manfred Skambraks, Norbert Svensson, Uwe Theilke, Claus Voß, Manfred Witte, Jürgen Wolf, Rolf Wurr.

#### Seemaschinen II (C 3)

Reimer Andersen, Dieter Appel, Heinz Behnke, Jürgen Bleckert, Jürgen Busse, Jürgen Feßmayer, Horst Frehe, Hans Glahe, Klaus-Eberhard Grund, Uwe Harms, Peter-Jürgen Hesebeck, Knut Höhler, Horst Jarosch, Ernst Kerchus, Hans-Jürgen Klein, Holger Klein, Peter Körner, Rudolf Kus, Gerhard Möbus, Hartwig Motejat, Manfred Piper, Herbert Schnell, Detlev Scholz, Claus Schultz, Werner Speckin, Uwe Stoll, Jürgen Thoms.

### Schiffingenieurschule Flensburg

Bestandene Prüfungen des Sommersemesters 1966 zum Seemaschinen II (C 3)

Klaus Altmann, Heinz Baumann, Hans-Jürgen Benndorf, Hermann Böhm, Jürgen Caspers, Wilhelm Deeken, Reinhard Godow, Jan Hoelt, Hugo Jensen, Friedrich Kottenberg, Uwe Kurscheid, Klaus Martini, Eberhard von Moeller, Hermann Nielsen, Jürgen Paulig, Günther Pudlo, Aloysius Racky, Walter Reimers Rainer Rypacek, Hans-Jürgen Schulz, Uwe Tappendorf, Peter Wendt, Holger Winter, Tilo Winter, Hans-Jürgen Wolf, Klaus Wollenweber, Jürgen Zech.

#### Seemaschinen I (C 4)

Günter Albers, Wolfgang Brix, Ortwin Daube, Gerhard Dube, Horst Hallmann, Horst Klug, Wolfgang Liebing, Klaus Never, Klaus-Peter Pantke, Holger Reckewitz, Egmund Reimann, Jens Reinfried, Siegfried Sems, Gerhard Schuldt, Udo Uhl, Jürgen Urf, Peter Vos, Rainer Kötschau, Karl-Heinz Maß, Heinz Mees, Wolfgang Mittermayer, Günther Wörmbke, Manfred Zeindl, Günter Zeiske, Wilfrid Kempe.

#### Schiffingenieur II (C 5)

Axel Bautze, Hans-Theodor Burmeister, Hohl Claussen, Jan-Friedrich Böbeling, Werner Ebel, Arthur Evers, Manfred Gehrke, Eldert Görich, Hartwig Göricks, Volker Jensen, Ernst Kreuzt, Axel Kurz, Horst Lohmann, Fritz Lutter, Arno Peglau, Otto Rauschenberg, Manfred von Richter, Peter Schomber, Olaf Schulz-Hohenhaus, Hartmut Sieck, Gerhard Skambraks, Reimer Struve, Helmut Taddiken, Michael Winkler, Erwin Bath, Winfried Behnke, Uwe Borgert, Kurt-Christian Damerau, Dieter Dreifke, Gerd Egert, Jens Heddewig, Hans-Harald Heuser, Klaus Heyer, Hans-Jürgen Karminski, Horst Kranz, Hans-Joachim Krüger, Dietmar Kus, Norbert Mörig, Peter Nissen, Jürgen Paarmann, Günter Placzek, Klaus Rehberg, Werner Reimer, Rolf Sehl, Peter Seik, Hartmut Schaudinn, Paul Valbert, Peter Völker, Manfred Wagner, Klaus Andersen, Dieter Duck, Werner Fandler, Wolfgang Franke, Hans-Jürgen Göllner, Hans-Dieter Gulde, Uwe Hilp, Klaus Johannsen, Lutz Klachn, Helmut Knierim, Rüdiger Krause, Gerhard Lorenzen, Rainer Müller, Klaus Ohlrogge, Michael Ritter, Rolf Röhrich, Diedrich Rost, Kay Schindler, Hans-Joachim

Schmidt, Klaus-Dieter Schoenewolf, Erich Steffens, Karl-Heinz Tschernernegg, Klaus-Ernst Weingarten, Wolfgang Werner, Karsten Wulff.

