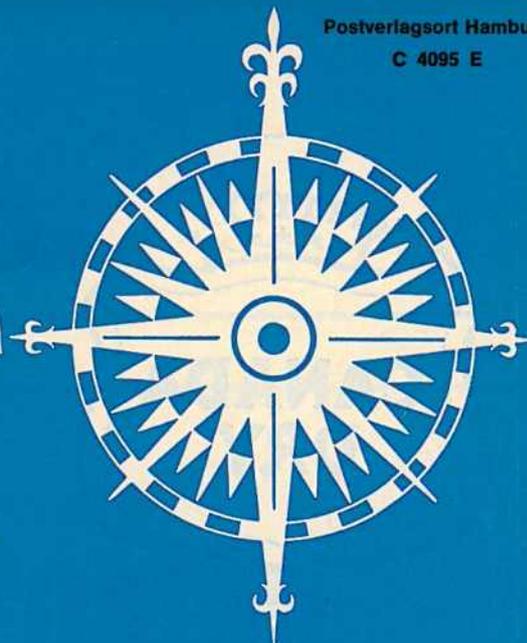


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Auf verlorenem Posten?
- Kiesinger und Brandt in Paris
- Die Lage der EWG
- Ihre Tat fand ein weltweites Echo
- Unterwasserhaus vor Helgoland
- Debüt auf See
- Wie entsteht ein Gemälde mit der Kamera?
- Philatelie zur See
- Ankerhieven mit Frau Kapitän
- Woher kommen die Uran-Strahlen?
- Schmunzelauge
- Kunstbetrachtung
- Sport an Bord



„Lotse an Bord“, Zollansageposten dürfen passiert werden.

Foto: Helmut Braesen



CANADA DRY

LIMONADEN UND MIXER

...DER AUSWAHL WEGEN...

Die international berühmte Getränkefamilie in der Einwegflasche

Limonaden

CANADA DRY COLA
 ESKY, Grapefruit
 FABULA Orange Soda
 HI-SPOT Lemon Soda

Mixer

GINGER ALE
 TONIC WATER Quinine Water
 CLUB SODA

Zu beziehen durch:

CANADA DRY NORD, 2000 Hamburg 11
 Kehrwiefer 4, Telefon 36 61 90
 oder durch Ihren Schiffsausrüster

Auslands- Umzüge



Heinrich Klingenberg

Hamburg Winterhuder
 Weg 6-10, Tel. 22 20 03
 Bonn Bornheimer
 Straße 131, Tel. 5 09 21

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



Bei jeder Brise
diese Devise:

Hansen

als Grog und pur

Kehrwieder

11. Jahrgang

Februar 1967

Nr. 2

Am Peilkompaß

Auf verlorenem Posten

Es herrscht gehobene Stimmung. Lorbeer rieselt unsichtbar von der Decke herab auf die Versammelten. Vier Semester harter, wissenschaftlicher Arbeit liegen hinter ihnen. Vier Semester büffeln und schwitzen hinter Büchern. Zwei Jahre Hindernisrennen unter dem Damoklesschwert der Zensur. Die da versammelt sind, haben den entscheidenden Schritt ihres beruflichen Aufstiegs geschafft. Sie sind gewogen worden auf der Präzisionswaage des schriftlichen und mündlichen Examens. Peinlich genau, unerbittlich. Wenn sie anschließend zugleich mit dem Händedruck des Direktors Zeugnis und Patent ausgehändigt bekommen haben, dann sind sie nicht Assi mehr, Matrose oder O. A., dann sind sie Offiziere. Wenn sie wieder in eine Bordgemeinschaft eintreten, werden sie mehr Rechte haben und größere Freiheit. Sie werden dann den Mannschaftsstand verlassen haben und in den Offiziersstand aufgestiegen sein. Ihr staatliches Befähigungszeugnis, ihr Patent, wird sie von nun an ausweisen als eine Führungskraft unserer bundesdeutschen Handelsflotte, und das Gesetz wird sie ausgestattet haben mit Autorität und Macht.

Darauf kommt der Direktor zu sprechen. Er sagt, daß größere Macht mit größerer Freiheit verbunden ist, aber auch mit größerer Verantwortung für Schiff und Ladung und vor allem für die an Bord anvertrauten Mitarbeiter. Der Direktor warnt vor Machtmißbrauch. Er sagt:

„Möge die Uniform Sie nicht vergessen lassen, daß alle an Bord Ihre Kameraden sind. Wenn Ihnen“, fährt er fort, „als Sie noch Mannschaft waren, etwas nicht gefallen hat an Ihren Offizieren, wenn Sie Kritik an ihnen geübt haben und geschimpft über Willkür, Ungerechtigkeit, über Härte, Kälte und Gleichgültigkeit Ihnen gegenüber, wenn Sie Ihre Offiziere der Rechthaberei, der Arroganz und des Pochens auf ihre Macht bezichtigt haben und Rückgrat und Zivilcourage bei ihnen vermißt haben, wenn Sie, meine Herren, Ihren Offizieren vorgeworfen haben sollten, daß sie ihre Ausbildungs- und Fürsorgepflicht Ihnen gegenüber vernachlässigt haben, dann — vergessen Sie das nie — gibt Ihnen Ihr Patent jetzt die Chance, alles besser zu machen. Von Ihnen wird es jetzt abhängen, welche Qualität die Bordgemeinschaft hat, die Sie als jungen Offizier in ihrer Mitte haben wird.“

Die jungen Offiziere nehmen ihr Patent entgegen und gehen mit den besten Vorsätzen an Bord.

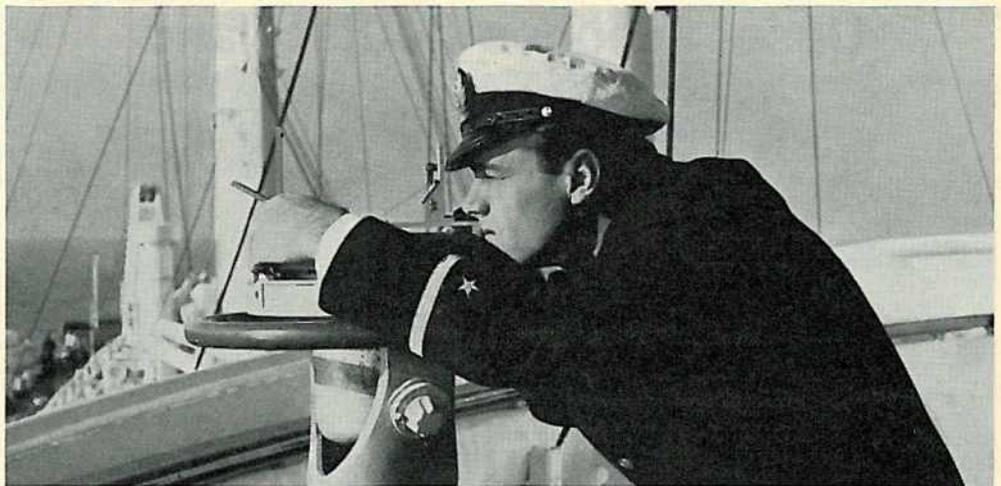
Dort bricht unverzüglich der harte Bordalltag über sie herein. Die erste Reise ist eine einzige große Feuerprobe. Für manche ist es schon schwer, darüber hinwegzukommen, daß die Glückwunschtimmung so abrupt verfliegen ist. Der Reeder hat einen jungen Offizier mehr, kein Grund zum Flaggenschmuck auf dem Kontor.

Kaum ein paar karge Worte vom Kapitän oder vom Chief. Und die Mannschaft, die Kameraden von früher? Sie sind alles andere als darauf erpicht, es dem frischgebackenen Offizier leicht zu machen.

Wenige bestehen diese Feuerprobe der ersten Monate. Die Arbeit ist nicht weniger geworden, sondern mehr. Vorbild sein ist leicht gesagt, wenn man doch selbst noch unsicher ist. Viele resignieren. Nach ein paar Reisen ununterbrochener Überforderung zeigen sich Merkmale von Frustration, einem Komplex des Unbehagens und Überdresses. Sie sind dann genauso, wie sie die Offiziere früher selbst nicht hatten haben wollen. Genauso, wie sie selbst sich geschworen hatten, nicht zu werden. Nur wenige erreichen in etwa das Ideal ihrer eigenen Vorstellung. Nur wenigen gelingt es, sich allen Widerständen zum Trotz zu behaupten.

überfordert, wenn sie Menschenführung vom Kontor aus betreiben sollen. Sie haben sich qualifiziert und hervorragend bewährt als gute Organisatoren, Techniker und Nautiker. Doch als sie aufstiegen in ihre einflußreiche Stellung, spielte es nur eine untergeordnete oder überhaupt keine Rolle, ob sie in der Lage waren, Führungskräfte auf den Schiffen, das heißt Menschen, zu führen.

Lange schon ist Menschenführung in unserer Seefahrt betrieben worden, allerdings noch nicht fundiert genug, noch nicht lange genug, noch nicht dem Ernst der Lage entsprechend. Deshalb scheint es an der Zeit, den Führungskräften an Bord auch von Land aus den Rückhalt und die Sicherheit in der Führung zu geben, die sie einfach brauchen, wenn sie ihren Aufgaben und Pflichten als Führungs- und Ausbildungskraft an Bord gerecht werden sollen.



Nur wenige erreichen das Ideal

Wie kommt das? Es gibt eine ganze Reihe von Gründen. Am Anfang steht die verblüffende Erkenntnis, daß Macht, unter der man gestanden hat, plötzlich etwas ganz anderes ist als Macht, die man besitzt, als Autorität, die man ausüben soll.

Personelle Betriebsführung, „Personelle Navigation“ und Menschenführungstagungen haben noch nicht ausgereicht. Oder sind nur graue Theorien geblieben, die der harten Praxis nicht standhalten. Es fehlt an vielem. Es fehlt an älteren Kameraden, die bereit sind, ihre Erfahrungen weiterzugeben. Es fehlt an Bord an Mentoren. Wer führen will, braucht selbst Führung. Und es fehlt an geschulten Personalführungskräften in den Kontoren. Die da heute sind, sind häufig selbst

Man sollte den Führungsnachwuchs an Bord nicht mehr länger auf verlorenem Posten stehen lassen.

Oft müssen sie an Land die Grundkenntnisse vermissen, die man sie gelehrt hat. Dann müssen sie auch ihr Vertrauen in die Personalführung verlieren. Mangelndes Vertrauen aber verbraucht nutzlos die besten Energien. Nur Vertrauen macht sie frei.

Und noch eines sollte man ins Auge fassen, eines der wichtigsten Führungsmittel überhaupt: eine absolut neutrale und die Karriere nicht gefährdende Stelle, die Verbesserungsvorschläge genauso ernst nimmt und genauso sachlich behandelt wie Beschwerden.

W. O.



UNTER DER LUPE

Kiesinger und Brandt in Paris

De Gaulle: „Der Vertrag ist wieder am Leben“

Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland haben beschlossen, ihr Verhältnis zueinander wieder zu verbessern. Auf der Grundlage des 1963 abgeschlossenen Freundschaftsvertrages wollen Paris und Bonn einen neuen Anlauf zu einer engen politischen Zusammenarbeit nehmen. Der französische Staatspräsident de Gaulle kennzeichnete diese Absicht selbst mit der Versicherung: „Der Vertrag ist wieder am Leben.“

Mit dieser erklärten Absicht ging am 14. Januar der zweitägige Besuch des neuen deutschen Bundeskanzlers Kiesinger und seines Außenministers Willy Brandt zu Ende. Kiesinger traf sich während dieser beiden Tage zu drei Gesprächen unter vier Augen mit General de Gaulle. An zwei erweiterten Konferenzen nahmen außerdem die Außenminister Brandt und Couve de Murville teil.

Beide Seiten stellten in ihren Begegnungen, die im Rahmen des deutsch-französischen Vertrages als Routine-Arbeitssitzungen stattfanden, fest, daß nirgends in der Politik beider Länder ein fundamentaler Gegensatz bestehe. De Gaulle erklärte, die Konferenz habe die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit deutlich werden lassen. Kiesinger unterstrich das gemeinsame Interesse und forderte, beide Länder müßten mehr zusammenarbeiten.

Paris: „Interpretierende Hilfe“ Bonns im Osten

Das wichtigste Ergebnis der Pariser Gespräche ist der Beschluß, in der Ostpolitik durch Kooperation und Konsultation künftig eng zusammenzuarbeiten. Frankreich verpflichtete sich, die Bundesrepublik bei ihren Bemühungen um eine Verbesserung des Verhältnisses zu den osteuropäischen Staaten wohlwollend zu unterstützen, sowohl „als interpretierende Hilfe“ im Osten als auch durch „Erläuterung der deutschen Haltung in neutralen Ländern“. Damit solle das deutsche Verhältnis zum Osten entlastet und „entkrampft“ werden. Diese französische Bereitschaft unterstrich de Gaulle mit dem Appell, „das deutsche Volk müsse Vertrauen und Zuversicht behalten, daß der französische Partner das große Ziel der Wiedervereinigung Deutschlands nicht aus den Augen verliere“. Neben der Übereinkunft in der Ostpolitik wurden gleiche Standpunkte zu anderen wichtigen Problemen erzielt: EWG-Konferenz: Beide Regierungen stehen dem Vorschlag der italienischen Regierung zur Einberufung einer EWG-Gipfelkonferenz positiv gegenüber.

EWG-Beitritt Londons: Der genaue britische Standpunkt solle zunächst von Premierminister Wilson bei dessen Europa-Reise gehört werden. Danach werde im Rahmen der Sechs und geson-

dert zwischen Frankreich und Deutschland in Konsultationsgesprächen eine grundsätzliche Haltung festgelegt.

Wirtschaft: In Kürze soll eine deutsch-französische Konferenz für Wirtschaftsfragen einberufen werden. Daran sollen Wirtschafts- und Finanzminister Debré und die Bundesminister Strauß und Schiller teilnehmen.

Konsultationen: Die Außenminister beider Länder sollen die nächste deutsch-französische Gipfelkonferenz, die voraussichtlich im Juni stattfindet, gründlich vorbereiten.

Technologische Zusammenarbeit: Es soll eine bilaterale Arbeitsgruppe für eine engere technologische Kooperation gebildet werden. Die übrigen EWG-Länder könnten später zur Mitarbeit aufgefordert werden.

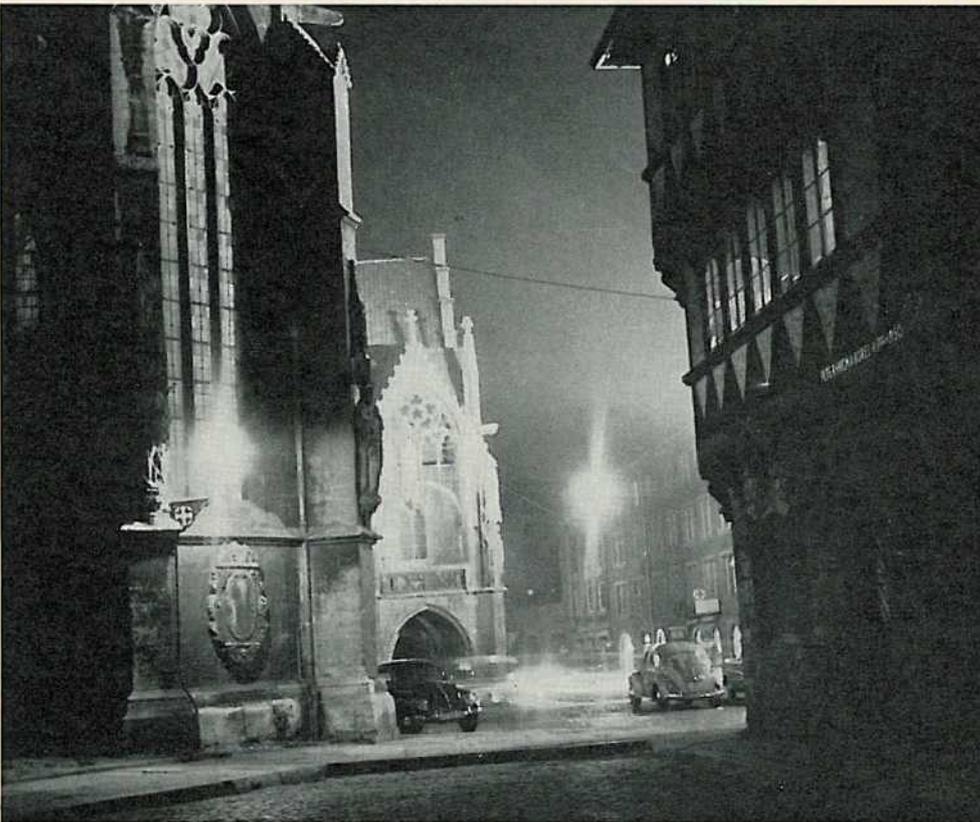
Ferner wurde beschlossen, das Steuersystem, die Verkehrspolitik, die Energiepolitik, die Sozialpolitik sowie die Wirtschafts-, Finanz- und Währungspolitik innerhalb der EWG verstärkt auszubauen. Auch der Jugendaustausch im Rahmen des deutsch-französischen Jugendwerks soll intensiviert werden.

Zufriedenheit auf beiden Seiten

Beide Seiten sind sich nach Beendigung der Pariser Gespräche darüber im klaren, daß damit noch kein „neuer Frühling“ in den Beziehungen beider Länder angebrochen ist. In wie weit der neue Anlauf Früchte trägt, soll sich bei den kommenden Konsultationen der Außenminister, zwischen den Finanz- und Wirtschaftsministern sowie auf anderen Ebenen zeigen. Das gegebene Feld für praktische Bewährungsproben sind in französischer Sicht zunächst einmal die bilateralen Beziehungen. Mit Genugtuung verzeichnet Paris die zunehmende Übereinstimmung in der Ostpolitik. Die Bonn zugesicherte Unterstützung wird vor allem darin bestehen, daß Frankreich seinen Einfluß bei den osteuropäischen Staaten nutzt, um weiterhin vorhandenes Mißtrauen gegenüber der Bundesrepublik oder Fehlbeurteilungen der Bonner Politik abzubauen zu helfen. Das könnte seinen ersten Niederschlag finden, wenn der polnische Außenminister Rapacki Ende Januar nach Paris kommt.

Bonn bucht für sich als Erfolg, daß die schwäbische Gelassenheit und weltmännische Eleganz Bundeskanzler Kurt Georg Kiesingers und die zurückhaltende und nüchterne Art Bundesaußenminister Willy Brandts den französischen Staatspräsidenten sehr beeindruckt haben. Für Bonns Ostpolitik bedeutet die französische Hilfe, daß die Bundesrepublik jetzt systematisch ihre Bemühungen um ein besseres Verhältnis zu Osteuropa einschließlich Moskaus verstärken kann. Dieser Prozeß wird aber sehr viel Geduld und manches Neudenken in der deutschen Politik erfordern, denn der Wind aus Moskau weht unverändert eisig. Am Tage der Aufnahme der Pariser Gespräche kommentierte der sowjetische Parteichef Leonid Breschnjew in Gorki das Programm der Regierung Kiesinger, daß die Einstellung des „westdeutschen Imperialismus leider die alte bleibt“.

