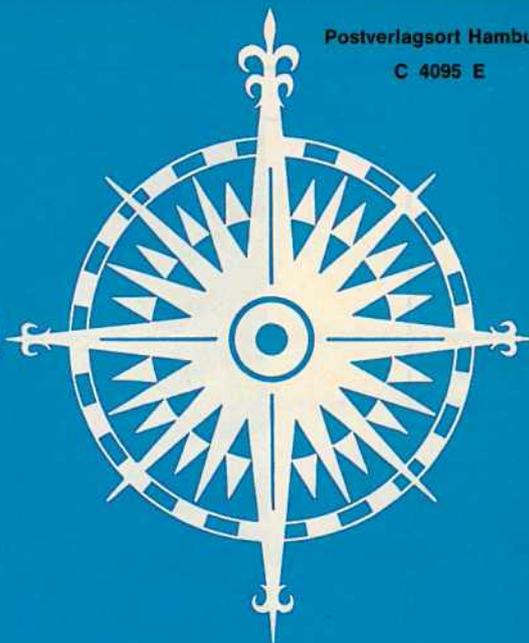


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

Seemannsbetreuung

Stürmischer Herbst  
in der Politik

Nordwesteuropäische Häfen

Gefährliche  
„Außenbordskameraden“

Washington ist eine Reise wert

Schmuntzelauge  
eines Oldtimers – „Unfaßbar“

Unterseeische Vulkane

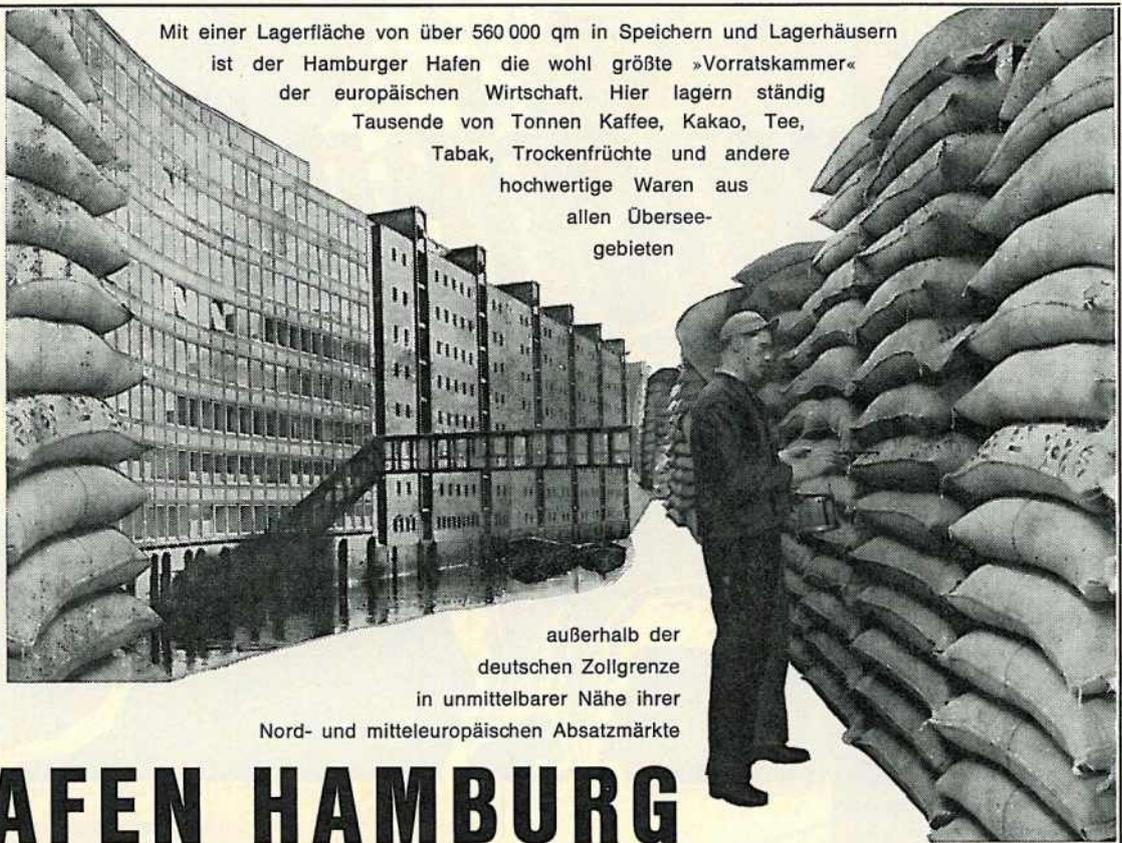
Brief von der Brücke an einen  
jungen Freund, der der See-  
fahrt den Rücken kehren will

Mit der Kamera im Hafen

Der Weisheit letzter Schluß



Geburt einer Insel vor Süd-Island



Mit einer Lagerfläche von über 560 000 qm in Speichern und Lagerhäusern ist der Hamburger Hafen die wohl größte »Vorratskammer« der europäischen Wirtschaft. Hier lagern ständig Tausende von Tonnen Kaffee, Kakao, Tee, Tabak, Trockenfrüchte und andere hochwertige Waren aus allen Überseegebieten

außerhalb der deutschen Zollgrenze in unmittelbarer Nähe ihrer Nord- und mitteleuropäischen Absatzmärkte

# HAFEN HAMBURG

DER UMSCHLAGS- UND STAPELPLATZ FÜR ALLE WAREN DES WELTHANDELS



## VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFahrER

An alle Seefahrer!

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

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

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



Bei jeder Brise diese Devise:

**Hansen**  
als Grog und pur

## Am Peilkompaß

# Seemannsbetreuung

**E**in Modellfall: Die Rotterdamer Stadtväter sagten sich: Wir Rotterdamer verdienen gut an der internationalen Seeschifffahrt. Wir sind ihr verpflichtet. Und die Rotterdamer, die in ihrem Hafen mehr umschlagen als alle deutschen Häfen zusammen, sehen in dem Begriff Seefahrt die Wirtschaft, die Technik und den Menschen. Folgerichtig sorgen sie nicht nur für die hafentechnisch beste Bedienung der Schiffe, berücksichtigen nicht nur die Belange der Reeder, sondern sie kümmern sich auch um die Seeleute. Dies nun nicht nur mit schönen Worten wie: „In der Seefahrt steht der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens“, sondern beispielsweise mit folgender aktueller überzeugender Tat: Für das großzügig angelegte Projekt eines internationalen Seemannszentrums in den riesigen neuen Industrieflächen der Hafengebiete Botlek und Europort stiftete die Stadt Rotterdam 1 675 000 Gulden und stellte außerdem ein Grundstück von 50 000 qm zur Verfügung. Die holländische Regierung gab 500 000 Gulden und der Verband der niederländischen Seemannsbetreuung 250 000 Gulden.

In Holland kümmern sich also um die Seeleute Stadt, Staat und eine Seemannsbetreuungsorganisation, die ihrerseits wiederum vom Staat mitfinanziert wird. Auf ähnliche Weise wird die Betreuung der skandinavischen Seeleute finanziert und selbstverständlich auch die der englischen.

Das sind Tatsachen der Seemannsbetreuung. Ausländische Tatsachen. Die Tatsachen unserer Bundesrepublik Deutschland sehen folgendermaßen aus:

Den Kirchenverwaltungen fließen von den deutschen Seeleuten jährlich knapp gerechnet fünf Millionen DM Kirchensteuergelder zu und dem Staat 85 Millionen DM Steuern. Das sind zusammen 90 Millionen DM. Unterstellt man, daß der Seemann und seine Familie zwei Drittel von den Leistungen der öffentlichen Hand (Straßen, Schulen, Polizei usw.) in seinem Heimatland in Anspruch nimmt, so bleiben noch 30 Millionen DM, die Staat und Kirche von den Seeleuten kassieren wie von jedem anderen Bundesbürger auch, ohne aber eine Leistung für den Seemann zu erbringen – wie für jeden anderen Bundesbürger auch. Die öffentliche Hand darf sich nicht nur zum Nehmen auf die See hinaus erstrecken.

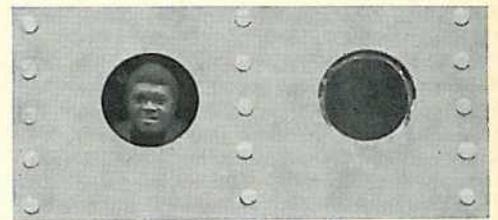
In Anbetracht dieses alarmierenden Vergleichs zwischen deutschen und ausländischen Seemannsbetreuungstatsachen muß festgestellt werden:

1. Es ist geradezu ein Wunder, daß unter diesen Umständen überhaupt noch deutsche Seemannsheime im Ausland erstellt werden. Zu bewundern ist hier vor allem der unermüdlige Idealismus des Fachverbandes Deutsche Seemannsmission, denn mühe- und dornenvoll ist es, kirchliche Gelder hierfür flüssig zu machen, und die staatliche Seemannsbetreuung unter dem Haushaltstitel des Auswärtigen Amtes „Zuwendungen für die Einrichtungen und Unterhaltung deutscher Seemannsheime im Ausland“ ist so knapp bemessen, daß die Reeder beispielsweise für unser Rotterdamer Seemannsheim für jedes anlaufende Schiff pro BRT einen Zuschuß zahlen müssen. Als einzige unter ausländischen Seemannsbetreuungsorganisationen sind es auch deutsche Reeder, die einen Zuschuß für das oben erwähnte internationale Seemannszentrum Europort leisten sollen.
2. Es ist höchste Zeit, daß auch in der Bundesrepublik Deutschland eine Seemannsbetreuungsorganisation ins Leben gerufen wird.
3. Da auch Seeleute in unserer Demokratie ihre Vertreter in die Parlamente der Städte, Länder und in den Bundestag wählen, sollten diese beauftragt werden, in diese Parlamente eine Große Anfrage einzubringen: Was tut die Hafenstadt, das Land, die Regierung für ihre Seeleute, und zwar im Vergleich zu dem, was sie für ihre Bauern und Bergleute tut, und auch im Vergleich zu dem, was ausländische Städte und Regierungen für ihre Seeleute tun.

Seemannsbetreuung ist ein weiter Begriff. Er beschränkt sich durchaus nicht allein auf Bau und Unterhaltung von Seemannsheimen, wie im einzigen staatlichen Haushaltstitel vorgesehen. Seemannsbetreuung bedeutet jede Art des Ausgleichs für die außergewöhnlichen und zusätzlichen Leistungen, die der Seemann den Bürgern seines Heimatlandes bringt, damit sie nicht nur Kartoffeln von den Bauern und Kohlen von den Bergleuten im Keller haben, sondern auch das Auto mit Benzin in der Garage und Kaffee und Süßfrüchte auf dem Tisch. Seemannsbetreuung heißt Ausgleich für den Verzicht auf Familienleben, für den Verzicht auf fast allen zivi-

lisatorischen Komfort und auf die Fülle von Annehmlichkeiten, die das Leben an Land heute bietet. Das erstreckt sich von freier Austauschmöglichkeit von Filmen und Tonbändern in allen Häfen über Seemannsheime bis hin zu einer gerechten Altersrenten- und Urlaubsregelung.

Im seefahrenden Ausland hat man erkannt, daß die dafür notwendigen Mittel die Möglichkeiten der Arbeitgeber allein weit überschreiten. Hier



Black and White

klafft bei uns noch eine Kluft. Für sie ist niemand und nichts verantwortlich zu machen, als die außergewöhnlich erschwerten Bedingungen, unter denen das Schiffahrtsgeschäft betrieben und der Seemannsberuf ausgeübt werden muß. Brücken müssen gebaut werden. Für ihren Bau braucht der Staat gar nicht einmal etwa zuzuschießen wie für die Bauern und die Bergleute. Vater Staat und Mutter Kirche müßten nur aufhören, vom Wirtschaftszweig Seeschifffahrt und ihren Seeleuten genauso zu kassieren wie von jedem anderen Wirtschaftszweig, von jedem anderen Bundesbürger, von jedem anderen Gemeindeglied an Land.

**Denn Schiffe und Seeleute erarbeiten bekanntlich ihren Anteil am Sozialprodukt (und Devisen) außerhalb des Leistungsbereichs ihres Steueraufkommens.**

Wenn die 30 Millionen DM, die deutsche Seeleute zuviel an Steuern bezahlen oder die sie zuwenig vom Staat zurückerhalten, für Seemannsbetreuung im weitesten Sinne verwendet würden, dann wäre die Brücke über die deutsche Kluft zwischen Pflichten und Möglichkeiten der Arbeitgeber auf der einen Seite und denen des Staates und der Kirche auf der anderen Seite gebaut. Die Brücke heißt Seemannsbetreuung.

Der Wachoffizier

## Stürmischer Herbst

So milde die heimatische Natur war, so rauh und unfreundlich zeigte sich in den Oktoberwochen das wirtschaftliche und politische Klima. So mancher, der vor noch nicht allzu langer Zeit voll Hoffnung in die Zukunft blickte, fragt sich heute, wenn er die Zeitungen liest oder Nachrichten hört, was der Winter bringen wird. Das alte und oft bespöttelte Adenauer-Wort von der Lage, die „noch nie so ernst war“, hat heute eine unerwünschte aber deutliche Aktualität erhalten: Die bundesdeutsche Wirtschaft ist in Gefahr.

Über die Hälfte aller Industriebetriebe in der Bundesrepublik haben im August und September weniger produziert als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Im Maschinenbau ging die Produktion um 10 Prozent zurück.

Die Zahl der Arbeitskräfte in den Industriebetrieben sinkt von Monat zu Monat.

Bei einer ganzen Reihe von Stahlfirmen drohen rote Zahlen. Diesmal ist sogar der übliche Herbstaufschwung ausgeblieben. Bei Walzstahl ist die Produktion zum erstenmal seit langer Zeit unter eine Million Tonnen gesunken.

Im Ruhrgebiet stellen moderne Zechenanlagen den Förderbetrieb ein.

In den Auftragsbüchern gibt es immer mehr leere Seiten.

Daß solche Erscheinungen nicht nur rein wirtschaftlich gesehen werden können, sondern ein Politikum ersten Ranges sind, dürfte jedem klar sein. Sie waren jedoch – und objektive Kritiker haben immer wieder darauf hingewiesen – vor auszusehen. Denn wenn sich beispielsweise 800-Seelen-Gemeinden ansehnliche Schwimmbäder (auf Kredit) leisten, oder andere Kommunen Schulneubauten mit pompösem aber keinesfalls der Sache dienenden Beiwerk schmücken, das aber die Baukosten um 30 Prozent erhöht, wenn also die sogenannte „öffentliche Hand“ (allerdings nicht nur diese) im ganzen Land so tut, als käme es nur darauf an, vor den Wählern zu glänzen und als kenne man das Sprichwort

„Borgen bringt Sorgen“ nicht, dann muß das Geld eines Tages einmal knapp, d. h. teuer werden. Die Folge: Durch die hart angezogene Kreditbremse der Deutschen Bundesbank besteht jetzt bei vielen Industriebetrieben Mangel an notwendigem flüssigen Geld. Modernisierungsmaßnahmen müssen unterbleiben, die Wachstumskraft beginnt zu schwinden.

Und die Regierung? Die beinahe hemmungslose Ausgabensucht von Ländern und Gemeinden konnte auch ein Maßhalte-Kanzler nicht mit seinen warnenden Appellen stoppen, vor allem darum nicht, weil er lieber redet statt handelt. Und daß die Opposition angesichts dieser Lage der Regierungspartei nach wie vor nur zahm und mit wenig konstruktiven Gedanken entgegentritt, hat sicher nicht zuletzt seine Ursache darin, daß die Mehrzahl der hochverschuldeten Kommunen (man spricht von 3 bis 4 Milliarden D-Mark) von ihr geleitet werden.

### Die Gentlemen bitten zur Kasse

Mit 73,9 Milliarden DM hat die Bundesregierung ihren Entwurf für den nächsten Haushalt vorgelegt (SPD: Der unausgeglichenste und unübersichtlichste Etat, den es je gab!), der trotz seiner Rekordhöhe völlig offenläßt, wie der Bund umfangreiche Zahlungsverpflichtungen, die 1967 auf ihn zukommen, erfüllen will. Sicher ist nur, daß die Bundesbürger demnächst zur Kasse gebeten werden. Mit anderen und unpopulären Worten gesagt: Steuererhöhungen werden nicht zu vermeiden sein. Nach anfänglichen Dementis von der Regierungsbank wird diese Notwendigkeit jetzt jedoch nicht mehr bestritten. Ungeklärt ist bis jetzt nur, wie diese Steuererhöhungen aussehen werden. Es steht lediglich fest, daß einige Steuervergünstigungen (u. a. Kilometerpauschale für Kfz.-Besitzer, Bausparprämie) abgebaut bzw. radikal gekürzt werden sollen.

Ganz energisch jedoch wehren sich Gewerkschaften und auch Politiker aus allen Parteien gegen eine allgemeine Steuererhöhung, d. h. vor allem gegen eine Heraufsetzung der Lohn- und Einkommensteuern. Trotzdem sehen auch diese Gruppen ein, daß der Bund neue Steuerquellen erschließen muß, wenn sich das jetzige Finanzdebakel nicht zu einer wirklich ernsthaften Krise entwickeln soll. Die FDP hat es schließlich doch vorgezogen, sich dieser Einsicht zu verschließen. Die Regierungskrise war da.

### Reise in den Mißerfolg

Eines der größten ungestopften Löcher im neuen Bundeshaushalt sind die 3,6 Milliarden DM Devisenausgleich, die Bonn den USA für die auf deutschem Boden stationierten amerikanischen Streitkräfte zu zahlen hat. Wegen der mehr als angespannten Haushaltslage ließ es sich Bundeskanzler Erhard nicht nehmen, persönlich zu seinem amerikanischen Kollegen Johnson zu reisen, um mit ihm über eine Aufschiebung oder Verlagerung auf andere Finanzkanäle der deutschen Schuld zu verhandeln. Bekanntlich raufen sich Deutsche und Amerikaner (wie auch Engländer) ja schon seit geraumer Zeit um die Finanzierung der alliierten Truppen in der Bundesrepublik.

Bei Erhards Blitzbesuch in Washington bewahrheitete sich aber einmal mehr, daß bei Geld die Freundschaft aufhört. Die Amerikaner blieben hart und kompromißlos. Washingtons burschikoser Verteidigungsminister McNamara, der im Ton des einstigen Generaldirektors mit seinen Verbündeten umzugehen beliebt, hat die Angelegenheit auf die (vereinfachte und vergrößerte) Formel gebracht: Entweder ihr zahlt – oder wir ziehen ab. Nun, zunächst einmal zog Ludwig Erhard ab – ohne Erfolg – „heim in die Krise“. Es scheint zwar ziemlich gewagt, aber verschiedene politische Beobachter unterstellen den von Natur aus alles andere als zimperlichen Männern um Johnson, daß sie des Kanzlers mißliche innenpolitische Lage weidlich ausgenutzt haben.

### Sturz in die Gegenwart

Ebenfalls stürmisch verlief am 1. Oktober ein Ereignis, das von der Weltöffentlichkeit aufmerksam verfolgt wurde. Genau um Mitternacht öffneten sich die eisernen Tore des Spandauer Kriegsverbrechergefängnisses in Berlin für den ehemaligen Reichsjugendführer Baldur v. Schirach und den ehemaligen NS-Rüstungsminister Albert Speer. Nach vollständiger Verbüßung einer 20jährigen Zuchthausstrafe, zu der sie 1946 im Nürnberger Kriegsverbrecher-Prozess verurteilt worden waren, befanden sie sich wieder in Freiheit. Neben rund 200 Reportern und Fotografen aus Ost und West wurde die nächtliche Freilassung von mehr als 2000 Menschen beobachtet. Als die zum Teil randalierende Menge bis dicht an die Gefängnistore vordrang, mußte die Polizei Verstärkung einsetzen. Aus der Menge wurden Rufe laut wie „Heß raus – Ulbricht rein“ und „wir wollen Heß sehen“.

Rudolf Heß, der einstige Stellvertreter des „Führers“, der 1941 mit einem Flugzeug nach England flog, um dort Friedensverhandlungen einzuleiten, und in Nürnberg zu lebenslanglichem Zuchthaus verurteilt wurde, ist heute der einzige noch verbliebene Insasse des Spandauer Kriegsverbrechergefängnisses.

Über die rechtliche Qualifikation des Nürnberger Prozesses sind in der letzten Zeit immer wieder Zweifel geäußert und das Wort von der „Sieger-Justiz“ genannt worden. Trotzdem kann angesichts der nationalsozialistischen Gewalttaten keine Rede davon sein, daß irgendeinem der verurteilten NS-Größen Unrecht geschehen sei. Wenn man jedoch die Ereignisse der auf die NS-Zeit gefolgten 20 Jahre leidenschaftslos und objektiv betrachtet, beispielsweise die blutige Niederwerfung des Ungarnaufstandes durch die Russen, den grausamen Algerienkrieg der Franzosen, oder wenn man bedenkt, daß heute von 10 durch Amerikaner getöteten Vietnamesen nur einer ein Vietkong, die anderen aber unschuldige Zivilisten sind, dann muß man sich wirklich fragen, warum heute nur ein einziger Mann im Spandauer Kriegsverbrechergefängnis sitzt. -ge-

Unser schönes Deutschland Mühle bei Aschwarden an der Weser

Foto: E. De Jong



## Das Oktoberwetter

zu Hause war fast prächtig. Die Sonne gab noch ein bißchen von der Wärme her, die sie im Sommer schuldig geblieben war. So blieben die vielen Boote auf unseren Binnengewässern aufgetakelt und auch die Takelung unserer Frauen in Stadt und Land zeigte sich zunächst noch duftig und luftig. Wer sich am meisten freute, waren die Winzer. Die Wärme der späten Sonne verwandelte sich in ihren Reben zur Süße des Weins. 1966 wird ein guter Jahrgang. Im Gegensatz zu den Winzern ärgerten sich die Obstbauern. Nicht, weil sie eine schlechte Ernte hatten, sondern weil sie reich und gut ist. Das paßt nicht in unsere Wohlstandlandschaft. Es muß nämlich viel gepflückt werden und die Pflücker sind teuer. Doch das Obst ist billig, weil es in ungewöhnlichen Massen auf den Markt kommt. Also hohe Unkosten und niedriger Gewinn. Das gilt für die Obstbauern. Für den Obstverbraucher allerdings sieht die Sache zum Glück freundlicher aus — wenn hier nicht die grünen Planer wieder daran drehen!