#### Schiffingenieur I (C 6)

Raimund Stegmann, Siegfried Wolf, Hans Wolfgang Erbe, Uwe Fieguth, Karl-Heinz Geppert, Klaus Dieter Heick, Benno Höning, Ernst Jahn, Peter Janofsky, Alfred Janssen, Gerd Koopmann, Wilhelm Lenz, Erich Meyer, Siegfried Meyer, Klaus Millat, Falko Nunner, Helmut Peschel, Dieter Pflug, Dieter Schoppmeyer, Peter Straubel, Klaus-Peter Thimm, Peter Westphal, Eberhard Zernott, Uwe Andresen, Wolfgang Böhning, Egon Dirks, Rolf Fischer, Hans-Jürgen Happich, Kuno Harms, Norbert Hofmeister, Klaus Hornmann, Hans Jung, Peter Koch, Hartmut Kohnagel, Hans-Joachim Kretschmer, Horst Kroll, Jochen Menck, Klaus Müller, Hinrich Münster, Dieter von Niessen, Klaus Schöneberg, Götz Schreiber, Jürgen Thun, Karl-Georg Witt. Außerdem erwarben 18 Studierende (C 5) den Schein zum Rettungsbootmann, 30 Herren das Seefunksonderzeugnis, 23 Herren und 1 Dame das Seefunkprechzeugnis, 5 Studierende (C 6) nahmen an der Arbeitsgemeinschaft „Menschenführung an Bord“ teil.

Die Prüfung zum „staatlich geprüften“ Techniker (Fachrichtung Elektrotechnik) haben bestanden:

Manfred Dellich, Günther Fedner, Wolfgang Folkers, Peter Griesbach, Joachim Hasselmann, Steffen Herfurth, Karlheinz Lamp, Max Osterwald, Klaus Otmokke, Carl-Friedrich Saul, Dieter Schneekloth.

### Bestandene Matrosenprüfungen

#### Prüfungsstelle Hamburg

Horst Baumann, Jens Boysen, Hans-Heinrich Brettmann, Ingo Brosch, Friedemann Distler, Karlheinz Erzinger, Richard Friedrich, Christian Gielke, Hans-Dieter Göbel, Uwe Grau, Reinhard Griesgraber, Bernd Grüneberg, Dieter Hahn, Werner Hang, Dieter Haubelt, Walter Hengst, Heinz-Dieter Jach, Günter Kadur, Karl-Ernst Korte, Günter Manthey, Michael Matuschin, Weert Meyer, Wolfgang Neumann, Jens Queuens, Jacob Rüsck, Peter-Jörg Schmidt, Wilfried Scheveling, Georg Schultz, Klaus Schultz, Detlef Schumann, Reinhard Schroeder, Alfred Spitzel, Hugo Steffens, Horst Tofern, Gerd Uwe, André Zillmer.

#### Prüfungsstelle Bremen

Egon de Buhr, Karl-Heinz Busemann, Günther Dettmer, Walter Eissing, Jürgen Finke, H.-Günter Furch, Reene Geib, Reinhard Greser, Hans Gürtler, Klaus de Haan, H.-Jörg Hagenbuecher, Wolfgang Heiden, Herbert Hinsch, Roland Hullmann, Herbert John, Gerhard Keith, Karsten Kläwemann, Johann Körte, Ulrich Kreis, Karl-Michael Leser, Gerd-Monte Meyer, Heiko-André Müller, Theodor Nordbrock, Helmut Patschke, Gerd Pissin, Alwin Prahm, Eckart Scharf, Michael Schmidt, Mariush Sahay, Hans Seitz, Sören Sönksen, Holger Ungereit, Ernst Urbanczyk, Clemens Weißberger, Horst Wendt, Martin Wiese.