Unser schönes Deutschland



Romantischer Blick auf den nächtlichen Altstadtmarkt in Braunschweig

Der gestrenge Herr Winter hat uns im Norden bis jetzt verhältnismäßig schonungsvoll behandelt: Er ließ Glätteis für Stunden entstehen, dann wieder Regen fallen, die Temperaturskala 'rauf- und 'runterklettern, zeigte ab und an geradezu frühlingshafte Ansätze, um dann wieder alles in Grau untergehen zu lassen. Mit viel Phantasie und wenig Schnee konnten in Norddeutschland die Kinder kurzfristig Schlitten fahren. Die für diese Jahreszeit unnatürlich warme und wechselhafte Witterung ließ den Halsärzten die Sprechzimmer füllen. Man dachte ein wenig sehnsüchtig an den Harz, wo schöner Schnee lag.

Abschied von Lili Marlen

Wer kennt es nicht, das Lied, mit dem Lale Andersen, eine unserer beliebtesten Sängerinnen der Kriegs- und Nachkriegszeit, bei uns und in aller Welt bekannt wurde: „Leb' wohl, Lili Marlen.“ Uns erfreute Lale in vielen Seemannssendungen und mit ihren Platten, die das Meer und die Liebe besingen. Sie hat Wohnungen in München und in Zürich, aber auf Langeoog ist ihr liebstes Zuhause. Die Künstlerin gab bekannt, daß sie, die einst ihre Laufbahn als Schauspielerin begonnen hatte, in Zukunft nur noch im Theater und im Fernsehen spielen will. Mit der Schallplatte „Good-bye Memories“ (Lebt wohl, Erinnerungen) nimmt sie Abschied von allen, die gern ihren Liedern und ihrer Stimme lauschten. Wir wünschen ihr alles Gute für ihre weitere künstlerische Laufbahn.

Plötzlich war das Pferd ein Zebra — oder der gute Zweck

In Aachen war eine Lotterie im Gange zugunsten der Förderung eines Kleintier-Zoos. Als gute Bürger der Stadt wollten vier Studenten das ihre dazu beitragen, den Zoo zu fördern. Sie beschlossen nachts um 3 Uhr in ihrem Stammlokal, eine sechs Meter hohe Pferdestatue vor dem Theater mit weißer Farbe in ein Zebra zu verwandeln, um alle Bürger auf die Tierpark-Aktion aufmerksam zu machen. Diese attraktive Werbung blieb nicht unbemerkt, und die von verständnislosen Mitbürgern alarmierte Polizei war schnell zur Stelle und nahm die uneigennütigen Maler fest. Da man schon vorher Schindluder mit der Statue getrieben hatte, wurde strengste Bestrafung gefordert. Doch das Gericht war nicht tierisch ernst: „Sie wollten nur dem Zoo helfen, darum wird das Verfahren eingestellt.“ Die vier tüchtigen Studenten hatten erreicht, was sie wollten: Durch ihre „Werbung“ war der kleine Tierpark ins Gespräch gekommen.

Oh, Egon, Egon, Egon!

Es ist bekannt, daß Ehemänner sehr vergeßlich sind. Wie viele Tränen wurden von den lieben Frauchen schon vergossen, weil der ihnen Angetraute nicht an den wichtigsten Geburtstag des Jahres, den seiner Gattin, dachte. Und weit schlimmer noch: einfach den Hochzeitstag sozusagen unter den Tisch fallen läßt. Dem Buchhalter Egon B. aus Hannover passierte es, daß er auf einer Urlaubsreise in den schönen Süden sein Ehefrau in einer Raststätte an der Autobahn ganz und gar vergaß: Nach einem kleinen Imbiß stand er auf, verließ das Lokal und brauste los. Die entsetzten Worte seiner Frau: „Aber Egon“ erreichten ihn nicht mehr. Als er bereits 130 Kilometer gefahren war, murmelte er: „Emmi, ich glaube, wir müssen tanken.“ Er bekam keine Antwort und fuhr rücksichtsvoll weiter in der Annahme, seine Reisebegleiterin sei auf dem Rücksitz eingeschlafen. Als er nach 149 Kilometern Fahrt getankt hatte, mußte er Frau Emmi jedoch wecken, um fehlendes Kleingeld zu erbitten. Zu seinem Schrecken stellte er fest: Sie war nicht mehr da. Man versetze sich in seine Lage: Er raste zur Autobahnmeisterei. Zu seiner nicht geringen Erleichterung wurde ihm von den Beamten die Auskunft zuteil: „Sie haben Ihre Frau nur vergessen. Sie hat schon angerufen und wartet

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

auf Sie.“ Der zerstreute Ehemann holte sie voller Reue ab. Kommentar der armen Vergessenen: „So schnell wirst du mich nun doch nicht los!“

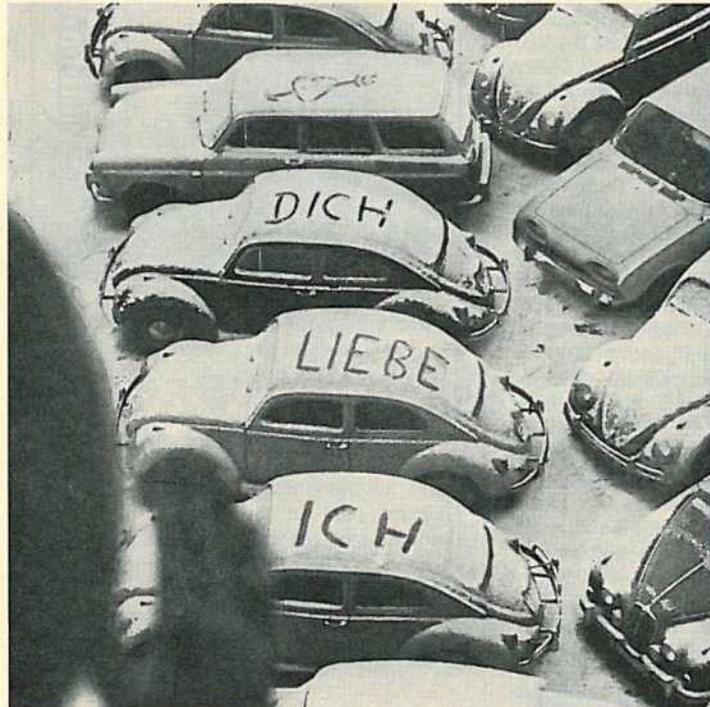
Deutsche Boots-Ausstellung Hamburg International

Vom 19. bis 25. Januar fand in Hamburg die größte europäische Bootsausstellung statt, die viele Besucher des In- und Auslandes begeisterte. Es waren beteiligt die Bundesrepublik, Mitteldeutschland, USA, Großbritannien, die skandinavischen Länder, die Niederlande und andere. Winzige Dinghis, Jachten, Motorjachten, Lustkreuzer, Schlauchboote, es war alles vertreten, vom niedrigsten Preisangebot bis zur Höchstgrenze von über 200 000 DM. Informationen aller Art für die Sport- und Berufsschifffahrt wurden gegeben, über Motoren und Zubehör sowie Ausrüstung konnte man sich orientieren. Von den mehr als 800 ausgestellten Fahrzeugen entfiel mehr als über die Hälfte auf Segelboote. Interessant war die ansehnliche Auswahl von Baukästen, sogar für recht stattliche Jachten einschließlich Besegelung, für die Freude des „Do-it-yourself“. Dieses „Do-it-yourself“-Programm ist sehr zu empfehlen für die Freizeitgestaltung an Bord. In ihrem ständig umlagerten Stand informierten der Hafenschifffahrtsverband, der Verband Deutscher Küstenschiffer und der Verband Deutscher Reeder über die Berufe auf See, auf dem Strom und im Hafen. Die Lotsen und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger werden es sehr begrüßen, daß in Zukunft Motorbootfahrer auf den Seewasserstraßen ein

Befähigungszeugnis erwerben müssen. Abschließend ist, gewissermaßen als Pendant zum Volkswagen, zu sagen: Das außerordentlich große Interesse an dieser Ausstellung hat gezeigt, daß Wassersport Volkssport wird.

I love you — oder die Liebe und der S...

Orgelbauer Peter R. hatte sich einen vergnügten Abend gemacht und als Abschluß gewissermaßen im Hauptbahnhof zu Hamburg eingekauft: Aktfotos. Auf dem Weg nach Hause (er ist verheiratet) stellte er fest, daß er das Geld für die Aktfotos hätte sparen können: Die Vorhänge eines Fensters im Parterre waren nicht zugezogen, und eine jüngere Dame gab für Peter, ihr unbewußt, eine Privatvorstellung in Striptease. Peter war einfach weg. Er warf Steinchen gegen die Fensterscheibe. Die Dame, eine Konsultationsangestellte, öffnete das Fenster und schimpfte den stürmischen Freier auf englisch aus. Er war nur in der Lage zu sagen: „I love you“ und warf als Angebinde die Nacktfotos in ihr Zimmer. Virginia, eine Amerikanerin, besann sich auf unsere Polizei als Freund und Helfer. Peter, nicht dumm, befreite sich von seinen Schuhen und suchte das Weite. Aber die Freunde im Peterwagen waren schneller. Es erfolgte vor Gericht eine Geldstrafe wegen Beleidigung in Höhe von 300,— DM. Der Orgelbauer, von Statur klein, brachte in Gegenüberstellung mit der größeren hübschen Zeugin nur die Worte hervor: „Ich würde mich ja gern bei Ihnen entschuldigen, aber mein Englisch reicht leider nur zu „I love you“.
Klabauterfrau



Liebeserklärung an die Dame im zweiten Stock

Liebe macht erfinderisch. Ein junger Mann benutzte den Neuschnee für eine Liebeserklärung an seine Angebetete. Auf einem Parkplatz schrieb er, was sein Herz empfindet, kurzerhand auf verschneite Auto-dächer. Die Dame im zweiten Stock konnte es einfach nicht übersehen.

Conti - Press

Die Lage der EWG

Vor genau einem Monat, wenn diese Ausgabe der „Kehrwieder“ in über 9000 Exemplaren an Bord und in etwa 2000 Exemplaren in die Bundesrepublik geht, hat eine erste Begegnung zweier Staatsmänner stattgefunden, die vielleicht — und hoffentlich — einmal ein historisches Datum eines zukunftswirksamen Neubeginns sein wird. Zwar geschah es an einem 13. und dazu noch war es ein Freitag, an dem sich der neue deutsche Bundeskanzler und der französische Staatspräsident zu ihrer ersten, mehr sondierenden und wiederanknüpfenden Besprechung auf Schloß Rambouillet zusammensetzten. Doch abseits von allem Abergläubischen ging so etwas wie ein Aufatmen durch beide Länder und Völker, war ein Hoffnungsraunen zu verspüren, das durchaus nicht jeglicher Grundlage entbehrt.

Idee und Verwirklichung

Trotz des gewissen Stillstands in den letzten Jahren wird man objektiv eingestehen müssen, daß kaum jemals nach einer Zeit des Niedergangs und der Zerstörung eine Idee so leidenschaftlich und wirtschaftswirksam vorangekommen ist wie die europäische. Gewiß: hier die Proklamation des Europas der Vaterländer, dort die Befürworter des Zusammenwachsens durch den Abbau von Souveränitätsrechten! Hier die Bildung der Sechsergemeinschaft — EWG —, dort der Zusammenschluß der Sieben zur Europäischen Freihandelszone (EFTA). Daneben die Bildung von anderen Bündnissen und Verträgen, die das heutige Gesicht unseres Kontinents prägen und über die der Weg — bislang wenigstens — zur wirtschaftlichen Integration Westeuropas Schritt für Schritt geführt hat.

Den Anfang machte seinerzeit — vor bald 16 Jahren — die am 18. April 1951 gegründete **Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl**. Ihr Ziel und Zweck war die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für diese beiden Grundstoffe, die Bildung einer Montan-Union. Diese Gemeinschaft schloß im Jahre 1956 mit der Schweiz Konsultativabkommen ab. Es dauerte sechs Jahre, ehe auch nach mancherlei fehlgeschlagenen Versuchen am 25. März 1957 die **Europäische Wirtschaftsgemeinschaft** gegründet wurde, die also in den nächsten Wochen zehn Jahre alt sein wird. Ihr Zweck war, einen gemeinsamen Markt zwischen den sechs Mitgliedsstaaten, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Italien und uns, zu schaffen. Seit dem Jahre 1962 sind der Gemeinschaft assoziiert Griechenland und seit 1964 die Türkei. Hinzugekommen sind im Laufe der Zeit die Überseegebiete einzelner EWG-Partner und seit dem Jahre 1964 die afrikanischen Staaten Burundi, Dahomé, Elfenbeinküste, Gabun, Kamerun, Kongo-Brazzaville, Kongo-Leopoldville, Madegassische Republik, Mali, Mauretanien, Niger, Ober-Volta, Rwanda, Senegal, Somalia, Togo, Tschad und die Zentralafrikanische Republik. — Zwei Jahre später, im Jahre 1958, wurde von den sechs EWG-Partnern die **Europäische Atomgemeinschaft** (EURATOM) gegründet zu dem Zweck, eine gemeinsame Grundlage für die friedliche Nutzung der Kernenergie zu schaffen. Im gleichen Jahr — 1958 — wurde anstelle der aufgelösten Europäischen Zahlungsunion (EZU) ein **Europäisches Währungsabkommen** gegründet. Sein Zweck: Schaffung eines europäischen Währungsfonds, der gleichzeitig eng mit der Bank für internationalen Zahlungsausgleich zusammenarbeitet. Die **European Free Trade Association** (EFTA), die sich am 4. Januar 1966 gründete, wird häufig als das Gegenstück zur EWG angesehen. Sie ist es nicht im Vergleich der bei der EWG weit stärkeren Elemente des Zusammenwachsens; sie ist es wohl im Hinblick auf die geographische Ergänzung dergestalt, daß ihr angehören die sieben Staaten Großbritannien, Dänemark, Schweden, Portugal,

Österreich, die Schweiz und — assoziiert — Finnland. Ihr Zweck ist der Schutz der Handels- und Wirtschaftsinteressen, nicht zuletzt durch Ausbau des gegenseitigen Handels, durch Beseitigung der Außenzölle. Und schließlich ist eine, nicht allein europäische Organisation in diesem europäischen Überblick zu nennen, die die älteste und umfassendste ist: die **Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung** (OECD). Sie ist die am 14. Dezember 1960 gebildete Nachfolgeorganisation der OEEC, die 1948 zur Durchführung des Marshall-Planes gegründet wurde. Ihr Zweck: Planung, Koordinierung und Vertiefung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit — auch mit den außereuropäischen Vollmitgliedern Japan, Kanada, USA und im geminderten Ausmaß mit Finnland und Jugoslawien.

... durch gemeinsames Handeln

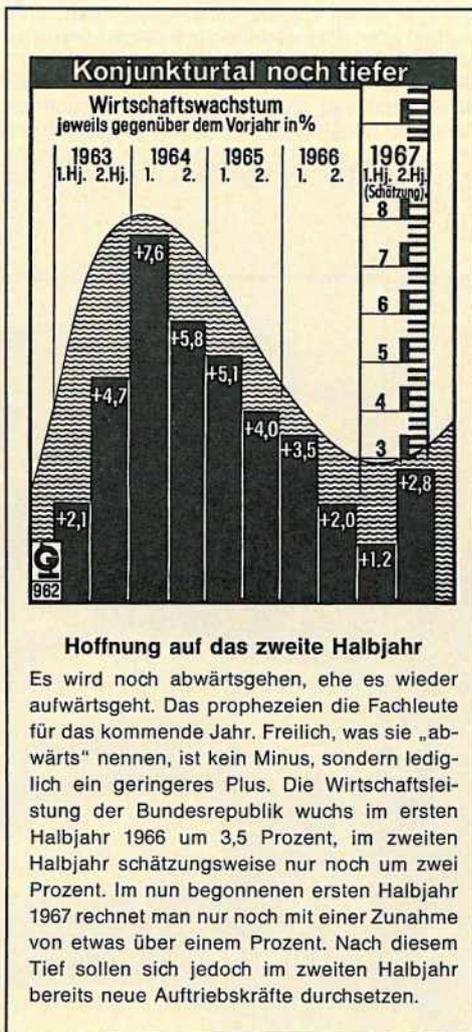
Von diesen sechs Vertragswerken wohnt zweifellos dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die größte Zukunftsaussicht inne: Ein großer Markt für annähernd 200 Millionen Menschen ist geschaffen worden mit dem Ziel — wie es in der Präambel heißt —: „... durch gemeinsames Handeln den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt ihrer Länder zu sichern...“ Dieses Ziel ist zu großen Teilen in den letzten zehn Jahren erreicht worden. Die erste Stufe des gemeinsamen Marktes (1. Januar 1956 bis 31. Dezember 1961) sah die Senkung der Binnenzölle um 30 Prozent vor. Es ist gut, sich bei dem verlangsamten Tempo der EWG daran zu erinnern, daß diese Senkung sowohl für gewerbliche Waren als auch für landwirtschaftliche Produkte vorfristig durchgeführt wurde. Das Soll der zweiten Stufe, der vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1965, hat im Bereich der gewerblichen Waren ebenfalls wieder vorfristig erreicht werden können. Die Binnenzölle wurden abermals um 30 Prozent gesenkt und die mengenmäßigen Beschränkungen sechs Jahre vor dem Plansoll völlig abgebaut. Schwieriger ist es gewesen, die geplanten Senkungen auf dem landwirtschaftlichen Sektor zu erreichen. Die dritte Stufe, die am 1. Januar 1966 einsetzte, sieht den vollkommenen Wegfall der Binnenzölle für gewerbliche und landwirtschaftliche Produkte vor.

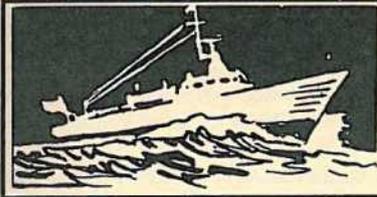
Durch die Beseitigung dieser und anderer wirtschaftlicher Grenzen in Westeuropa sollen sich die Volkswirtschaften der sechs Mitgliedsstaaten zu einem großen Wirtschaftsraum — eben dem Gemeinsamen Markt — zusammenschließen. Die Basis dafür ist — wie vor über hundert Jahren beim Deutschen Zollverein — zunächst die Bildung einer Zoll-Union, mit anderen Worten: Abschaffung der Zölle und mengenmäßigen Beschränkungen bei der Ein- und Ausfuhr von Waren zwischen den Mitgliedsstaaten sowie die Einführung eines gemeinsamen Zolltarifs gegenüber allen anderen Staaten. Ein weiteres Ziel wird dann sein, die Freizügigkeit der Arbeitnehmer und selbständig Berufstätigen herzustellen und den Kapital-, Zahlungs- und Dienstleistungsverkehr von allen noch bestehenden Beschränkungen zu befreien.