## Leichenmangel

Ganz anders sieht es auf einem „anderen Markt“ aus. Bei unseren medizinischen Fakultäten herrscht akuter Leichenmangel. Denn nirgends können Medizinstudenten den menschlichen Körper besser kennenlernen als beim Sezieren von Leichen. Hier wird eine der Nahtstellen zwischen Zeitlichkeit und Ewigkeit offenbar: Gestorbenes dient dem Lebendigen wie Dünger dem Acker. Die Gerichte liefern keinen, weil es keine Todes-

zum Piloten im Krankenhaus: Laß das sein auf der Autobahn. — Kurios wäre es auch gewesen, wenn, wie bei großen öffentlichen Gebäuden üblich, auf St. Pauli eine Stadtväter-Prominenz den Grundstein zu einem sehr stattlichen öffentlichen Gebäude gelegt hätte. Doch davon ward nichts vernommen. Vielleicht, weil das Gebäude gar zu öffentlich ist. Es handelt sich um ein Eros-Center für 200 St.-Pauli-Damen. Kurios ist höchstens, daß die vier- bis fünfgeschossigen Häuser dieses interessanten Mädchen-Wohnheimes mit dem innen befindlichen Kontakthof bereits ausverkauft ist.

## Die Skandalernte

war im Oktober etwa so reich wie die Wein- und Obsternte. Am meisten füllten die Spalten unserer Tageszeitungen die makabren Ursachen des Unfalltodes des sympathischen und beliebten Schaubudenreporters Helmut Günther. An den Pranger gestellt wurde das Krankenhauspersonal. Eine Ärztekommision mußte eingesetzt werden und es gab peinliche Anfragen an den Hamburger Senat. Doch das alles kann Helmut Günther nicht das Leben zurückgeben. Nicht nur Rundfunk und Fernsehen verloren einen sehr populären und tüchtigen Reporter, auch unsere Seefahrt beklagt einen ihrer beliebtesten und erfolgreichsten Trommler. Werbung durch Information, grundehrlich und wenn es sein muß knallhart, war die Linie, die das Hafenkonzert unter Helmut Günthers unermüdlicher fleißiger Regie verfolgte. Es ist nicht zu ermesen, wieviel un-



Das kommt selbst auf der Reeperbahn in Hamburg nicht alle Tage vor: Ein ausgewachsener Tiger mit einer Dame beim Morgenritt. Dompteur Günther Gebel-Williams und seine reizende Frau Jeanette bereicherten mit ihrem Star, dem Tiger „Bengal“, die Attraktionen dieser weltberühmten Straße. Die Passanten trauten dem Raubtier aber doch nicht ganz und machten um das Kleeblatt einen großen Bogen.

Foto: Conti-Press

# DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

strafe gibt. Auch ist ein Wohlfahrtsstaat ein schlechter Produzent von alleinstehenden Landstreichern und ihren sterblichen Hüllen. So müssen sich durchschnittlich 30 Studenten in einen toten „Lehrkörper“ teilen. Vier Studenten pro Leiche lägen im Interesse der Wissenschaft. Dabei verstößt es gegen die guten Sitten, schon zu Lebzeiten seine Leiche zu verkaufen. So entschied ein Gericht im Jahre 1908. Klabaubermann meint auch, daß es reichlich egoistisch ist, sein eigenes Fell selbst versaufen zu wollen.

## Die Ausbeute an Kuriositäten

im vergangenen Monat ist auch nicht von schlechten Eltern. Münchner Richter urteilten beim Erscheinen eines Beatles im Gerichtssaal: Das Tragen einer Haartracht vor Gericht, die nach allgemeiner Auffassung gegen den guten Geschmack verstößt, verletzt nicht die Würde des Gerichts. Und ein Frankfurter Salomo entschied, man kann nicht jemand hart bestrafen, nur weil er Gammler ist. Eine Demokratie muß das hinnehmen. Klabaubermann erinnert an einen Preußenkönig, der schon vor Jahrhunderten verkündet hat, ein jeder solle nach seiner Fassung selig werden. — Kam ein Sportflugzeug geflogen auf die Autobahn bei Soltau, rammte leicht einen Pkw und landete -not und -bruch. Klabaubermann

gezählten Binnenländern Helmut Günther Augen und Ohren öffnete für die Tatsachen einer seefahrenden Nation.

## Mutterschutz für werdenden Vater

Ein interessantes Urteil fällt das Arbeitsgericht in Marburg. Gemeinsam mit seiner Ehefrau war ein Hotelgeschäftsführer in einem dortigen Hotel angestellt worden. Nach einem Streit mit dem Hotelbesitzer wurde den beiden fristlos gekündigt. Der Geschäftsführer führte Klage und gewann. Das Gericht in seiner Begründung: Eheleuten mit gemeinsamem Arbeitsvertrag kann nicht gekündigt werden, wenn einem der Partner Kündigungsschutz zusteht. Die Frau konnte den Kündigungsschutz beanspruchen, weil sie im dritten Monat schwanger war. Ihr Mann, als „werdender Vater“, hat in diesem Falle die gleichen Rechte.

## Als Kavaller

erwies sich der Handwerker Ludwig R. (30) aus Fulda. Fünf Minuten, nachdem er der Dame seines Herzens die Ehe versprochen hatte, wurde er Vater. Das kam so. Drei Minuten nach der Verlobung sagte die frischgebackene Braut bei einem Spaziergang zu ihrem Bräutigam: „Geh doch einmal vor, ich komme gleich nach.“ Da

hörte der fünf Minuten alte Bräutigam seine Braut um Hilfe rufen. Er lief zurück und was er sah, war etwas zuviel für ihn, denn inzwischen war seine Braut Mutter geworden. Das Mädchen-Baby, dem sie hinter einem Brückenpfeiler das Leben geschenkt hatte, war gesund und wog 3,6 kg. Es war ganz pünktlich genau nach neun Monaten zur Welt gekommen. Völlig anders ergab: Der in so überaus rascher Zeitfolge zum Bräutigam und Vater gewordene junge Mann kannte seine Braut nämlich erst seit einem halben Jahr. Nun aber zeigte sich, was ein echter Kavaller ist. Der Bräutigam-Papa sprach nämlich die in dieser Situation einmaligen Worte: „Ich bin zwar furchtbar ärgerlich, aber ich stehe zu meinem Wort.“ Die Mutter-Braut reagierte nicht sehr überzeugend und meinte, sie wäre nicht mehr spazieren gegangen, wenn sie gewußt hätte, daß ihr Baby so schnell käme.

## Schmiergelder

Klabaubermann will darauf verzichten, vor den Augen der „Kehrwieder“-Leser die ganze Ölpestbilge der Oktoberskandale und -prozesse zu lenzen. Doch ein kleiner Riß in der Teerdecke einer neuen Autobahn verdient es, erwähnt zu werden. Bei näherem Hinsehen seitens der Staatsanwaltschaft erwies er sich nämlich als Abgrund von Bestechung und Korruption. Der Riß wurde entdeckt an der neuen Europa-Brücke für die Brenner-Autobahn bei Innsbruck. Er deckte mindestens einen Zehn-Millionen-Schwindel auf: Schmiergelder der am Brückenbau beteiligten Baufirmen an Beamte. Eine Verhaftungswelle überrollte die Firmen und Behörden. 22 Direktoren wurden aus den Betten geholt und verhaftet. Die einen hatten phantastische Repräsentationskosten ausgegeben und die anderen hatten gelebt wie der Herrgott in Frankreich. Eine komplett eingerichtete Hausbar galt als kleine Aufmerksamkeit. Eine ganze Villa als Aufmerksamkeit. Nur gut, daß auch der Staatsanwalt aufmerksam war.

Klabaubermann

## 2. Fortsetzung

Insgesamt gesehen ist der Seehafen Bremen/Bremerhaven, über den am Schluß des letzten „Kehrwieder“-Artikels an dieser Stelle ausführlich geschrieben wurde, der zweitgrößte Gesamthafen der Bundesrepublik Deutschland, wenn man einmal von der Sonderlage Wilhelmshavens als eines reinen Ölhafens absieht. Und doch: wie gewaltig ist das Ausbautempo in Rotterdam und Antwerpen, das sich nicht nur in den schon genannten Zahlen dokumentiert, sondern den vergleichenden Betrachter rein optisch stark beeindruckt. So mag es dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages gegangen sein, als er kürzlich nach Besichtigung der beiden genannten Rheinmündungshäfen mit dem MS „Bayernstein“ des Norddeutschen Lloyd Bremen anlieft. „Jetzt fallen die Entscheidungen für die siebziger Jahre“, erklärte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, der Abgeordnete Börner, der gleichzeitig mit anderen führenden Abgeordneten, wie den Herren Dr. Müller-Hermann und Rammes, sich stark beeindruckt zeigte von Ausmaß und Tempo des Ausbaues in Rotterdam und Antwerpen.

Bremen hat im Jahre 1960 einen entscheidenden Schritt zur Erweiterung seiner Hafenkapazität gemacht, als vor den Toren der Stadt schwere Baumaschinen damit begannen, den Boden am linken Weserufer aufzureißen. Insgesamt will Bremen – auf Jahrzehnte gesehen – 800 Millionen D-Mark aufbringen für fünf große Hafenbecken, einen tiefen Seeschiffskanal, einen flachen Binnenschiffskanal und ein Wendebassin. Die tausendjährige Stadt bemüht sich also nach Kräften, mit den Entwicklungen der Zeit zu gehen.

### Neuwerk

Kommt man in Gesprächen mit Fachleuten und Politikern auf den größten deutschen Seehafen, nämlich auf Hamburg zu sprechen, dann fällt heutzutage sehr schnell das Stichwort „Vorhafen Neuwerk“. Muß man aber nicht Neuwerk, das zweifellos eine nicht unbeachtliche Tat zur Sicherung eines Raumes für Hafenanlagen am tiefen Wasser ist, als etwas ansehen, was weit vor jeglicher Planung liegt. Sicher, Neuwerk ist zugänglich für größte Seeschiffe. Gut – aber alles andere fehlt noch, müßte also neu geschaffen werden. Und dann: Die Entfernung vom Rotterdamer Zentrum nach Europoort beträgt 36 km; die Entfernung von Hamburg nach Neuwerk beträgt das Vierfache, nämlich über 140 km!

### Schneller Linienhafen

Aber bleiben wir – trotz dieses notwendigen Ausblicks auf das Jahr 2000 und mehr – in der Gegenwart und in der nahen Zukunft. Mit seinen über 9000 Abfahrten im Jahr – im ersten Halbjahr 1966 genau 4300 – im Rahmen regelmäßiger Liniendienste nach über 1100 Häfen der Welt stellt sich Hamburg in erster Linie als ausgesprochener Linienhafen dar, der seinen Ehrgeiz darin gesehen hat und sieht, ein schneller Linienhafen zu bleiben. Die Stärke des Hamburger Hafens liegt im Stückgutumschlag. Verständlicherweise gerade in Hamburg wird immer wieder die Forderung erhoben, die Stückgutanlagen rein technisch den Erfordernissen anzupassen. Trotz mancher nachkriegsbedingter Schwierigkeiten bei der Erhaltung des Einzugsbereichs für den Stückgutumschlag ist Hamburg nach wie vor der bedeutendste Stückguthafen nicht nur für die Bundesrepublik und Österreich, sondern auch für die Ostzone, die Tschechoslowakei, Ungarn und weitgehend auch für die skandinavischen Länder.

### Stark im Transit

Vielleicht liegt in dieser Funktion als Transithafen ein spezifisches Zeichen für den Hafen Hamburg, zumal sich das Transitvolumen beispielsweise im ersten Halbjahr 1966 um 0,54 Millionen Tonnen auf 3 Millionen Tonnen erhöht hat. Im vergangenen Jahr gelang es Hamburg

hinsichtlich des österreichischen Außenhandelsverkehrs zum erstmaligen, dessen führender Transithafen zu werden – eine Stellung, die bislang von Triest gehalten wurde. Erfreulich ist auch das Ergebnis im Transitverkehr mit der Tschechoslowakei. Trotz rückläufiger Getreideimporte und -transporte dieses Landes ist das Verkehrsvolumen des Jahres 1964 wieder erreicht worden. Zurückzuführen ist das auf den gestiegenen Stückgutverkehr im Rahmen des sich weiter ausdehnenden See-Außenhandels dieses Landes. Die zum Teil ausgebliebenen Getreidetransporte nach Ungarn sind ein Grund dafür, daß die Aufwärtsentwicklung im Transitverkehr mit Ungarn nicht im gleichen Maße angehalten hat. Im Verkehr mit der Ostzone ist zwar ein Rückgang unverkennbar, wobei jedoch anzumerken ist, daß auch hier die ganz erheblich verminderten Transporte von Getreide und anderen Massengütern die Verringerung herbeigeführt haben, während im Sektor des Stückgutes das Niveau des letzten Jahres gehalten wurde. Schließlich – und nicht zuletzt – ist entsprechend dem wachsenden Außenhandel der skandinavischen Länder auch das Transportband nach Norden stärker geworden. Etwa 20 Prozent des gesamten Hamburger Transitverkehrs entfällt auf Skandinavien – eine Tatsache, die selbst in Hamburg nicht sehr bekannt sein dürfte.

Fast die Hälfte der Abfahrten, nach Schiffszahl gerechnet, und 88 Prozent der Tonnage des Linienverkehrs entfallen auf die Verbindung mit überseeischen Häfen. Im Vergleich zur Zeit vor dem Jahr 1939 haben sich die fahrplanmäßigen Abfahrten nach Afrika verdreifacht, die nach Asien, Amerika und Australien mehr als verdoppelt. Vielleicht ist es für die Vielfalt dieses Abfahrtsnetzes ganz aufschlußreich, wenn man sich die wöchentlichen Abfertigungszahlen vergegenwärtigt: 23 Linienschiffe nach Afrika, 17 nach Nordamerika, 12 nach Mittelamerika, 10 nach Südamerika, 9 nach Ostasien, 8 nach Nahost, 4 nach Indien/Pakistan und 4 nach Australien.

### 39 Prozent des deutschen Hafenumschlags in Hamburg

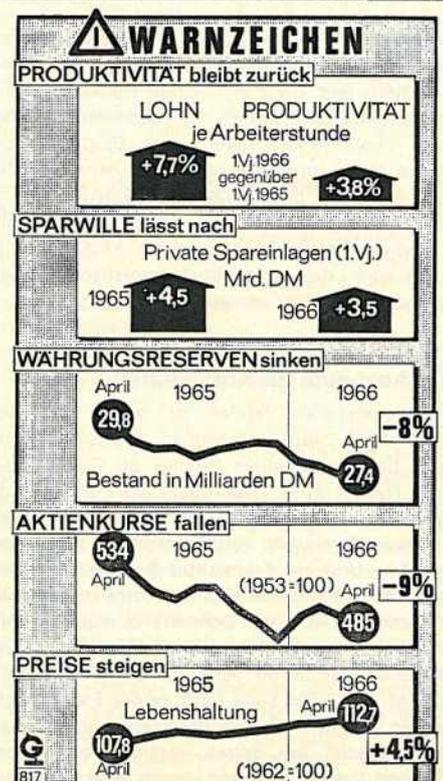
Fast 39 Prozent des Gesamtumschlags der zehn deutschen Häfen entfallen auf die Stadt an der Elbe. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 35 Millionen Tonnen umgeschlagen. Wenn wir bisher nur vom Stückgut und von der Linienfahrt gesprochen haben, so deswegen, weil wertmäßig dort der Schwerpunkt liegt. Zu den 12 Millionen Tonnen Stückgütern aller Art kommen einerseits 13,5 Millionen Tonnen Mineralöl und andere Flüssiggüter und andererseits 5,3 Millionen Tonnen Kohle, Erz und andere Greifergüter sowie 4,4 Millionen Tonnen Getreide, Ölfürche und andere Sauggüter.

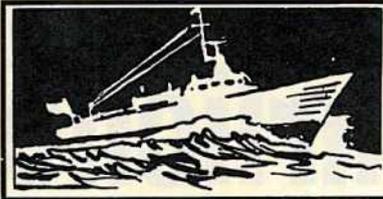
## Modernisierung durch Rationalisierung

In Hamburg wurden seit Kriegsende 800 Millionen DM öffentliche und private Mittel im Hafen investiert. Im Hinblick auf die Wettbewerbssituation gerade durch die Benelux-Häfen würde aber auch und gerade hier im Blickwinkel weiter verloren gegangener Hinterlandbetriebe Stillstand gleichbedeutend sein mit Rückschritt! So wird gerade der große Hafen Hamburg intensiv und planmäßig die stetige Ausdehnung der Anlagen durch langfristige Ausbauprojekte ansteuern müssen. Das ist der Fall beispielsweise mit dem neuen Sammelgut-Zentrum, mit leistungsfähigen Einrichtungen für die Zollabfertigung, aber auch mit neuen zusätzlichen Einrichtungen wie etwa besondere Fazilitäten für den Containerverkehr. Modernisierung und Rationalisierung – besser gesagt, das erste durch das zweite – sind gerade im Wettbewerb der Häfen neben Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit das Motto für die nahe Zukunft.

## Ein Vergleich, der nachdenklich stimmt

In diesen drei aufeinander folgenden Artikeln über nordwesteuropäische Häfen von Le Havre bis Hamburg ist versucht worden, ein Bild der Schwerpunkte und Tendenzen zu geben. Ohne Kommentar seien abschließend zwei Zahlen einander gegenübergestellt: der Jahresumschlag Rotterdams mit 115 Millionen Tonnen und der Jahresumschlag der erwähnten vier größten deutschen Nordseehäfen mit 69 Millionen Tonnen. Selbst wenn man die sechs nächstgrößten Häfen der Bundesrepublik (in der Reihenfolge Lübeck, Nordenham, Brunsbüttelkoog, Brake, Kiel, Flensburg) mit ihrer Umschlagsleistung hinzuzählt, kommt man auf nicht mehr als 95 Millionen Tonnen gegenüber den für Rotterdam angegebenen 115 Millionen Tonnen.





# Flottenumschau

## Bundesmarine

In Kiel wurde das Unterseeboot „U 9“ getauft. Es gehört zu der Serie der zwölf Küsten-U-Boote mit 370/450 ts Wasserverdrängung, von denen als letztes „U 8“ im Sommer 1964 in Dienst gestellt wurde. Die Boote „U 9“ bis „U 12“ erhalten Druckkörper aus einem neuen amagnetischen Stahl. Die Besatzung zählt 21 Mann. In Hamburg wurde der Kleine Versorger „Offenburg“ (3145 BRT) zu Wasser gelassen, in Kiel lief der Betriebsstofftransporter „Ammersee“ (71 m Länge) vom Stapel. Das Küstenwachboot „Frauenlob“ wurde in Rendsburg in Dienst gestellt. Es ist das erste Boot einer Serie von zehn neuen Küstenwachbooten (38 m Länge), das jetzt in die Flotte eingereiht wurde. Die KW-Boote sind so ausgerüstet, daß sie auch Minenräumdienste ausführen können. Der Versorger „Freiburg“ (104 m Länge, 17 Knoten) wurde für die Marine übernommen. Er ist der erste von insgesamt acht Spezialschiffen dieser Art, die feste und flüssige Nachschubgüter für die Kriegsschiffe mitführen.

Der Verteidigungsausschuß des Bundestages hat den Bau von vier Flugabwehr-Korvetten genehmigt. Diese Schiffe sollen später amerikanische Tartar-Raketen für die Flugabwehr erhalten. Ein Schiff wird etwa 160 Millionen DM kosten.

## Flottenbesuche

Der amerikanische Kreuzer „Newport News“ besuchte Kiel und Hamburg. Er ist das Flaggschiff der amerikanischen 2. Flotte, die im Atlantik operiert. Das 215 m lange Schiff hat 21 000 ts Wasserverdrängung. Es hat vier Schrauben und eine Maschinenanlage von 120 000 PS. Der Kreuzer wurde 1962 der Atlantik-Flotte zugeteilt. Er verfügt über drei Drillingstürme mit vollautomatischen 20,3-cm-Kanonen, die 30 Schuß in der Minute abfeuern können, und über eine sehr umfangreiche Funkausrüstung.

Die amerikanischen Zerstörer „Robert McCard“, „Bordelon“ und „Strong“ besuchten Wilhelmshaven. Auch in anderen Seehäfen liefen Kriegsschiffe befreundeter Nationen ein. Mitte September fand in Köln ein deutsch-britisches Freundschaftstreffen statt. Die britischen Vermessungsschiffe „Echo“, „Egeria“ und „Enterprise“ und die Küstenwachboote der Bundesmarine „Ariane“, „Freya“ und „Amazona“ trafen sich am Rhein. Die britischen Spezialfahrzeuge führen Arbeiten für das britische Seekartenwerk in den Flußmündungen und im Küstenvorfeld des Mutterlandes durch.

In Hamburg war der britische Flugzeugträger „Hermes“ (227 m Länge) zu Besuch. An Bord waren mehr als 1100 Mann. Das Schiff führt Aufklärungs-, Jagd- und Bombenflugzeuge mit.

## Fremde Marinen

Für die britische Marine lief Mitte September das kernenergiegetriebene Polaris-U-Boot „Resolution“ (7000 ts Wasserverdrängung) vom Stapel.

Nach den neuen Plänen der britischen Marinepolitik wird der Neubau weiterer Flugzeugträger voraussichtlich gestrichen werden. Das würde



gehört  
gesehen  
festgehalten

### Blondinen

importierte ein deutsches Schiff aus Schweden. Die beiden Hübschen wurden in der Kammer zweier Matrosen versteckt gehalten. Man unterhielt sich nur im Flüsterton. Erst am Ziel der Reise, in Cuxhaven, kam die ganze Liebesgeschichte — die Mädchen reisten selbstverständlich nur aus lauter Liebe mit — durch eine Eifersuchtsschlägerei ans Tageslicht, das heißt an Deck und damit zur Polizei.

### Rowdytum

wurde einem Bremer Kapitän in Archangelsk vorgeworfen. Die sowjetischen Behörden verurteilten ihn zu zwei Jahren verschärftem Arbeitslager. Das Gericht sah es als erwiesen an, daß der Kapitän unter Alkoholeinfluß Grenzposten tätlich beleidigt und einen Beamten mit einem Brett am Arm und im Gesicht verletzt hat. Deutsche Stellen bemühen sich um den Inhaftierten, der inzwischen Berufung eingelegt hat.

### Eine Meuterei

veranstalteten drei deutsche Matrosen auf dem unter libanesischer Flagge fahrenden MS „Ems Ore“, nachdem sie ihr Fassungsvermögen an Alkoholiika erheblich überschritten hatten. Mit Äxten und Hämmern bewaffnet griffen sie die übrigen Besatzungsmitglieder des Nachts an. Der Funker, der sich noch rechtzeitig in seiner Funkbude hatte verbarrikadieren können, gab Notsignale, worauf die Randalierer versuchten, im Schlauchboot zu entkommen. Englische Polizisten, die „Ems Ore“ befand sich zu der Zeit an der Südküste Englands, nahmen die Aufrührer fest.