#### Prüfungsstelle Travemünde

Erich Baum, Wolfgang Beithner, Günter Birner, Bernd Buthman, Anton Demuth, Reiner Dickert, Jürgen Ehret, Manfred Fentross, Dietmar Galland, Friedrich Gretzler, Horst Greve, Günter Hartmann, Klaus Kaiser, Jörg-Jürgen Kape, Dietmar Kleeren, Hans-Otto Lettau, Harald Müller, Peter Münzner, Lorenz Pix, Erich Rahnenführer, Holger Seils, Caspar Scheper, Klaus-Peter Stüwe, Hans Theilen, Joachim Thelke, Frank Walther.



Hans Gürtler

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

Walter Eissing, Reiner Dickert, Friedrich Gretzler, Hans Gürtler, Günter Hartmann.

## Quer durch die Last

Tanzkurse werden auf den Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd während der fahrplanmäßigen Atlantiküberquerung durchgeführt. Sie erfreuen sich eines regen Zuspruchs.

200 Fließbandfrachter — ähnlich dem Liberty-Schiff des Zweiten Weltkrieges — werden in Griechenland geplant. Sie sollen die griechische Handelsflotte verjüngen.

800 Passagiere soll das 160-Tonnen-Luftkissenboot der britischen Firma Hovercraft befördern. Es ist allerdings erst im Modell fertig.

Anlässlich des 75jährigen Bestehens der Schiffingenieurschule Hamburg wird im Ausstellungspark Planten und Blumen die Fachschau „Schiff und Maschine“ gezeigt.

Die Internationale Maritime Commission hat jetzt Vorschläge ausgearbeitet, wonach der Seeverkehr, ähnlich wie der Auto-bahnverkehr — in zwei Richtungen gesondert vorgehen soll, um Kollisionen zu vermeiden.

Erfolgreiche Versuche wurden vor kurzem mit einem sich automatisch aufrichtenden Rettungsboot der „Lloyds 11“ auf dem Clyde in Schottland durchgeführt.

Das Feuerschiff Bremen wurde eingezogen. Dafür leuchten jetzt auf der Weser das Feuer Tegeler Plate im Zusammenhang mit dem Feuer Alte Weser.

## Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder.

Mit Ihrem Artikel „Unsere Schiffe in der deutschen Öffentlichkeit“ haben Sie ein Thema angeschnitten, das zu den brennendsten Problemen unserer Seeschifffahrt überhaupt gehört. Sie gehen in Ihrem Artikel von der „Bandwurmfrage“ aus:

Wieviel Göttinger wissen wieviel von der „Göttingen“ (6348 BRT) und wie viele Seeleute auf der „Göttingen“ wissen wieviel von Göttingen und seinen Einwohnern? Kennen sich eigentlich die Göttinger an Land und auf See? Haben sie Kontakt miteinander, schreiben sie sich? Laden sie sich gegenseitig ein und machen sich kleine Geschenke?

Ihren Artikel — der Zeile für Zeile zu unterstreichen ist! — habe ich mit um so größerem Interesse gelesen, als ich im Februar d. J. als Passagier des HAPAG-Fracters MS „Göttingen“ von New York nach Hamburg fuhr und auch das in Ihrem Artikel behandelte Problem zwischen Kapitän E. Strinz (und auch mit dem I. O. Drape, II. O. v. Rappard, III. O. Krüger) und den Passagieren besprochen wurde.

Auch auf MS „Europa“ (Kapitän Efferoth), mit der ich im Januar nach New York reiste, wurde ich aufgrund meines Buches „Moses in Luv und Lee“, das zum Bestandteil der Bord-Bibliotheken aller Lloyd-Schiffe gehört, und in New York mit einem USA-Literaturpreis ausgezeichnet wurde, oft auf die Frage der Öffentlichkeitsarbeit für die Schifffahrt angesprochen. (Das Buch war in „Kehrwieder“ Nr. 8/1965 von L. D. bestens rezensiert worden.)

Sehr mit Recht wird in dem Artikel „Unsere Schiffe in der deutschen Öffentlichkeit“ die Frage gestellt:

Was kann getan werden, um im Binnenland mehr Verständnis für die Schifffahrt und den nicht leichten, aber schönen Seemannsberuf zu gewinnen?