Die dritte Kraft

So ist ein drittes industrielles Kraftfeld neben dem amerikanischen und dem sowjetischen mitten in Europa entstanden, wenn man das in Bildung befindliche vierte Kraftfeld, nämlich das noch kleinere japanische, einmal außer Betracht läßt. Das Unterschiedliche zwischen den wirtschaftlichen Feldern der beiden Großmächte dieser Welt und dem europäischen dürfte in folgendem liegen: In den USA kann der Kaufmann in New York aufgrund der Weite des Raumes mit dem Farmer in Texas, der Industrielle aus Chicago mit dem Farmer aus Georgia handeln. So groß der Außenhandel der USA auch ist oder sein wird, immer spielt er gegenüber den gewaltigen Umsätzen im Innern dieses Kontinents nur eine untergeordnete Rolle. Noch geringer ist die Rolle des Außenhandels in der UdSSR, weniggleich seine Zunahme innerhalb des Ostblocks zu registrieren ist. In Europa aber trennten Staatsgrenzen den Austausch und verhinderten

Lesen Sie weiter auf Seite 20





Flottenumschau

Bundesmarine

Die dem Flottenkommando unterstellten größeren Kommandos wurden umbenannt. Die Marineabschnittskommandos heißen jetzt Marinedivisionen, das Kommando der Zerstörer wurde umgetauft in Zerstörerflottille, das Kommando der Schnellboote in Schnellbootsflottille, das Kommando der Minenstreitkräfte in Flottille der Minenstreitkräfte, das Kommando der Troßschiffe in Versorgungflottille. Diesen Flottillen sind jeweils mehrere Geschwader unterstellt, mit Ausnahme der Versorgungsflottille.

Der neue Bundesminister für Verteidigung, Dr. Schröder, hat den Stellvertretenden Inspekteur der Marine, Flottillenadmiral Dipl.-Ing. Erich Topp, zum Konteradmiral befördert. KAdm Topp war einer der erfolgreichsten U-Boots-Kommandanten des Zweiten Weltkriegs und hat nach der Kapitulation an der Technischen Hochschule in Hannover Architektur studiert.

Das Versorgungsschiff „Saarburg“ (3146 BRT, 15 Knoten) wurde von der Bundesmarine übernommen. Das Wehrforschungsschiff „Planet“ wird in den nächsten Wochen in Dienst gestellt und der Ozeanographischen Forschungsanstalt der Bundeswehr in Kiel zugeteilt.

Ihr zehnjähriges Bestehen feierten die Marineunteroffizierschule in Plön und die Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg. In den zehn Jahren des Bestehens der Marineunteroffizierschule, MUS genannt, wurden etwa 20 000 Maate-, 6300 Bootsman- und 900 Stabsbootsmann-Schüler ausgebildet. Die höheren Unteroffiziersdienstgrade besuchen die Schule zweibis viermal. Die Führungsakademie der Bundeswehr wurde 1958 von Bad Ems nach Hamburg verlegt. Das Stammpersonal dieser höchsten Ausbildungsstätte der Bundeswehr bildet in zweijährigen Lehrgängen jeweils etwa 200 jüngere Offiziere zu Generalstabs- oder Admiralstabs-offizieren aus. Etwa zehn Prozent der einzelnen Jahrgänge der jungen Offiziere der Bundeswehr können diese Ausbildungsstätte, die in mancher Hinsicht Ähnlichkeit mit einer Universität hat, besuchen. Im allgemeinen kommen die Lehrgangsteilnehmer als Hauptmann oder Kapitänleutnant und verlassen die Akademie mit dem Lehrgangsabschluss als Major oder Korvettenkapitän. Bisher sind dort etwa 900 Offiziere ausgebildet worden, außerdem haben viele Offiziere an kürzeren Sonderlehrgängen für spezielle Fragen teilgenommen. Unter den Hörern befanden sich auch ausländische Offiziere von etwa dreißig Staaten.

Im Jahre 1967 werden mehrere Schiffe der Bundesmarine überseeische Häfen anlaufen. Das Schulschiff „Deutschland“ soll vom 24. bis 27. 2. in Charleston (USA) und Anfang März in Houston liegen. Es geht dann durch den Panama-Kanal nach San Diego (Ende März/Anfang April) und weiter nach Vancouver (Mitte April). Auf der Rückreise werden Mazatlan (Ende April) und New Orleans (19. bis 23. Mai) angelaufen.

Die Zerstörer „Hamburg“ und „Schleswig-Holstein“ sollen im Juni Montreal, Quebec und Halifax besuchen. Die Fregatten „Lübeck“, „Karlsruhe“ und „Braunschweig“ werden Ende April in Philadelphia liegen, die Zerstörer „Z 2“ und „Z 3“ Ende Juli in Norfolk und Newport.

Die Bundesmarine verfügt jetzt über etwa 280 Kriegs- und Hilfsfahrzeuge. Etwa zehn weitere Fahrzeuge sind als Reserveeinheiten vorhanden.

Dieses sind keine zweitklassigen Boote. Die Reserveeinheiten werden von Zeit zu Zeit ausgetauscht gegen bisher im Dienst befindliche Boote.

Fremde Marinen

Für die **türkische Marine** wurde auf einer Werft an der Weser das fünfte von sechs Schnellbooten des Typs „Jaguar“ der Bundesmarine zu Wasser gelassen. Das Boot wurde auf den Namen „Melten“ getauft. Diese Vier-Schrauben-Boote (190 ts) laufen 42 Knoten.

Für die **norwegische Marine** lief Ende Januar das letzte der fünfzehn in Emden gebauten U-Boote vom Stapel. Diese Boote entsprechen weitgehend dem Typ „U 3“ der Bundesmarine. Das letzte für Norwegen bestimmte U-Boot erhielt den Namen „Svenner“. Der Stapellauf erfolgte unter Beteiligung von Vertretern der Königlich Norwegischen Marine und der Bundesmarine.

Der meereskundlichen Forschung wird in den **großen Marinen** eine besondere Bedeutung beigemessen. Eine Seemacht, die die Ozeane beherrschen will, muß sich mit den Problemen der

Über- und Unterwasserfahrt besser vertraut machen als bisher. Es werden genauere Seekarten, bessere Kenntnisse der Gezeiten und der maritimen Meteorologie gefordert. Man wünscht genauere Vorhersagen von Seegang, Wind, Wetter, Wassertemperatur, Salzgehalt, Dichte des Meerwassers usw., denn diese Faktoren sind wichtig für die in der U-Boot-Abwehr tätigen Schiffe, Boote und Beratungsstellen, vor allem hinsichtlich der Berechnung der Schallgeschwindigkeit im Wasser für die Ortung. Außerdem sind bessere Kenntnisse über Wracks, Beschaffenheit des Meeresbodens, magnetische Verhältnisse, Eisverhältnisse usw. von Bedeutung.

Die amerikanische Marine und einige ihrer Verbündeten haben Gremien aufgestellt, die Vorhersagen von Temperatur, Salzgehalt und Dichte des Meerwassers in verschiedenen Seeräumen abgeben, die Schichtung der Wassermassen beurteilen und damit ein Bild über die Umweltsbedingungen für ein getauchtes U-Boot gewinnen können. Sie stehen vor einer ähnlichen Situation, wie die Meteorologen mit der Wettervorhersage vor einigen Jahrzehnten.

Bei der Erforschung der Meere für militärische Zwecke gibt es einen Wettlauf der großen Marinen. Die ozeanographische Flotte der UdSSR besteht aus etwa 100 Schiffen, die der USA aus 85 Einheiten. Die USA haben vermutlich hinsichtlich des Tieftauchens mit U-Booten und anderen Unterwasserfahrzeugen zur Zeit größere Fortschritte erzielt. In der UdSSR sollen etwa 10 000 Personen in der Meeresforschung tätig sein, in den USA etwa 30 000. Die militärische Meeresforschung hat auch einen Nutzen für die zivile Seite, vor allem für die Seefischerei. — R —



gehört
gesehen
festgehalten

Alten Kanalfahrern

entbietet Neptun jetzt seinen Gruß. Die 15 Zentner schwere Bronzeplastik des Gottes steht seit einiger Zeit in Rendsburg an der Stelle, an der einst die alte Straßendrehbrücke über den Kanal führte. Der Sockel allein ist acht Meter hoch. Der zu den passierenden Schiffen herüberwinkende Dreizack wünscht allen symbolisch reiche Beute. 22 000 DM kostete Seine Durchlaucht, von der erhofft wird, daß sie die gleiche Berühmtheit erlangt wie die Meerjungfrau in Kopenhagen.

Schüsse

gab es in Djakarta, und zwar waren sie in unangenehmer Weise auf den löschenden Tanker „Helma Entz“ gerichtet. Sie stammten aus mehreren Maschinenpistolen, deren Träger nicht bekannt wurden. Über Funk ließ der Kapitän das Deutsche Konsulat und die indonesischen Behörden auffordern, die Sicherheit für das Schiff wieder herzustellen. Als das nichts nützte, wurde das Löschen abgebrochen und der Kapitän entschloß sich zum Auslaufen.

Freunde

schuf sich die Besatzung des Motorschiffes „Nürnberg“. Sie verzichtete, nach Passieren des Äquators, auf die üblichen Trinkfreuden und stiftete das so gesparte Geld einem Nürnberger Waisenhaus. Der Scheck wurde der Verwaltung der Stadt überreicht.

Kurz nach dem Verschollensein

tuckerte am Montag, dem 16. Januar 1967, ein Fischkutter friedlich in die Einfahrt von Travemünde. Am vorangegangenen Wochenende hatten Seenotkreuzer und Hubschrauber den Kutter als überfällig stundenlang gesucht. Das Wetter war stürmisch. Deswegen hatte sich der Kutter bei Fehmarn unter Landschutz vor Anker gelegt. Dort war es ruhig und der Fischer hatte sich schlafen gelegt.

Den Amtsschimmel zum Wiehern

brachte ein Mann in Cappe-Strich, den die berichtende Tageszeitung mit „Seemann in seinen freien Stunden an Land“ bezeichnete. Zwei Ereignisse hatten den Schalk in besagtem Seemann erweckt: Eine bevorstehende Hochzeit, bei deren Vorbereitungen im Gasthof er tatsächlich mithalf und die gleichzeitig im Gasthaus stattfindende Reihenuntersuchung der Röntgenbildstelle Rothenburg. Die Einwohner mußten dazu, versehen mit amtlichen Registrierkarten, Schlange stehen. Unser Seemann ließ sich die einmalige Gelegenheit, an einer Amtshandlung teilzunehmen, nicht entgehen. Bewaffnet mit einer Rosenschere erklärte er den Einwohnern, als Amtsperson die Registrierkarten kontrollieren zu müssen und schnitt von jeder Karte ein gehöriges Ende ab. Um diese Karten wieder bearbeitungsfähig zu machen, mußten sie alle mit Cellophanstreifen repariert werden. Das brachte eine Unterbrechung des amtlichen Vorganges mit sich. Die so entstehende Pause benutzte der Seemann, um wieder an Bord zu gehen. Sein Landgang war beendet und sein Schiff lief mit dem seefahrenden Till Eulenspiegel aus.

Der Hammer auf der „Hanseatic“

hob sich am 23., 24. und 25. Januar 1967 zur Auktion. Es war ein Räumungsausverkauf. Das Chronometer fand für nur 450,— DM einen sehr gut bedienten Liebhaber. Das nautische und technische Instrumentarium sowie das Mobiliar gingen auf diesem Wege als letzter Akt der „schönen Hamburgerin“ von Bord, ehe die Schneidbrenner der Abwrackwerft das Schiff in Schrott verwandelten.

Ihre Tat fand ein weltweites Echo

Zahlreich sind die Namen der Kapitäne, die die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt geschrieben und durch ihre hervorragenden Leistungen weltweite Anerkennung gefunden haben. Es ist unmöglich, sie alle zu nennen und ihre Taten hier zu würdigen. Sie alle waren Männer der Verantwortungsfreude und der Mannestat. In harter Ausbildungszeit auf deutschen und ausländischen Segelschiffen lernten sie von der Pike auf alle Regeln des Seemannsberufes kennen. Auf deutschen Seefahrtsschulen machten sie sich mit der Theorie und in oft langjähriger Dienstzeit als Schiffsoffizier mit der Praxis der Navigation gründlich vertraut. Vom Einsatz ihrer Persönlichkeit, von ihrem Können, ihrer Erfahrung, ihrer Gewissenhaftigkeit und Geistesgegenwärtigkeit hing oft genug das Wohl und Wehe der Besatzung und Passagiere ihrer Schiffe und der ihnen anvertrauten Ladung ab. Ihr Leben verlief bei weitem nicht so romantisch und ungebunden, wie der Binnenländer es sich zuweilen vorstellt. In ständiger Bereitschaft, sich mit den Elementen der Natur auseinanderzusetzen, in Augenblicken schwerer Entscheidungen auf sich allein angewiesen, können hier nur Männer bestehen, die große Persönlichkeiten sind. Das ist auch heute noch so.

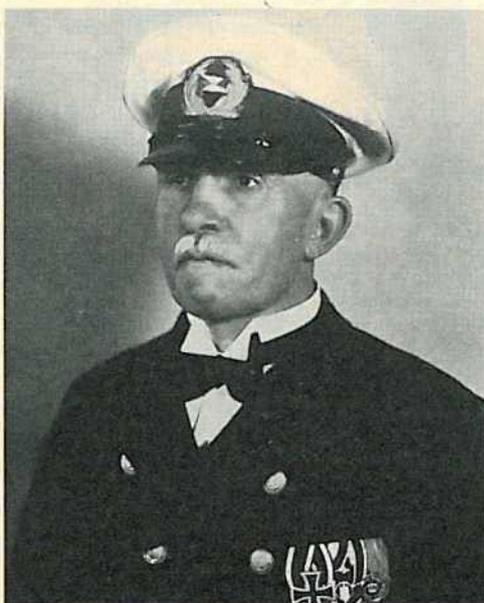
Wie aber muß der Kapitän handeln, wenn er plötzlich mit seinem Schiff einer Gefahr gegenübersteht oder der Funke SOS aufgenommen hat? Er muß blitzschnell wohlüberlegte Beschlüsse fassen, um eine Katastrophe zu verhindern. Oft genug haben so die richtigen Entschlüsse im entscheidenden Augenblick ein Unglück in eine große Tat verwandelt. Eine davon wollen wir hier schildern, die seinerzeit ein weltweites Echo hervorrief.

Orkanartiger Sturm, Stärke 10, und eine gewaltig hohe See, das war die Wetterlage am 18. Dezember 1934 um Mitternacht, als der von New York heimkehrende Passagierdampfer „New York“ SOS-Ruf erhielt. Und was war geschehen? Schon seit dem 13. Dezember kämpfte das 1100 t große norwegische Schiff „Sisto“ mit diesem Unwetter. Am 17. Dezember wurde die Ruderanlage schwer beschädigt, so daß das Schiff in Seenot geriet. An der gleichen Stelle, am Eingang des Kanals, ungefähr 49° 06' N und 23° 27' W, war erst wenige Tage vorher der englische Dampfer „Usword“ untergegangen und der japanische Dampfer „Victoria Maru“ schwer angeschlagen worden. Auf den Notruf der „Sisto“ kamen eine Anzahl großer Seeschiffe zur Hilfeleistung herbei. So unter anderem auch der Hapag-Dampfer „New York“, der nach einer Kursänderung auf das hilflose Schiff zuhielt. Doch wir wollen zunächst den Kapitän der „Sisto“ zu Wort kommen lassen:

„Wie es anfang? Ruderbruch? Nein, zerbrochen war das Ruder nicht, aber krummgeschlagen war es von der See, und das Schiff gehorchte nicht mehr. Dann schlug es uns die Boote weg und

Brecher zertrümmerten die Brücke. Als die Decksladung sich auch noch verschob und wir Schlagseite bekamen, gaben wir SOS. Der erste, der kam, war der Tanker „Mobil Oil“. Er pumpte fast seinen ganzen Bunker leer, aber der Seegang trieb das Öl sehr rasch weg. Ich konnte ja nicht steuern, und die „Mobil Oil“ lag zu tief, um bei diesem Wellengang Boote auszusetzen. Die Hoffnung hatten wir nie ganz verloren. Wir wußten ja, daß große Schiffe nahe waren. Aber Sie können sich vorstellen, daß wir nicht gerade in rosiger Stimmung waren, als die „Sisto“ immer mehr Wasser machte. Stunde um Stunde ein Brecher nach dem anderen. Wir waren halb betäubt und hatten uns festgebunden.“

Der britische Tanker „Mobil Oil“ blieb in der Nähe des steuerlos treibenden Norwegers, konnte aber von sich aus keinen Versuch zur Rettung unternehmen. In der Nacht trafen weitere Schiffe ein, und zwar der britische Dampfer „Aurania“ und der NDL-Dampfer „Europa“.



Kommodore Kruse

Ehe die „Europa“ am Unfallort angelangt war, hatten die beiden Kapitäne der Beistand leistenden Schiffe, des 5000-t-Tankers „Mobil Oil“ und der „New York“, die Hoffnung aufgegeben, die Besatzung des Norwegers vor Tagesanbruch retten zu können. Der Kapitän der „Mobil Oil“ hatte zur „Sisto“ hinübergesandt: „Ich halte es für zu gefährlich, bei so hohem Seegang kleine Rettungsboote zu Wasser zu lassen. Darum schlage ich vor, mit der Rettungsaktion zu warten bis Sonnenaufgang.“

In ähnlichem Sinn war eine Radionachricht der „New York“ gehalten:

„Wenn Ihr glaubt, daß Ihr noch die Nacht über an Bord Eures Schiffes sicher seid, dann wollen wir mit dem Aussetzen von Rettungsbooten warten, bis der Sturm sich gelegt hat.“

Über das Geschehen des gleichen Zeitpunktes berichtete der Kapitän der „New York“, Kommodore Kruse, folgendes:

„Die Übernahme der Schiffbrüchigen sollte in den frühen Morgenstunden des anbrechenden Tages vor sich gehen, doch alle unsere Vereinbarungen wurden zunichte, als von der „Sisto“ der Funkspruch kam, daß das Schiff bereits stark leck sei und in dem die Bitte um sofortige Rettung ausgesprochen wurde.“

Nach einer „Radio-Konferenz“ zwischen „Europa“ und „New York“, dem Dampfer „Aurania“ und dem Tankdampfer „Mobil Oil“, in die auch das schwer havarierte Schiff „Sisto“ hin und wieder eingriff, wurde von den Kapitänen beschlossen, ein Rettungsboot der „New York“ zu Wasser zu lassen, weil die „New York“ am günstigsten zur „Sisto“ lag. Kommodore Kruse rief sofort Freiwillige auf, die den norwegischen Kameraden, die um ihr Leben kämpften, zu Hilfe kommen sollten. Bald war das Boot mit Freiwilligen bemannt, deren Jüngster erst 17 Jahre alt war. Viel zuviel hatten sich gemeldet, die Verheirateten mußten zurücktreten, nur die Jüngsten wurden genommen. Nach langwierigem Manövrieren gelang es endlich, das Boot auszusetzen. Dann pullte das Rettungsboot an das Wrack heran. Sämtliche Scheinwerfer der um den Norweger versammelten Schiffe richteten sich nunmehr auf das Rettungsboot, das wie in einem Filmdrama in fast tagheller Beleuchtung der „Sisto“ entgegenruderte. Im grellen Licht der Scheinwerfer sah man die mit schwerer Schlagseite im Wasser liegende „Sisto“, über die die See dauernd hinwegbrauste, die Mannschaft sich mit dem letzten Mut der Verzweiflung an Wanken und Aufbauten festklammerte. Doch lassen wir an dieser Stelle zunächst einmal den Führer des Rettungsbootes zu Wort kommen:

„Als wir uns nach einer halben Stunde der „Sisto“ näherten, versuchte ich, zunächst längsseits zu gehen. Die „Sisto“ lag aber bereits so tief, daß uns die Seen leicht auf ihr Deck hätten spülen können. Deshalb mußte dieser Plan aufgegeben werden. Wir arbeiteten uns dann so nahe an die „Sisto“ heran, daß eine Leine herübergeworfen werden konnte, die wir an unserem Boot festmachten. Darauf gab ich den norwegischen Kameraden das Kommando: „Einzeln springen!“ Ein Mann nach dem anderen ergriff darauf die Leine und ließ sich daran ins Wasser.“

An Bord der „New York“ konnte endlich das mit dem Rettungsbootführer verabredete Leuchtzeichen, daß die Rettungsaktion durch Übernahme aller Schiffbrüchigen beendet sei, beobachtet werden. Selbstverständlich verging auch dann noch eine längere Zeit, ehe alle Geretteten an Bord der „New York“ waren. Schiffbrüchige wie auch die Besatzung des Rettungsbootes waren völlig erschöpft und drohten infolge der Aufregung und des überaus schweren Einsatzes zusammenzubrechen. Die „Sisto“ selbst mußte hoffnungslos der See preisgegeben werden. Als die „New York“ abdrehte und ihren Kurs wieder aufnahm, warfen die geretteten Norweger noch einen letzten Blick auf ihr kurz darauf sinkendes Schiff.