### In Flensburg

benutzte ein 22jähriger Steward den Aufenthalt seines Schiffes — des sowjetzonalen Frachters „Kap Arkona“ — dazu, dem „Arbeiter- und Bauern-Staat“ den Rücken zu kehren. Ihm wurde sofort weitergeholfen. Als Grund für seine Flucht gab er Unzufriedenheit mit den politischen Ver-

das Ende der britischen Träger-Streitmacht einleiten. Einer der jüngsten Träger ist der 1944 begonnene, aber erst 1959 fertiggestellte „Hermes“ (siehe Flottenbesuche), der wohl nur noch für etwa sechs Jahre verwendbar sein wird. Drei andere Träger sind größer als dieses Schiff. Etwa 1970 wird in der Royal Navy das Gewicht der Schlagkraft stärker auf atomgetriebene U-Boote mit weitreichenden Raketen verlagert sein. Es zeichnet sich damit ein weiterer Wandel in der Zusammensetzung der großen Marinen ab.

Der Bau von Luftkissenfahrzeugen (Hovercraft) wird in Großbritannien dadurch gefördert, daß Heer und Marine an der Entwicklung größerer Typen Interesse zeigen. Luftkissenfahrzeuge können für den Transport von Truppen, als schnelle Patrouillenboote oder Versorgungsfahrzeuge dienen.

— R —

hältnissen in Mitteldeutschland an. In Flensburg sind schon häufiger Seeleute von SBZ-Schiffen geflüchtet.

### Hinter Gittern

statt auf hoher See landete ein Binnenländer, der seine Vaterstadt verlassen hatte, um einer Haftstrafe zu entgehen. Er kam ungesehen nach Bremerhaven und fand dort tatsächlich ein Schiff. Jedoch außer seinem Drang zur See hatte er noch eine Leidenschaft: stehlen. Das wurde ihm schließlich zum Verhängnis. Eine Funkstreife entdeckte ihn mit mehreren Beutestücken aus verschiedenen Einbrüchen gepackt. Nun muß er doch sitzen. Sein Platz an Bord mußte neu besetzt werden.

### An einem Schaufensterwettbewerb

in der Schweizer Stadt Bern beteiligte sich der 79 Jahre alte Seemann Hermann Zoellkau. Er saß drei Wochen in einem Schaufenster, das von der Stadt Hamburg eingerichtet worden war, und bastelte vor einem interessierten Publikum Buddelschiffe. Zoellkau ist von der Internationalen Verkehrs-Ausstellung in München her bekannt, wo er in einem Boot vor der berühmten „Bavaria“ ebenfalls Buddelschiffe anfertigte und der Gattin des Bundespräsidenten auf ihre Frage, wie die Schiffe da hineinkämen, erschöpfend antwortete: „Das ist es eben.“

### An Bord

eines Rendsburger Motorschiffes „fand“ der Koch in der Kartoffellast zwei nagelneue Schreibmaschinen und vier Kofferradios. Es ist ungewiß, ob der 56jährige noch umsatteln und das Tippen erlernen wollte, jedenfalls hatte er die Absicht, seinen „Fund“ zu behalten. Man kam ihm jedoch auf die Schliche. Ein Rendsburger Gericht präsentierte ihm als Rechnung eine nicht zu knappe Strafe. Von dem Erscheinen bei der Hauptverhandlung entbunden, er schipperte gerade kochenderweise durch die Welt, bekam er das Urteil per Post zugestellt.

### Klimpernd

will ein Düsseldorfer Klavierspieler über den Ozean fahren. Der 66jährige ist Inhaber des Weltrekords in derartiger ununterbrochener Tun. 1050 Stunden will er insgesamt spielen. 47 Stunden mehr als er bisher schaffte. Schauplatz — oder Opfer — seiner Leidenschaft ist die „United States“. Der Weltrekordler kam auf die Idee, sich auf ein Schiff zurückzuziehen, nachdem er zu Hause keinen Platz mehr fand, wo die Nachbarn sich nicht über seine „Musik“ beschwerten. „Man müßte Klavier spielen können...“

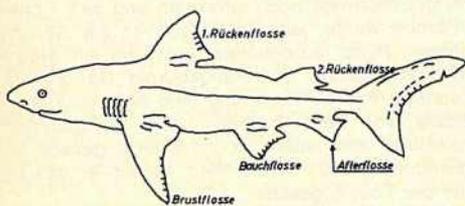
# Gefährliche

Das Meer und die Meeresbewohner haben seit jeher die Phantasie des Menschen erregt. Dazu trugen nicht wenig die Greuelthaten bei, die den Meeresungeheuern nachgesagt wurden. Noch vor wenigen Jahrzehnten gab es Schriften, die von Lebewesen zu berichten wußten, die fähig waren, Schiffe zu zerstören. Dank der im vorigen Jahrhundert begonnenen systematischen Erforschung der Meeresbewohner würde solchen Berichten heute kaum noch jemand Glauben schenken. Man ist jetzt vielmehr geneigt, die Lebewesen des Meeres zu unterschätzen. Schwimmer fürchten in tropischen Gewässern lediglich Hai- und Barracuda-Angriffe; mit schwerwiegenden Verletzungen durch andere Fische rechnen sie kaum. Vielen Schwimmern sind andere Fische, die ebenfalls tödliche Wunden zufügen können, nicht einmal bekannt.

Die folgende Abhandlung schildert Gewohnheiten der gefährlichen Haie, ihr Aussehen und die bei einem Angriff bzw. bei Verletzung eines Schwimmers zu ergreifenden Maßnahmen.

Der Hai gehört zu den gefährlichsten Seelebewesen. Er ist sehr zahlreich und gefräßig und hat darum einen schrecklichen Ruf. Allerdings ist das, was so im Laufe der Jahre von Haien berichtet wurde, etwas übertrieben. Haie sind von Natur aus friedlich und leben zurückgezogen. Wissenschaftliche Forschungen haben bewiesen, daß von Hunderten von Haiarten nur wenige geneigt sind, den Menschen anzugreifen. Durch Kenntnis der Gewohnheiten dieser Raubfische und richtige Verhaltensmaßregeln kann so mancher Haiangriff vermieden werden.

Die Länge ausgewachsener Haie differiert zwischen 45 cm und mehr als 15 m, doch ist die Größe der Haie nicht ausschlaggebend für ihre Gefährlichkeit. Riesenhaie und viele andere Haiarten ernähren sich ausschließlich von Plankton



und stellen gewöhnlich keine große Bedrohung für einen Menschen im Wasser dar. Sehr viele Haie fressen große und kleine Fische – andere Haie eingeschlossen –, Seehunde, die verschiedensten Arten von Seelebewesen und sonstige Nahrung. Viele Haie sind zu klein oder haben nicht ausreichende Zähne, um einem Menschen im Wasser gefährlich werden zu können. Alle mit genügend Zähnen ausgerüsteten Haie von mehr als 1,2 Meter Länge müssen von Schwimmern

und Tauchern jedoch als gefährlich angesehen werden, wenn sich Blut oder ein anderer aufreizender Gegenstand im Wasser befindet.

Das Entdecken von Blut, Nahrung oder verletzten Tieren hat stets das Interesse der Haie erregt. Obwohl sie schlecht sehen können und nur über wenig Intelligenz verfügen, ist ihre Fähigkeit, Futter zu entdecken, phänomenal. Ermöglichen tut ihnen das wahrscheinlich ein gut entwickelter Geruchssinn und ein außergewöhnlich feines Vermögen, Vibration geringer Frequenz zu entdecken. Besonders die Fähigkeit, ein verletztes oder verwundenes Tier auf große Entfernung zu entdecken, wird als unwahrscheinlich angesehen. Sind bei einer Explosion im Wasser, beim Sinken eines Schiffes oder dem Absturz eines Flugzeuges Haie anwesend, so geraten sie manchmal in wilde Raserei. Man kann dann beobachten, wie sie senkrecht aus der Tiefe kommend die Wasseroberfläche durchbrechen, wobei sie wild nach allem schnappen, was gerade in der Nähe ist. In dieser Situation sind Haie äußerst gefährlich und unberechenbar und ignorieren jede ihnen drohende Gefahr. Nicht selten zerreißen und fressen sie sich dann gegenseitig. Es ist möglich, daß Haie unter solchen Umständen ihren Angriff auf einen bestimmten Schwimmer konzentrieren, während sie in der Nähe schwimmende Menschen oder die Rettung des angegriffenen Schwimmers versuchenden Personen vollkommen unberücksichtigt lassen.

Die Gefahr von Haiangriffen ist in tropischen und subtropischen Gebieten zwischen 30 Grad Nord und 30 Grad Süd am größten. Von gemäßigten Gewässern sagt man gewöhnlich, daß sie frei von Haiarten sind. Dies trifft jedoch nicht immer zu, denn 42 Grad nördlich und südlich des Äquators sind Schwimmer von ihnen angegriffen worden. Einige Haiarten ziehen auf der Suche nach Futter periodisch in kühle Gewässer. Als besonders haifischgefährdet müssen die Gewässer

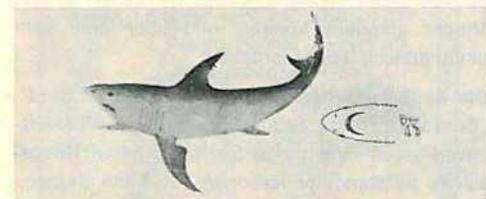
von Australien, Südafrika und die Pazifikküste von Panama angesehen werden. Die meisten berichteten Angriffe haben in Wassertemperaturen über 21 Grad Celsius stattgefunden, aber es sind auch Angriffe mit tödlichem Ausgang in Wassertemperaturen von 16 Grad Celsius und weniger bekannt geworden. Der Sommer ist die Jahreszeit mit der größten Anzahl gemeldeter Haiangriffe, besonders die Zeit zwischen 15 und 16 Uhr. Dies mag damit zusammenhängen, daß sich zu dieser Zeit viele Badegäste im Wasser befinden. Haie sind Rund-um-die-Uhr-Fresser. Schiffbrüchige berichteten, daß sie aus ihren Rettungsbooten viele Haie, wenig oder auch nur einen einzelnen Hai beobachtet hätten. Ein Flieger brachte 12 Tage in einem Rettungsboot zu, ohne einen einzigen Hai gesehen zu haben. Andere Rettungsboot-Überlebende befestigten Bekleidung an einer Leine und benutzten das Bündel als Treibanker. Dieser Treibanker wurde mehrmals von Haien angegriffen.

Für Schwimmer und Taucher sind einige Haiarten besonders gefährlich. Sie gehören zur Familie der

- a) Blau- oder Menschenhai (Isuridae),
- b) Requiemhaie (Carcharhinidae),
- c) Sandhaie (Carchariidae) und
- d) Hammerhaie (Sphyrnidae).

Vier typische Exemplare als Repräsentanten dieser Familien werden im folgenden beschrieben.

1. Der weiße Hai, *Carcharodon carcharias*, gehört zu den gefährlichsten seiner Art. Er ist grausam, angriffslustig und ein schneller Schwimmer. Zahllose Menschen, ja selbst Boote wurden



Weißer Hai (*Carcharodon carcharias*)

schon von ihm angegriffen. Charakteristische Kennzeichen: Die mondformige Schwanzflosse und die groben gezackten Zähne. Er sieht auf dem Rücken schieferbraun, schieferblau, grau oder fast schwarz aus. Seine Hautfarbe geht nach unten zu allmählich in schmutziges Weiß über. Der weiße Hai kann eine Länge von 9 m und mehr erreichen. Er bewohnt die tropischen, subtropischen und sonstigen Warmwassergebiete aller Ozeane.

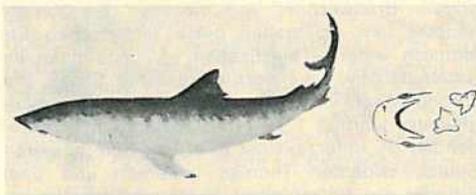
# „Außenbordskameraden“

2. Der Tigerhai, *Galeocerdo cuvier*, ist von Natur aus schwerfällig. Befindet er sich jedoch auf der Jagd nach Futter oder wird er gereizt, so verwandelt er sich in einen lebhaften und starken Schwimmer. Es ist anzunehmen, daß er Menschen angreift, obwohl er normalerweise mehr Neigung zeigt, sich als Aasgeier zu betätigen. Charakteristisches Kennzeichen ist die sehr kurze Schnauze und der spitze Schwanz. Der Tigerhai ist grau oder grünlich-braun und von dunklerer Farbe auf dem Rücken. Schräg

ist entlang des Rückens sehr dunkel, während die Schnauze und die Oberseiten der Brust allmählich in die grau-weiße Farbe des Bauches übergehen. Zwischen Brust- und Schwanzflosse ist der Körper mit runden bis ovalen gelb-braunen Punkten gezeichnet. Der Sandhai kann eine Länge von 3 m erreichen. Er bewohnt den westlichen Atlantik vom Golf von Maine bis Florida, Südbrasilien, das Mittelmeer, das tropische Westafrika, die Kanarischen und Kap Verdischen Inseln. In argentinischen Gewässern, im Indischen und pazifischen Ozean gibt es ihm verwandte Arten.

dunkelfarbige Ausrüstung vorzuziehen. Im Wasser sollten nur langsame Bewegungen ausgeführt werden. Sollten Haie erscheinen und Menschen aus irgendwelchen Gründen im Wasser bleiben müssen, so sollten sie sich ganz ruhig verhalten. In zahlreichen Fällen haben neugierige Haie unter solchen Umständen den Ort wieder verlassen.

Wiederholt konnten Haie mit Hilfe eines langen Stocks vertrieben werden. Nach direkter Berührung sind einige Haie verschwunden, wenn sie an der Schnauze, den Augen oder den Kiemen getroffen wurden. Der Versuch, einen Hai zu verwunden, dürfte zwecklos sein und die Lage des Schwimmers oder Tauchers nur noch mehr gefährden.



Tigerhai (*Galeocerdo cuvier*)

4. Der Hammerhai, *Sphyrna diplana*. Dieser kräftige Schwimmer kann häufig in Küstennähe oder weit draußen auf See an der Wasseroberfläche gesehen werden. Man weiß bestimmt, daß er Menschen angreift. Der Hammerhai ist oben aschgrau. Nach unten geht seine Hautfarbe in weiß über. Der Hammerhai ist leicht zu erkennen an dem eigenartigen breiten Kopf mit Augen an den äußeren Enden. Er kann eine Länge von 4,5 m und mehr erreichen. Eng verwandte Arten bewohnen die tropischen Gewässer aller Ozeane, das Mittelmeer eingeschlossen.

## Dornhaie

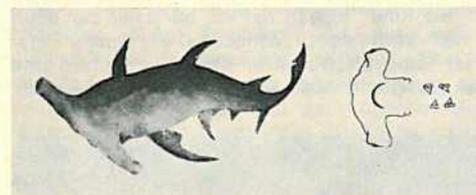
Die vorher beschriebenen großen Raubfische verlassen sich meist ganz auf ihre Angriffswaffen, auf ihre scharfen Zähne, auf ihre Stärke und Schnelligkeit. Die kleinen, weniger starken Haie besitzen diese Waffen nicht; ihre Schutzaffen sind Giftstachel.

querlaufende Streifen haben gewöhnlich nur kleinere Exemplare. Der Tigerhai kann eine Länge von 9 m erreichen, doch der größte registrierte Hai maß 5,5 m. Der Tigerhai ist weitverbreitet in den tropischen und subtropischen Gürteln aller Ozeane. Er hält sich in Küstennähe wie auch fern der Küste auf.

Haibisse haben fast immer schwerwiegende Folgen. Gewöhnlich tritt durch Blutverlust und Schock der Tod ein. 50 bis 80 Prozent der Ge-

Der gewöhnliche Dornhai (*Squalus acanthias*) ist ein kleiner Hai bis gut einen Meter Länge. Es gibt ihn an den Küsten des Atlantiks und Pazifiks. Eng verwandte Arten bewohnen sämtliche tropischen Gewässer und die der gemäßigten Breiten.

3. Der Sandhai, *Carcharias taurus*, ist ein Grundfisch, der auf oder nahe dem Meeresboden lebt. Er ist relativ schwerfällig, hat aber einen unersättlichen Appetit. Der Sandhai ist in ostindischen Gewässern sehr gefürchtet, während die nordamerikanischen Arten als weniger gefährlich gelten. Den Sandhai erkennt man an den vor den Brustflossen sitzenden Kiemenöffnungen, an der zweiten Rückenflosse, die fast ebenso

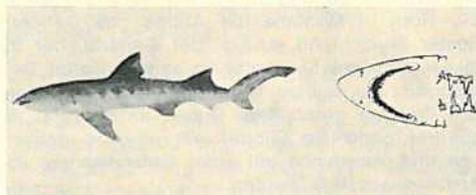


Hammerhai (*Sphyrna diplana*)

Dornhaie unterscheiden sich von den größeren Arten dadurch, daß ihnen die Afterflosse fehlt. Weitere Kennzeichen aller Dornhaie sind die beiden kurzen, kräftigen Stacheln, die sich unmittelbar vor jeder Rückenflosse befinden. Dornhaie sind ziemlich träge. Werden sie jedoch gefangen, so zappeln sie mit ziemlicher Kraft im Netz oder in der Hand des Fischermanns. Die Zähne eines Dornhaies braucht man kaum zu fürchten, aber mit ihren Stacheln können sie schmerzhaft Wunden zufügen. Das Tiergift, eine glänzende, weiße Substanz, befindet sich in einer flachen Rinne des Dorns. Dornhaie sind nur beim Hantieren mit ihnen gefährlich; sie greifen niemals an.

bissenen sind gestorben. Außerdem verursacht die sehr raue Haut der Haie starke Hautabschürfungen.

Der Giftstachel des Dornhaies verursacht einen starken Stechschmerz, der sofort beginnt und sechs Stunden lang anhalten kann. Starke Rötung und Anschwellung folgt oft; örtliche Überempfindlichkeit kann mehrere Tage anhalten. Dornhai-Verletzungen sollten wie andere Fischstiche behandelt werden.



Sandhai (*Carcharias taurus*)

Nach Haifisch-Verletzungen ist sofortige Erste Hilfe erforderlich. Durch energische Maßnahmen muß zunächst das Bluten gestoppt und der Schock beseitigt werden. Der Verletzte muß warm gehalten werden. Zum Stoppen der Blutung sind große Gaze-Drußbandagen, von Elastik-Binden gehalten, am besten. Aderpressen sind gefährlich und sollten von ungeübten Personen nicht benutzt werden. Ärztliche Behandlung ist nach allen Haibissen erforderlich. Intravenöse Injektionen sollten möglichst schnell gemacht werden. Bluttransfusionen können erforderlich sein. Sind Haie anwesend, so sollte man nicht Arme oder Beine ins Wasser baumeln lassen. Verletzte Schwimmer müssen schnell aus dem Wasser entfernt werden. Ist man zum Aufenthalt im Wasser gezwungen, so ist dunkle Kleidung zu tragen und

Beim Hantieren mit Dornhaien, zum Beispiel beim Entfernen aus dem Netz oder vom Angelhaken, muß Vorsicht geübt werden. Eine plötzliche Zuckung oder Reflexbewegung des Fisches kann einen Giftstachel tief in das Fleisch des Unvorsichtigen hineintreiben.

groß ist wie die erste, und daran, daß sich die erste Rückenflosse vollständig vor dem Becken befindet. Er sieht oben leuchtend grau-braun aus,

# Washington ist eine Reise wert

wie dieser Bericht eines 2. Offiziers zeigt

**G**leich der erste Eindruck von dieser Stadt nach Verlassen des Bahnhofes war überaus eindrucksvoll: breite, großzügig angelegte Straßen, größtenteils von Parkanlagen eingerahmt. Die ansonsten in jeder amerikanischen Großstadt vorhandenen Wolkenkratzer fehlten im Zentrum gänzlich, was einen freien Ausblick nach allen Seiten gestattete. Den Hauptanziehungspunkt bildete natürlich das alle anderen Bauten überragende Kapitol mit seinem Kuppeldach. Es stand im Mittelpunkt strahlenförmig zulaufender Alleen. Über einen terrassenartigen Anstieg gelangte man durch den Haupteingang im rechten Seitenflügel dieses imposanten Baues in das Innere. Ein langer Gang, von dem aus sich mehrere Arbeitsräume erstreckten, führte in den Kuppelbau, dem Wahrzeichen Washingtons. Hier wurde der Gast von einer Dame empfangen, die alle Anwesenden im Namen des amerikanischen Präsidenten begrüßte — eine Tätigkeit, die die Ärmste mehrere Male am Tage vor hunderten von Besuchern wiederholen mußte. Anschließend begann im D-Zug-Tempo der aus technischen und politischen Daten bestehende Vortrag, in dem der Bau sowie die verschiedenen politischen Persönlichkeiten der amerikanischen Geschichte erwähnt wurden. Die Präsidenten und bedeutende Senatoren vergangener Tage waren in Büsten und teilweise in Lebensgröße in Gips verewigt worden und dienten ebenso wie die riesigen Deckengemälde zur Veranschaulichung. Nach dieser Einführung begann der eigentliche Rundgang. Unzählige Sitzungssäle, Konferenzzimmer und Büros vermittelten einen Einblick in die Tätigkeit der Regierung und ihrer Vertreter, wobei den wohl stärksten Eindruck der Sitzungssaal des Senats (der amerikanische Kongreß ist bekanntlich in Senat und Repräsentantenhaus unterteilt) hinterließ. Ein gewaltiger Adler, mit dem Sternenbanner im Hintergrund, bildete die Stirnseite des Raumes, der Stuhl des Präsidenten der Vereinigten Staaten stand zu Füßen des

Wappentieres. Hier wurden hohe politische Fragen erörtert und wichtige Entscheidungen getroffen. Um unliebsame Störungen zu vermeiden, waren vor der Tür uniformierte Posten aufgestellt worden.

Die Kunst kam nun zu Worte und zwar in der fünfzehn Minuten entfernten National Gallery of Art. Um es vorwegzunehmen: dieses war einer der Höhepunkte meiner Washington-Reise, ebenso wie der anschließende Besuch des Nationalarchivs. Was dem Gast in diesem Hause an Kunstschatzen geboten wurde, war einfach großartig und faszinierend. In den einzelnen, mit schlichter Eleganz ausgestatteten Räumen hingen Gemälde, standen Plastiken und Skulpturen, lagen Münzen und Medaillen von ungeheurem Wert. Um die Vielschichtigkeit des amerikanischen Volkes zu dokumentieren, hatten die Gründer und Erbauer der Galerie Kunstwerke sämtlicher Einwanderernationen zusammengetragen und den vielen europäischen Genies ein Denkmal gesetzt.