Ein Beispiel: In der Bord-Bibliothek des HAPAG-Fracters MS „Iserlohn“ (Kapitän E. Mitzkus) entdeckte ich ein von der Klasse 8 der Bodenschwingh-Schule in Iserlohn mit viel Liebe in Wort und Bildern von den Schülern verfasstes Buch, womit die „Iserlohner“ ihrem Patenschiff und der Besatzung viel Glück und „Gute Fahrt für 1966“ wünschten. Heimkommend von meiner Westindien-Rundreise richtete ich als Passagier von Las Palmas einen „Danke-Brief“ an die Schulklasse in Iserlohn. In ihm schilderte ich den Schülern in gedrängter Kürze das Interessanteste dessen, was wir von der „Iserlohn“ in rund 20 Häfen des Karibischen Meeres gesehen, gehört und erlebt hatten. Ohne mein Zutun erschien kurze Zeit darauf in der in 80 000 Auflage erscheinenden „Westfalenspost“ eine ganzseitige Reportage über die „Iserlohn“, ihre Crew und die WIMA-Rundreise.

Das ist natürlich „Klein“-Arbeit, die aber nach drei Seiten hin Freude auslöste: Im Westfalenland, auf der „Iserlohn“ und dem unterzeichneten Berichtserstatter.

### Mehr Public Relation!

Ein Auftakt hierzu scheinen mir zwei Veranstaltungen zu sein, die im April d. J. von zwei Großreedereien, der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ (Bremen) und der Ocean Steamship Comp. Ltd. (Blue Funnel Group von Alfred Holt & Co., Liverpool) mit dem Ziel breitester Pressearbeit organisiert wurden:

Die „Hansa“-Linie lud Journalisten aus Süddeutschland und der Schweiz — vor allem die Redakteure großer Tageszeitungen — an Bord ihres Schwergutfrachters „Gutenfels“ zu einer Fahrt von Rotterdam nach Bremen ein. Daß diese Seereise — zumal sie für Binnenländer stets ein fesselndes Erlebnis ist! — ein voller Erfolg wurde, war das Verdienst von Direktor G. Heinemann, der — sekundiert von Prok. Döhle — jede der vielen von den Bickbeeren-Schweizern gestellten Fragen bereitwillig und gewinnend beantwortete. >

Die Blue Funnel-Line hatte Journalisten aus der Bundesrepublik, Holland und der Schweiz nach Liverpool eingeladen und hatte — bisher in einer splendid isolation lebend — einen gleich starken Presse-Erfolg wie die Bremer „Hansa“, da in Liverpool Kontakte mit den Verantwortlichen der Führungsspitze geschaffen wurden, die sich presse-mäßig breit auswirkten.

Daß die HAPAG vor einigen Jahren zwei für das Binnenland bestimmte Bücher herausbrachte: 1. „3500 Seemeilen Westindien“, 2. „Kopra, Reis und Spezereien“ (Ostasien-Fahrt) — beide Bücher sind leider restlos vergriffen — war eine verdienstvolle Tat. Im übrigen beschränkt sich die Public-relations-Arbeit anderer Reedereien auf mehr oder minder wertvolle Denkbücher, die anlässlich runder Jubiläen herausgegeben werden!

Das ist nicht genug, um in enger Tuchfühlung mit der Presse aus dem Hinterland Ladung, Passagiere und — last not least — Nachwuchs heranzuziehen! Es sei daran erinnert, daß es eine der ersten Taten des damals jungen Generaldirektors Albert Ballin war: Sofort-Einrichtung eines „Literarischen Büros“, das mit solchem Erfolg das Presse-Klavier zu spielen verstand, daß die ersten Nordland-Reisen, die man zunächst für eine ver-rückte Idee hielt, ein Bombenerfolg wurden!

Bei einigen — wenigen! — Großreedereien funkt die Public-relations-Arbeit bestens. Das Gros der Reeder aber glaubt mit dem, was der Verband Deutscher Reeder tut, seine Öffentlichkeitsarbeit voll und ganz erfüllt zu haben. Das aber ist es, was falsch ist, was vor allem den Seemannsberuf nicht mehr attraktiv macht, wie jüngst in der Tagespresse veröffentlichte Zahlen in eklatanter Deutlichkeit beweisen.