Die hervorragende Tat der „New York“ fand damals in der gesamten Presse des In- und Auslandes größten Widerhall. Wie hoch jedoch diese seemännische Leistung des Kapitäns der „New York“, Kommodore Kruse, und seiner Besatzung gewertet wurde, mögen einige Beispiele dokumentieren. Die damalige norwegische Regierung sandte unter anderem folgendes Telegramm:

„Durch ihr vorbildliches Verhalten haben diese deutschen Seeleute einen leuchtenden Beweis

dafür abgelegt, was deutscher Geist, deutsche Schulung und deutsche Seemannstüchtigkeit leisten können."

In Cherbourg, dem ersten Anlaufhafen, wurden Kapitän und Besatzung der „New York“ stürmisch gefeiert. Auch in Southampton wurde das Schiff herzlich begrüßt.

Besonders eindrucksvoll aber war die Ehrung, die Kommodore Kruse und seiner Besatzung durch die Verleihung der Lloyd's Ehrenplakette zuteil wurde. Lloyd's Ehrenplakette ist eine der höchsten Auszeichnungen, die die internationale Schifffahrt zu vergeben hat. Es gibt nur wenige Schiffe, die sich dieser Auszeichnung durch das weltbekannte Londoner Versicherungsunternehmen rühmen können, woraus hervorgeht, wie hoch die Engländer die mutige Tat der „New York“ einschätzten.

Die Lloyd's Medaille für Lebensrettung auf See wurde vom Lloyd's Committee an die Bootsbesatzung verliehen, die die Rettung bewerkstelligte. Und wie begründete Lloyd's Committee diese seltene Auszeichnung?

„Wir waren von jeher stolz darauf, Heldenmütigkeit auf See auszuzeichnen. Während der 100 Jahre, die seit Bestehen der Lloyd's Plakette verfließen sind, sind viele hervorragende Taten

geehrt worden, aber keine ist würdiger als die, die hier geehrt wird. Die Verleihung ist eine Ehrenbezeugung für das gesamte Personal der „New York“, für den Kommodore gleichermaßen wie für die Offiziere und die Besatzung, gleich an welcher Stelle sie standen.“

Maßgeblich jedoch für das erfolgreiche Gelingen solcher Leistungen ist immer noch das Können und der Wille des Kapitäns, dessen erfolgreiches Bemühen sich in einer reibungslosen Zusammenarbeit aller an Bord ausdrückt.

Ein leuchtendes Beispiel seemännischen Könnens, der Kameradschaft und Hilfsbereitschaft gab also Kommodore Kruse, dessen Name auch heute noch in der deutschen Seeschifffahrt unvergessen ist. 1874 in Stettin geboren, wurde er nach dem Besuch des dortigen Gymnasiums Seemann. Sein Kapitänspatent erwarb er 1901. Nach verschiedenen Reisen als Steuermann in der Nord-Ostsee-Fahrt diente er bei der Kaiserlichen Marine, wurde Leutnant der Reserve und bald darauf I. Offizier auf der „Flandria“ in der Fahrt zwischen New York und Westindien. Die Kapitänsernennung erfolgte 1913, und von dieser Zeit an hat Kapitän Kruse das Kommando über zahlreiche Schiffe mit berühmten Namen geführt. Einige, die auch heute noch nicht vergessen sind,

seien hier genannt: „Imperator“, „Hansa“, „Thuringia“ und „Resolute“. In Würdigung seiner hervorragenden Verdienste wurde Kapitän Kruse im Juli 1933 Kommandant des Flaggschiffes der Hamburg-Amerika Linie, der „New York“, das er bis zu seiner Pensionierung kurz vor Ausbruch des letzten Krieges führte. Nach 49jähriger Fahrzeit verabschiedete sich Kommodore Kruse von seinem Flaggschiff „New York“, seiner Besatzung und damit von der aktiven Seefahrt. Eine Feier auf dem geschmückten Sportdeck des Schiffes vereinigte noch einmal seine Besatzung sowie seine Freunde und viele Mitarbeiter der Reederei. Als Kommodore Kruse mit seinen Gästen das Deck betrat, klang der Kommodore-Marsch aus, der ihn seit Jahren über den Nordatlantik und auch um die Welt begleitet hatte. Es folgte die feierliche Verabschiedung, und dann gab der Kommodore sein letztes Kommando. Über das Deck hallte es: „Hol nieder Stander und heiß Flagge!“ Langsam senkte sich der Kommodore-Stander vom Top und die Reedereiflagge ging hoch. Damit hatte Kommodore Kruse seinen Stander in Ehren niedergeböhlt. Mit dem Ruf: „Meiner lieben ‚New York‘ allzeit glückliche Fahrt!“ beendete er seine letzte Diensthandlung. Die größte Tat seiner seemännischen Laufbahn aber war die Rettung der norwegischen Seeleute.

Der letzte hölzerne Großsegler „Seute Deern“ in Bremerhaven

Bremerhaven hat neben dem 108 m hohen Radarturm sein zweites Wahrzeichen erhalten.

Vor diesem Turm ragen die 42 m hohen Masten der im Alten Hafen liegenden vielbesuchten hölzernen Bark „Seute Deern“ (814 BRT) in den Himmel.

Die Zeit der Großsegler ist vorbei, die schnelleren Dampf- und Motorschiffe sind an ihre Stelle getreten. Es ist heute schon ein besonderes Ereignis, einem Rahsegler zu begegnen.

An der Stelle, wo vor 136 Jahren das erste amerikanische Segelschiff „Draper“ im Alten Hafen von Bremerhaven festmachte, liegt heute der vielbesuchte letzte hölzerne Großsegler, die „Seute Deern“. Das der Seefahrt verbundene Bremerhaven hat mit diesem Schiff eine Attraktion erhalten, um die sich viele Hafenstädte bemüht hatten.

Der letzte Großsegler mit Holzrumpf „Seute Deern“ vermißt bei einer Länge von 76 m Ü. A., Breite von 11,8 m und Tiefgang von 4,56 m 814 BRT. Mit den 42 m hohen Masten kann das Schiff 1418 qm Segel setzen. Das Segelschiff, dessen Rumpf aus Pitchpineholz besteht, wurde 1919 in Gulf Port (USA) als Viermastgaffelschoner gebaut. Unter dem Namen „Elizabeth“ segelte der Schoner in den Gewässern Nord-, Mittel- und Südamerikas. Ab 1931 fuhr der Windjammer unter finnischer Flagge in der Nord- und Ostsee unter dem Namen „Bandi“. 1938 kaufte der Reeder J. T. Essberger das Schiff und baute es um zur Dreimastbark. Als Schulschiff segelte der Windjammer bis 1944 unter dem Namen „Seute Deern“ (Süßes Mädchen). Streng hielt man an Bord während der Schulschiffdienstzeit die alten Segelschiffstraditionen aufrecht. Zum Beispiel

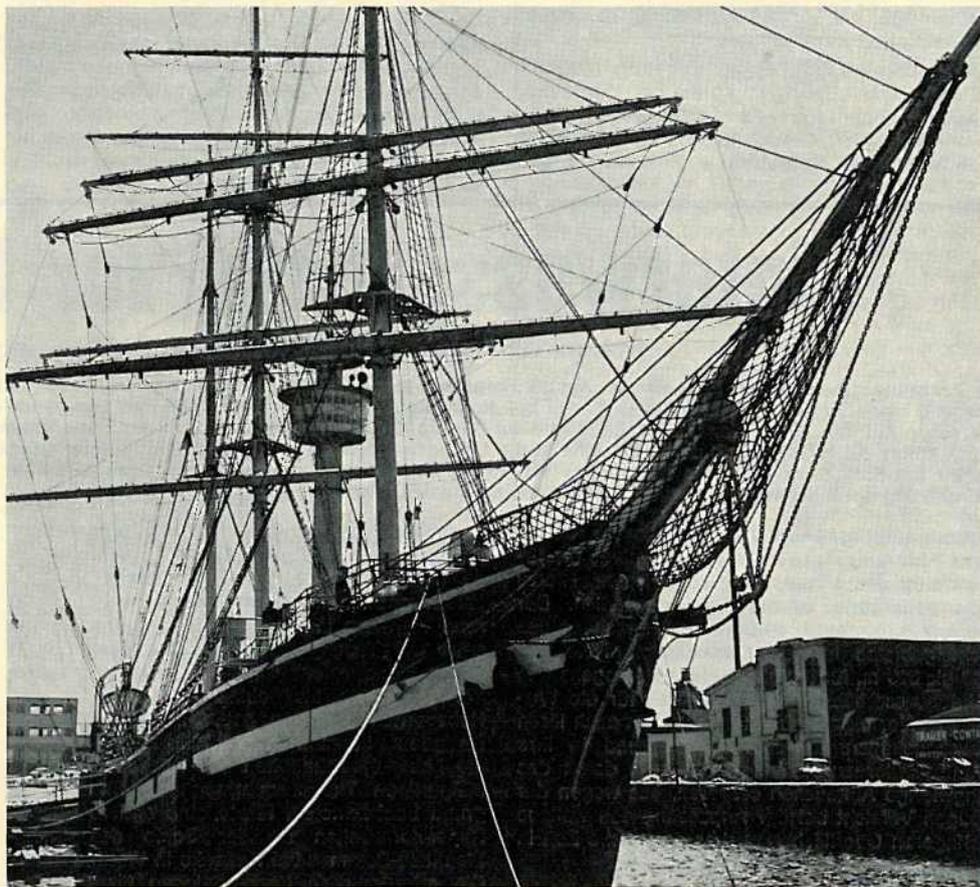


Foto: E. de Jong

durften als Lichtquelle nur Petroleumlampen verwendet werden. Und wohlbehütet und liebevoll unter Farbe gehalten wurde die unter dem Klüver hängende blaurot gewandete, üppige Galionsfigur, die ein Altenländer Mädchen darstellt. Dieser Großsegler ist „reinrassig“. Er besaß nie eine Hilfsmaschine.

Nach dem letzten Krieg — bis 1954 — lag die „Seute Deern“ in Hamburg als Hotel- und Restaurationsschiff, bis der holländisch-amerikanische Millionär A. Koerts die dreimastige Bark seiner Geburtsstadt Delfzijl in Holland schenkte. Unter seinem Namen war die Bark zehn Jahre — das stolze Souvenir der Segelschiffsepoche — Jugendherberge für die Jugend aus allen Ländern und die Attraktion des kleinen holländischen Hafens Delfzijl. Ende 1964 kehrte der

Windjammer nach Deutschland in die naheliegende Hafenstadt Emden zurück. Der alte Segler war den Delfzijler Stadtvätern wegen der hohen Unterhaltungskosten zu teuer geworden. „Es verdrießt uns sehr“, schrieb das Rotterdamer „Algemeen Dagblad“ wehmütig zum Abschied des Schiffes. „Der Dreimaster war ein stolzer Besitz für eine Hafenstadt.“

Der Helgoländer Hans Richartz kaufte 1965 die „Seute Deern“. Ein Jahr lang wurde das Schiff überholt, so daß der alte Windjammercharakter wiederhergestellt wurde. In sechs Räumen der schwimmenden Gaststätte können, u. a. in der Kapitänskajüte und in der großen Messe im alten Zwischendeck, 360 Gäste bewirtet werden.

Ing. E. de Jong (VDI)

Mit der „Hanse“ für jeden Winter gerüstet

Eiskatastrophen, wie im Winter 1962/63, in dem General Winter über die deutsche Ostsee totale Blockade verhängt hatte, werden sich nicht wiederholen. Wie in unserer letzten Ausgabe berichtet, lief am Dienstag, dem 13. Dezember 1966, der erste deutsche 7500-WPS-Eisbrecher in seinem Heimathafen Kiel ein. Mit seinen normalen Vorräten kann er vier Wochen im Eis operieren. Er gehört zu dem bewährten finnischen Typ der Karhu-Klasse von der Wärtsilä-Werft.

Das einmalig Kooperative zwischen Finnland und Deutschland zeigt sich in den folgenden Tatsachen: Finanziert ist die „Hanse“ ausschließlich von der Bundesrepublik Deutschland. Gebaut ist der Eisbrecher nach neuestem technischen Entwicklungsstand unter Anwendung der einschlägigen Erfahrungen der finnischen Werft. Zulieferer, vor allem der elektrotechnischen Installation, waren deutsche Firmen. Die Besatzung ist finnisch; stationiert und eingesetzt ist das Schiff normalerweise ebenfalls in Finnland. Wenn aber in unseren Fahrwassern der westlichen Ostsee der Schifffahrt durch Eis Gefahr droht, kommt die „Hanse“ sofort und bekommt einen zusätzlichen, für den Einsatz verantwortlichen deutschen Kapitän.

Dies ist die Entwicklung in chronologischer Reihenfolge, die zur Indienststellung des neuen Eisbrechers „Hanse“ führte:

Alte Hochsee-Eisbrecher wie „Pollux“, „Castor“, „Eisbär“ und „Eisvogel“ waren bei Kriegsende gesunken oder von den Siegermächten übernommen worden. Danach gab es zunächst keine oder nur kleine Eisbrecher in Deutschland. Erst

der Eiswinter 1955/56 gab Veranlassung, über Bau und Beschaffung von Eisbrechern wieder nachzudenken, da der Schiffsverkehr in starkem Maße durch die Eisbildung sowohl im Nord-Ostsee-Kanal als auch in der westlichen Ostsee behindert wurde.

Im Laufe der folgenden Jahre gab es ständig Überlegungen und Verhandlungen mit den zuständigen Behörden, die wegen Finanzschwierigkeiten und wohl auch durch die milden Winter zu keinen Resultaten führten. Erst der starke Eiswinter 1962/63 brachte die Wende. Es war seit 1880 der bezüglich der „Kältesummen“ an fünfter Stelle stehende Winter mit katastrophalen Folgen für die Schifffahrt. Zeitliche Verzögerungen ergaben sich. Die Schifffahrt war zu Umwegen durch den Sund oder die Beltwege via Skagen gezwungen. Verärgerung der ausländischen Schifffahrtskreise, da nunmehr klar wurde, daß der Nord-Ostsee-Kanal nicht das ganze Jahr über befahrbar war.

Der Bund reagierte Mitte Januar 1963; fiskalische Fahrzeuge wurden zur Verfügung gestellt; Marineeisbrecher versuchten zusammen mit Charterschiffen „Pacific“, „Strande“, „Greif“ die westliche Ostsee, Kieler Förde etc. freizuhalten. Die Eisbildung war jedoch einerseits zu stark, andererseits kam das Eingreifen des Bundes zu spät und immer noch mit unzureichenden Mitteln. Aufgrund dieser Ereignisse befaßte man sich ernsthafter mit der Beschaffung eines Eisbrechers von erforderlicher Größe, nicht zuletzt wieder auf Druck der Reeder und deren Verbände, der aus-



ländischen Staaten und internationaler Organisationen.

Gespräche mit Finnland brachten dann aber ein Ergebnis. Das Bundeskabinett genehmigte im Oktober 1963 die Verhandlungen mit Finnland und einer finnischen Werft über den Bau eines Eisbrechers. Am 24. Juli 1964 kam es zum Vertragsabschluß. Die WSD Kiel erteilte dem finnischen Konzern Wärtsilä den Auftrag zum Bau.

Die Abmessungen des Eisbrechers: 7500 WPS, 74,7 m lang, 17,4 m breit, 6,5 m Tiefgang, 3700 t Verdrängung. Je zwei Bug- und Heckpropeller.

Die Besatzung des Schiffes besteht aus 48 Mann. Außerdem befinden sich für Verpflegung und Reinigung noch sieben weibliche Besatzungsangehörige an Bord. Die Einrichtungen der Offiziers- und Mannschaftskammern entsprechen den modernen Anforderungen, den deutschen Vorschriften und sind angelehnt an die Vorbauten. Tagesräume sind getrennt nach Dienstgraden, wie in der Seefahrt allgemein üblich, vorschriftsmäßig und in ausreichender Anzahl eingerichtet. Die Messen und Anrichten gruppieren sich am Oberdeck zentral um die Küche.

Unterwasserhaus vor Helgoland

Schon 1967 wollen Forscher auf dem Meeresgrund leben

In Zusammenarbeit mit der Biologischen Anstalt Helgoland plant die deutsche Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt für 1967 vor Helgoland die Aufstellung eines „Unterwasserhauses“ in Tiefen bis zu 60 Meter. „Die Meeresforschung sei von gleich großer Bedeutung wie die Raumfahrt“, erklärten die Forscher. Auf dem Grund der Ozeane gäbe es nicht nur Erdöl, auch Diamanten und reiche Erzvorkommen. Der „Meeresbergbau“ würde in Kürze beginnen. Auch könne die Wissenschaft durch Eingriffe in die Laichgewohnheiten der Fische dem Fischfang Impulse verleihen, die nur auf dem Gebiet der Landwirtschaft mit der „Erfindung“ des Ackerbaues vor 10 000 Jahren zu vergleichen sind. Deshalb sei es nun auch für die Bundesrepublik wichtig, bei der „Eroberung des inneren Weltraumes“ mit den anderen Staaten Schritt zu halten.