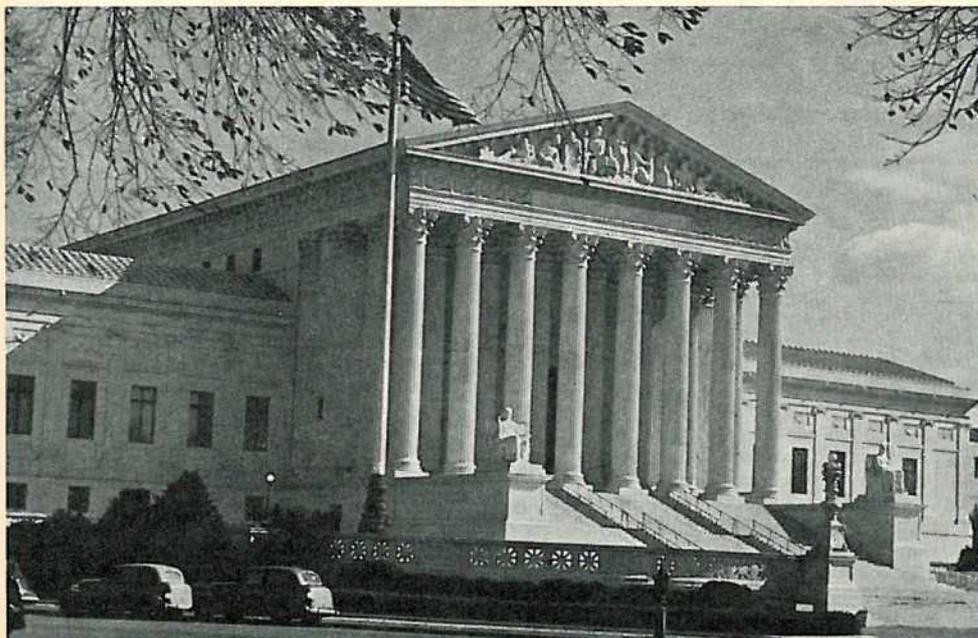
Es gab Münzen und Medaillen aus der Renaissance bis zur Gegenwart, eine Sammlung, die jeden Fachmann begeistern mußte. Hervorragend erhaltene Prägungen mit Abbildungen von Fürsten und geistlichen Würdenträgern neben Tierdarstellungen und Jagdszenen lagen ausgebreitet unter Glaskästen und zeugten von vergangenen Kunstfertigkeiten.

Unmittelbar daran angrenzend befand sich die Gemäldegalerie. Da waren sie alle vertreten: die Meister des Pinsels und der Palette, der Kohle und der Kreide, der Federzeichnung und des einfachen Bleistiftes. Was Rang und Namen hatte, gab sich hier ein Stelldichein: Dürers „Porträt eines Geistlichen“ und Hans Holbeins „Eduard VI. als Kind“ hingen da, um nur zwei der deutschen Vertreter zu nennen. Die Flamen Peter Paul Rubens („Daniel in der Löwengrube“) und van Dyck mit ihren Werken schlossen sich an.

Auch die moderne Malerei hatte einen festen Platz in dieser illustren Gesellschaft. Tonangebend natürlich die Franzosen, mit Cezanne, Seurat und Renoir an der Spitze. Nicht zu vergessen der geniale in Paris lebende Pablo Picasso, ein gebürtiger Spanier. Und last not least Salvador Dali, ebenfalls Wahlfranzose mit Spanien als Mutterland. Dieser als Exzentriker verschriene, gleichermaßen berühmte wie berüchtigte Mann (Kennzeichen: hochgezwirbelter schwarzer Backenbart) hatte der Galerie ein Werk vermacht, das jeden den Raum betretenden Besucher sofort in seinen Bann zog. Der als einer der Wegbereiter des Surrealismus, d. h. der überwirklichen, traumhaften Malerei bekannte Maler, hatte auf einer riesigen Leinwand mit schlichtem Holzrahmen so phantastisch das Sakrament des letzten Abendmahls (The Sacrament of the Last Supper) dargestellt, daß es im ersten Moment fast den Atem verschlug. Ein starker plastischer Effekt war durch die exakte geometrische Aufteilung der sich über die ganze Längswand erstreckenden Bildfläche erzielt worden. Diese Wirkung wurde noch verstärkt durch feinste Farbschattierungen, die die Gestalt des Christus im Kreise seiner Jünger, sitzend an einer langen Tafel, als Vision erscheinen ließ. Lange verharrte ich vor dieser meisterhaften Darstellung — so also konnte moderne Kunst auch aussehen

Amerikas junge Geschichte setzt sich überwiegend aus Unabhängigkeits- und Befreiungskriegen sowie Interventionen bei internationalen Konflikten, deren Ausweitungen die eigene Sicherheit bedrohten, zusammen. Dokumente wie Unabhängigkeitserklärungen, Sicherheitsverträge, private Briefwechsel verschiedener Staatsoberhäupter usw. spiegelten diese historischen Ereignisse wider — einzusehen von jedermann im Nationalarchiv. Eine hochinteressante Schau, die chronologisch von der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung 1776 (The Declaration of Independence), unterzeichnet u. a. von dem späteren Staatspräsidenten Thomas Jefferson und dem Erfinder des Blitzableiters Benjamin Franklin, bis zur Gründungsurkunde der 1945 ins Leben gerufenen UNO reichte. Die Gründungsurkunde der Vereinigten Staaten, signiert von ihrem ersten Präsidenten George Washington im Jahre 1787, lag neben Briefen Abraham Lincolns. Einige Schaukästen weiter wurde ein Dankschreiben von dem berühmten norwegischen Polarforscher und Nobelpreisträger Fritjof Nansen gezeigt, in dem dieser sich für eine hohe Auszeichnung, die er für seine Tätigkeit als Flüchtlingshochkommissar des Völkerbundes erhalten hatte, bedankte. Selbst die Freunde des Wilden Westens kamen voll auf ihre Kosten, waren doch gerade durch die Besiedlung des riesigen Kontinents, der damit verbundenen Vertreibung und Dezimierung seiner Ureinwohner, der Indianer, der Grundstein zum heutigen Industriestaat Nr. 1 gelegt worden. Wer hat nicht in Büchern von den zahllosen Kämpfen der „Rothäute“ mit den „Bleichgesichtern“, denen sie ein Eindringen in ihre Jagdgründe verwehren wollten, gelesen. Erinnerungen wurden noch einmal wach, las man beim Studium der Entstehungsgeschichte der einzelnen Bundesstaaten altvertraute klangvolle Namen. Beispielsweise von dem legendären Indianerhäuptling „Sitting Bull“, der 1876 am Little Big Horn in Montana die Armee des General Custer vernichtend schlug. Der General, der in dieser Schlacht fiel, hatte in einem letzten Bericht kurz vor seinem Tode die verzweifelte Lage der Truppen geschildert. Dieser an das Hauptquartier gerichtete Eilbrief war erhalten geblieben und zusammen mit einer Geländeskizze im Archiv ausgestellt worden.

Nach dieser letzten Station meiner Reise konnte man ohne Übertreibung und frei nach dem Werbeslogan „Berlin ist eine Reise wert“ ebenfalls sagen: „Washington ist eine Reise wert“, zumindest für die Seeleute, die aufgrund ihres Fahrtgebietes am ehesten Gelegenheit zu solchen Besuchen haben.



Justizpalast in Washington

Foto: Greta Robok

Dietrich Sabirowsky

# Schmunzelaug eines Oldtimers — „Unfaßbar“

Eines Tages mußten wir wieder einmal die berühmten Neufundlandbänke durchfahren. Sie sind deshalb so berühmt, weil es in dieser Gegend nur so von Fischen und Fischkuttern wimmelt. Berühmt ist sie als Brutstätte für die meisten Atlantikstürme, Nebel und Regen. Nur weil der kalte Labradorstrom sich nicht mit dem warmen Golfstrom vertragen kann. Die beiden geraten hier dermaßen aneinander, daß das Wasser nur so kocht und dampft — Waschküche. Dazu gesellen sich gerne vertriebene Eisberge sowie sonstige vereiste Gebilde hinzu. Sie beschützen uns doppelten Ausguck und Dauerwache für den Kapitän. Von den Eisbergen wissen wir ja, daß sie dem sonnigen südlichen Atlantik entgegen treiben und durch die Sonne herzlichst bis zur Auflösung bestrahlt werden. Während die harmlosen Eisberge ihren Kurs und Geschwindigkeit ganz auf Strom und Wind eingestellt haben, es sei denn, sie bleiben ihres Tiefgangs wegen am Grunde sitzen, ändern die Fischer ohne Rücksicht auf die Seestraßenordnung ihren Kurs und Geschwindigkeit. Wie bei uns navigieren sie ausschließlich nach dem Fisch. Bisher ist es noch nicht gelungen, die eigentliche Taktik der zähen Fischerleute zu erkunden. Man fährt am besten im großen Kreis um solche Hindernisse herum.

Auch wenn der Eisdienst von Halifax immer auf der Höhe ist und jedes eisförmige Gebilde sofort meldet, so fahren wir aus Sicherheitsgründen gerne um diese schweigsamen Eisberge und Fischkutter herum.

Nun hatten wir eines nachts wie üblich bei den Neu-Fundlands echten „Londoner Nebel“, den man ja bekanntlich mit dem Messer durchschneiden kann. Die gemeldeten Eisberge nebst Grolern und Eisfeldern waren alle in der Seekarte besonders angeschwärzt worden und laut unserer Position mußte der erste Eisberg gegen 11 Uhr nachts im Radar geortet werden können. So geschah es denn ja auch.

Nun hatten wir einen etwas jungen Herrn an Bord, der alles wußte, und sogar, wie er meinte, alles besser konnte als die Herkömmlichen von damals. Jedenfalls hatte die Elektronentechnik bei ihm große Blüten hervorgebracht, und sonst auch gar nichts. Unfaßbar erschien ihm die Zeit von damals, wo man auf einem Windjammer nur mit dem Lot den Ärmelkanal ansteuerte und sein Ziel zu erreichen wußte. Erfahrung brauchte man heute nicht mehr, dafür hatte man ja schließlich die vielen technischen Hilfsmittel, man brauchte nur so zu schalten und — bumms — fiel der Groschen von alleine.

So wurde dann auch zur voraus berechneten Zeit an Backbord voraus in 10 sm Abstand im Radar ein „Objekt“ geortet. Nach des Herrn Klokschnacks Theorie konnte es nur der in Frage kommende Eisberg sein. Wenngleich der „Alte“ andere Möglichkeiten vermutete, zumal der Eisberg etwas schnell und auf uns zuhielt, was bei diesem Wind und Strom doch ungewöhnlich war. Nun irrt ja auch mal ein „Alter“, worin die Jugend allerdings recht hat.

Und so fuhrn wir weiter in dieses graue dunkle Nichts hinein und tasteten uns an diesem scheinbar langsam treibenden Objekt vorbei. Dieses schien derselben Meinung zu sein und reagierte

entsprechend. Herr Klokschnack meinte: „Typisch für einen Eisberg.“ Da es seine erste Begegnung mit Eis war, mußte der Eisberg wohl eine besondere Type darstellen. Nun fragte der Alte, wo diese Typen wohl alle gebaut würden. Wahrscheinlich am Nordpol unter Nordpollicht. Ein verächtliches Schweigen des „Neuen“ ließ den Ollen dasselbe tun.

Unsere Dampfpeife, automatisch eingestellt, erklang jede zweite Minute im gleichen monotonen Rhythmus der vernebelten Zeit in die dunstige Nacht hinaus und warnte den Eisberg vor unserem Kommen. Als wir uns in etwa auf zwei Seemeilen herangetastet hatten... siehe da... da fing auch der Eisberg, scheinbar ganz elektronisch eingestellt, auch zu tuten an. Er wiederholte sich, wie die heutige Universalmusik, ebenfalls alle zwei Minuten im gleichen Rhythmus ohne Klang und Weise. Ähnlich der vernebelten „Neuzeit“, die ja gleich Marlene Dietrich „von Kopf bis Fuß auf Sensationen eingestellt ist“ und sonst auch gar nichts zu tuten weiß.

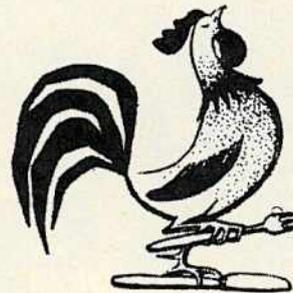
Wir schwebten wie auf sanften Wogen getragen dahin. Doch als der Eisberg so elektronisch auf unser Nebelsignal antwortete, machten wir den Bogen um ihn doch etwas größer. Klokschnack, nüchtern geworden durch die Praxis, stammelte, nur für den Alten vernehmbar, sein „Unfaßbar, unfaßbar...“ dem Eisberg und der noch für lange Zeit so undurchsichtigen Gegenwart entgegen. Er ging dem „Alten“ ebenfalls im größten Bogen aus dem Wege. Doch in solchen undurchsichtigen Situationen schaltet sich oftmals klärend die Obrigkeit von selbst ein. So auch in diesem Fall. Der einzig und alleine regierende Herrscher aller Gewässer und der Alster, „Petrus“, war für unbedingte Klarheit. Er ließ den Nebel einfach lichten. Alle Klarheiten beseitigend, gab der Eisberg ganz sichtbar eine Brücke, zwei Mastle und einen Slode zu erkennen. Nur war seine Backbordseite ganz rot erleuchtet durch die rote Seitenlampe. Klokschnack hielt sich nur noch typisch an der Reling unfaßbar lange fest. Ihm wurde ganz rot und grün vor den Augen, als der Eisberg am Ende seines hinteren Teiles ein Hecklicht aufblitzen ließ, und zu allem Überfluß beim Passieren sich zu erkennen gab. Er fragte... what ship, what name, where bound to??? und hieß „Hummel—Hummel“ und ließ sich wahrscheinlich mit dem Golfstrom nach Hamburg treiben. Wir dankten auf Hamburger Art mit „Mo... Mo...“ mit den so heimlich klingenden harten Konsonanten hintendran. Der Eisberg verabschiedete sich mit „Hi... Hi... Hi...“ und blies uns mit drei langen Tönen „gute Fahrt“ entgegen. Da kehrte auch Herr Klokschnack in die Wirklichkeit zurück und wünschte dem Eisberg mit einem langen Ton „glückliche Reise“. Damit verabschiedete sich Herr Klokschnack endgültig von dem laut Seestraßenordnung optisch und akustisch gut eingerichteten Eisberg für immer. Bei der Elektronik wollte er in Zukunft dem Leitsatz folgen:

Was ist Theorie? Wenn sie stimmen soll, stimmt sie nie.

Und was ist Praxis? Frag nicht so dumm, weil sie stimmt und keiner weiß, warum.

Karl Runge

## LOTSE DURCH DIE SPEISEKARTEN:



### Finnland

Die finnische Restaurantküche hat sich, soweit es die warmen Speisen betrifft, weitgehend an Vorbilder aus Mitteleuropa angelehnt. Darüber hinaus findet man in zunehmendem Maße fragte Gerichte der internationalen Fleisch- oder Gewürzküche, wie Porterhouse-Steak oder Chilicon carne. Die eigentlich finnischen Spezialitäten muß man kennen und auffinden können.

Rentierschinken und Rentierbraten sind zwei Delikatessen, die ein Fremder versucht haben muß. Rentierschinken gehört im allgemeinen auf einen guten finnischen Vorspeisensentisch, doch gibt es daneben ein sehr viel verbreiteteres, ähnliches Rauchfleisch. Dabei handelt es sich dann um Pferdeschinken, den die Finnen gern „Straßenrentier“ nennen. Der Rentierbraten kommt häufiger in den Wintermonaten auf die Speisekarte. Das Fleisch wird gewöhnlich mit einer hellen Soße gereicht. Das Wort „Poron“ verrät dem Sprachkundigen, daß ein Gericht Rentierfleisch enthält. Poronkäristys ist eine in Lappland beheimatete Spezialität, die inzwischen auch den Weg in die südlichen Städte gefunden hat. Es ist eine Art Rentiergulasch in Schweinefett ohne Gewürzzugabe gegart, das auf Stampfkartoffeln serviert wird.

Ein Gericht, das typisch finnisch und einzigartig in seiner Zusammenstellung und Bereitung ist, nennt sich Kalakukko. Hinter dem merkwürdigen Namen verbirgt sich ein Brotlaib, der mit sprotenähnlichen Fischen und Schweinespeck gefüllt ist. Die Heimat des Gerichtes ist das Seengebiet um Kuopio. Heute wird Kalakukko, da es sich gut hält, bereits exportiert. Zum Essen wird der Brotlaib im Ofen erhitzt und bei Tisch oben aufgeschnitten. Mit einem Schöpflöffel lassen sich die zerkochten Fische entnehmen, zu denen die Brotkruste mit etwas Butter gegessen wird.

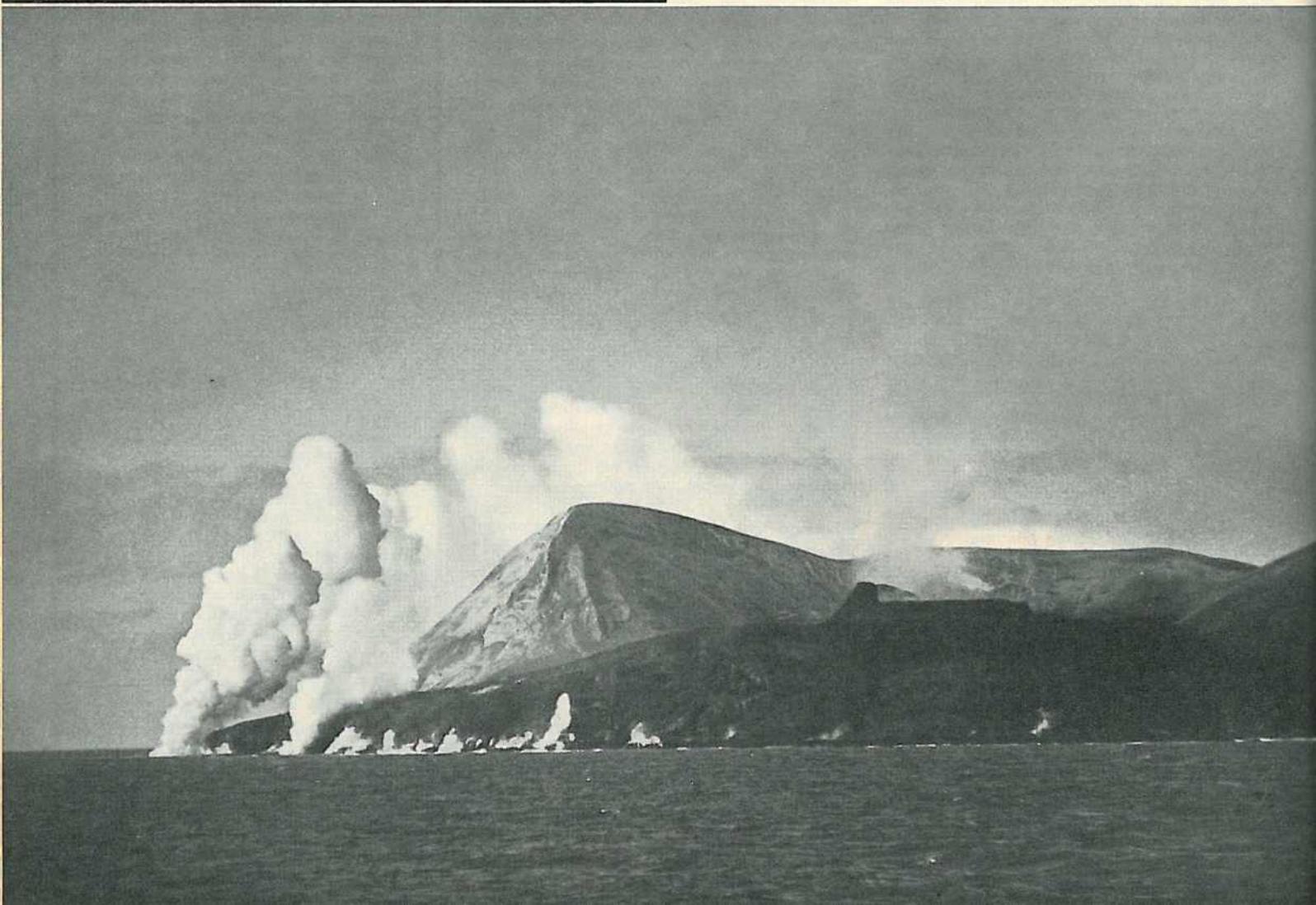
Wenn die Finnen auch in dem Ruf stehen, große Schnapsfreunde zu sein, so trinken sie in der Heimat vorwiegend Milch. In besten Restaurants und sogar Nachtbars wird gern Milch bestellt. Schnaps ist teuer und nur unter bestimmten Bedingungen erhältlich.