Harry H. Herrlau  
Hamburg 1, Spaldingstraße 130

**Betrifft: „Kehrwieder“ Nr. 6, „Unsere Schiffe in der deutschen Öffentlichkeit“**

Der Wachoffizier der „Kehrwieder“ war anscheinend nicht wach, denn wenn er wach gewesen wäre, dann hätte er nicht ausgerechnet für diesen Artikel Schiffe mit Städtenamen gewählt.

Es ist zwar nicht zu beantworten, wieviel Göttinger wieviel von der „Göttingen“ wissen, dazu müßte man ein Meinungsforschungsinstitut beauf-

tragen, jedoch bin ich der Meinung, daß viel mehr Göttinger von der „Göttingen“ wissen, als man allgemein annimmt.

Sicherlich wissen die wenigsten, wie einem Assi bei Windstärke acht zumute ist. Sie können auch nicht das Gefühl ermessen, das ein Leichtmatrose bei Windstärke acht hat und die Deckslast nach-zurren muß. Die Gegenfrage an die Seeleute wäre dann berechtigt, ob sich einer von ihnen vorstellen kann, wie einem Bergmann in den Harzer Silbergruben vor Ort wohl zumute ist, oder einem Forstarbeiter bei Gewitter im Wald, oder einem Förster bei der Waldbrandbekämpfung. Über alle Berufe ist schon viel geschrieben worden, aber er-messen, wie dem anderen zumute ist, kann wohl kaum ein Leser, selbst bei den spannendsten Berichten nicht.

Eines ist jedoch zu bemerken: Die Göttinger Zeitung, nämlich das „Göttinger Tageblatt“, hat schon eine ganze Menge über MS „Göttingen“ geschrieben; von guten und schlechten Reisen, von Weihnachtsfeiern auf hoher See und von irgend-welchen Jubiläen. Zwar steht in der Stadt auf staatlichem Grund und Boden kein Modell der „Göttingen“, jedoch ist das Schiff und sein Kapitän beim Oberbürgermeister und Oberstadtdirektor und damit beim Hauptamt und den anderen Äm-tern gut bekannt.

Das größte Kaufhaus in Göttingen stellte vor zwei Jahren zwei Schaufenster für Fotos, Modelle und anderes Anschauungsmaterial für sein Patenschiff zur Verfügung. Es ist also nicht ganz so, daß man in Göttingen nichts von der „Göttingen“ wüßte. Redakteure der Göttinger Zeitung sind tatsächlich schon an Bord gewesen, jedoch hat die Besatzung einer Schulklasse leider noch keinen Ebenholz-elfanten, Hornreier oder ausgestopfte Alligato-ren schenken können, nicht weil man nicht wollte, sondern weil das Fahrgebiet der „Göttingen“ nun einmal die nordamerikanische Ostküste ist, und Ebenholzelefanten dort keine Eingeborenenar-beiten sind. Auch Alligatoren sind dort nur im Zoo vorhanden.

Dabei ist Göttingen noch eine Stadt, die meiner Meinung nach nicht einmal den engsten Kontakt zu seinem Patenschiff unterhält. Es gibt viele an-dere deutsche Städte, die sich sehr intensiv mit ihren Patenschiff und vor allem mit der Besatzung beschäftigen. Die Länge dieses Briefes und die Zeit zwingt mich dazu, nur einige wenige Beispiele zu erwähnen, die stellvertretend für viele andere stehen können.