Gegenwärtig zeichnen sich auf diesem Gebiet zwei Forschungsschwerpunkte ab. Erstens die Erforschung des Meeres in großen Tiefen. Hierzu sind gepanzerte Tauchgeräte erforderlich. Der weitere Schwerpunkt berührt die Erforschung des Schelfgebietes bei einer maximalen Tiefe von 200 bis 300 m, für die sich besonders sogenannte „Unterwasserhäuser“ als Aufenthalt für die Wissenschaftler eignen. Sie können leicht nach ihren Tauchausflügen auf dem Meeresgrund in ihre Wohnzylinder zurückkehren und sich damit das langwierige Auftauchen ersparen, das wegen der nötigen Vorsicht bei der Anpassung des weitaus geringeren Oberflächendruckes erhebliche Zeit in Anspruch nimmt.

Die US-Navy begann 1964 vor den Bermudas im Zuge des „Sealab“-Programmes mit einem von ihr entwickelten zehn Tonnen schweren, zigarrenförmigen zylindrischen Hohlkörper in einer Tiefe von 59 m, in welchem vier Taucher elf von 21 geplanten Tagen blieben. Wegen eines nahenden Unwetters und der damit drohenden Gefahr für das Versorgungsschiff mußte die „Sealab I“ verfrüht heraufgeholt werden. Interessant war das Verhalten der Aquanauten bei diesem Versuch, die unter dem Eindruck der unheimlichen psychologischen Wirkung der Tiefe ein gesteigertes Selbstvertrauen zeigten und notwendige Anordnungen der Forschungsleitung vom Versorgungsschiff immer mehr außer acht ließen. Das brachte sie mitunter in Lebensgefahr.

Der amerikanische Astronaut Kapitän Scott Carpenter fühlt sich mittlerweile auf dem Meeresboden genauso zu Hause wie im Weltraum. Im

Sommer 1965 tauchte er mit der Unterwasserstation „Sealab II“ vor La Jolla in Kalifornien 45 Tage lang in 64 m Tiefe. Jeweils 15 Tage lebten nacheinander drei Mannschaften von je zwei Tauchern in der 17 m langen Kapsel. Aufgabe der Tauchgruppen war das Testen einer neuen Schaumstofftechnik zur Hebung gesunkener Flugzeuge und eines Elektrogerätes, um Hebevorrichtungen an gesunkenen Schiffen befestigen zu können. Während die Meeresbiologen die Lebensgewohnheiten der Seetiere in einem käfigartigen Tiefseeaquarium auf dem Meeresgrund beobachteten, führte eine andere Gruppe Reparaturarbeiten an der Sohle des Smith-Mountain-Dammes bei Roanoke in Virginia durch. Die erforderlichen Konstruktionen für den Bau des Helgoland-Unterwasserhauses wurden durch umfangreiche Untersuchungen und Versuche des DLV-Instituts für Flugmedizin in Bad Godesberg ermittelt. Mitarbeiter des Instituts verbrachten bis zu 100 Stunden bei einem Luftdruck bis zu 22 atü — entsprechend 220 m Wassertiefe — in einer Druckkammer. Das vom DLV-Institut für eine maximale Tiefe von 100 m konstruierte Unterwasserhaus soll gemeinsam mit der Biologischen Anstalt Helgoland im nächsten Jahr vor der Insel Helgoland aufgestellt werden. Dabei ist das Haus speziell auf die rauen Bedingungen in der deutschen Bucht zugeschnitten. Nicht so schwierig waren die Versuche der Franzosen im Mittelmeer und die der Amerikaner in den amerikanischen Gewässern.

Das Unterwasserhaus wird aus einem zylindrischen, 20 t wiegenden Behälter von 9 m Länge

und 2,5 m Durchmesser bestehen und auf 3 m langen verstellbaren Beinen ruhen. An das große Mittelteil können je nach Verwendungszweck bis zu acht Räume von je 6 cbm angeflanscht werden. Um dem Haus einen festen Stand auf dem Meeresboden zu sichern, sind rund 15 t Ballast erforderlich. Wegen der niedrigen Wassertemperatur wird der Zylinder gut isoliert und mit ausreichender Heizung versehen. Durch Kabel von Land erfolgt die Versorgung mit elektrischem Strom, Überwachung und Kontrolle der Atmosphäre im Innenraum. Mittels flutbarer Tanks wird der Wohnzylinder schwimmend über See transportiert und auf dem vorgesehenen Meeresgrund abgesetzt.

Bei geringen Wassertiefen kann die Besatzung des Hauses mit Tauchmasken nach unten steigen, bei größeren Tiefen ist ein Druckbehälter-Lift erforderlich, durch den der Forscher schon an Bord des Versorgungsschiffes langsam an den hohen Druck gewöhnt wird. Ist der für die Tiefe erforderliche Druck erreicht, wird der Behälter am Stahlseil auf den Meeresgrund herabgelassen, wo der Taucher eine Klappe öffnet und in das Unterwasserhaus „umsteigt“.

Vorerst sollen vor Helgoland Unterwasserversuche über das Verhalten der Menschen in abgeschlossenen Räumen sowie biochemische Untersuchungen vorgenommen werden.

Weiter ist geplant, im Wasser mit Tauchern Schwerelosigkeit zu simulieren, um Rückschlüsse auf den Einfluß der Schwerelosigkeit auf Astronauten im Weltall zu gewinnen.

Ing. E. de Jong (VDI)

Debüt auf See

oder die Erlebnisse einer Landratte

Hinter dem „Dicken“, mit dem dieser Bericht unterzeichnet ist, verbirgt sich der Gewerbeoberlehrer a. D. E. Göbel aus Lindenholzhausen bei Limburg an der Lahn. Der seebegeisterte Pädagoge schickte uns einen launigen Bericht über eine Seereise nach Oxelösund. Wir möchten ihn unseren Lesern deshalb nicht vorenthalten, weil es reizvoll erscheint, die Seefahrt aus der Liegestuhlperspektive betrachtet zu sehen.

Bei der Reederei machte man mich zunächst bildlich mit dem Schiff, das mir für die Dauer der Fahrt neue Heimstätte sein sollte, bekannt, wünschte mir alles Gute und wies mir den Weg zum Anlegeplatz im Hafen, mit dem Bemerkten, daß „Carola“, so hieß meine neue Behausung, am Erzkai gegen 16 Uhr fertig machen würde. Man wisse Bescheid, und dort trafe ich auch noch andere Reisegefährten.

Nach meiner Auffassung viel zu früh enterte ich eine Taxe, die mich mit umfangreichem Gepäck zum Schiff bringen sollte.

Ich kam gerade zurecht, als das Schiff anlegte und man es vorn und hinten mit dicken Seilen anband, wie ich später vernahm, nennt man das „Festmachen“. Nun, das leuchtet ein. Von der Kaimauer her reichte ich meine Koffer auf das Schiff und stieg ohne besondere Mühen über, wobei ich dem mich empfangenden Bootsmann erklärte, daß das trotz meines Bauches doch eigentlich recht einfach sei. Seine Antwort war für mich eigentlich zunächst, da platt, nicht ohne weiteres verständlich. Aber da ich gelegentlich die Ostfriesen unter sich schon hatte sprechen hören, kam ich dem Sinn der Sache recht nahe, denn er meinte, daß ich Glück hätte, denn sie hätten wegen meines Gewichtes besonders viel

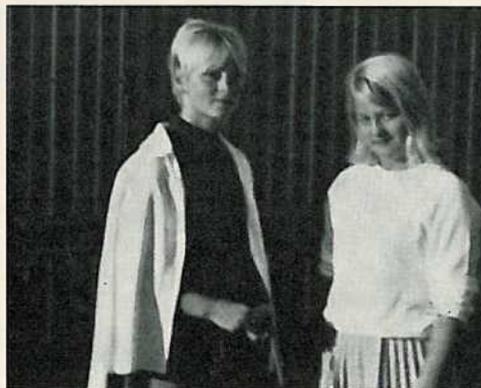
aber zu meinem Erstaunen feststellen, daß das Glas, bis ich wieder zu Luft kam, wieder voll war. Daraufhin ging ich aber lieber still in meine Kajüte und, da ich ein ausgesprochenes Ruhebedürfnis empfand, ins Bett. Ich schlief tief und ruhig. Als ich aufwachte, war es immer noch Tag, aber wie ich aufgestanden feststellen mußte, bereits einen Tag weiter. —

Am Tisch präsidierte der Kapitän, ihm zur Seite der 1. Offizier und auf der anderen Seite der 1. Ingenieur, kurz Chief genannt.

An Bord haben wir uns alle schnell zusammengefunden, uns mit der neuen Umgebung vertraut gemacht und sind in der darauffolgenden Nacht in aller Stille aus dem Hafen über die Nordsee in Richtung des Nord-Ostsee-Kanals in See gegangen. Mir tat es leid, diesen Augenblick verschlafen zu haben, denn ich hätte zu gerne gesehen, womit nun zu Beginn einer Reise „in See gestochen“ wird. Nun, ich holte mir Rat beim Kapitän und erzählte ihm, daß ganz früher die Offiziere bei der alten Marine einen Dolch getragen hätten, mit dem, wie man mir damals berichtete, in See hätte stechen können. Der Kapitän schmunzelte und meinte, heute macht man das mit einer Harpune am Bug, die leider den Landratten nicht gezeigt werden dürfe. Sie sei auch eingebaut und sonst unwichtig. Ganz glaubhaft war mir diese Erklärung zwar nicht, aber es gelang mir auch späterhin nicht, den Sachverhalt ganz zu klären. —

Das Menu am Sonntag erwies sich nach Aussage des Stewards als reichlich komisch und ausgesprochen südamerikanisch. Denn nach der Speisefolge gefragt, meinte er, es gebe Laplatageier mit Nägeln. Als Laplatageier wurde dann ein halber Hahn serviert und die Nägel waren harmlose Spargel. So gab es auf dem Speisezettel viel Neues, wie Seemannsverfolgungswurst, womit eine nach unseren Begriffen durchaus akzeptable Dauerwurst gemeint ist. Das also nur zur Probe. Ich habe aber davon noch viel mehr gelernt. —

Durch die Nordsee, den Nord-Ostsee-Kanal, durch die Ostsee ging die Reise nach dem Erzhafen Oxelösund, dort machten wir an einem Sonnabend früh am Kai fest. Die dortigen Hafengewerkschaften sind sehr genaue Leute. Sonnabends ist es um 13 Uhr Schluß mit allen Mühen. Dabei ist die Verladeanlage vollautomatisiert, und nach meiner Meinung muß sich keiner hier einen Bruch heben.



... daß die beiden blonden steilen Zähne lieber trocken den Rückzug antreten.

Aber Bestimmung ist Bestimmung und auf diese Weise hatten wir Fahrgäste einen schönen Nachmittag und einen ganzen Sonntag vor uns. Aber auch an Land hört der geschäftige Sonnabend

um 13 Uhr auf und alle Geschäfte schließen, damit die Schweden ihr Wochenende zu genießen vermögen.

Wer sich an Bord nicht beizeiten für den notwendigen Durst eingedeckt hat, sitzt trocken. Daher auch der Hang der hübschen steilen Zähne, kurz einen Besuch an Bord zu wagen, um einen Drink zur Begrüßung zu ergattern. Aber unsere Kapitäne sind nicht dafür, auch der unsere nicht, und so mußten die Kleinen ganz trocken den Rückzug antreten und sich mit ihren Freunden und einem Eis trösten. Ja, hart kann das Leben sein, besonders im Hafen!

Nach einem in der Landeshauptstadt verbrachten Sonntag waren wir am Montag früh voll beladen und wurden von zwei Schlepfern mit Bug und Heck von der Kaimauer abgezogen, richteten den Bug heimwärts und begaben uns auf die Rückreise.

Alles in allem, eine herrliche Fahrt, viele neue Eindrücke und Erfahrungen für eine Landratte und dem gefaßten Vorsatz, baldmöglich wieder einmal eine so herrliche Reise zu unternehmen.

Ahoi! — Der Dicke!

Lotse durch die Speisekarten:

Dänemark

Wenn die skandinavischen Staaten sich in kulinarischer Hinsicht in vielen Dingen ähneln, so hat doch jedes Land seine ausgesprochenen Spezialitäten. Dänemark ist das Land des Smørrebrød. Es ist nicht zu verwechseln mit dem in allen skandinavischen Ländern üblichen Smörgasbröd, dem kalten Büfett. Die deutsche Übersetzung von Smørrebrød mit Butterbrot trifft nur einen winzigen Teil dessen, was der Einheimische darunter versteht. Die deutsche Sprache kennt keinen entsprechenden Ausdruck und kann ihn auch nicht kennen. Ihrer Idee, ihrem inneren Gehalt nach, finden diese Brote eigentlich nur in der japanischen Küche Parallelen. Den fleißigen Händen, die ein Smørrebrød bereiten, geht es nicht darum, ein Brot schlicht zu belegen, sondern ein Kunstwerk zu kreieren. Ein solches Brot muß so schön aussehen, daß man sich zunächst scheut, es zu essen, um es nicht zu zerstören. Aber auch im Geschmack birgt es Überraschungen. Da liegen z. B. auf einer Scheibe Brot drei Scheiben feinstes Kassler, darüber wieder ein halber Pfirsich, eine erlesene Backpflaume und daneben ein Teelöffel voll Rotkohl. Die Salat- und Petersilien-Dekoration macht den Teller zu einem Stilleben. Eine Scheibe Danablu-Käse wird mit einem rohen Eigelb, das durch einen Tomatenring gehalten wird, verziert. Einige Scheibchen geröstete Leber sind auf einer Leberpasteten-Unterlage mit herrlich braunen Zwiebelringen und gedämpften Campignonscheiben angerichtet. Kurzum, der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Überall in Dänemark findet man zum Lunch, also zu unserer Mittagsmahlzeit, diese Brote. Im Restaurant Davidsen in Kopenhagen kann man geradezu Smørrebrød-Orgien feiern. Die Speisekarte mißt fast 2 Meter und enthält mehrere hundert Variationen. — Wer sich ein Smørrebrød bestellt, darf allerdings den eisgekühlten Aquavit und das Tuborg-Bier nicht vergessen. Hier handelt es sich um einen kulinarischen Dreiklang hoher Qualifikation, der noch dazu billig zu erstehen ist.

Wer in der Weihnachtszeit in Dänemark an Land kommt, sollte außer Smørrebrød auch Schweinebraten versuchen. Kaum irgendwo auf der Welt wird er so delikats zubereitet wie gerade hier.



Auch unser Kapitän war dafür...

Ballast zum Trimmen übernommen, so daß ich unbehindert meine Person an Bord bringen könnte.

Mit Gepäck an den Steward weitergeleitet, verbrachte dieser mich in die mir bestimmte Kajüte, und da ich der erste an Bord war, richtete ich mich zunächst für die auf mich zukommende Zeit häuslich ein.

Indessen waren die Deckel an Bord, man sagt dazu Luken, geöffnet worden und die Kräne von Land her begannen ihr Werk. Sie hoben das Erz aus dem Innern und lagerten es an Land oder verluden es auf eine Reihe von kleineren Motorschiffen, Leichter genannt, die an der dem Kai entgegengesetzten Seite im Hafen lagen. Später lernte ich den Kapitän kennen. Zur Begrüßung, und wie er sagte, zum Einstand, kredenzte er mir einen großen Kognak, den er aus Ermangelung eines dafür geeigneten Glases — es war eine Finte, wie ich später feststellen mußte — in einem Südweinglas darbot. Um nicht aufzufallen, erledigte ich auf Anhieb die erste Hälfte, mußte

Wie entsteht ein solches Gemälde mit der Kamera?

Ein ungewöhnliches Bild! Treibeis vor einer arktischen Küste, Lichtreflexe in einer Dünung, die so still und träge ist, daß man ihr die Nähe des Gefrierpunktes förmlich ansieht. Das grelle Schwarz-Weiß — durch betont harte Wiedergabe noch verstärkt — unterstreicht die Lebensfeindlichkeit der Atmosphäre. Links über dem Bildraum ist die bleiche Polarsonne zu vermuten. Da sie dicht über dem Horizont steht, können ihre flach über das Wasser gleitenden Strahlen auch die sanften Wellentäler nicht ausleuchten. Sie bleiben nachtschwarz wie das Felsgestein, von dem sich die Zackenlinie der Eisbrocken abhebt. Es ist also Gegenlicht, das diese Ornamente malt, die Dünung und das Eis sichtbar macht. Man stelle sich die gleiche Aufnahme ohne Gegenlicht vor! Das Meer wäre eine graue, öde, unbewegte Fläche, Eis und Fels wären kaum zu unterscheiden.

Je leerer ein Bild ist, um so mehr verlangt es nach Gegenlicht. Die Gegenlichtaufnahme ist Stimmungsmalerei, und es gibt eben Bilder, die auf Stimmungswiedergabe angewiesen sind, wenn sie nicht arm und dürrig erscheinen sollen. Der photographierende Seemann ist häufiger als jeder andere auf Gegenlicht angewiesen, weil er so häufig vor einer leeren „Landschaft“ steht. In den Lehrbüchern ist nun aber Gegenlicht meist als praller Sonnenschein beschrieben. Danach

müßte der Seemann auf photographische Stimmungsmalerei immer dann verzichten, wenn diesiges Wetter und Gewölk ihm die Sonne verhüllten. Daß dem nicht so ist, beweist ein Blick über das Meer, wenn man die vermutete Sonne im Rücken hat und ein zweiter in jene Richtung, in der die unsichtbare Sonne anzunehmen ist. Der Unterschied ist nicht zu übersehen. Hier sind die Wellen von Lichtern und Schatten immer noch deutlich markiert, dort verschwimmen sie zu ödem Einerlei. Auch die verhüllte Sonne sendet also Lichter und Schatten spendendes Gegenlicht aus. Es kommt nur darauf an, diese naturgemäß nur geringen Hell-Dunkel-Kontraste deutlich sichtbar zu erhalten.