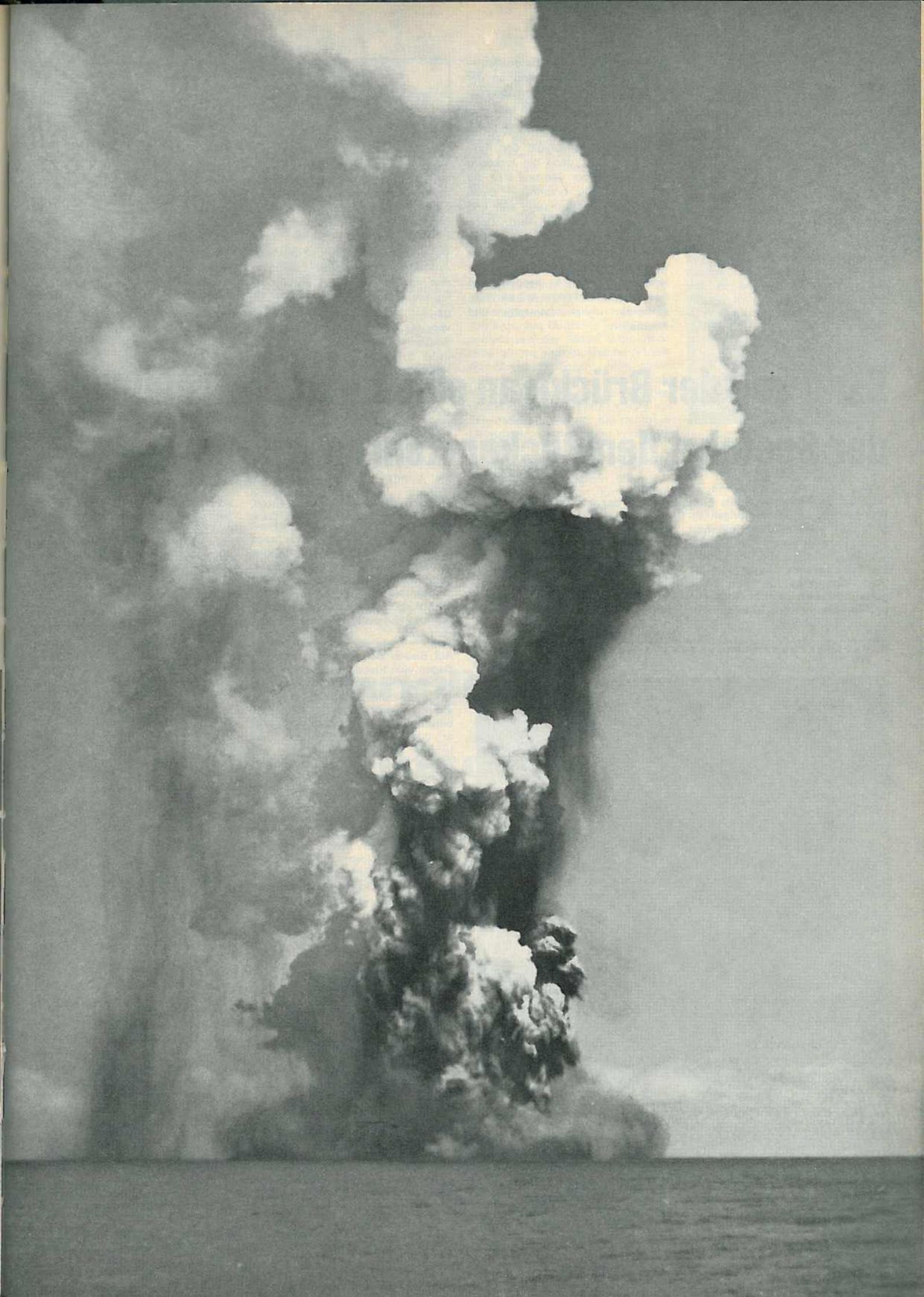
Zu unserem Titelbild und den Fotos auf dieser Seite

## „Es waltet und siedet und brauset und zischt . . .“

Wenn Urgewalten den Meeresboden aufreißen und feurige Lava durch die Fluten hunderte von Metern hoch in den Himmel schleudern, dann ist selbst die zupackende Dynamik eines Sprachgenies wie Schiller zu schwach, um ein atemraubendes Naturschauspiel zu beschreiben, wie es seit drei Jahren bei den Westmänner-Inseln vor Süd-Island über die grandiose Bühne der Natur läuft. Einige dramatische Höhepunkte der Tätigkeit des Unterwasservulkans Surtur sind auf unseren Fotos festgehalten. Surtur heißt der altnordisch-mythologische Riese, der in der Götterdämmerung mit nachtschwarzem Feuer von Süden her das Land vernichtete. Diese Fotos sind Frontberichte von dem Kampf der feindlichen Elemente, vom Kampf zwischen Feuer und Wasser. Wechselvoll und voller Überraschungen ist die Entstehungsgeschichte dieses Unterwasservulkans und seiner Familie. Unser farbiges Titelbild zeigt zwei Kinder des Surtur, nämlich den wenige Tage alten Syrtlingur. Er ist wie ein Ventil, durch das die Erde Dampf abläßt. Im Hintergrund ist der Surtsey mit einem alten, zur Zeit der Aufnahme nicht aktiven Krater, zu sehen. Inzwischen ist er schon wieder in Tätigkeit. Links oben auf dieser Seite ist eine Phase des Geburtsaktes einer Insel bei Nacht aufgefangen. Der helle Krater und die Lava zeigt in verschiedenen Stadien des Brandes und der Glut, wie diese unterirdisch weiterfließen und wieder hervorbrechen. Links unten ist es wieder der Surtsey, der Feuerfontänen speit und seine Glut in das Meer wälzt. Rechts ist zu sehen, was passiert, wenn das Meerwasser sich wie bei Syrtlingur durch den offenen Kraterschlund in die Feuer der Unterwelt ergießt; eine Explosion gen Himmel.

Fotos: Dr. Krügl





Mein lieber Burkhard!

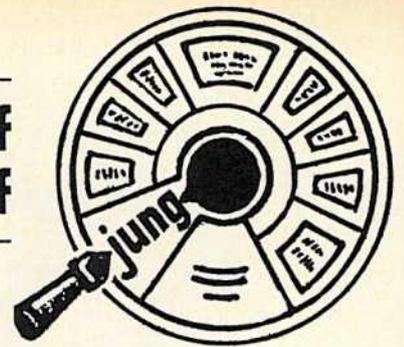
Unser Tun und unser Lassen versuchen wir mit Lebensauffassungen zu rechtfertigen. Das, was wir gezwungenermaßen tun oder unterlassen, umkleiden wir mit dem Panzer der moralischen Überlistung, um unser rebellierendes Innere vor allzugroßem Schaden zu schützen. Dabei glauben wir an den Nutzen des Tuns und an das Nichtsnutzige des Unterlassens.

Dies als Anfang zu einem Tun, um das ich nicht gebeten wurde, von dem ich nicht wissen kann, wie es aufgenommen wird, und es mir recht zweifelhaft erscheinen will, ob ich berechtigt bin, Worte an Dich zu richten.

müht hatten zu Ende zu denken — zumal es uns heimreisend an der notwendigen Muße zu ergebnisreichen Gesprächen mangeln wird.

Beginnen wir mit Deinem Wunsch, der Seefahrt schleunigst den Rücken zu kehren, denn die lockende Lüge: „Fahre zur See und sieh die Welt“ hast Du erkannt — diese Lüge, die sich hartnäckig hält und geheimnisvoll genährt wird. Doch niemandem würde es einfallen, jemandem glauben zu machen, das Personal eines Eisenbahnzuges lerne die Fremde kennen und Nachtstops der Flieger wären Wunderhörner voller Romantik und Abenteuer.

## Telegraf auf jung



Doch wurde seit 84 Jahren von allen Ausgebühten einer nur Seeteufel und was mit Vorbildern anzufangen ist, weiß Einstein: „Sie nützen Dir gar nichts, sie bringen Dich nur ab von Dir selbst.“ So wurden jene

ich von der Regel, nach der man reisende Leute nicht aufhalten soll, abweichen und sagen: Bleib bei uns.

Schäme Dich nicht Deiner zusammengebrochenen Illusionen, denn

# Brief von der Brücke an einen jungen Freund, der der Seefahrt den Rücken kehren will

Zur Zeit an Bord, auf der Reise von Mazatlan/Mexiko nach Dieppe/Frankreich, via Panama  
Ende August 1966

Weil wir uns aber in einem Boot befinden und an den bisherigen allgemeinen Erlebnissen gleichermaßen beteiligt waren, sind wir Gefährten geworden, die, im Gegensatz zu anderen Leuten hier an Bord, sich nicht aus dem Wege gehen. Sollte ich da nicht Gedanken ordnen, die wir vergeblich uns be-

Weil um der internationalen Schiffsicherheit willen die Unkrautranken des Abenteurers mit Physik und Statik bekämpft werden, muß es verwundern, daß junge Leute wie Du es immer wieder fashionable finden, aus einer Lehre wegzulaufen, um auf einem Schiff Erfüllung vager Vorstellungen zu suchen.

glücklich, die, „selber kein Ganzes, als nützliches Etwas“ an ein Ganzes sich anschlossen.

Nun haben die Forscher sich des seemännischen Nachwuchses angenommen. Ihre Lotungen, flache und simple, wenige Tiefen, beständigen Tirpitz: „Das deutsche Volk hockt auf den Bergen, mit dem Rücken zum Meer.“

Auf diesen Bergen halten sich die Sagen vom Klabaوترmann, die Vorstellungen von weißen Schiffen und Palmenstränden. Mitunter wird uns ein Mann mit Gold in der Kehle geboren, der täglich reicher wird, weil er Illusionen wachhält. Und diejenigen, die es eigentlich sehr viel besser wissen müßten, Rundfunkanstalten, die ihren geographischen Standort mit Seehäfen gemeinsam haben, verbreiten unter zünftigen Titeln Zünftiges aus der Seefahrt. Sie machen sich zu Shanghaiern für Schiffseigner, denen es, wie es kürzlich in einem vorwurfsvollen Kapitänsbericht hieß: „Bei der Besetzung der Schiffe lediglich auf Stückzahl und nicht auf Qualifikation ankommt.“

Uns darf es nicht recht sein, dumme Leute an Bord zu haben, die ein Fernweh zu stillen suchen — die sich in den Leib eines Schiffes verkriechen, also geborgen, den Störungen ihrer einstigen Umwelt entfliehen. Denn es sind die Dummen, die Genasführten, vielleicht Opfer einer unabsichtlich oder gar absichtlich vernachlässigten Beziehung zu den Leuten auf den Bergen. Aber weil Du bewiesen hast, daß Du nicht dumm bist, und weil Du die Drecksarbeiten des Moses unverzagt und ohne zu versagen täglich mit Schwung Dir vom Halse schaffst und weil Du so bist, wie der Seemann den Melville beschrieb — „alle hatten ihn gern, die Matrosen waren beglückt, ihn in ihrer Mitte zu haben, ja, beim Landgang zeigten sie ihn förmlich her“ — kurzum, weil da eben etwas ist, möchte

schon hast du gemerkt, um was es geht: Hier oder dort mußst Du Höchstes anstreben, um ein glücklicher Mensch zu werden. Du weißt bereits, daß alle die unglücklichen Nörgler an Bord Nichtsköner sind, sie selbst eine berechnete Nörgelei kaum zu vertreten wissen. Nicht wissen, das ist das Furchtbare. Laß Dir nicht erzählen, Intelligenz sei Sand im Getriebe. Faulkner sagt: „Intelligenz ist, seine Umwelt zu akzeptieren“. Doch halten wir keinen Menschen unserer Umwelt für intelligent, der uns oder dem Reeder fortwährend mitteilt, daß die Aufrechterhaltung des Bordbetriebes nur seiner Intelligenz zu verdanken sei — aber der Reeder wohl dümmere Kapitäne oder Offiziere bevorzuge. Daß es mehr Dumme als Kluge gibt, beweist nicht die Richtigkeit dieser These. Eben jetzt ist für die Seefahrt die Zeit vorüber, in der das Gültigkeit hatte, was der Herzog von Montfort Lamoury als eine der Lebensregeln für seinen Sohn Armand verfaßte: „Es ist nicht nur klug, sondern auch amüsant, Leute in seinen Diensten zu haben, die sich hassen.“

Du konntest hingegen miterleben, wie in den Westküstenhäfen bis hinauf nach Mazatlan Kapitän und Offiziere die Register der großen Orgel der Frachtschiffahrt bedient haben. Gut genug möchte ich sagen — nun, ich kenne Kapitäne, die man Virtuosen nennt. Diese Köner leben vielleicht eben jetzt noch gefährlich, weil sie als Kavaliere der Großen Fahrt sich samt ihrer Offiziere dem Amüsement des Herzogs entziehen, einem muffigen heimatischen Kontor über den Kopf wachsen und bei Neidern den Wunsch erwecken, sie durch weniger noble Geister zu ersetzen. Doch die Köner sind erhaben, nichts ficht sie an. Die Köner sind die glücklichen, die höheren Wesen. Und Du, als weggelaufener Stift, sagtest gestern: „Jemand ohne Beruf ist nur ein halber Mensch.“ Gut denn. Bleibe



Wir dachten, daß unsere Leser auch gern mit ihr auf der Stelling sitzen würden.

dabei. Und alles was Dir fehlt, wirst Du auf der Steuermannsschule lernen. Einer Schule, zu der Du endlich einmal Lust haben wirst. Schon weiß Du bis dahin älter bist. Du meinst, Du könntest Dich niemals mit sphärischer Trigonometrie befassen? Ach, ich bin so glücklich, Dir sagen zu können, daß ich die gleiche schandbare Zensur im Rechnen hatte. Wie ich es — zuerst bei der Fliegerei — fertigbrachte, in Sekundenschnelle vom mißweisenden Kompaßkurs auf rechtweisend zurückzurechnen, ist mir heute kein Rätsel mehr. Ich mußte. Weil es sich schon damals für gute Flieger gehörte, die Fliegerei zu lieben. Wirklich geliebt jedoch haben wir nur das Segelfliegen.

Und sollte auch für Dich es sich nur so gehören, die Seefahrt zu lieben, weil Deine Liebe der Musik gehört, dann wird Deine Liebe Dich leiten, an Mathematik Schweiß zu verwenden.

Wie gut, daß die moderne Seefahrt kein Die-Welt-Sehen, keine Hafentage mehr kennt, jene Liegezeiten der Schiffe, in denen uns der Reeder noch heute befehlen könnte, unser Guthaben an freien Tagen ohne Zahlung des Verpflegungsgeldes im Ausland abzubummeln. Gammelzeiten, die an unserem Guthaben an Geld und freien Tagen zehrten, jene Einbußen bringend, die uns hinderten, im Urlaub das zu sehen und zu lernen, was wir wollten oder gar in Ruhe auf ein ordent-

liches Schiff in ordentlicher Fahrt zu warten.

Ordentliche und unordentliche Schiffe? Oh, ja!

„Schiffe sind das, wozu sie von Menschen gemacht werden“, hat Joseph Conrad gesagt. Ich empfehle Dir, Dich mit der grandiosen Berufsauffassung dieses englischen Kapitäns bekanntzumachen — denn selbstverständlich wirst Du es schwer haben in Deiner seemännischen Lehrzeit. Ich meine nicht die körperliche Plackerei des Lehrlings oder der Gesellen auf See. Vielmehr wird Dir der geistige Leerlauf zu setzen und in Stunden, in denen Du mutterseelenallein bist, wird Dich der Jammer schütteln und in Selbstmitleid wirst Du dem Jammer nachgeben. Du wirst — aber das glaube ich nicht — vielleicht durch böse Beispiele versucht sein, den Jammer durch flegelige Großmüdigkeit zu überspielen. Ich glaube jedoch, Du hast schon gesehen, wie wenig weit ein gewisser Jemand damit kommt, Du weißt, daß man solche Burschen verachtet, so wie man die verachtet, die mit ihren seelischen Gebrechen vor den Thron des Königs Alkohol ziehen.

Ich werde mich hüten, Dir raten, Seemann zu werden. Empfehlen kann ich es Dir. Nutze die Geborgenheit des Schiffes, die Du aus geheimen Gründen gesucht und nun gefunden hast zu Deiner stetigen Weiterentwicklung. Das, was Du als Seemann brauchst, das alles kannst

Du lernen, einschließlich Umgang mit „Leuten, auf mehr oder weniger ehrenhafte Weise mit der See verhandelt“. Die menschlichen Probleme sind bei uns die gleichen wie bei den Leuten an Land, doch können unsere Situationen vielfältiger, unsere Welten größer sein und mehr erfordern als Routine.

Natürlich kannst Du überall tüchtig und glücklich sein und überall versanden und vor die Hunde gehen — letzteres auch bei uns — doch wo bietet das Leben nicht höchste Höhen und tiefste Tiefen?

Ich hoffe aufrichtig, daß Dich der Zusammenbruch Deiner maritimen Illusionen befähigt, den Wirklichkeiten entgegenzutreten. Und wenn Du von dem, was Du Deine große Liebe nennst, von der Musik also, noch nicht wissen solltest, welche Härten die Musen verlangen, dann gleite meinerwegen in die nächste Illusion hinüber. Betrachte dann bitte diese Worte aufrichtiger Freundschaft als ungebetene Mahnung, die der freie Mensch das Recht hat zu verachten und laß uns ohne Dich fahren.

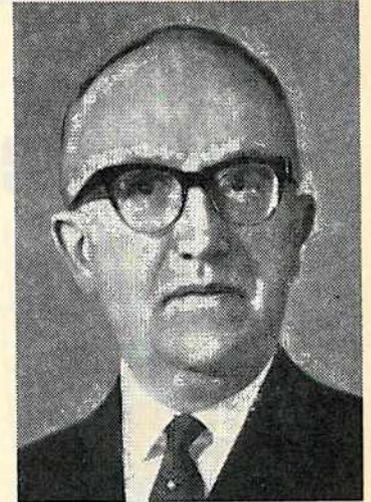
Solltest Du aber eines Tages mit Deiner Leier am Strand stehen — Du wirst uns an Bord als ernsthaft strebender Musicus lieber sein als die, die ihre Freizeit schwätzend vergeuden.

Wo immer Du weilen magst — meine guten Wünsche möchten Dich begleiten.

Dein Freund auf der Brücke  
Rausch

## Zum 65. Geburtstag

am 17. November 1966



Walter Hallstein

geb. am 17. November 1901 in Mainz

Am Himmelfahrtstag 1961 erhielt der Präsident der EWG-Kommission, Professor Hallstein, für seine Verdienste um die europäische Einigung den internationalen Karlspreis. Bevor Hallstein die Leitung der EWG übernahm, war er Rechtslehrer in Rostock und in Frankfurt und wurde dann Staatssekretär im deutschen Bundeskanzleramt.



## Unser Tip:

### Die Fusselbürste



Wer kennt nicht den Ärger mit der blauen Uniform oder dem dunklen Anzug, wenn es schnell an Land gehen soll. Man kann bürsten und bürsten und die verdammten Fusseln bleiben kleben wie Kletten. Mit diesem Troubel räumt nun ein für allemal eine neuartige Fusselbürste auf. Ein Strich genügt und alle Fusseln, Staub, Schuppen und Zigarettenasche sind weg. Erhältlich ist diese wirklich praktische Neuerung in den deutschen Textilgeschäften, Drogerien, Frisiersalons und ähnlichen Geschäften.



# Rangliste der deutschen Schlager Oktober 1966

### 1. Yellow Submarine

Herzlichen Glückwunsch den Pilzköpfen! Auf der ganzen Linie sind sie nicht zu schlagen. Auch in der Langspielplatten-Hit-Parade sind die Beatles on top mit „Revolver“. — Weniger Glück kann Bill Ramsey verzeichnen, der diesen Schlager in deutscher Sprache als „Gelbes U-Boot“ aufnahm. Mit Rücksicht auf die U-Hai-Katastrophe verschwand Bills Musik schnell in der Versenkung.

### 2. With a girl like you

Die Zugnummer der Troggs „Wild Thing“ wurde langsam aber sicher von diesem Lied überrundet. Der Erfolg bleibt also am gleichen „Futter-Trog“... Aber auch The Troggs sind im LP-Spitzenteam und haben mit dem Titel „From Nowhere“ eine gute Rückversicherung für ihre Singles.

### 3. Hanky Panky

Hier haben wir es mit Tommy James & The Shondells zu tun. Sicher werden wir noch mehr von ihnen hören.

### 4. Black is Black

Ja, schwarz ist schwarz und das läßt sich nicht verheimlichen. Aber das wollen Los Bravos ja gar nicht. Im Gegenteil! Sie behaupteten es so lange, bis sie damit in unserer Hit-Liste landeten.

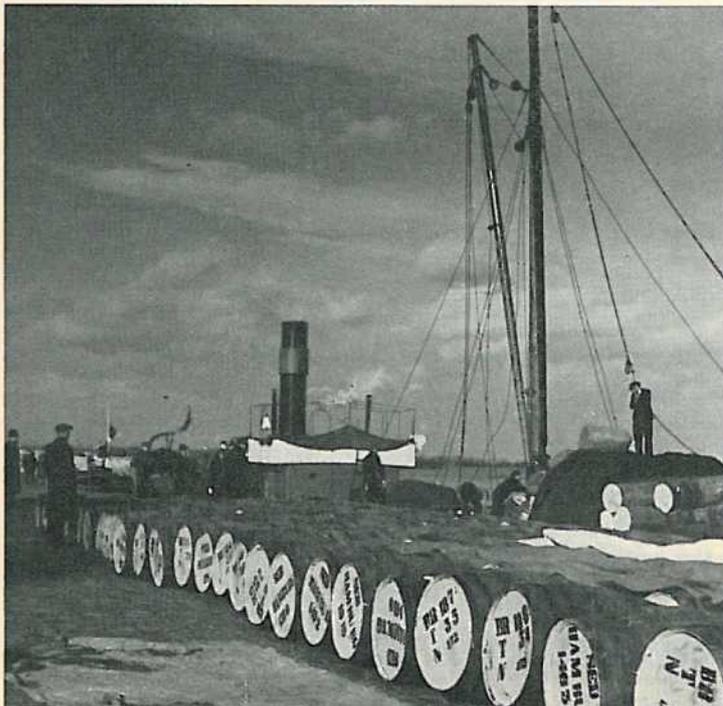
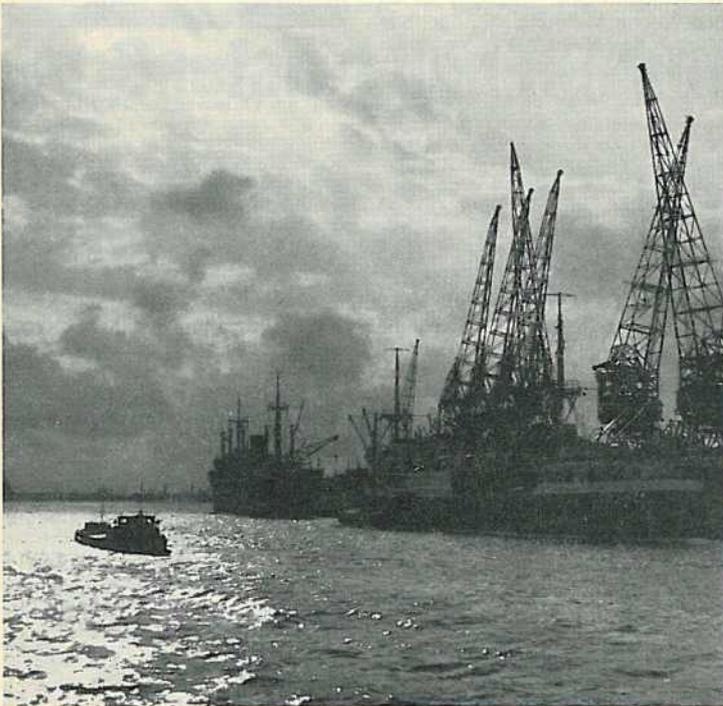
### 5. Early Bird Satellite

Hiermit eroberte der belgische Hammondorgelspieler und Komponist dieses eigenwilligen Hits die Schlager-Fans im Sturm. Er selbst aber freut sich, endlich einmal „dick ins Geschäft“ zu kommen. Wer möchte das nicht auch mal — noch dazu „mit Musik...“

Na, denn bis zum nächsten Mal!  
Ihre Magdalena Ahlers  
(Copyright der Schlagerreihenfolge  
by „Musikmarkt“)

FIVE TOP FIVE  
TOP FIVE

## Mit der Kamera im Hafen



Im Hafen konzentrieren sich alle Probleme der Aufnahmetechnik auf verhältnismäßig engem Raum. Wer sich hier mit der Kamera bewähren will, muß ebenso Landschaftsphotograph sein wie Menschenphotograph, er muß einen Sinn für romantische Wirkungen haben wie für die Gestaltung technischer Motive. Der Hafen wäre eigentlich ein vorzügliches Wettbewerbsthema. Der Ehrgeiz müßte dahin gehen, zu beweisen, daß Hafen nicht Hafen ist, mögen auch in Port Said die gleichen Schiffe liegen wie in Hamburg.