In mehreren Goslarer Schulen wird regelmäßig an der Weltkarte der Kurs der „Goslar“ nach dem Fahrplan der Reederei abgesteckt. Die Schulen ha-ben vor einiger Zeit einen Modellbauwettbewerb veranstaltet unter dem Thema: „Wer baut das beste Modell der ‚Goslar‘?“ Die Preisträger-Klasse wurde auf Kosten der Stadt Goslar per Autobus nach Hamburg gefahren, besichtigte die „Goslar“ und konnte bei einem zünftigen Labskaus-Essen das Patenschiff in Augenschein nehmen. Als Preis-richter für das beste Modell fuhr eigens ein Schiffs-inspektor nach Goslar, damit nach nautischen Ge-sichtspunkten auch alles in Ordnung war. Es ist müßig zu sagen, daß Kapitän und Leitender In-genieur auch schon in Goslar zu Gast waren, und nicht nur von den offiziellen Stellen, sondern auch von den Einwohnern herzlich begrüßt wurden. Zur Freizeitgestaltung an Bord schenkte die Stadt Goslar seinem Patenschiff kürzlich zwei komplette Angelausrüstungen mit allem Drum und Dran, so daß die Besatzung bei längeren Liegezeiten in mit-telamerikanischen Häfen diese Geräte benutzen kann.

Doch nicht nur die Besatzungsmitglieder der „Goslar“, sondern auch die Besatzungen von TS „Düsseldorf“, MS „Remscheid“, MS „Wuppertal“, MS „München“, TS „Braunschweig“, MS „Köln“ und viele andere „Städtenamen führende“ Schiffe

spielen selbstverständlich ihren Fußball in den Stadtfarben ihrer Patenstadt, und die Klufft wurde von den Stadtverwaltungen gestiftet.

Eine Abordnung der Stadt Wuppertal kam anläß-lich des zehnjährigen Geburtstages des Schiffes eigens nach Rotterdam, um jedermann an Bord ein kleines Geschenk zu überreichen. Die Stadt Rem-scheid stellt in Kürze für eine große Ausstellung über das Patenschiff das Rathaus zur Verfügung. Und wenn man in die Städte Iserlohn oder Wup-pertal kommt und betritt das Rathaus, so stößt man zunächst auf das Modell des Patenschiffes. Selbst das kleine Weißenburg in Bayern ist nicht müßig. Und im letzten Jahr hat sich die Stadt-sparkasse bei der Stadtverwaltung beworben, die Weihnachtsgeschenke für die Besatzung der „Weißenburg“ stiften und überbringen zu dürfen.

In Iserlohn führte man in vielen Schaufenstern unter dem Motto: „Die ‚Iserlohn‘ bringt Kaffee für Iserlohn“ durch, bei der die einzelnen Ressorts an Bord vorgestellt wurden. Man hingte Positions-telegramme aus und steckte die Reiseroute auf einer großen Weltkarte.

Selbst bei den Iserlohner Reiterfestspielen, die in Reiterkreisen einen beachtlichen Ruf genießen, spielt das Patenschiff eine Rolle mit, denn eine haitianische schöne Schnitzerei, gestiftet von der „Iserlohn“, wurde als Wanderpreis heftig um-kämpft. Nach zweimaligem Sieg ist dieser Preis jetzt im Besitz des gutbekannten Springreiters Alwin Schockemöhle.

Auf der „Westfalia“, einem der neuesten Schiffe der HAPAG, hängt als Glücksbringer im Rauch-salon das Hufeisen des siegreichen Dressurpferdes „Remus“, das unter seinem Reiter Harry Boldt bei der Olympiade in Tokio Gold- und Silber-medaille gewann und das dieses Hufeisen beim Gewinn des olympischen Goldes trug. Harry Boldt und „Remus“ sind aus Westfalen. Alle westfälischen Zeitungen berichteten darüber, ebenso das Fern-sehen. Doch es war nicht mit dem Bericht nur von der Überreichung getan, sondern der Fernsehfilm und die Zeitungen brachten Einzelheiten über das Leben an Bord, über das Fahrtgebiet und viele andere Details der Schifffahrt.

In viele Patenstädte sind schon Besatzungsangehö-rige, teils mit ihren Ehefrauen, eingeladen wor-den und haben Stadt und Menschen und die Schönheiten des Binnenlandes kennengelernt. Ja, für manche altbefahrene Seeleute war dies in eini-gen Fällen sogar die erste Reise ins Binnenland.