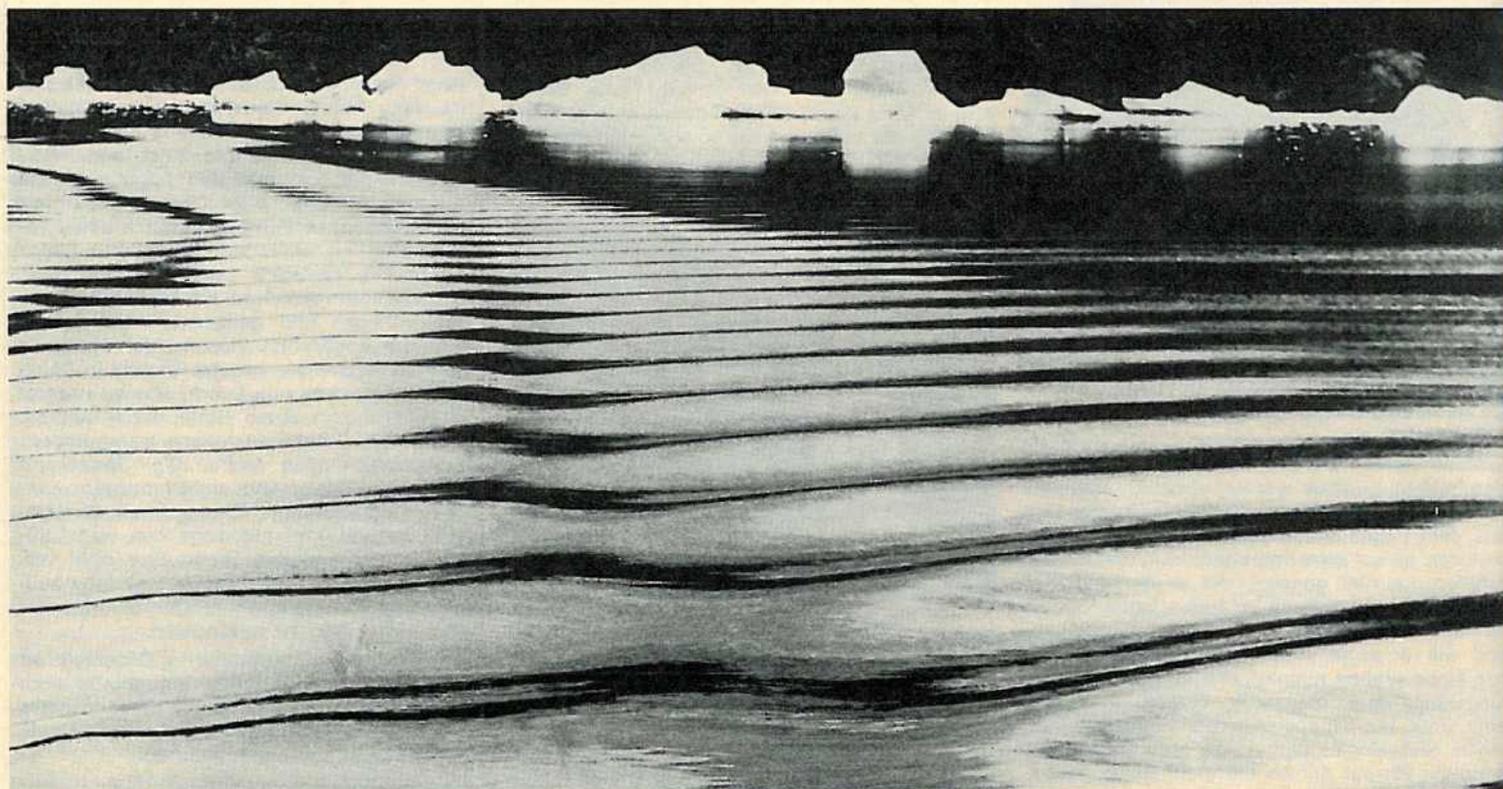
Die auf pralles Sonnenlicht gemünzte Gegenlichtregel lautet: belichte nach den Schatten! So eine Gegenlichtaufnahme wird also absichtlich überbelichtet. Wollte man auch in unserem Falle so verfahren, so würden Lichter und Schatten in einem grauen Brei untergehen. Die Überbelichtung ist ein Kontrast-Töter. Den extremen Schwarz-Weiß-Kontrasten der Sonnen-Gegenlicht-Aufnahme kann sie zwar nicht viel anhaben, sie kann sie nur wunschgemäß mildern. Aber die weichen Kontraste, die uns diffuses Gegenlicht gerade noch spendet, bringt sie zum Verschwinden. Überbelichtung macht immer ein hartes, „dichtes“ Negativ, das sich beim Kopieren und

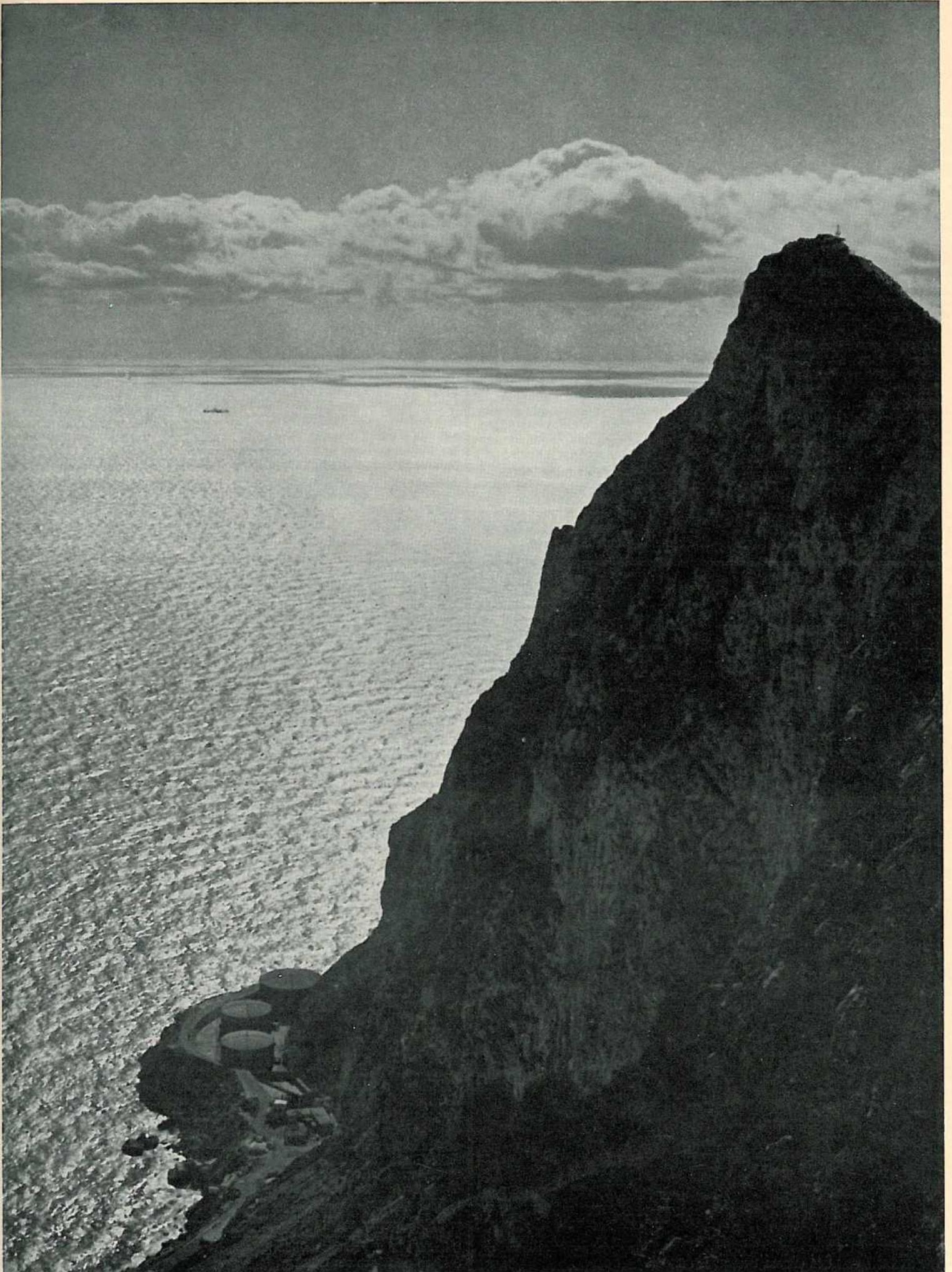
Vergrößern gegen die Lichtstrahlen sperrt und so das Positiv-Bild vergrößert. Durch Unterbelichtung aber erzielt man ein feines, weiches, glasklares Negativ, das alle Einzelheiten und Tönungen aufbewahrt und an das Positiv weitergibt. Daraus folgt: je geringer die Hell-Dunkel-Kontraste eines Gegenlicht-Bildes sind, um so eher muß man nicht über-, sondern unterbelichten. In der Praxis sieht das so aus: Bei prallem Sonnen-Gegenlicht wird „nach den Schatten“ überbelichtet. Bei nur leicht verhüllter Sonne wird normal belichtet. Bei gänzlich verhüllter Sonne muß man unterbelichten. Das setzt natürlich die Verwendung eines Belichtungsmessers voraus, der die Belichtungsunterschiede anzeigt, denn schätzen kann man sie wohl kaum. Man neigt den Belichtungsmesser zur Meeresfläche hin und stellt aber nicht die Blende ein, die er angibt, sondern die nächstkleinere, nicht 8, sondern 11, nicht 11, sondern 16 — je nachdem. Auch mit automatischen Kameras kann man absichtlich unterbelichten. Man stellt dann für diese Aufnahme die Filmwählscheibe auf die nächsthöhere Empfindlichkeitsstufe, zum Beispiel von 18 auf 21 DIN. Die Kamera benützt dann automatisch die nächstkleinere Blende.

Das alles gilt auch für den Farbfilm. Er ist zwar auf sichtbare Kontraste nicht im gleichen Maße angewiesen wie der schwarzweiße. Bei Unterbelichtung werden aber seine Blautöne schneller abgedunkelt als die rötlichen, und so kommen kräftigere Farbnuancen in das Bild einer bewegten Wasserfläche: tiefblaue Schatten unter immer noch hellen Lichtern.

Da der Schwarzweißfilm — anders als das Farbdia — auf verschiedene Weise entwickelt und kopiert werden kann, wird man gut daran tun, dem Photolabor anzuzeigen, daß und weshalb ein Film absichtlich unterbelichtet wurde. Denn einem zarten und dünnen Negativ gebührt eine andere Behandlung als einem kräftigen und robusten. Es will kürzer entwickelt und weicher kopiert werden.

— R —





Gibraltar, das ist Fels, Meer und Schiff.

Foto: Rausch



UNSER FREIZEITTIP:

Philatelie zur See

Am 21. Juni 1963 kam in Nigeria eine Markenserie von zwei Werten an die Schalter, die an die „Entdeckung des Weltalls“ erinnert. Eine dieser Marken ist auch für jene Sammler interessant, die sich dem Motiv „Schiffahrt“ zugewandt haben. Der Sh. 1/3-Wert zeigt nämlich unter dem Satelliten Syncom II ein Bild des amerikanischen Satelliten-Verbindungsschiffes USNS „Kingsport“. Es ist die erste Abbildung eines solchen Schiffes auf einer Briefmarke, und nur bei den Marinen der USA und der UdSSR werden derartige Spezialschiffe eingesetzt. Sie sind nicht mit den Flugkörper-Erprobungsschiffen zu verwechseln, die es auch in Großbritannien und Frankreich gibt, und die zur Erprobung von Luft-See-Raketen usw. dienen.

Markantestes äußeres Zeichen der „Kingsport“ — auf der Nigeria-

Marke auch gut zu erkennen — ist der riesige weiße Ball, der sich über der Parabol-Antenne spannt. Diese Antenne nahm seinerzeit mit ihrem Funkstrahl Verbindung zu Syncom II (Synchronous Communications Satellite) auf, nachdem der Vorgänger Syncom I 35 680 Kilometer von der Erde entfernt an seinem Standort hoch über Madagaskar plötzlich explodiert war.

Am Sonnabend, dem 27. Juli 1963, gelang es, Syncom II mit 2 Tagen Verzögerung von Cap Canaveral — dem heutigen Cap Kennedy — aus an einer Spitze einer dreistufigen Delta-Rakete in den Weltraum zu schießen. Es blieb der „Kingsport“ vorbehalten, die erste Nachricht auf dem Satellitenwege zwischen den USA und Afrika zu vermitteln. Die Versuche mit dem Syncom-Satelliten leiteten eine völlig neue Art der Nachrichtenübermittlung ein.

Die „Kingsport“ hat es sich am Anfang ihrer Laufbahn sicherlich nicht träumen lassen, daß sie dereinst so berühmt werden würde. 1944 entstand sie zusammen mit vielen anderen Schwesterschiffen als „Kingsport Victory“ auf den Helgen der California Shipbuilding Co. in Los Angeles. Auftraggeber der Schiffe war das US-Handelsministerium.

Für Verbindungszwecke unter Wasser — unter anderem für das 8700 Seemeilen lange Pazifik-Telefonkabel „Compac“ — ist ein anderes Schiff im Einsatz, das als Silhouette auf einer Marke von Fiji im Dezember 1963 erschien. Gemeint ist das Kabelreparaturschiff „Retriever“. Die 4200 t große „Retriever“ diente beim Legen dieses Unterwasser-Kabels, das zur Verbindung zwischen den Commonwealth-Ländern beiträgt, als Versorger der Kabel-

leger „Mercury“ und „Monarch“. „Retriever“ — rund 100 m lang und knapp 15 m breit — ist 1961 als fünfter Träger dieses Namens in Dienst gestellt worden. Das Schiff hat eine Reichweite von 8000 Seemeilen, läuft 15 Knoten und hat eine Besatzung von 90 Mann. Annähernd 650 Kilometer Tiefseekabel können in drei Behältern — sogenannten Tanks — des Schiffes mitgeführt werden.

Bauwerft dieses Schiffes, das der Cable and Wireless Ltd. gehört, ist Cammell Laird & Co., auf dessen Werftelgen in Birkenhead die „Retriever“ gebaut wurde.

Die Kosten des Telefonkabels „Compac“, die immerhin 26 Millionen Pfund (rd. 270 Millionen Mark) betrug, teilten sich Großbritannien, Kanada, Australien und Neuseeland. (jwö)

... süß und zum Anbeißen



Wir dachten, daß das unsere Leser auch finden.

Wie sieht es in Ihnen aus?

Der Kampf ums Dasein nimmt uns so sehr in Anspruch, daß wir häufig keine Zeit mehr für uns selbst haben. Unser heutiger Test will deshalb auf Entdeckungsreisen gehen. Sie brauchen dazu nur jede Frage mit „ja“ oder „nein“ zu beantworten und am Schluß die Punkte zu addieren.

	ja	nein
1. Ist Langschlafen eine Ihrer Hauptleidenschaften	5	1
2. Lesen Sie seit etwa einem Jahr mehr als zwei Zeitschriften oder Illustrierte regelmäßig?	2	4
3. Erwarten Sie von den kommenden Monaten eine grundlegende Wandlung Ihrer wirtschaftlichen Lage?	3	1
4. Waren Sie im vergangenen Jahr mehr als einmal sehr verliebt?	1	4
5. Beachten Sie fast täglich den Wetterbericht?	3	1
6. Haben Sie von Zeit zu Zeit ein sehr starkes Bedürfnis nach Zucker und Süßigkeiten?	5	2
7. Neigt Ihre Stimme dazu, sich beim Singen zu überschlagen?	4	1
8. Schwärmen Sie für einen Filmstar?	5	2
9. Wird Ihnen beim Hinabschauen von einer Brücke oder einem Berg leicht schwindelig?	3	1
10. Widerstrebt Ihrem Gefühl die Theorie, daß der Mensch vom Affen abstamme?	2	4
11. Lauschen Sie dem Geigensolo lieber als dem Saxophonsolo?	1	4
12. Ziehen Sie die Wesensart der Nordländer den Südländern gefühlsmäßig vor?	2	5
13. Finden Sie Ihre erste Liebe heute sehr komisch?	2	5
14. Sind Sie überzeugter Gegner jeder Art von Militarismus?	5	2
15. Achten Sie täglich darauf, seriös und würdig auszusehen?	2	4
16. Ziehen Sie zur Aufmunterung guten Tee dem Kaffee vor?	1	3
17. Sind Sie der Auffassung, Reichtum verderbe die guten Sitten?	1	4
18. Haben Sie ein irgendwie gefährliches Geheimnis?	2	5

Punktbewertung:

Über 66 Punkte: Sie haben noch ein gutes Stück Kinderland in Ihrer Seele. Das läßt Sie verträumter und verspielter erscheinen als andere, aber auch jünger und frischer. — **Von 61 bis 66 Punkte:** Hinter Ihrer Menschenscheu, die zeitweise zum Menschenhaß wird, verbirgt sich eine große Reserve von echter Liebe zum Schönen und Vornehmen. — **Von 55 bis 60 Punkte:** Im Reich Ihrer Seele sind noch ganze Landstriche unerforscht. Dort liegen, Goldadern gleich, wertvolle Talente, die Sie bis jetzt nicht nutzten. — **Von 46 bis 54 Punkte:** Sie legen Ihre persönlichen Gefühle gern unter die Lupe und zergliedern sie. — **Von 34 bis 45 Punkte:** Ihre vortreffliche Menschenkenntnis brachte Ihnen schon manche Ernüchterung, ersparte Ihnen jedoch ebenso viele schmerzliche Enttäuschungen. — **Unter 34 Punkte:** Die starke Unruhe, die Sie zeitweise überkommt, ist nichts anderes, als das intensive Suchen nach echtem Glück. (ici)

Rangliste der deutschen Schlager

Die Hitparade des Dezember haben wir nachgeholt, da in der Januar-Ausgabe aus Platzgründen darauf verzichtet werden mußte. Dafür haben wir diesmal mit der deutschen auch die internationale Hitliste berücksichtigt.

Dezember 1966

1. **Bend It** — Als Weihnachtserfolg hielten sich Dave Dee und seine Freunde noch on top. Wir freuen uns mit ihnen. Bieg' es (hin) dachten sie. Und siehe, Dave Dee scheint mit „Bend It“ der erste echte Hit der Winter-Schlager-Saison zu werden, der eine Verbindung Beat—Folklore geschaffen hat.
2. **I Can't Control Myself** — The Troggs sind einen „raufgerutscht“ und haben mit „Little Man“ die Position getauscht. Daran sieht man, daß sie immer noch zu den zur Zeit recht beliebten Beat-Gruppen zählen.
3. **Little Man** — Aber auch Sonny & Cher blieben mit ihrem „Klein — aber oho!“ weiterhin gern gehört, obgleich sie sich meist wie zwei Bajazze in ihren geschmacklosen „Non-Stop-Anzügen“ präsentieren. Doch manche mögen's halt — und Auffallen geht über Schönheit.
4. **Stop-Stop-Gleich** — The Hollies gebieten gleich Einhalt, wo immer sie auftauchen. Sie kamen (von ganz hinten!) und drückten auf die „Stop“-Uhr, als sie oben waren.
5. **Dandy** — Hier stellen sich zum Abschluß unserer weihnachtlichen Parade The Kinks mit ihrem geliebten Dandy als Hecklicht.

In den USA und England gab man folgenden Hits den Vorrang:

1. **I'am a Believe Her**. Nur an sie, an sie, an sie... glauben „Die Monkees“.
2. **Green, Green Gras of Home** (Nr. 1 in England). Ob „Tom Jones“ ein Ire ist oder Schotte? (My heart is in the highland — my heart is not here...)
3. **Give Me Some Loving**. Ohne Kommentar, für die „Spencer Davis Group“
4. **Mellow Yellow** (Nr. 2 in Amerika). Einer schwärmt für den grünen — „Donovan“ für den gelben Boden!
5. **My Minds Eye**. Die „Small Faces“ machen auf Intellektuell: Vor meinem geistigen Auge...
Herzlichst Ihre Magdalena Ahlers

Copyright der Schlagerreihenfolge a) by „Musikmarkt“, b) Publikum-Tests.

Fräulein, einen Kaffee...

Von Michael Loring

Mein Freund ist leider ein Schürzenjäger, macht gerne auf Playboy.