Die erste Schwierigkeit, auf die der Anfänger im Hafen stößt, ist die scheinbar kaum zu bewältigende allzu große Entfernung aller Dinge. Man kann ja meist nicht, wie auf dem Lande, an die Motive „herangehen“. Hier würde sich ein Teleobjektiv als nützlich erweisen — aber wer hat es schon! Im Normal-sucher erscheint alles viel kleiner, als man es mit freiem Auge zu sehen glaubt. Wer Dias knipst, muß sich damit abfinden und versuchen, die Fernsichten mit einem Vordergrund so zu beleben, daß sie nicht leer und langweilig wirken. Denn der Bildausschnitt ist ja beim Dia unveränderlich. So wie man das Bild im Sucher sah, so wird es auch auf die Bildwand projiziert. Wer schwarzweiße oder farbige Papierbilder macht, hat es in diesem Falle besser. Er kann aus dem Sucherbild nur einen Ausschnitt vergrößern lassen und auf diese Weise die Ferne nachträglich doch heranholen. Schwarz-weiß-Vergrößerungen gelingen besser, wenn man statt des üblichen 18-DIN-Films einen 13-DIN-Film verwendet, der ein feineres Korn hat und somit schärfere Negative liefert. Daß er dafür eine größere Blende braucht, macht wenig aus, weil es in der Ferne doch keine Tiefenschärfe gibt. Farb-Negativ-Filme sind praktisch korrefrei und für Ausschnittvergrößerungen besonders gut geeignet.

Wenn Masten, Kräne und Schiffsaufbauten in den freien Himmel ragen, eignen sie sich vorzüglich für Gegenlichtaufnahmen, denn ihre klaren, scharfen Linien sind auch dunkel vor hell deutlich genug. Aber — Vorsicht! Das Bild der vielgestaltigen Hafentechnik verträgt das romantisch verklärende Gegenlicht wirklich nur dann, wenn sich in den tiefdunklen Silhouetten nichts

Wesentliches verbirgt. In unserem, vom Gitterwerk der Kräne beherrschten Hafenbild haben wir so einen Grenzfall. Vor den Kränen liegt ein Schiff, aber man ahnt es eher, als man es sieht. Im Gegenlicht zeigen uns die Dinge ja nur ihre Schattenseiten, und ihre Schatten verschwimmen ineinander. Man muß sich in solchem Falle fragen: ist das Schiff für mein Bild bedeutsam? Dieses Bild sähe ohne das Schiff kaum anders aus. Wäre aber die Aufnahme aus geringerer Entfernung gemacht, stände das Schiff größer oder gar vorherrschend im Bildraum, so würde Gegenlicht das Bild verderben. Die Darstellung der Technik setzt Klarheit voraus, Technik will entwirrt sein, überschaubar in ihrer Funktion. So muß, was nicht vor freiem Himmel als Silhouette wirken kann — wie das zweite Schiff in der Bildmitte — hell im Licht stehen, am besten in Seitenlicht, das seine Details deutlich nachzeichnet.

Unser zweites Bild, das wohl in einem kleinen Binnenhafen entstand, muß gar mit dem matten Licht eines grauen Himmels auskommen. Eine Regel wird deutlich, an die man sich halten kann: je geringer das Licht, um so einfacher sei das Motiv! Und eine zweite: ein Vorgang wird deutlicher, wenn er sich im Bilde wiederholt. Viele Fässer erzählen mehr als eines. Der Photograph tat recht daran, den Küstenfrachter hinter die Faßparade zu stellen. Nun weiß man, was hier vor sich geht. Und eine Vielzahl gleichgearteter Dinge — das mögen nun Fässer sein, Kisten, Säcke, Automobile — bringt immer eine ornamentale Wirkung, die auch einem lichtlosen Bild zur Schönheit verhilft.

In vielen Häfen, zumal in denen der nördlichen Hemisphäre, gehört Lichtlosigkeit zum Alltag, und wo das Licht nur durch eine Dunstglocke rieselt, verlieren auch die Farben ihre Leuchtkraft. Kein Grund für die Farbphotographen, die Kamera im Spind zu lassen. Auch sie können Farbkontraste durch einfache, eindringliche und sich wiederholende Motive ersetzen. Zudem ist rote Mennige ein im Hafen auf Schritt und Tritt anzutreffender Farbton. Und Rot setzt sich durch, auch durch Nebel und blauen Öldunst. Rote Mennige im Vordergrund hat noch jede Farbaufnahme farbig gemacht.



# Klar bei Schmunzelaug

Es hat eine Rollerei gegeben. Ein Leichtmatrose kam deshalb vors Gericht.

„Angeklagter“, empörte sich der Staatsanwalt, „halten Sie uns vielleicht für blöd? Der Mann hat sieben Zähne eingebüßt und Sie wollen ihm nur den Handschuh ins Gesicht geworfen haben?“

„Ja, Herr Staatsanwalt“, räumte unser Leichtmatrose ein, „es ist immerhin möglich, daß ich den Handschuh vielleicht vorher nicht ausgezogen habe.“

Der Moses hatte wieder einmal etwas ausgefressen und stand in der Kammer des Ersten. Der donnerte ihn an:

„Ich möchte nur wissen, warum Sie soviel lügen?“

„Das kommt nur davon, Herr Meier, weil Sie soviel fragen.“

„Mutti, warum geht die Braut weißgekleidet zur Trauung?“

„Klein-Erna, das ist ein Zeichen der Freude.“

„So, und warum kommt dann der Bräutigam in schwarz?“

„Nun sei ruhig, Kind, und frag nicht soviel.“

„Ich habe 50 Schallplatten“, brüstete sich Paul in der Messe, „die mich gar nichts gekostet haben.“

„Wieso hast du sie denn umsonst bekommen?“

„Ich kaufte mir nur eine Schallplatte, die ließ ich immerzu spielen und alle anderen Platten haben mir dann die Kammernachbarn geschenkt.“

Im Salon kam das Gespräch auf Jonas. Schließlich sagte der Kapitän zu seiner Frau:

„Jonas kann wirklich froh sein, daß er nicht mit dir verheiratet war.“

„Aber wieso?“ wollte seine Frau wissen.

„Frauchen, du hättest ihm ja doch nie geglaubt, daß er drei Tage und drei Nächte nicht nach Hause kam, weil ihn ein Walfisch verschluckt hatte.“

„Wünschen Sie den Tee mit oder ohne Rum?“

„Mit Rum, aber möglichst ohne Tee.“

Der Erste fragt den Jungen, was sein Vater zu dem Zeugnis gesagt habe.

„Herr Meier, soll ich die Schimpfworte weglassen?“

„Ja, bitte.“

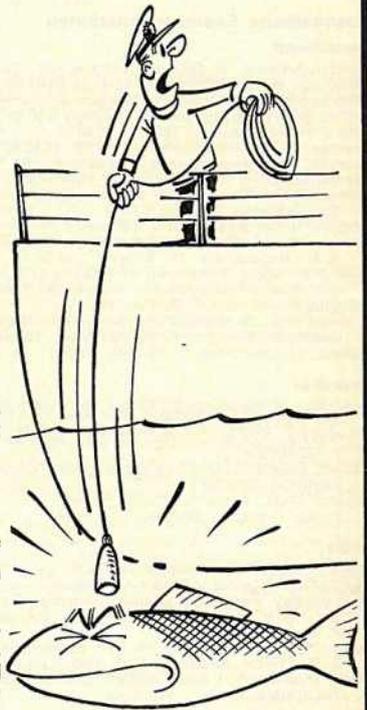
„Dann hat er eigentlich gar nichts gesagt.“

„Pauline“, strahlte Paul, welch ein Glück, daß Sie mich heiraten wollen. Ich bin zwar nicht hübsch, aber...“

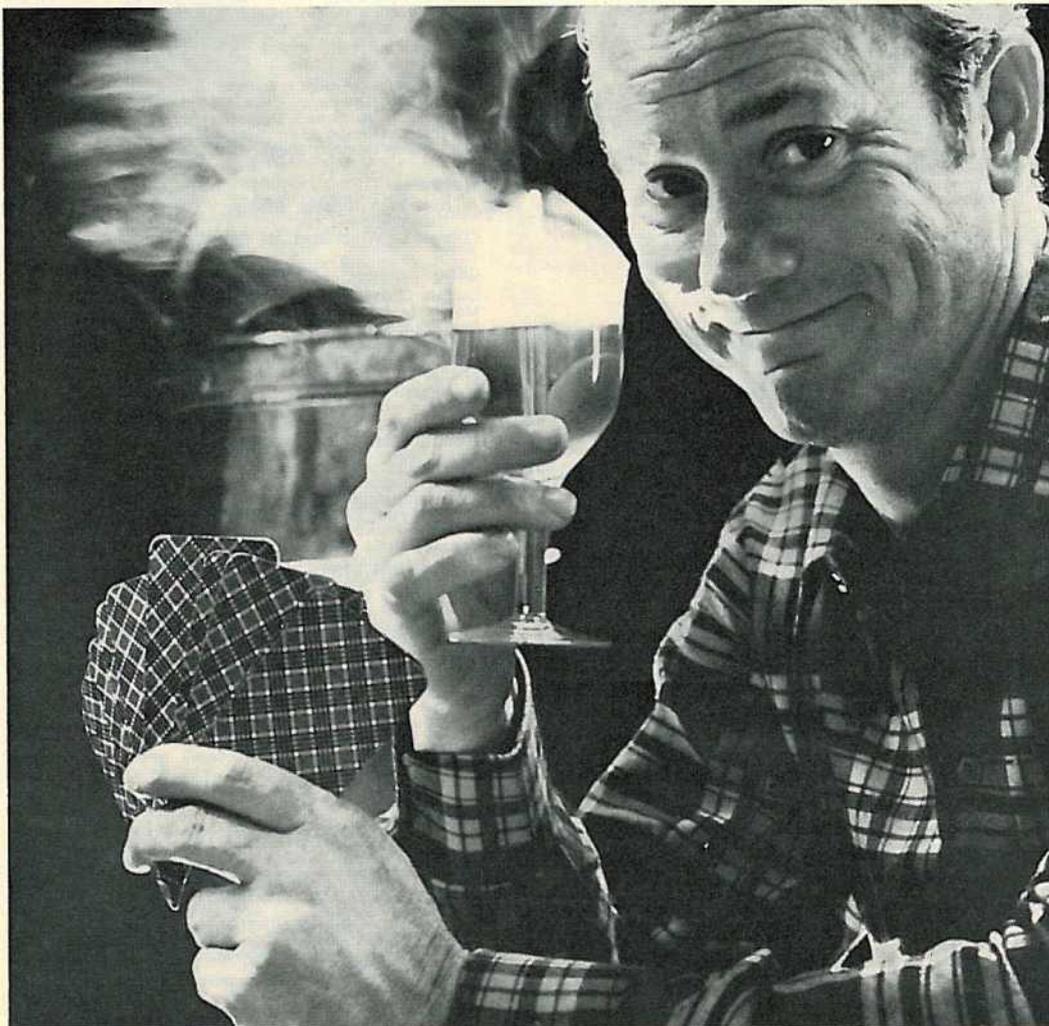
„Aber Paulchen, das macht doch nichts“, tröstete Pauline ihren neuen Verlobten, „denn nachts ist es ja sowieso dunkel und tagsüber bist du ja immer an Bord.“

Der Erste und der Zweite haben auf dieser Reise ihre Frauen mit an Bord.

„Männer“, sagt die Frau vom Ersten, „die andern beiden sind so verliebt. Er küßt sie, wenn er geht und kommt. Warum tust du das nicht?“  
„Aber Frauchen, ich kenn sie doch noch viel zu wenig.“



Voll zurück, wir sitzen fest!



# Balle Grand

**Grand mit fünf.  
Vier Jungs, ein Balle.  
Balle Grog.  
Kein contra?  
Nicht gegen Balle.  
Schon gewonnen.  
Sonntagskind.  
Spielst mit Glück.  
Und Balle.  
Prost, Skatbrüder.**



# Ankerplätze für den Seemann

## Evangelische Seemannsmissionen

### Deutschland

Hamburg-Altona, H Große Elbstraße 132, Telefon 38 9466  
Hamburg, H Krayenkamp 5, Telefon 34 61 20 und 34 63 18  
Hamburg-Harburg, Büro Wallgraben 42, Telefon 7 65 87 86  
Cuxhaven, H Deichstraße 45, Telefon 3 50 01  
Brake, H Weserstraße, Telefon 20 90  
Bremen, H Stephanikirchhof, Telefon 31 10 00  
Bremen, Seemannsfrauenheim, Faulenstraße 110  
Brömerhaven, H Fischereihafen, Hoebelstr., Tel. 2 70 81  
Brömerhaven-Mitte, H und Schiffsjungenheim,  
Schifferstraße, Telefon 4 60 20  
Emden, H Am Außenhafen, Telefon 2 35 51  
Wilhelmshaven, Pfarramt, Schulstraße 88, Telefon 2 17 91,  
S. D. Hegelstraße 11, Telefon 2 56 34  
Brunsbüttelkoog, Ulmenweg 5, Telefon 81 06,  
und Seemannsfrauenheim, Schleuse, Telefon 5 02  
Helgoland, Am Hafen, Telefon 3 01  
Kiel-Heikentau, H Kanalstraße 64, Telefon 3 61 69, und  
Seemannsfrauenheim, Südschleuse, Telefon 3 14 91  
Lübeck, H Untertrave 1, Telefon 7 29 91

### Australien

Adelaide, 20 Marlborough Street, St. Peters SA,  
Tel. 63 18 00, P. Zinnbauer  
Melbourne, P. Klein, 1 Kallista Rd., Springwale (Vc.),  
P 546-6005  
Hobart, Tasmania, 29 Clare Street, New Town,  
Pastor G. Doecke  
Albany, West. Anstr. 1. Young Street,  
Pastor Norm. L. Bergen, Tel. 10 65

### Afrika

Dakar, Intern. Heim, Deutscher Tisch  
Kapstadt, Longstreet, Pastor Osterwald  
Walvisch-Bay, Englisches Heim, Deutscher Tisch  
Durban, 17/19 Renshaw Rd., Congella, Tel. 35 98 66,  
P. Marwedel  
Lomé, H im Bereich des im Bau befindlichen Hafens  
S. P. Friese, Anschrift: B.P. 1499, Lomé (Togo)  
Duala (Kamerun) H Rue Gallieni, Diakon Bott, B.P. 5194,  
Tel. Duala 34 07

### Ostasien

Singapore, Port Welfare Officer  
Kobe, Hyogo-ken, Ashiya-shi Hirata-cho 85, Fr. Bennecke

### Nordamerika

New York, H 348 West, 22. Street, N.Y. 11,  
Tel. CH 2-51 74, S. P. Winter  
New Orleans, 2717 Joliet Str. N.O. 18, P. Winkelmann  
Chicago 10502, Lafayette Avenue, Herr Seelig, Swanson,  
Tel. Pullmann 5-18 71, Hafen Calumet  
Cleveland (Ohio), P. Elters  
Philadelphia, S. P. Shook, Emmanuel Lutheran Church,  
4th and Carpenter Str.

### Südamerika

La Guaira (Venezuela): Luth. Gemeinde in Caracas,  
Tel. 33 65 04  
Guayaquil (Ecuador), P. Bauer, Casilla 3927, Calle Vacas  
Galindo 712-14, Tel. 4 27 27

### Kanada

Montreal, 165 Place D'Youville, Rev. Uittenbosch,  
Tel. 697-0381

### Belgien

Antwerpen, 213 Avenue d'Italia, Schwed. Heim

### Spanien und Mittelmeer

Alexandrien, H Rue du Baron, Rond Point, Tel. 3 89 10,  
SD Busch  
Barcelona, Calle Brusi 74, P. Fülling  
Beirut, P. Weckerling, B.P. 4018/35, Rua Abia, Tel. 4 23 18  
Bilbao, Fentecha y Salazar 1-6, P Rettig  
Genua, H Via Lorenzo Stallo 8/3, Tel. 21 45 45,  
SD Panzlau  
Haifa, Meistr. 41, Skandinavien-Heim  
Istanbul, L im Deutschen Klub Teutonia,  
Galibdede Cadessi, 83, Herr Otto  
San Sebastian, Calla General Mola, L. Herr Weber

### Finnland

Mäntyluoto, H Am Hafen, Tel. 8 32 74 Meusel/Waagelein  
Turku/Abo, H. Satamakatu 27, Tel. 2 42 74, P. Rosenstein  
Helsinki, P. Sentske, Bernhardsgatan 4, Tel. 63 60 70

### Schweden

Göteborg, Schwed. Freizeith., Amerikagatan 2, Box 1039  
Malmö, Ingelstadsgatan 4, SD Praeckel, Tel. 91 83 23  
Deutsche Kirche u. Gemeindehaus, Marietorpsallee,  
P. Bausch  
Stockholm, H Svartmangatan 16, Tel. 20 46 41, SP Stichler

### Dänemark

Kopenhagen, H Strandgade 14, Tel. SU 30 83, SD Bischoff

### Norwegen

Oslo, L. Eil. Sundstgt. 37, Tel. 44 16 43  
Harstad, Rotes Kreuz, Frau Kulseng

### Großbritannien

Aberdeen, L 8 Marine Terrace P. Maischner, Tel. 2 56 89  
Belfast Pastor M. Dahl, 137 University Street, Tel. 2 83 20  
Bristol, 29 Fernbank Rd., Redland, L, P. E. Ratz,  
Tel. 4 38 89  
Cardiff, L 77 Cowbridge Rd. C-East, Tel. 3 62 26, SP Krug  
Edinburgh, Pastor Schwesig, 92. Morningside Drive  
Edinburgh 10, Tel. 28 17  
Glasgow, P. Becher, 7 Hughend Terrace,  
Tel. Kelvin 14 41  
Hull, L 78 Sunny Bank, Tel. 4 88 06, P. Schaar  
Liverpool, 26 Primrose Rd., Tel. CHI 64 72, P. Boeckel  
London, H Jeremiah Street, East India Dock Road,  
London E 14, SP Dedring, SD Wolckenhaar  
Middlesborough, L 188 Borough Rd., Deutsches Heim,  
Herr Stadler, Tel. 4 69 30  
South-Shields, Mill Dam, Tel. 47 46, Deutsches Seemanns-  
heim, SD H. Neumann, SP H. G. Gosenste

### Inland

Reykjavik und Isafjord, Isländische Mission

### Niederlande

Amsterdam, H Keizersgracht 733, Tel. 22 08 42  
Rotterdam, H Westzeedijk 94, Tel. 13 39 70 und 13 39 18,  
SP Fischer, SD Hyballa

## Katholische Seemanns-Betreuungsstationen

### Ägypten

Alexandria-Monnayer, St. Francis T.S., 6 Rue Karam -  
Bab el Akhdar

### Afrika

Durban (Natal), 360 Point Road

### Australien

Adelaide, St. Mary's Hall, Dale Street  
Brisbane (Q.), 421 Brunswick-Str.  
Fremantle, 14 Queen Victoria Street  
Hobart (Tasmania), 23 Davey Street  
Melbourne, Catholic Club for Seafarers  
Newcastle (N.S.W.), 82 Hannell Street, Wickham  
Sydney (N.S.W.), 190 Kent Street  
Townsville, Jetty Road  
Victoria, 585 Little Collins Street

### Belgien

Antwerpen, Italielei 72  
Ostende, Pieter-en-Pauwelplein 2

### Kanada

Montreal, 329 Common Street  
New Westminster (B.C.), 669 Columbia Street  
Saint John (N.B.), 21 Canon Street  
Vancouver (B.C.), 373 East Cordova Street

### Ceylon

Trincomalee, St. Joseph's College

### China

Hongkong, Cath. Club, Grand Building,  
Connaught Road, 18e floor

### England und Wales

Birkenhead, 2-Park-Road-South  
Ellesmere Port, Stella Maris, Station Road  
Hull, Yorkshire, Anchor House, Anlaby Road  
London, Anchor House, 81 Barking Road  
Channing Town E. 16.