Diese Beispiele lassen sich seitenlang erweitern. Sie sind ohne viel in Unterlagen zu blättern aus dem Stegreif niedergeschrieben, und deshalb bin ich der Meinung, daß der Wachoffizier nicht wach war.

Mit freundlichen Grüßen  
G. Simonsen

**Auflösung von Seite 16**

Auflösung „Sieben — acht — neun — aus“:

Waagerecht: 15. Probe, 16. Ehre, 17. Rasse, 18. Eipel, 19. Roer, 20. Elten, 21. Stall, 22. Orel, 23. Sport, 24. Eule, 25. einsam, 26. Habe, 27. Ta, 28. Geck, 30. Sela, 31. Er, 32. Ala, 33. Chaussee, 34. Inn, 36. Mako, 37. Li, 38. Ries, 41. Adele, 42. Team, 43. malen, 44. Brie, 45. Kammer, 46. Rata, 47. Aus, 48. Pola, 49. ihr, 50. Nut, 51. Tiepolo, 52. Oleander, 53. Od, 54. Emine, 55. Eibe, 56. DO, 57. Nelson, 58. MA, 59. Narben, 61. Ion, 62. Kino, 63. Tor, 66. Lab, 67. Abonnent, 68. Ile, 69. Ares, 70. Kreole, 71. Boot, 72. Silen, 73. Enns, 74. Benno, 75. Teller, 76. Tc, 77. Serien, 80. Lear, 81. Espen, 85. Libertas, 86. Litanei, 87. Ader, 88. It, 89. Rat, 90. Ueno, 91. Deli, 92. Ottawa, 93. Erna, 94. Ente, 95. Nessel, 96. Raab.

Senkrecht: 1. Peseta, 2. Ritual, 3. Opal, 4. Beleg, 5. Ell, 6. Eroika, 7. Horn, 8. Rees, 9. Erlang, 10. res, 11. Alpha, 12. Stoa, 13. Serben, 14. entern, 22. Echo, 23. Meer, 25. Ecke, 26. Leim, 28. Ameise, 29. Ulema, 30. Siam, 31. Island, 33. Ale, 34. ear, 35. Abaton, 36. Druide, 37. Talon, 38. Meife, 39. Eluede, 40. Natron, 42. Kolin, 43. Rhein, 45. Pomona, 46. Rabatt, 46. Pese, 50. Nero, 52. eminent, 54. Libell, 55. Annonce, 56. Brioni, 58. Kore, 59. Oels, 60. Last, 61. Arie, 62. BK, 63. Ne, 64. Lone, 65. Eton, 67. Sellaer, 68. Bernauer, 70. Neer, 71. Beel, 73. Ration, 74. Spital, 76. Ratte, 77. Slawe, 78. Lade, 79. Iden, 80. Belt, 82. Nera, 83. Enna, 84. Joab, 86. Ras, 89. TS.

8%

- KEIN DANISCHER STEUERABZUG
- KEINE SPESEN
- VOLLE SICHERHEIT UND DISKRETION

SPARKONTEN ZU 8% p.a.:  
9-MONATIGE KÜNDIGUNG  
ODER ZINSFEST BIS 5 JAHRE

Bitte ausschneiden  
und mit erster Einlage einsenden

Beigefügter Betrag  
oder  
 Eingezahlt auf Postscheckkonto  
2 Hamburg 52288

9-monatige Kündigung  
oder  
 Zinsfest bis: \_\_\_\_\_  
max. 5 Jahre

Weitere Einzelheiten erbeten

Name \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_

---

**FINANSBANKEN**  
BANKAKTIENGESELLSCHAFT  
VESTER VOLDGADE 94  
KOPENHAGEN V - DÄNEMARK



### SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

- Geruchsbeseitigung (Fischmehl etc.)
- Zuverlässige Mittel zur Schädlingsbekämpfung gegen Kakerlaken OKAY D neu gegen Getreidekäfer OKAY-Konzentrat
- Service in allen deutschen Häfen