In Amerika, und noch dazu in Boston, wo man besonders sittenstreng ist, und wo er auch etwas Besseres zu tun gehabt hätte als einer hübschen Kellnerin Stielaugen zu machen, ist nun folgende Geschichte passiert:

Sie fegte flink mit der Serviette seine Tischplatte sauber. Er verdehte die Augen und sagte halblaut: „Was für hübsche, gepflegte Hände Sie haben! Man würde gar nicht glauben, daß Sie so schwer arbeiten...“ Dabei gelang es ihm, ihre Hand mit einem leisen Streicheln zu berühren.

Januar 1967

1. **Eine Handvoll Reis** — Herzlichen Glückwunsch dem neuen Freddy, der wieder von sich reden macht. Hoffen wir nur, daß wir nicht noch einmal alle so genügsam werden müssen, um mit einer Handvoll Reis zufrieden zu sein.
2. **Good Night My Love** — Roy Black wird uns vielleicht so bald nicht wieder etwas vorsingen. Er will nämlich nur noch so oft auftreten, bis er davon sein Studium in München finanziert hat. Denn er nimmt Schauspiel-Unterricht, da er tolle Filmangebote bekam. Nicht als Sänger — sondern als jugendlicher Liebhaber.
3. **Bend It** — Dave Dee und seine Freunde waren bis vor kurzem noch unumstrittene Top-Stars mit diesem ersten echten Hit, der eine Verbindung zwischen Beat und Folklore geschaffen hat.
4. **Moderne Romanzen** — Hier ist unser unverwüstlicher „Graf Bobby“, als den man Peter Alexander unwillkürlich immer sieht, wenn man ihn in dieser Rolle erlebte, einmal wieder mit an Bord unseres Schlager-Kahns. Ja, ja der Peter...
5. **Dear Mr. Applebee** — Hier kam David Garrick mit einem „Hoppla, jetzt komm ich!“ vom 17. auf den 5. Platz. Mal abwarten, ob es Mr. Applebee noch weiterbringt.

Sie zog die Hand zurück und dann sagte sie: „Um Mißverständnissen vorzubeugen, möchte ich Ihnen mitteilen, daß ich gar nicht so schwer arbeite. Und um alle Ihre weiteren Fragen vorwegzunehmen, möchte ich gleich feststellen, daß mir meine Arbeit Freude macht, daß ich kein armes Kind bin, daß die Chefin eine nette Person ist, daß ich nach der Arbeit keine Zeit habe, auch morgen nicht und nicht an den folgenden Tagen, daß ich auch gar nicht allein nach Hause gehen muß, weil mich mein Mann nach Hause begleitet, ein seelenguter Mensch, den nichts aus der Ruhe bringt außer Männern, die sich nicht ganz wie Gentlemen benehmen. Und nun sagen Sie mir bitte, wollen Sie eine große Tasse Kaffee oder eine kleine, soll es ein Mokka sein oder wünschen Sie den Kaffee mit Milch, Sahne oder Schlag-sahne?“

Wer nach dieser Rede bestellte, war kein Playboy mehr, sondern eher ein begossener Pudel.

Ankerhieven mit Frau Kapitän

Meine Seebeine bekam ich auf einer kleinen grünen Tjalk. Das Schiffchen hatte einundeinhalbhundert Ladetonnen und wurde mit Segel und vierzig Glühkopfpferdestärken, je nachdem, durch die blauen Fluten gepreßt. Die Besatzungsliste sah so aus: „Kapitän, Bestmann und ich als Moses.“ Meine Hauptaufgabe bestand darin, die Stimmung der gesamten Besatzung durch gutes Essen zu erhalten und möglichst zu erhöhen. Oft sank dieses Stimmungsbarometer bei mir aber unter den Gefrierpunkt, denn beim Kochen konnte ich mir beim besten Willen keine Sporen an den Seebeinen verdienen. Wenn an Bord schon alles in der warmen Koje lag, dann schälte Moses erstmal Kartoffeln für den Magenfahrplan des nächsten Tages. Im Hafen mußte ich dann noch beim Laden und Löschen helfen. Wie oft lief ich dann zwischen zwei Hieven zum Kochtopf und sorgte dafür, daß nichts anbrennen konnte. Erbsen, Bohnen und Kohl konnte ich schon beim schlechtesten Wetter ganz gut hinzubereiten, aber wehe, wenn die Schiffsleitung ausgefallene Spezialitäten haben wollte, wie z. B. Klüdden oder Eierpfannkuchen. Mit meinen Klüdden konnte man bestimmt eine Stunde lang Ping-Pong spielen und die Eierpfannkuchen hatten mit Schallplatten Ähnlichkeit.

Einmal schleppten wir einen kleinen Fischkutter mit Maschinenschaden in den Hafen. Aus übergroßer Dankbarkeit bekamen wir allerlei edle Fische. Der Kapitän ging sofort an Land und die übrige Besatzung, außer mir, arbeitete im Maschinenraum. Ich stand nun wieder ganz allein vor den Außenbordkollegen und hätte sie am liebsten alle wieder in den Bach geworfen. Mein erster Gedanke war: „Jetzt machst du erstmals ein ordentliches Feuer, damit die Viecher nachher auch gar sind.“ Ich holte mir aus dem Maschinenraum alten ölgetränkten Twist, klopfte Briketts klein und machte ein Feuer, daß der alte Kombüsenschornstein glühte. Wie lange ich nun den Topf mit den Fischen auf dem Feuer hatte, kann ich leider nicht mehr sagen. Ich weiß bloß noch, daß es den Tag durchgesiebte Fischsuppe gab.

Fürchterliche Gewitterwolken gingen wieder auf den armen Moses hernieder, welcher an den Fischer dachte und diesem auch überaus „dankte“. Ein Glück, daß der Kapitän nicht dabei war, sonst hätte der auch noch Gewitter gespielt. Mein Kapitän kam erst spät von Land zurück und schien in gehobener Stimmung zu sein. Übrigens hatte er unter dem Arm ein Töpfchen. Diese Mitternachtsvase hatte sich schon selbst etwas aus dem Papier geschält. Sein Frauchen sollte ein paar Reisen mitfahren, erzählte er uns lachend. So schnell habe ich noch nie meine Sorgen vergessen, denn jetzt sah ich auch für mich einen kleinen Sonnenstrahl. Frauchen kam denn auch bald mit ihren zwei Zentnern über die Reling geklettert. Bald war die Leitung der Kombüse und die Aus-

arbeitung der Speisefolge in festen Frauenhänden. Moses brauchte nur noch Kartoffeln zu schälen und Backschaft zu machen.

Weiß der Kuckuck, ist es Abergläubige oder sonst etwas Wahres dran, wenn man sagt: Frauen bringen kein Glück an Bord? Das konnte ich später auch sagen. — Wir lagen auf Reede und wollten in See gehen. Die Frau vom Kapitän half überall, wo sie konnte, sogar beim Ankerhieven. Wir hatten noch ein altes Pumpspill mit Händel. So kam es denn, daß ich jedesmal in ihrer weiten Bluse den vorderen Tiefgang ablesen konnte, d. h. wenn Frau Kapitän mit ihrem Händel unten war. Ich konnte vor Lachen nicht mehr pumpen. Schnell änderte sich aber die Stimmung, als der Kapitän das bemerkte. Diesen Tag habe ich nie in meinem Leben vergessen.

Die paar Wochen, wo Frauchen an Bord war, gingen schnell vorüber. Jetzt ließ ich natürlich meine Schlappohren hängen, denn ich mußte ja nun wieder in meine geliebte Kombüse als Küchenchef.

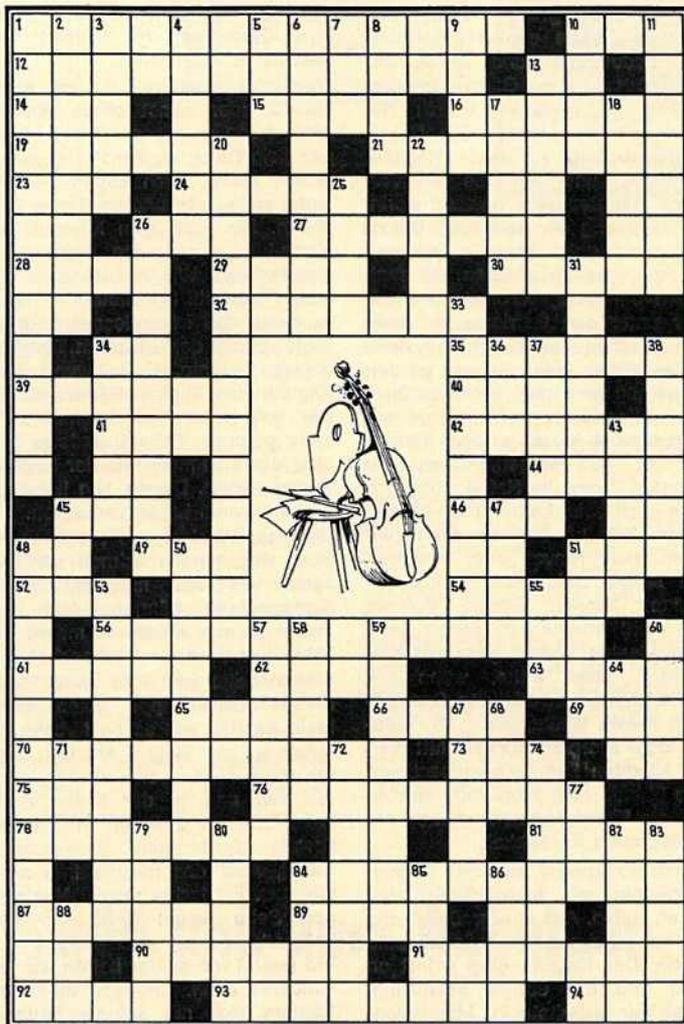
Einmal hatte ich wohl zuviel Soda in die Erbsensuppe getan, denn mein Kapitän saß schon fürchterlich lange auf der Reling. Mit der rechten Hand hielt er sich an den Wanken fest und in der linken Hand hatte er eine Zeitung. Wir fuhren gerade durch den Nord-Ostsee-Kanal, aber das machte ihm nicht viel aus. Er dachte wohl: „Von dieser Seite kennt mich sowieso keiner.“

Ein paar Tage später hatten wir besonderes Pech. Vielleicht hatte der Kapitän sich mit seinem Mittagstisch bestückt geirrt, jedenfalls fuhren wir bei Arkona in ausgelegte Fischernetze. Das konnte natürlich auch unser Röcheleisen von 40 PS nicht ab. Es blieb stehen. Wir setzten sofort unser Boot aus und ich mußte mit meinem längsten Kombüsmesser die Schraube freischneiden. Ich habe gearbeitet wie ein Pferd und war pudelnaß. Der Kapitän sagte: „Jungchen, Jungchen, unser Leben hängt davon ab, denn wenn uns die Fischer sehen, ist es aus.“ — Endlich hatten wir die Schraube frei, aber wir kamen nicht weit. Die Fangleine vom Boot hatte sich um die Welle und Schraube gewickelt. Bei der allgemeinen Aufregung hatte keiner an so etwas gedacht. Aber dieses Unheil konnten wir abwenden und nun endlich weiter-tuckern.

Das ganze Deck lag voll Netze, Bojen und sogar ein Warpanker war dabei. Acht Tage gab es dann bei mir in der Kombüse frische gefangene grüne Heringe. Ich habe die Dinger gekocht, gebraten, gebacken und in Sauer gelegt. Soviel weiß ich: Das kann ich heute noch. —

Als wir einmal die Weser hochfahren und an Bremerhaven vorbeischipperten, sah Moses sehnsüchtig nach den großen Schiffen hinüber, die dort an der Kai lagen. Keineswegs hätte ich mit einer Landratte tauschen mögen, denn ich wußte: Auch für mich wird mal ein Plätzchen frei sein auf so einem großen Überseedampfer. Süstu

Woher kommen die Uran-Strahlen?



Am Jahresende 1966 kehrte zum siebzigsten Male der Tag wieder, an dem eine junge Hausfrau und Mutter in Paris auf der Suche nach einem Thema für ihre Doktorarbeit die neueste Arbeit eines berühmten Physikers vor Augen bekam und — doch über diesen so wichtigen Vorgang will ich jetzt ausführlich berichten:

Das Baby schlief. Der Gatte Pierre Curie arbeitete in seinem Laboratorium. Madame Marie blätterte in der Schrift des französischen Physikers Henri Becquerel. Sie suchte nach einem Thema für ihre philosophische Doktor-Arbeit.

Der Gelehrte hatte sie gerade der Akademie der Wissenschaften vorgelegt. Durch einen Zufall war eine Kopie in Pierres Besitz geraten. Er hatte die Arbeit der Gattin heimgebracht. Und nun las sie, was dem Physiker bei den Untersuchungen der Salze des Urans zugestoßen war.

Wenn Becquerel das Uran lange im Dunkeln aufbewahrte, entdeckte er, daß es unaufhörlich Strahlen sandte. Sie ähnelten den Röntgenstrahlen, über die sich die Welt gerade etwas beruhigt hatte. Aber woher die mysteriösen Strahlen kamen, und warum sie gesandt wurden, all das vermochte der Physiker nicht zu erklären.

Sehr merkwürdig, sagte sich Madame Marie. Sie hatte in den letzten Tagen mit den Kollegen ihres Mannes über allerlei Fortschritte gesprochen, aber niemand hatte auf diese Ermittlung und ihre Rätsel gedeutet. Wo doch sonst in Paris derlei Mysterien das größte Aufsehen in der Gelehrtenwelt erregten.

„Vielleicht kann ich das Rätsel lösen“, versicherte sie ihrem Manne. „Das wäre doch ein vortreffliches Thema für die Doktorarbeit.“

Pierre war begeistert. Ja, sie sollte es unter allen Umständen versuchen. Er bat seinen Freund, den Direktor der Schule für Physik, ihr einen Raum für ihre Untersuchungen zur Verfügung zu stellen. Na ja, man vermochte sich nicht vorzustellen, daß irgendeine junge Frau, die da aus Warschau nach Paris gekommen war, ein solches Geheimnis der Natur entreißen konnte. „Wir haben doch hier in Paris so viele hervorragende Gelehrte, die sicherlich alle die Behauptungen über die unerklärlichen Uranstrahlen gelesen haben werden“, wandte der Direktor ein, „aber niemand hat sich ernsthaft darum bekümmert.“

Dennoch wies er der Frau des jungen Gelehrten einen Raum in seiner Schule an. Es war eine winzige Maschinenkammer ohne jede Einrichtung. Die Bude war dunkel, feucht und eisig kalt.

Madame Marie nahm dankbar an. Gewiß wußte sie, daß diese Baracke für ihre Experimente ungeeignet war. Aber woher sollte sie die Mittel nehmen, um sich ein eigenes Laboratorium zu mieten? Man war jung verheiratet. Ihr Mann besaß nichts weiter als seinen wissenschaftlichen Ehrgeiz und die paar Sous, die er bei Experimentierhilfen verdiente, und sie war völlig mittellos zum Studium von Physik und Mathematik aus Polen gekommen. Das Paar war froh, daß es sein Baby und sich ernähren konnte.

Sie begann mit ihren Untersuchungen. Ihr Mann wies ihr seine Methoden an. War Uran das einzige chemische Element, das jene Strahlen erzeugte? Das war die erste Frage, die sie sich vorlegte. Sie untersuchte hundert andere Stoffe. So fand sie heraus, daß Thorium gleiche Strahlen aussandte. Madame Marie nannte diese Erscheinung „Radioaktivität“. Sie kam auch, wie sie herausfand, nicht nur bei Uran und Thorium vor. Also müßte, schloß sie, ein neuer Stoff vorhanden sein.

Ihr Mann, dem sie ihre Beobachtung erklärte, warnte sie. Sie möge noch einmal prüfen, ob sie sich nicht geirrt habe. Sie tut es. Nein, sie ist im Recht.

Da war ein neues, noch unbekanntes Element. Pierre legte seine Arbeiten beiseite und half ihr. Das Ehepaar zerlegte die Pechblende, maß jeden Teil einzeln auf seine Aktivität. Jahre und Jahre vergingen. Die beiden fanden das neue Element. Madame Marie nannte es zu Ehren ihres Heimatlandes „Pollonium“.

Acht Jahre lang dauern ihre Forschungen. Da kamen sie dem neuen Stoff, der zwei Millionen mal stärker als die Uranstrahlen war, auf die Spur. Sie gaben ihm den Namen „Radium“. Die beiden unternahmen in ihrer Rumpelkammer, in der sie es all die langen Jahre ausgehalten hatten, einen Freudentanz.

Im Jahre 1903 erhielten Marie und Pierre Curie den Nobelpreis. Acht Jahre später, als Marie noch immer mit ihren Studien beschäftigt war, gab man ihr auch den zweiten Nobelpreis — Welch eine einmalige Ehre!

Egon Jameson (SKN)

Nicht nur für Musikfreunde

Waagrecht: 1. Luftkurort in Oberbayern, 10. nordischer Tauchvogel, 12. das eigene Ich in den Mittelpunkt stellen, 14. die „Ewige Stadt“, 15. japanische Ureinwohner, 16. gleichseitige, schiefwinklige Parallelogramme, 19. Finkenvogel, 21. Nebenfluß der Donau, 23. nordische Gottheit, 24. Büchergestell, 26. nasse, klebrige Erde, 27. Vorhang, 28. Fahrzeug, 29. Arbeitsgruppe, auch Sportmannschaft, 30. Furcht, 32. italienische Hafenstadt, 35. Tennisschläger, 39. wenig gegliederter Gebirgsstock, 40. Schlußwort des Gebetes, 41. Widerhall, 42. Dschungelheld, 44. Hauptbestandteil der Campingausrüstung, 45. Mündungsarm des Rheins, 46. Segelkommando, 49. Abschiedsgruß, 51. holländischer Maler, 52. spanische Exkönigin, 54. Krankheit, Siechtum, 56. Beschränkung d. Auskunfts-pflicht eines Kreditinstitutes, 61. Frauennamen, 62. altes Reich, seine Hauptstadt war Susa, 63. psychologisches Experiment, 65. französische Landschaft, 66. Frauennamen, 69. zu keinem Zeitpunkt, 70. italien. Version der modernen Kunst, 73. Fluß in Nordwestdeutschland, 75. Grundlage der Familie, 76. Protest, 78. südafrikanischer Präsident, leitete den Burenkrieg gegen die Engländer, 81. Handgriff an Werkzeugen und Waffen, 84. Kernreaktor, 87. unabsichtlicher Fehler, 89. Roman von Zola, 90. Klagegedicht, 91. Zaum ohne Gebiß, 92.

Edelgas, 93. Erfinder des Ball-Jongleurstils, 94. Papageienart.