Liverpool 1, Atlantic House, Hardman Street  
Salford, 57 Howard Street  
South Shields, Westoe Towers, Westoe Village  
Southampton, 413 Shirling Road

### Frankreich

Bordeaux (Gironde), 14. Quai de Bacalan, Foyer du Marin  
Boulogne sur Mer, 2 Quai du Louvre  
Brest, 30 Boulevard Gambetta  
Paimpol, 4 Rue Saint Vincent  
Le Havre, Foyer du Marin, Oeuvres de Mer,  
39 Bvd Am. Mochiez  
Paris, 15 Rue la Quintinie

### Holland

Amsterdam, de Ruyterkade 101-2  
Rotterdam, Willemskade 13

### Indien

Bombay 1, Archbishop's House, Wodehouse Road  
Calcutta 23, 4 Nimak Mahal Road

### Israel

Tel Aviv-Jaffa, Terre Sainte Convent St. Pierre Jaffa,  
P.O.B. 467

### Irland

Belfast, 49 Dock Street  
Cork, Brown Street  
Dublin 1, 3, Beresford Place  
Waterford, 71 O'Connell Street

### Italien

Genua, Piazza di Negro 6  
Neapel, Club STELLA MARIS, Via Acton, 30  
Savona, Piazza Rebagliati, I Chiesa di San Raffaele  
al porto

### Malta

Valetta, Lascaris Wharf

### Malaya

Singapore, 4, Port Chaplain: Rev. A. P. G. M. Bergman,  
510, Kampong Bahru Road, Tel. 2 69 00

### Neuseeland

Auckland, 17 Swanson Street  
Timaru, 28 Cragie Avenue  
Wellington, 22 Vivian Street

### Portugal

Lissabon, 66 Rua de Emenda

### Schottland

Glasgow, C. 5, 69 Carlton Place

### Spanien

Barcelona, Muelle de Rebaix  
Bilbao, Apostolado del Mar, 25 Espartero  
Huelva, Club Stella Maris, Av. de Italia, 25  
Palma (Mallorca), Contramuelle Mollet  
Vigo, Felipe Sanchez, 10-20

### Südamerika

Buenos Aires (Argent.), Independencia 20  
Montevideo (Uruguay), Calle Washington 274  
Rio de Janeiro (Bras.), Deutsches Gemeindehaus,  
Rua des Bispo 18  
Sao Paulo, Gemeindeheim, Rua Manoel de Peiva 133

### Westindien

Aruba - San Nicolas, Seamen's Club,  
Bernhardstreet 125  
Curaçao - Willemstad, de Rouville Boulevard

### USA

Corpus Christi, Texas, 3110 Avenue East  
Mobile (Alabama), 11 South Claiborne St.  
San Francisco, Calif., 399 Fremont Street  
San Pedro, Calif., 221 West 6th Street  
New Orleans, Louisiana, Catholic Maritime Club  
Seattle 1 NW, 2330 First Avenue  
Wilmington, Calif., 440 Avalon Boulevard

## Neues deutsches Seemannsheim in Finnland

In Finnland soll ein drittes deutsches Seemannsheim entstehen, und zwar will man es in Kotka oder Frederikshamn einrichten. Bisher besitzt die deutsche Seemannsmission zwei Stationen in Finnland, eine im Südwesthafen Turku/Abo und die zweite in Mäntyluoto. Es sind besonders die im Seemannsheim Mäntyluoto gesammelten guten Erfahrungen, die die deutsche Seemannsmission veranlaßt, an eine Erweiterung ihrer Tätigkeit in Finnland zu denken. 1965 wurde dieses Heim von nicht weniger als 4600 Besuchern aufgesucht, in der Hauptsache von deutschen und holländischen Seeleuten.

*Cargocaire*



verhindert Schwitzwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

**3 000 000 BRT**

**CARGOCAIRE G. M. B. H., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon 47 18 27**

**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 Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



## DER WEG ZUM PATENT

### Prüfungsstelle Hamburg

Helmut Ammerl, Gert Appel, Heinz Bähr, Heinz Benneker, Ary Bergen, Rüdiger Block, Jörg Bretzke, Bernhard Brümmer, Robert Cox, Hans-Udo Fehlabdt, Elmar Ferber, Hans-Josef Glied, Horst Gosch, Wolfgang Green, Rainer Hofmeister, Gerhard Hohnen, Claus Horn, Jan Janssen, Wolfgang Kern, Klaus-Peter Kleinert, Hans-Eckehard Lorenz, Michael Lorenz, Dietrich Marks, Kurt Magnussen, Heinz-Jürgen Nava, Peter Neumann, Ralph Olsson, Wolfram Pochert, Burkhard Rasch, Peter Rudolf, Josef Seide, Ronald Sossner, Manfred Tietz, Peter Tomaszewski, Eilert Wilkens, Jürgen Zink.

### Prüfungsstelle Travemünde

Hartwin Balbierski, Knut-Boje Brütt, Karl-Heinz Buhmann, Rüdiger Ebeling, Jürgen Eggert, Wolfgang Frewert, Uwe Gätjens, Wolfgang Gerken, Hans Ilse, Herbert Jochim, Jürgen Karl, Bernd Kähler, Helmut König, Jürgen Kröger, Hans-Peter Krumrich, Hartmut Kuhl, Frank-Dieter Kuppe, Frank-Andreas Mirbach, Joachim Nimphy, Hans Oechsle, Franz Poppelreiter, Hans Schrell, Uwe Stock, Anton Tapken, Gerd Virens, Klaus Wrege, Bernd Zietz.

### Prüfungsstelle Bremen

Heinz Bethke, Michael Bodag, Hans Dörfler, Werner Ernst, Friedrich Freese, Peter Galonska, Henning Heider, Rolf Hellwig, Eugen Hintze, Udo Horn, Manfred Jahn, Günter Jung, Hans-Jochen Kalle, Peter Kiebitz, Ulrich Klumbies, Ryszard Lambert, Dieter Landmann, Hans-Arnold Lehmann, Ingo Meyer, Eckhard Mischke, Helmut Nausch, Ernst-Uwe Purucker, Artur Rode, Bernd Rudolph, Karl-Heinz Rupp, Rüdiger Scheddin, Joachim Schnelle, Wolfgang Spengler, Uwe Strohsal, Peter Zeunert.

**Als Anerkennung weit über dem Durchschnitt liegender Leistungen erhielten eine Buchprämie:** Günter Jung, Hans-Arnold Lehmann und Peter Zeunert.



Hans-Arnold Lehmann

### Seefahrtsschule Hamburg

Am 12. Oktober 1966 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5):**

Eckart Badenberg, Rolf Baumgärtner, Gerd Baumgarten, Klaus-Peter Bethge, Klaus Bruhne, Dietmar Fahr, Detlev Felder, Luder Garliff, Bernd Gottschalk, Jürgen Gühne, Harry Klauke, Peter Neumann, Wolfgang Pfeiffer, Ingo Porst, Wolf-Dietrich Retzko, Peter Schäfer, Klaus Schwane, Heinz Stark, Claus Theodor Stomberg, Peter Tanzmann, Uwe Treichel, Hinrik Treyse, Wilfried Zumach, Winfried Breuer, Dirk Lindner, Michael Meyer, Heinrich Nagel.

### Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 30. September 1966 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5):**

Bodo von Christen, Jens Confort, Wolfgang Geist, Manfred Gläske, Gernot Gottschalk, Wolf-Reiner Grub, Harald Hackmann, Horst Hanebuth, Hans-Jürgen Hausberg, Hans Joachim Henze, Reinhold Herzog, Hermann Hoge, Wolfgang Kahlsdorf, Wolf Dieter Klöckner, Wolfgang Nolte, Rainer Pigulla, Hans-Peter Steinforth, Erich Steinke, Eberhard Strassner, Heinz-Bruno Westendorf, Klaus-Peter Winkler, Uwe Zahn, Michael Zimdars, Wolfgang Zobel.

**Die frischgebackenen Schiffsoffiziere, die eine Abschiedsfeier im Café am Bürgerpark veranstalteten, stifteten aus ihrer Vergnügungskasse den Restbetrag für die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.**

Am 22. bzw. 24. Sept. 1966 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2):**

Holger Jansen, Georg Reganzerowski, Ferdinand Schmelter, Ernst Steinbrunner, Claus-Wilhelm Krug, Gerhard Bockhorn, Herbert Goosmann, Arthur Gutbrod, Christoph Heyden, Bernd Jansen, Jürgen Klee, Udo Kübner, Gerhard Logemann, Ulrich Makowka, Rolf Monsees, Eberhard Neßlein, Hans Rissler, Bernhard Sachtleber, Hermann Schönblau, Wilhelm Vogt.

Folgende Herren bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in kleiner Hochseefischerel (B 2):**

Heinz Breda, Dieter Dörbecker, Dittmar Goltermann, Wilfried Hahn, Manfred Horn, Helmut Schiel, Richard Seewaldt, Otto Segert, Heinrich Steen, Eberhard Ufermann, Rolf-Hermann Vierjahn, Alexander Weinoldt, Günther Werner.

Folgende Damen und Herren bestanden die Prüfung zum **Seefunker (Seefunksonderzeugnis):**

Horst Ehler, Lothar Goldner, Anton Hinrichs, Werner Konias, Wolfgang Martens, Peter Mitschidin, Onnen Mörer, Hans-Joachim Reinsch, Ingrid Schlicht, Arno Streubel.



## Neubauten

### MT „Liselotte Essberger“, ein 75 000-Tonner mit 35 Mann

Von der Kieler Howaldtswerken AG an die Reederei John T. Essberger. Das Schiff entstand im Baudock der Werft. Die Hauptabmessungen des Neubaus sind 75 000 tdw, 253,1 m Länge, 37,7 m Breite, 12,27 m Tiefgang, Tankrauminhalt ca. 92 280 cbm. Die Tanks werden durch Kreiselpumpen in Verbindung mit einem Vakuum-system entleert. Ein Howaldt-MAN-Diesel mit einer Leistung von 23 000 PSe gab dem Schiff eine Probefahrts-geschwindigkeit von 16,6 kn. Bei dieser Maschine handelt es sich um den größten bisher in Deutschland gebauten MAN-Diesel. Die Anlage wurde voll automatisiert. Die Besatzung zählt nur 35 Mann.

### MS „Algenib“

Von der Wärsilä Werft in Turku an die Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Das Schiff, mit einer achtern liegenden Brücke, kann als Volldecker und Schutzdecker eingesetzt werden. Die technischen Daten lauten: 2777 BRT, bzw. 1599 BRT, 3550 bzw. 2450 t Tragfähigkeit, Länge 91,55 m, Breite 14 m, 6,50 bzw. 5,40 m Tiefgang. Ein Diesel mit 2400 PS soll bei 155 UpM dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14 kn geben. Zwei Kräne mit je 5 t Hebefähigkeit, 2 Seitenportolen, Einrichtungen für vier Fahrgäste.

### MS „Pekari“

Von der Deutschen Werft, Finkenwerder, an die Reederei F. Laeisz, Hamburg. Dieses schnellste Kühlmotorschiff der Reederei erreicht mit einer 11 400 PSe leistenden Maschinenanlage 22 kn bei 142 UpM. Die „Pekari“ hat einen Tiefgang von 6,42 m, eine Tragfähigkeit von 4000 t und als Volldecker bei einem Tiefgang auf Sommerfrei-bord von ca. 7,58 m eine solche von etwa 6000 t. Die Hauptabmessungen lauten wie folgt: Länge über alles ca. 139 m, Länge zwischen den Loten 128 m, Breite auf Spanten 18 m.

### MS „Bari“

Von der VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock, an die Reederei Barthold Richters, Hamburg. Hauptabmessungen sind: Länge 107,83 m, Breite 14,20 m, Tragfähigkeit 4700 tdw. Mittschiffs 2 Süßöltanks. Eine 8-Zylinder-MAN-Maschine von 3200 PS läßt den Neubau 11 kn laufen.

### MT „St. Petri“

Von der AG „Weser“, Bremen, an die Hamburg Süd Die „St. Petri“ ist das zweite Seeschiff der deutschen Handelsflotte, auf dem der Maschinenraum unbesetzt gefahren werden kann. Der Tankraum dieses ganz geschweißten Schiffes von 250,52 m Länge, 37,75 m Breite, 16,9 m Seitenhöhe, 12,88 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 76 270 tdw (45 000 BRT), ist in insgesamt 12 Tanks mit einem Inhalt von 96 640 cbm unterteilt. Eine von Krupp in Lizenz gebaute Burmeister & Wain-Maschine mit einer Leistung von 18 900 PSe bildet die Antriebsanlage. Hiermit erreicht das Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 16,8 kn. Als Ladeölpumpen kamen drei Kreiselpumpen mit einer Leistung von je 2100 cbm zum Einbau.



## Schiffsverkäufe

MS „**Sloman Messina**“, 2214 BRT, von der Partenreederei, Korrespondentree der Rob. M. Sloman jr., Hamburg, an die Lebanese Shipping Company S.A.L., Beirut.

MS „**Sloman Valencia**“, 2214 BRT, von der Partenreederei, Korrespondentree der Rob. M. Sloman jr., Hamburg, an die Lebanese Shipping Company S.A.L., Beirut.

MS „**Santa Barbara**“, 6112 BRT, von der gleichnamigen Partenreederei, Korrespondentree der Rudolf A. Oetker, Hamburg, an ausländische Interessenten.

MS „**Rhyndam**“, 15 051 BRT, von der Holland Amerika Lijn an die Europa-Canada Linie, Bremen.

MS „**Odenwald**“, 5094 BRT, von der Hamburg-Amerika Linie an die Reederei P. T. Samudera, Djakarta. Neuer Name „Pandjaram Sinar“ (hire purchase Vertrag).

MS „**Adler**“, 1461 BRT, von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die Dacema Line, Davao City, Manila.

MS „**Falke**“, 1461 BRT, von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die Dacema Line, Davao City, Manila.

TT „**Emsadler**“, 10 604 BRT, von der Emdener Tankerschiffahrt GmbH, Emden, nach Spanien.

MSchl. „**Mellum**“, 106 BRT, von der Ems Schlepper AG, Emden, an griechische Interessenten.

## Schiffsunfälle

### Kollision

Auf dem Nieuwe Waterweg kollidierten das deutsche MS „**Treuenfels**“ (9381 BRT) und das französische MS „**Ville de Bordeaux**“ (9770 BRT). Beide Schiffe gingen vor Anker, benötigten jedoch keine Hilfe. Besatzung und Ladung kamen nicht zu Schaden.

### Feuer

Auf dem Hamburger Motorschiff „**Leada**“ brach im Hafen von Rotterdam ein Großfeuer aus, das in den Mannschaftsräumen entstanden sein soll. Besatzung, Maschinenräume und Ladung kamen nicht zu Schaden. Die Reparatur wird längere Zeit in Anspruch nehmen.

Auf See kam es auf dem Motorschiff „**Wuppertal**“ zu einem Ladungsbrand. Das Schiff lief den Hafen von Halifax aus Nothafen an. Dort konnte der Brand mit Bordmitteln gelöscht werden. Die Ladung bestand vorwiegend aus Baumwolle und synthetischem Gummi.

Auf der Fahrt von Archangelsk nach Brake brach auf dem Motorschiff „**Hinrich Peters**“ in der Kammer des Ersten Ingenieurs ein Brand aus, der sich schnell verbreitete. Grund war vermutlich ein „schleichender Kurzschluß“. Das Feuer konnte mit Bordmitteln gelöscht werden.

### Seeamt

Nach Meinung des Lübecker Seeamtes trifft den Kapitän des Passagierschiffes „**Regina Maris**“ keine Schuld an der auf der Jungferreise erfolgten Grundberührung. Der Spruch stand im Gegensatz zu den Ausführungen des Bundesbeauftragten, der meinte, daß der Kapitän in derart schwierigen Gewässern auf der Brücke sein muß.

Im Falle der „**Tarpenbek**“, die an der Küste von Honduras auf dem Glover-Riff strandete, entschied das Seeamt Hamburg, daß der Kapitän angesichts der gefährlichen Küste hätte auf der Brücke sein müssen. Die „**Tarpenbek**“ konnte erst 12 Tage nach dem Auflaufen, nachdem die Ladung geleichtert worden war, freigeschleppt werden.

### Unfall im Maschinenraum

Auf dem MS „**Cap San Nicolas**“ wurde einem Reiniger bei Reinigungsarbeiten im Maschinenraum die linke Hand so stark gedquetscht, daß sie amputiert werden mußte. Der Verletzte hatte versehentlich die Dreheinrichtung der Hauptmaschine in Gang gesetzt, während sein linker Unterarm in dem Beobachtungsloch eines Zylinders steckte. Die Maschinenleitung trifft keine Schuld, Mängel an der Anlage wurden nicht festgestellt.



## Das Bücherbrett

**Die See – mein Leben** von Elis Karlsson. 240 Seiten, Ganzleinen DM 18,-, Verlag Delius, Klasing & Co

Endlich einmal ein ungeschminktes Buch über die Großsegelschiffahrt. Hier erzählt ein Seemann, der von Jugend an auf Segelschiffen gefahren ist. Er kennt also das Seemannsleben auf den großen Seglern, er kennt das Meer und ist ehrlich genug zuzugeben, daß die Segelschiffahrt nicht nur aus Romantik bestand. Leben und Segeln – das ist eins für ihn. Eine Sturmfahrt auf der „**Herzogin Cecilie**“, dem ehemals deutschen Schiff, begeisterte ihn geradezu. Ihre Schilderung ist einer der Höhepunkte dieses lesenswerten Buches. Von seiner Jugend und all den Jahren, die er auf großen und kleinen Segelschiffen verbracht hat, erzählt E. Karlsson. Sein Bericht ist durchdrungen von seiner Liebe zum Wasser und zu den Schiffen, die ihm gleichen suchen. Seine große Kenntnis, seine einfache Art zu schreiben, seine Erlebnisse an Land und auf allen Weltmeeren sind ein großes Zeugnis über die Segelschiffahrt, das Alan Villiers mit Recht im Vorwort einen „wirklich überzeugenden Beitrag von historischem und menschlichem Wert“ nennt. Das ist ein Urteil, dem man rückhaltlos zustimmen kann. — with —

„**Jahrbuch des Schiffahrtswesens**“, Hestra-Verlag, Darmstadt, Schriftleitung Dr. Jolmes, Preis DM 28,-.

Kompetente Autoren lassen dieses Buch zu einem wertvollen Nachschlage- und Informationswerk für alle wesentlichen Bereiche der Seewirtschaft werden. Insgesamt enthält es 15 Beiträge und eine Einführung „Die Seewirtschaft im Jahre 1965/1966“ von Dr. Jolmes.

Damit wird die maritime, ökonomische und technische Entwicklung des internationalen Schiffahrt- und Hafenwesens umfassend dargestellt. Insgesamt sind es 200 Seiten Text mit 76 Abbildungen und 77 Tabellen. Das in Bildbandformat DIN A 4 gehaltene Buch ist mit einem Halbleineneinband versehen. — with —

„**Das abenteuerliche Leben des Jens Jacob Eschels**“ erschienen im Verlag „Die Brigantine“, Hamburg, Preis DM 24,-.

Ein liebenswertes Buch, geschrieben in der Sprache, die vor 200 Jahren in Deutschland gesprochen wurde, erzählt von Jens Jacob Eschels persönlich. Dieser wurde 1759 in Nieblum auf der Insel Föhr geboren und fuhr erst auf Wallängern nach Grönland, später als Matrose und Kapitän auf Kauffahrtschiffen nach Amerika. Zu guter letzt ließ er sich als Tabakfabrikant und Reeder in Altona nieder. Seine Worte sind von dramatischer Eindringlichkeit und Einfachheit, und er versichert, nichts übertrieben oder beschönigt zu haben. Das Buch hat 330 Seiten. — with —

# Der Weisheit letzter Schluß

## Was ist Weisheit?

Wenn wir dieses Wort hören, stellen wir uns einen alten Mann vor, anspruchslos gekleidet, mit gegebter Haut, verrunzeltem Gesicht, hoher Stirn, wallendem Bart und tiefliegenden Augen von eigentümlicher Leuchtkraft. Weisheit verbinden wir mit Diogenes in der Tonne, mit bedürfnislos in Höhlen hausenden Einsiedlern, Eremiten.

Es hätte gar keinen Sinn, dieses Bild der personifizierten Weisheit zu sezieren und in das grelle Licht naturwissenschaftlicher Erkenntnisse zu stellen. Denn Weisheit ist nicht ein Produkt der Wissenschaft, eher ihrer Quelle. Weisheit ist auch nicht nur Klugheit. Ein kluger Mensch ist noch lange nicht weise. Kluge Menschen gibt es viele, die weisen jedoch sind ganz selten. Vielleicht heute noch seltener und nötiger denn je. Klugheit steht ihrem Wert nach niedriger als Weisheit, ist nur Voraussetzung für Weisheit oder eines ihrer Kinder.

Weisheit ist auch nicht Intelligenz. Weisheit steht auch über ihr. Sie beurteilt Intelligenz, weist ihr ihren Standort im Menschenleben und im Weltgetriebe zu. Weisheit weiß um die Stärken und Schwächen der Intelligenz, weiß, daß sie zur

Macht verhelfen kann, aber auch, daß sie zum Verbrechen verführen kann. Macht und Verbrechen: Weisheit weiß, wie nahe sie sich sind und welche Rolle die Intelligenz dabei spielt. Intelligenz kann sehr hilfreich sein, aber sie kann nicht führen, viel eher verführen.

Bleiben wir bei dem Bild des Diogenes, des Einsiedlers. Es führt uns zur Erkenntnis des Weisen und über ihn zur Weisheit selbst. Der Weise ist alt. Er muß alt sein, wo hätte er sonst seine Erfahrungen her, die sich in ihm zur Abgeklärtheit kristallisieren, zur Ruhe, die Kraft ist wie das Meer, zur Erkenntnis, die über den Dingen steht. Der Weise ist bedürfnislos. „Geh mir aus der Sonne“, erbittet Diogenes von Alexander, dem König, der ihm die Erfüllung eines Wunsches anbot. Der Weise braucht seine Lehre nicht zu predigen, er lebt sie. Er demonstriert Glück, weil er keine Bedürfnisse hat und nicht trotzdem, sondern deshalb glücklich und stark ist. Glück liegt in seiner Anspruchs- und Bedürfnislosigkeit, Verzichtet ist ihm Stärke. So ist der Weise: über den Dingen stehend und gütig. Bei ihm ist alles überwunden. Das meiste ist ihm nichtig, das wenigste wichtig.

Wenn man zu ihm kommt, verwirrt, im Ende seiner Kräfte, der Verzweiflung nahe, dann muß man einen Berg hinaufsteigen. Denn wo der Weise ist, da ist oben, weil er ja über den Dingen steht. Dort angelangt, wird der Weise den Hilfesuchenden sanft an der Schulter herum-drehen und ihn heißen, hinunterzuschauen und sich zu suchen. Schließlich findet sich der Hilfesuchende und muß erkennen, daß er nicht im Mittelpunkt der Welt steht, sondern klein mittendrin in diesem Gekribbel und Gekrabbel, einem Phantom nachjagend wie fast alle seine Mitmenschen auch. Und er wird auch sein Phantom erkennen, dem auch er nachjagt. Und so, wie er von da oben gesehen selbst schrumpft, so würden auch seine Wünsche und Hoffnungen, seine Ängste und Nöte schrumpfen.

Es wäre dann nur noch ein Bruchteil dessen, was er vor dem Weisen auszubreiten hätte. Denn den ersten Schritt zur Weisheit hätte er bereits getan, den Schritt aus den Fesseln des Ich hinaus, den Schritt hinauf, von wo aus er sich selbst im Ganzen zu erkennen vermag. Im Gespräch mit dem Weisen würde er dann vollends zu sich selbst finden, würde plötzlich fähig, ganz er selbst zu sein und zu leben, wie es ihm angemessen ist. Er hätte damit schon gelernt, glücklich zu leben.