## CAESAR SIMON & SOHN

2 Hamburg 74, Möllner Landstraße 189, Telefon 732 73 14  
Hafenbetrieb: Schuppen 52

## Pumpen



Lenz-, Ballast-, Keller-, Garagen-, Schwimm-  
becken-, Schmutzwasserpumpen mit Unterwas-  
ser-Tauchmotor – 10 cbm/h nur DM 260,-  
Springbrunnenpumpen mit Motor ab DM 40,-  
– Schiffspumpen für alle Verwendungszwecke –

**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**

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

## DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK

AKTIEN-GESELLSCHAFT

### HAMBURG

Katharinenstraße 13

Fernruf 36 25 66

Fernschreiber 02 14029



Zahlen aus den Bilanzen:

	31. 12. 1965	31. 12. 1964
	Mill. DM	Mill. DM
Bilanzsumme . . . . .	428,3	381,5
Schiffshypotheiken . . . . .	400,2	358,9
Inhaber-Schiffspfandbriefe . . . . .	158,0	154,5
Namens-Schiffspfandbriefe . . . . .	213,3	176,4
Flüssige Mittel . . . . .	13,7	9,6
Eingezahltes Grundkapital . . . . .	8,5	8,0
Rücklagen, Wertberichtigungen etc. . . . .	17,0	16,1

In der Hauptversammlung vom 30. Juni 1966 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1965 eine Dividende von 10% (9) auszuschütten.

Geschäftsstelle: Mannheim, L 15, 16 (Hamburg-Mannheimer-Haus)  
Fernruf 2 79 35 — Fernschreiber 04 62 455

## NORA

hält was es verspricht

Diese Schuhe bieten gerade in der Schifffahrt 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!

Modell THEO

Gr. 36-47 DM 7,90 bis 8,90

Modell OL-THEO  
Gr. 40-46  
DM 13,50



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:  
2800 BREMEN, Schiffsausrüstung Thölen,  
Waller Ring 2 N 2800 BREMEN, Schiffsausrüstung von der Aa, Ostertorsteinweg 40/  
41 N 2850 BREMERHAVEN-Mitte, Schiffsausrüstung Varoga, Bürgermeister-Smidt-Str. 137 N 2000 HAMBURG 11, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 N  
2000 HAMBURG 11, Schiffsausrüstung Busch, Johannibollwerk 14/15 N  
2000 HAMBURG 11, Max Gronau & Sohn, Vorsetzen 41 NR

Halbhoher Stiefel  
Modell BOY



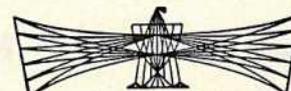
Gr. 40-46  
DM 16,50

N: Nachnahmeversand R: Reparaturmöglichkeit. Unverbindliche Richtpreise! Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO.**

 **Abt. Noroplast**

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**

*Lindolin-*  
**SCHIFFSFARBEN**

sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



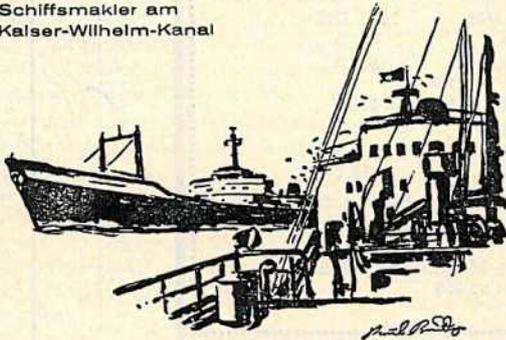
Verlangen Sie  
**ONKO  
KAFFEE**  
bei Ihrem  
Schiffsausrüster

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

PREISGÜNSTIG

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB  
WILHELMSHAVEN

GEORG P. **Möller** G.E.G.R. 1881

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

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

**Ihr Patent für Kraftfahrzeuge** —  
bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Gegründet 1903 (1893)

**CARSTEN REHDER**

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegr.: Rehdership - Fernschr.: 02 161 166

Telefon: 31 12 01/03 - Telegr.: Schiffsrehder - Fernschr.: 02 161 590



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



„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.  
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahlwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.  
Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.  
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