Ganz sicher plappert der Weise keine Kalenderweisheiten herunter wie „Ohne Fleiß kein Preis“, „An Gottes Segen ist alles gelegen“, „Tue recht und scheue niemanden“, „Dem Mutigen gehört die Welt“, „Vorsicht ist die Mutter der Porzellan-kiste“ und endlos so weiter. Das alles führt nicht zu uns selbst. Die verwirrende Fülle und Widersprüchlichkeit der Kalenderweisheiten führt von uns weg. Sie ist nicht Weisheit, denn Weisheit schenkt überlegene Sicherheit nur dem, der ganz in sich selbst ruht, der eins ist mit seinem Tao, wie die alten chinesischen Weisen sagen. Weise wie Confuzius oder Laotse können wohl viele weise Worte sagen, dennoch ist es nicht die Summe aller dieser Sprüche, die ganze Kulturen prägten, ganzen Völkern ihre Stempel aufdrückten. Es ist das Ganze, aus dem diese Sprüche fließen, es ist der Geist der Weisheit, der das vollbringt – und die Tatsache, daß Wesen und Lebensführung der Weisen ihrer Lehre gleich ist. Nicht also, wer alle Sprüche kennt und befolgt, wird weise, sondern der, der den Grundakkord aller Weisheit gehört hat. Es gibt ihn, wir finden ihn bei Laotse genauso wie in der Bibel, genauso wie bei Goethe. Goethe hörte ihn und nannte ihn daher der Weisheit letzten Schluß: „Das ist der Weisheit letzter Schluß: Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben, der täglich sie erobern muß.“ Aus der Bergpredigt tönt dieser Akkord so: „Darum sorget auch nicht für den morgigen Tag, denn der morgige Tag wird seine eigene Sorge haben. Jeder Tag hat genug an seiner eigenen Plage“ – nämlich sich die Freiheit und das Leben neu erobern zu müssen. Der moralische Takt zu diesem Grundakkord der Weisheit ist einfach wie alles Große. Er findet sich in allen Morallehren der Welt: Was du nicht willst, daß man dir tu, das füg auch keinem andern zu. Fragt nur alle lebenserfahrenen weisen Menschen, die zufrieden mit ihrem Schicksal und gütig zu ihren Mitmenschen sind, die glücklich sind, weil sie sich bescheiden haben. Sie haben gelernt, daß für das eigene Tun und Lassen immer nur das Heute und Hier gilt, und sie haben gelernt, ihre Mitmenschen zu tolerieren und ihnen nichts aufzuzwingen und zuzufügen, was sie nicht selbst aufgezwungen und zugefügt haben wollen. Denn Vergangenheit und Gegenwart werden von allein gut, wenn man sich immer nur um die Gegenwart kümmert. Nur heute kann der Mensch seine Vergangenheit und Zukunft machen. Menschen, die das gelernt haben, werden von ihren Mitmenschen toleriert und geachtet, weil sie es aufgegeben haben, sie ändern zu wollen. Der Grundakkord erklingt im Heute, und unsere Mitmenschen, so gelassen und genommen wie sie sind, geben den Takt dazu. Sp

## Deutsches Seemannsheim in Togo



Dieses schmucke Heim unter afrikanischen Palmen in Lome, Togo, verdanken wir der Deutschen Seemannsmission. Diese Heime in aller Welt sollen Oasen sein im Seemannsleben, ein Fleckchen Heimat, wo der Seemann sagen darf: „Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein.“ Sie tun Not, wie die Seefahrt selbst. Unsere Kirchenmänner wissen das. Deshalb beschlossen sie kürzlich in Hamburg, auch in New Orleans und in Kotka solche christlichen Stationen des Dienstes am seefahrenden Menschen zu errichten. Unsere Kirchen, Behörden und Reeder sind sich darüber einig, daß diese Seemannsheime der Schwerpunkt aller Betreuungsarbeit sind, waren und

auch in Zukunft sein sollen. Sie sind sich jedoch auch darüber im klaren, daß sie, vor allem unter modernen Gesichtspunkten, keinen Anspruch auf Vollkommenheit in der Seemannsbetreuung erheben können. Sie sind nicht der Weisheit letzter Schluß. Daher frag „Kehrwieder“ ihre Leser: Wie wünschen Sie sich hinsichtlich Einrichtung, Organisation und Angebot ein neues Seemannsheim und was könnte und sollte darüber hinaus deutscherseits für eine weltweite Seemannsbetreuung getan werden? Gern druckt „Kehrwieder“ Ihre Diskussionsbeiträge zu diesem Thema ab.

## Quer durch die Last

Im November wird der neue deutsche Eisbrecher „Hanse“ die Erprobung bei der Bauwerft in Helsinki beenden. Das neue Schiff, das in seinen Abmessungen den größten finnischen Eisbrechern entspricht, ist auf deutsche Rechnung gebaut worden und soll mit finnischer Besatzung fahren. Der Eisbrecher soll beiden Staaten zur Verfügung stehen.

Nach den Unterlagen von Lloyd's Register of Shipping gingen im vergangenen Jahr 273 Schiffe mit rund 740 000 BRT verloren.

Das 6,6 Meter lange Ruderboot „Puffin“ der Atlantik-überquerer David Johnstone und John Hoare wurde von einem kanadischen Zerstörer mitten im Atlantik treibend gefunden. Die Suche nach den beiden Männern wurde aufgegeben.

Für immer eingezogen wurde das 1909 in Dienst gestellte Feuerschiff „Elbe 3“. Es wird öffentlich zum Verkauf angeboten. Die Nachfolge soll das ehemalige Bremerhavener Feuerschiff „Weser“ antreten.

Zum dritten Male fand in Hamburg der Tag der Kapitäne statt. 70 Kapitäne aus 22 Nationen waren eingeladen, 90 kamen zum Empfang in das Rathaus. Vorher hatte auch Bremen in würdiger Weise seinen Dank an die Kapitäne abgestattet.

Ein voller Erfolg wurde die Ausstellung „Schiff und Maschine“ in Hamburg. Sie gab den aktuellen Rahmen für das festliche Begehen des 75jährigen Jubiläums der Schiffingenieur- und Maschinenschule der Freien und Hansestadt Hamburg.

Nach Mitteilung eines Sprechers des japanischen Verkehrsministeriums wird in Japan der Bau eines 500 000-Tonnen-Tankers vorbereitet.

Als Ersatz für die immer weniger werdenden Liberty-Schiffe wurden von verschiedenen Werften – darunter auch eine deutsche Gruppe – Pläne für ähnlich standardisierte Schiffe entworfen.

Auf einem französischen Tanker wurde versuchsweise die Laufbahntrennung aufgegeben. Der Maschinenraum wird mit sechs Fernsehkameras überwacht, die über fernverstellbare Linsen verfügen.

Ein Satelliten-Funksystem für Schiffe wurde von einer amerikanischen Firma entwickelt. Atmosphärische Störungen soll es damit nicht mehr geben.

Mit Hilfe eines neuen Verfahrens kann eine walisische Firma innerhalb kürzester Zeit Schiffsbewuchs entfernen. Selbst bei den größten Schiffen braucht sie nicht mehr als zwölf Stunden dazu. Ein Team von Froschmännern, die mit druckluftbetätigten Spezialreinigungsgeräten ausgerüstet sind, führt diese Arbeit durch, solange das betreffende Schiff vor Anker liegt. Zur Reinigung des Passagierdampfers „Queen Mary“ wurden nur zehn Stunden benötigt.

Nachdem die Produktion bewährter Hovercraft-Typen jetzt voll angefahren ist, beginnen die Konstrukteure bereits, größere „Hover-Schiffe“ mit großer Reichweite zu planen. Diese Fahrzeuge werden bis zu 40 000 Tonnen groß sein. Sie werden über Entfernungen von 2000 Seemeilen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 Knoten erreichen.

### Wir haben den besten technischen Unfallschutz

Es wird zuweilen behauptet, der technische Unfallschutz in der deutschen Seeschifffahrt sei unzureichend. Diese Behauptung hat Anlaß dazu gegeben, die Anzahl der mit der Durchführung der Unfallschutzverhütung und des Arbeitsschutzes betrauten Personen der See-Berufsgenossenschaft und der Arbeitsschutzbehörden zusammenzustellen.

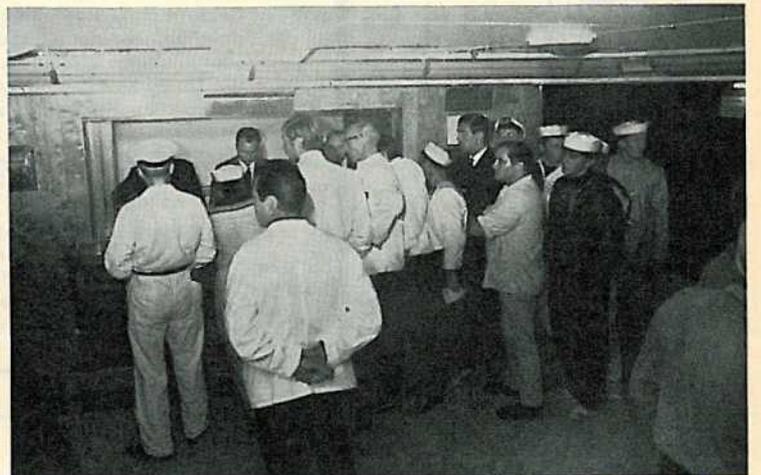
1. Bei der See-Berufsgenossenschaft befassen sich mit dem technischen Arbeitsschutz zur Unfallverhütung 56 technische Aufsichtsbeamte.
2. Der Arbeitsschutz in der Seeschifffahrt wird von den Gewerbeaufsichtsamtern der vier Küstenländer durchgeführt. Maßgeblich ist hierfür § 102 des Seemannsgesetzes und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Aufsicht über die Durchführung der Arbeitsschutzvorschriften des Seemannsgesetzes. In dieser Verwaltungsvorschrift ist bestimmt, daß es Aufgabe der See-Berufsgenossenschaft und der Arbeitsschutzbehörde ist, gemeinschaftlich zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten beizutragen. Im Rahmen der Gewerbeaufsichtsamter sind insgesamt 16 Beamte und Angestellte speziell für den Arbeitsschutz in der Seeschifffahrt eingesetzt.

Insgesamt sind demnach 72 Beamte und Angestellte für die Sicherheit von etwa 51 000 Beschäftigten in der Seeschifffahrt, der Küstenschifffahrt und der Fischerei verantwortlich. Das bedeutet, daß ein Aufsichtsbeamter für etwa 700 Beschäftigte eingesetzt ist.

Im Vergleich hierzu darf auf eine Zahl hingewiesen werden, die in der Bundestagsdebatte über den Unfallverhütungsbericht 1964 der Bundesregierung am 26. 1. 1966 genannt wurde. Danach sind in der gesamten gesetzlichen Unfallversicherung 921 technische Aufsichtsbeamte einschließlich der Aufsichtshilfen tätig. Das bedeutet, daß eine Aufskraft für etwa 37 000 Beschäftigte eingesetzt ist.



Auf eine 40jährige Tätigkeit bei seiner Reederei – dem Norddeutschen Lloyd – kann Kapitän Heinz Vollmers zurückblicken. Seit 1965 führt er das Kommando des Flaggschiffes der Lloydflotte TS „Bremen“. Kehr wieder gratuliert.



### Ablösung bei unseren Musikdampfern

Der Monat Oktober 1966 bedeutete für zwei große Fahrgastschiffe der deutschen Handelsflotte das Ende ihrer Laufbahn. In Bremerhaven an der Columbuskaje holte die „Berlin“ des NDH Flagge und Wimpel nieder. Die „Berlin“ (oben links) war nach dem Krieg wieder das erste deutsche Fahrgastschiff. In Hamburg gingen die letzten Männer der „Hanseat“ von Bord (oben rechts). Die „Hanseat“ traf am Haken von zwei Hochseeschleppern, von einem großen Brand schwer angeschlagen, in ihrem Heimathafen ein. Das Schicksal beider Schiffe ist noch ungewiß. Auf keinen Fall aber werden sie wieder unter deutscher Flagge fahren. Ein neues Fahrgastschiff unter deutscher Flagge aber wird die „Hamburg“ (rechts) sein. Ihre Finanzierung ist nun endgültig gesichert. Die „Hamburg“ soll am 1. April 1969 in Dienst gestellt werden.



## 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 Handelsschifffahrt 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

2 Hamburg 11, Ost-West-Str. 56 (gegenüber der Hamburg-Süd), Tel. 364664

# ||||| Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen |||||

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

## Bessere Bezeichnung der Wattenfahrwasser an der deutschen Küste

Die gesamte Bezeichnung der Wattenfahrwasser an der deutschen Küste krankt an der statistisch nicht erhobenen und daher stark unterschätzten Verkehrsdichte auf diesen Fahrwassern.

Der Expansion der interessierten Schifffahrts- und Wirtschaftskreise sind durch die Beschränkung auf die Tagesfahrt enge Grenzen gesetzt. Da die Wattenschifffahrt besonders tideabhängig ist, wäre die Einführung einer Nachtbezeichnung auf den Wattenfahrwassern für diese Schifffahrtskreise von entscheidender Bedeutung.

Es soll keineswegs an den Maßnahmen der WSV, in deren Händen die gesamte Bezeichnung dieser großräumigen Kleinschiffahrtswege liegt, Kritik geübt werden. Eine Verbesserung der Fahrwasserbezeichnung ist in den letzten Jahren klar ersichtlich geworden. Es sei an dieser Stelle nur auf die Anwendung von reflektierenden Stoffen an den Stangen und Pricken der Wattenfahrwasser hingewiesen, die sich gebietsweise schon in der Praxis bewährt haben und zum Teil noch im Stadium der Erprobung stehen. Wenn man der-

artige konkrete Verbesserungen auch entsprechend würdigt, so täuscht es darüber doch nicht hinweg, daß man heute einer echten Nachtbezeichnung so fern wie eh und je gegenübersteht.

Kann die WSV mit vertretbaren finanziellen Mitteln überhaupt eine derartige Nachtbezeichnung einführen?

Ein unbedingtes Ja wäre die Antwort.

Unter Einbeziehung der bereits bestehenden Befuerungssysteme und unter Abänderung und Erweiterung der ortsfesten Leuchfeuer könnte man in verschiedenen Gebieten mit vertretbarem Aufwand ein Befuerungssystem für die Wattenfahrt aufbauen. Darüber hinaus könnte mit größerem finanziellen, bestimmt noch vertretbarem Aufwand jedes Wattenfahrwasser für die Nachtbefahrung durch das Rammen bzw. Spülen von sogenannten Leuchtpfählen eingerichtet werden. Dem Vornehmen nach sollte eine im Nordseeküstenraum bekannte Firma an diesem neuartigen Seezeichen arbeiten. Wie ich mich an Ort und Stelle habe überzeugen können, sind die Konstruktionsarbeiten bei dieser vorerwähnten Firma so weit gediehen, daß sie schon zur Patentanmeldung vorliegen. Die Kosten liegen weit unter denen einer kleinen Leuchttonne mit Verankerungsgeschirr. Diese Leuchtpfähle sind außerdem so konstruiert, daß sie von jedem beliebigen Fahrzeug auch mit sehr geringem Tiefgang an jedem Ort eines Wattenfahrwassers mittels Spülzanze oder Rammbar eingebracht werden können.

Beide Arten, Gas sowie Elektrizität, sind vorgesehen. Den Konstruktionsplänen liegt das Gaslicht mit einer Seelaterne zugrunde. In Bezug auf die Unterhaltung ist dieser Leuchtpfahl der herkömmlichen Betonung auch weitgehendst überlegen.

Ein Versetzen, d. h. ein Angleichen an die ewigen Veränderungen der Sände und Watten ist auch ohne weiteres möglich.

Wenn den zuständigen Stellen in der WSV dieser Artikel ein Hinweis für die mir am Herzen liegende Verbesserung der Wattenfahrwasser für die Kleinschiffahrt gewesen sein sollte, so ist dieser Artikel nicht umsonst geschrieben.

H. Kristandt



## Sport an Bord

### Deutsche Welle stiftet Seekicker-Pokal

Die Deutsche Welle, die vor allem wohl auch durch die Ausstrahlung der Seemannsgruß-Sendungen auf Kurzwelle bekannt ist, hat einen Fußballpokal gestiftet. Er hat die Bezeichnung Seekicker-Pokal bekommen. Anregung zu diesem Pokal waren die Berichte verschiedener Schiffsmanschaften an die Sportredaktion der Deutschen Welle. Als erstes Schiff hat ihn TS „Düsseldorf“ von der Hamburg-Amerika Linie an Bord. Das nächste Mal wird der Pokal am 1. Aug. 1967 verliehen und zwar an die Mannschaft, die bis dahin (vom 1. August 1966 an gerechnet) die meisten Spiele in überseeischen Häfen an die Sportredaktion der Deutschen Welle gemeldet hat. Es geht also nicht um die meisten siegreichen Spiele, weil die Chancen zum Training sehr unterschiedlich sind. Es soll vielmehr zum Spiel ermutigt und die Mannschaft ausgezeichnet werden, die sich am meisten bemüht hat.

### Pokal gewonnen

#### MS „Learina“ 1966 Great Lakes Soccer Champs.

Die Fußballmannschaft des deutschen MS „Learina“ gewann die Meisterschaft um den Großen-Seen-Pokal, der vom Seamen's Center Transoceanic Terminals Chicago in diesem Jahr zum erstenmal vergeben wurde. Sämtliche Schiffe, die den Großen-Seen-Raum befahren, können sich an dem Wettbewerb beteiligen, sie müssen lediglich ihre Spielberichte an das Seamen's Center Transoceanic Terminals in Chicago, 9355 S. Kreiter Av., einschicken.

Der Weg zur Meisterschaft 1966 führte über die folgenden Spiele:

Learina - Manchester Freighter (brit.)	5:0
Learina - Cayman (schwed.)	8:2
Learina - Makefjell (norw.)	5:2
Learina - Roland Russ (deutsch)	2:0
Learina - Manchester City (brit.)	3:2
Learina - Sommarö (finn.)	3:0
Learina - Hispaniola (schwed.)	10:2

Wir danken der Reederei und Schiffsführung für das Wohlwollen und das Verständnis, das sie dem Fußballsport entgegenbringen, wodurch uns die Wettkämpfe erst ermöglicht wurden!

D. Meißner, MS „Learina“

# 8%

- KEIN DÄNISCHER 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

## † Kropp

Beerdigungs - Büro „St. Anskar“  
Tag- u. Nachruf 3527 48/49  
Gänsemarkt 19

### 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

### Schwingmetall

### Gummi-Wellenlager

### Gummi-Kompensatoren

### Gummi-Scheuerleisten

### Gummi-Fender

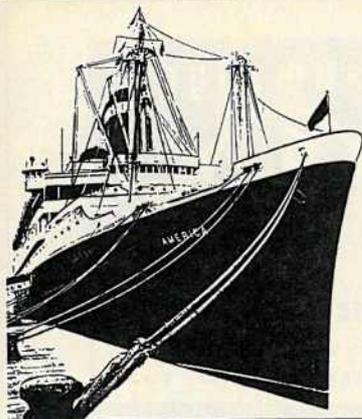
## WILLBRANDT & CO

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

„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



UM  
STEI  
GEN

Welches Ziel Sie an Land auch ansteuern wollen – mit einem Mietwagen der Selbstfahrer Union fahren Sie immer gut. Auf Wunsch wartet der Wagen bereits am Kai auf Sie. Für PKW besondere Wochenend-Tarife. Also: Umsteigen bitte – in einen Mietwagen der Selbstfahrer Union.

Bremen, Bahnhofsplatz 32 (Tivoli-Hochhaus)	Tel. 30 11 48
Bremerhaven-Lehe, Hafenstr. 30	Tel. 4 35 20
Cuxhaven, Meyerstr. 3	Tel. 3 52 32
Flensburg, Niedermai 15	Tel. 2 42 53
Hamburg, Rödingsmarkt 14 (Parkhaus)	Tel. 36 44 88
Kiel, Hamburger Chaussee 54-56	Tel. 8 22 00
Lübeck, Werftstr. 2	Tel. 8 44 82

Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

# SELBSTFAHRER UNION

Deutschlands große Autovermietung  
mit dem garantierten Service

in mehr als 55 Städten

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Tel. 51 40 71

Service-Stationen in mehr als 250 europäischen Städten



seit 1927

Verlangen Sie unsere Informationen

KE 19

## Debeka

· Lebensversicherungsverein a. G.  
Koblenz/Rhein – Südallee 15-19  
· Sondergruppe »Seeschiffahrt«

### Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

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

Auszahlung der doppelten Versicherungssumme bei Tod durch Unfall;

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

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

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

Keine Wartezeit!

**Sämtliche Tarife mit absoluter Weltgeltung!**

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

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

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

28 **Bremen**  
Parkallee 14  
Tel.: 30 04 88/9

2 **Hamburg**  
Große Allee 33  
Tel.: 24 40 45/46

23 **Kiel**  
Martensdamm 1  
Tel.: 4 72 97 / 5 22 73

314 **Lüneburg**  
Grapengießer Str. 45/1  
Tel.: 4 34 12

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

DE – BE – KA = Dein bester Kamerad!

## Seemannsausrüstung

UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE  
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

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

Heinrich  
**von der Aa**

## See-Ausrüstung

**CARL BOLLWITT** Hamburg 11

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

**BERUFSKLEIDUNG** (Eigene Anfertigung)

**UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG**

## Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

**WALTER HERING**

Hamburg 1, Gotenstr. 6 „Kabelgatt“

Telefon 24 94 47/49

## Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Elektromaschinenbau

**HEINRICH G. HOMEYER**

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31 · Nachts: 31 01 17, 29 55 28

## Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung – Maßschneiderei

**WILHELM LESCH**

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

## Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar  
Reparaturen aller Systeme

**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**

Hamburg - Altona, Schomburgstr. 1, Telefon: 38 12 66, FS. 021 3218, Postfach 1240



## Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHUDER WEG 6-10, RUF: 22 20 03  
BONN, BORNHEIMER STRASSE 131, RKF: 5 09 21

SEIT 60 JAHREN SPEZIALISTEN

## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

Gegr.



1851

## Schaar & Niemeyer

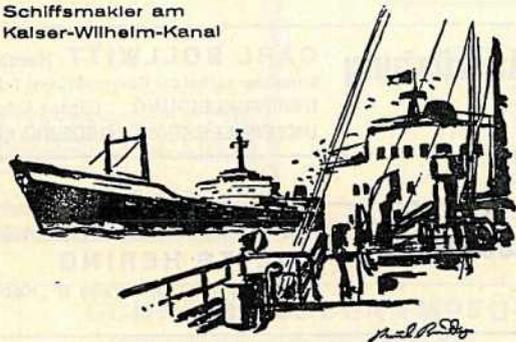
Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN  
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

GEORG P.

Möller

GEGR.  
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

Gegründet 1903 (1893)

## CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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