Senkrecht: 1. Hochschule zur Ausbildung höherer Hüttenbeamter, 2. Selbstsucht, 3. Kartenspiel, 4. Bantukaffernvolk, 5. griech. Buchstabe, 6. Hauptstadt v. Kaschmir, 7. Wacholderschnaps, 8. russ. Stadt am Don, 9. Auszeichnung, 10. Stadt in Italien, 11. Musikaufführung, 13. blitzartig leucht. Feuererscheinung, 17. Kampfplatz, 18. ein wenig, 20. Kommandeur d. Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika, 22. Gerücht (franz.), 25. buddh. Priester, 26. österr. Maler und Graphiker, 31. Linie, die Staaten trennt, 33. dramatisches Tonstück, 34. Nebenfluß d. Rhone, 36. span.: Herrin, Hausfrau, 37. Turnübung, 38. chem. Element, 43. Stern im Perseus, 45. Kfz.-Kennz. von Landau, 47. hügelfrei, 48. Entseuchung, Entkeimung, 50. dän. Reichsfahne, 51. Kehrgerät, 53. gefährliches Wagnis, 55. Kfz.-Kennz. von Bitburg, 57. periodisch auftretender heißer Springquell vulkanischen Ursprungs, 58. tropische Harzart, 59. Ausgabe v. Wertpapieren, 60. Holzmaß, 64. pers. Fürwort, 67. Impfstoff, 68. Straußenvogel, 71. Gerät, das die Tageszeit anzeigt, 72. Einheit, 74. Wasserfahrzeug, 77. nordische Göttin des Totenreichs, 79. balt. Volk, 80. Kübel, 82. Schreibgerät, 83. Lärm, großartige Aufmachung, hinter der nichts steckt, in der Umgangssprache, 84. Kuchengewürz, 85. Essen, 86. Frauennamen (Abk.), 22. französisch: Straße.



Klar bei Schmunzelaug

Seeleute können sich bekanntlich überall in der Welt verständigen. Mit Händen und Füßen und Pidgin-Englisch. Englischsprechenden Weltbürgern hingegen fällt es schwer, sich in Deutschland verständlich zu machen. Dabei können die tollsten Sachen passieren. In Bremerhaven betrat ein US-Sailor einen Laden mit der Absicht, sich eine Briefwaage zu kaufen, weil er offenbar an Bord aus unerfindlichen Gründen viel zu wiegen hatte. Folgende Rede hielt er der verblüfften und zart erötenden Verkäuferin: „Please, geben Sie mir eine Wiege, denn ich will was wagen.“

Zahnlose Kapitane

Unser Fernsehen bringt viel. Fernsehen bildet. Jeder wird darüber informiert, wie beispielsweise Damen ihre Pölsterchen durch die perfekten Elastikprodukte von Miederfirmen wegmodellieren lassen können.

Kürzlich lief nun eine Kapitänssendung über den Bildschirm des Wer-

befernsehens, die es wert erscheint, bei Schmunzelaug festgehalten zu werden. Da wird ein Kapitän gezeigt, wie er mit dem Glas das Land seiner Sehnsucht mit der Seele sucht. Maschinentelegraf ist mit im Bild.

Ton: „Ein Kapitän muß navigieren.“

Bei der nächsten Einstellung wird der Kapitän an Deck gezeigt, wie er sehr interessiert und äußerst aufmerksam eine Hieve Whisky verfolgt, die in der Luke verschwindet.

Ton: „Ein Kapitän muß über die Millionenwerte seiner Ladung wachen.“

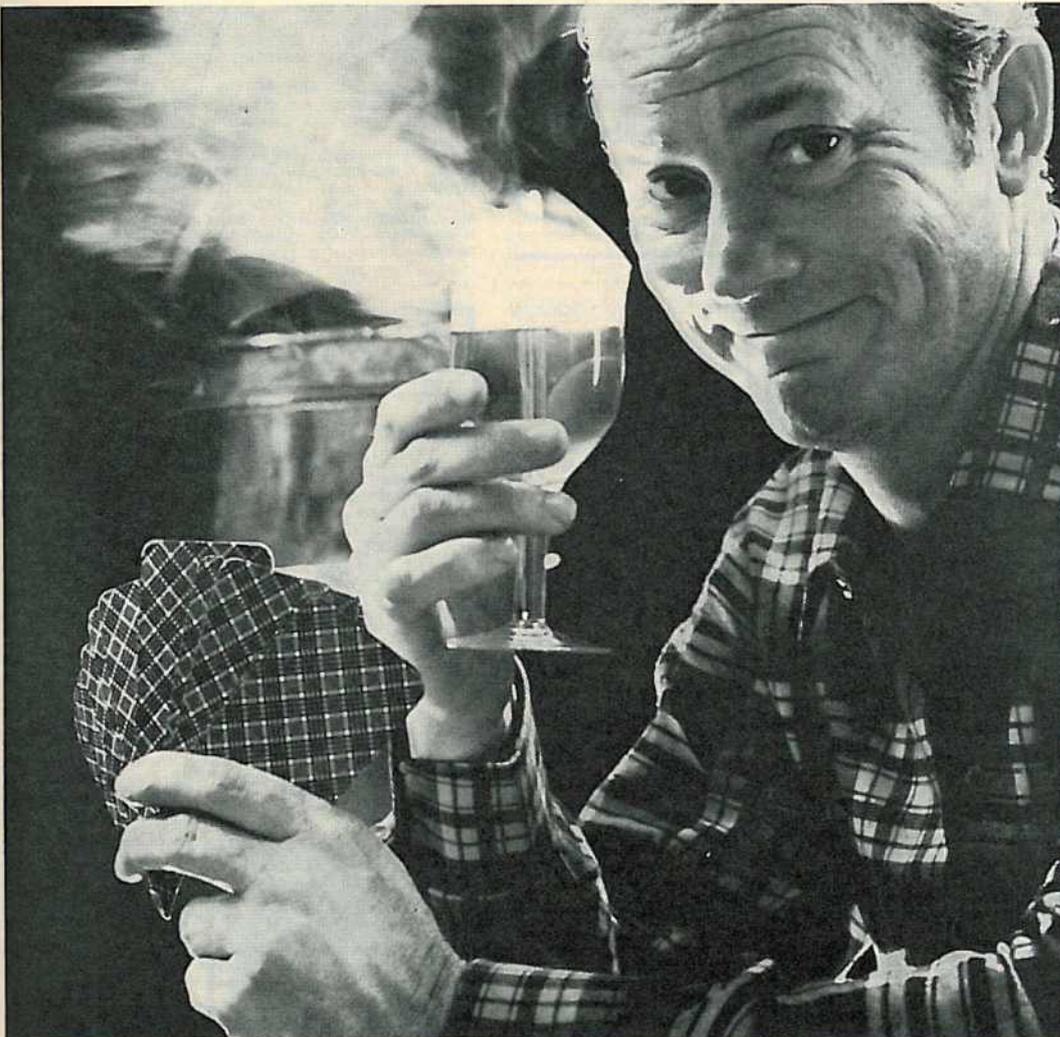
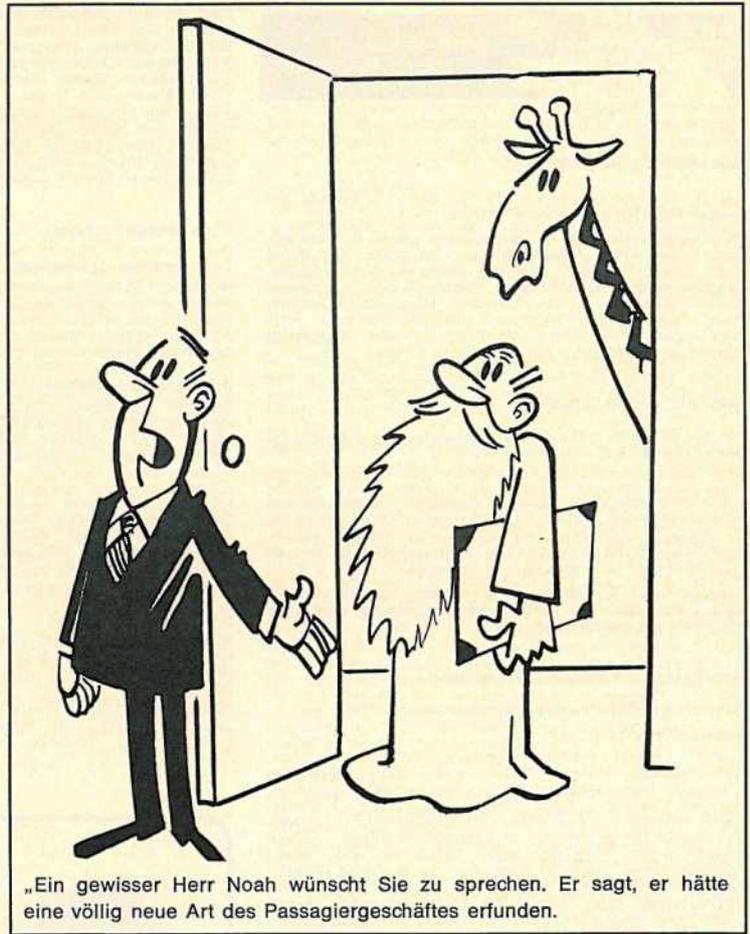
Nächstes Bild: Der Kapitän leutselig in der Kombüse in traulichem Gespräch mit dem Koch.

Ton: „Ein Kapitän muß auch in der Kombüse nach dem rechten sehen.“

Und dann kommt's:

Große Aufnahme des lachenden Kapitans.

Letzter Ton: „Eines aber muß der Kapitän nicht - seine Zähne putzen.“ Denn dafür hafet ein Pülverchen namens Kukmimalkuk.



Balle Grand

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



Balle



Seefahrtsschule Hamburg

Am 21. 12. 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Horst Asbar, Henning v. Bülow, Jose da Silve Cardoso, Karl Eckes, Jens Häbel, Wilhelm Hörecke, Karl-Heinz Kraaz, Peter Löwisch, Manfred Mertens, Claus Meyer, Joachim Raube, Udo-Volkmar Reschke, Ulrich Schaefer, Dirck Schneider, Gustav Schwark, Hans-Albert Stampf, Horst Süß, Volkert Thomsen, Hansjörg Wagener, Otto Weissinger, Willy Wolms, Manfred Zimdars, Karl-Heinz Hoyermann, Wolfgang Krasser, Peter Lübke.

Seefahrtsschule Bremen

Am 16. 12. 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Peter Cermak, Hans-Jürgen Gebhardt (mit Auszeichnung), Hans-Dieter Greger, Waldemar Kachel, Horst Karow, Steffen Korschak, Hubertus Kozłowski, Hans-Joachim Langer, Uwe Meier, Peter Meints, Christian Müller, Günther Ortwald, Rolf Otte, Werner Pinnow, Peter Schiefelbein, Hans-Bernd Schwab, Lutz Steinmetz, Rudolf Trutzel, Dietrich Vahl, Uwe Wiechert, Carl Wilke.

Senatsdirektor Dr. Maas als Vertreter des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr überreichte den Prüflingen die Befähigungszeugnisse.

Schiffingenieurschule Flensburg

Bestandene Prüfungen des Wintersemesters 1966

Seemaschinist II (C 3):

Jochen Becker, Gerhard Birkholz, Friedbert Büttner, Bernd Cordes, Günther Dehn, Johann Dippl, Wolfgang Eiserbeck, Horst Heinrich, Benno Hübner, Günther Hühn, Hermann Jensen, Klaus Jeworowski, Heinz Kirchner, Herbert Kleinke, Peter Küper, Hans-Joachim Lucas, Helmut Maier, Egon Peters, Maximilian Pointinger, Arnulf Schwerdtfeger, Erich Sörensen, Bernd Tiemann, Hans-Joachim Wenk, Dieter Fullrich, Rolf-Dieter Giese, Helmut Gründel, Hans-Georg Jahn, Gerhard Mahlke, Andreas Marks, Albert Mayr, Kurt-Lothar Müller, Hermann Raack, Josef Reithoffer, Lutz Scheffran, Hans Schneider, Horst Schober, Peter Steffen.

Seemaschinist I (C 4)

Klaus Altmann, Heinz Baumann, Uwe Becker, Hermann Böhmer, Hans Peter Helmes, Hans-Jürgen Hoppstock, Hugo Jensen, Kurscheid, Uwe, Klaus Martini, Eberhard von Moeller, Jürgen Paulig, Günther Pudlo, Walter Reimers, Peter Stephan, Uwe Tappendorf, Peter Wendt, Hans Hermann Wilhelm, Holger Winter, Tilo Winter, Hans-Jürgen Wolf.

Ingenieur für Schiffsbetriebstechnik (C 6)

Friedhelm Babst, Harald Bohr, Dieter Britschin, Horst Cornils, Wolfgang Engling, Gerhard Gloe-Carstensen, Dieter Göhlich, Bernd Groth, Rainer Koch, Helmut Kuhnshch, Geert Langenbuch, Holger Langschwager, Klaus Mauer, Hans-Joachim Mauff, Heinz Nega, Horst Oldenhaver, Friedhelm Ponge, Peter Qualifer, Lothar Rüdiger,

Rolf Schmidt, Horst Schrader, Jürgen Schulze, Helmut Stock, Jörg Thiel, Hans-Peter Thormeyer, Wolfgang Werth, Uwe Witt, Zwingmann, Gerhard Baecker, Wolfgang Born, Harald Cmok, Jürgen David, Manfred Dzenus, Lothar Eckert, Walter Eggers, Peter Ertzinger, Walter Friedrichsen, Hans-Jürgen Froese, Heinz Klinger, Helmut Korn, Klaus-Jürgen Koske, Wolfgang Lemke, Dieter Mücke, Rolf Mundt, Günter Nittmann, Klaus Peters, Klaus Priddl, Hans-Heinrich Reckweg, Heinrich Sahm, Dieter Schütt, Winfried Schulz, Axel Staskiewicz, Helmut Tamminga, Horst Wiese, Jürgen Wilkens.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Travemünde

Wolfgang Denter, Frank Fütterer, Volker v. Guionneau, Peter Knipp, Rainer Kugler, Peter Ludwig, Peter Müller, Frank Nadler, Guido Pelka, Frank-Helmut Peper, Norbert Remane, Michael Schau, Jürgen Schlichting, Dieter Seipel, Peter Thede, Ernst Vollmer, Bernd Ziplfel.

Prüfungsstelle Hamburg

Joachim Baumann, Volker Bergoint, Konrad Böttcher, Reinhold Bruns, Heinz-Jürgen Bürsing, Klaus Büttner, Heiko Eichler, Harald Firlus, Ulrich Gansewig, Achim Gründler, Helge Hauschildt, Erik Harborth, Peter Hochmuth, Helmut Husmann, Werner Kunz, Peter Kreubig, Jürgen Lempert, Hansjörg Locher, Hermann Matthiesen, Hans-Joachim Merkt, Herbert Meyer, Hans-Georg Müller, Delfel Panier, Holger Petersen, Uwe Panselin, Wilfried Ploetz, Hans-Ewald Raab, Johannes Ritter, Friedrich Roitzsch, Jürgen Rothenspieler, Stanislaus Schröder, Heinz Santjer, Heinz-Joachim Seifert, Leonhard Stebner, Willy Tuch, Ernst Weggen, Eberhard Witt.

Prüfungsstelle Bremen

Wolfgang Adam, Hans-Joachim Apel, Karl-Heinz Arends, Horst Bremer, Ewald Eilers, Jan Eilts, Karl-Heinz Faber, Erich Fricke, Michael Glass, Helmut Goldsweer, Horst Hilker, Martin Höppner, Istok Hrovatin, Heino Kähler, Reemt Krey, Walter Leisten, Heiko Lotsch, Richard Lutz, Johann Rhoden, Fritz Ringel, Hartmut Rühlmann, Jürgen Steinweg, Abubakar Umar, Dieter Wittkowski, Hinrich Würdemann, Reinhard Zitz.



Als Anerkennung für hervorragende Leistungen bei der Matrosenprüfung erhielten eine Buchprämie:
Konrad Böttcher
Karl-Heinz Faber
Guido Pelka
Jürgen Schlichting

Jürgen Schlichting

ganz anders ist, als der bisher übliche Kampf gegen die Urgewalten, Fernweh und Darstellungen zweifelhaften Hafennilieus. Der vorliegende Band offenbart, daß Kunst und Seefahrt oder Seefahrer und Künstler durchaus Begriffe sind, die sich nicht fremd gegenüberstehen, wobei es einerlei ist, ob dieses in einem rührend einfachen Aquarell, das geliebte Schiff darstellend, zum Ausdruck kommt oder in den kunstvollen Ausschmückungen der prächtigen Segler des Mittelalters. Die interessanten Entdeckungen, die der Band vermittelt, erfüllen voll die Erwartungen, die an den Titel geknüpft werden dürfen. Das 278 Seiten starke Buch wurde von Hans Jürgen Hanse unter Mitarbeit namhafter Personen zusammengestellt. Der Text und die vielen Zeichnungen sowie Bildtafeln ergänzen einander vorzüglich. Sie zeigen auf, was im Laufe der Jahrhunderte in aller Welt von Seefahrern und Schiffbauern geschaffen wurde, um den Schiffen Individualität zu geben, sie eben zu den tagaus tagein von den Besatzungen verfluchten, geliebten Wesen zu machen, deren Seele sich dem offenbart, der Verständnis und Vertrauen erkennen läßt. „Kunstgeschichte der Seefahrt“ ist all denen unbedingt zu empfehlen, für die die Seefahrt ein klein wenig mehr als Broterwerb ist und für die Schiffe mehr sind als nur Anhäufungen toten Materials. With



Schiffsverkäufe

MS „Berlin“, 19 000 BRT, vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, zum Abbruch nach La Spezia (Italien).

TS „Hanseatic“, 30 030 BRT, von der Hamburg-Allantik Linie GmbH. & Co., Hamburg, zum Abbruch an die Eisen & Metall AG, Hamburg.

TS „Heidelberg“, 9260 BRT, von der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, an panamesische Interessenten in New York, die das Schiff unter griechische Flagge bringen werden.

MS „J. C. Ertel“, 3228 BRT, von der Reederei Ertel, Bieber & Co., Hamburg, an die Deutsch-Nordische Schifffahrtsgesellschaft mbH., Hamburg. Neuer Name „Gyda“.

MS „Levensau“, 1110 BRT, von der Bugsier-, Reederei und Bergungs-AG, Hamburg, zum Abbruch an die Eisen & Metall AG, Hamburg.

MT „Verena“, 700 BRT, von der Hansa-Tankschiffahrt Morgenstern & Co., K. R. Graue & Co., Bremerhaven, nach Italien.

MS „Audentia“, 978 BRT, vom Bremer Schifffahrtskontor Brink & Co., K. R. Brink & Wölfel, Flensburg, nach Griechenland. Neuer Name „Audentia Fotini“.

MS „Fella Hugo Stinnes“, 3131 BRT, von der Union Treuhand GmbH., Frankfurt, K. R. Hugo Stinnes Transocean Schifffahrt GmbH, an die H. F. Cordes Reederei, Hamburg. Zunächst keine Namensänderung.

MS „Brunsbüttel“, 4703 BRT, von der Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, an die Sudoimport, Moskau. Neuer Name „Uragan“.

MS „Brunshausen“, 4698 BRT, von der Reederei W. Bruns & Co., Hamburg, an die Sudoimport, Moskau. Neuer Name „Cyklon“.

MT „Nicola“, 499 BRT, von der Hansa Tankschiffahrt Morgenstern & Co., Bremerhaven, an dänische Interessenten.



„Die Sowjetflotte im Zweiten Weltkrieg“, von N. A. Piterkskij, erschienen im Stalling-Verlag, Preis 39,- DM.

Als sehr interessante Neuerscheinung hat der Stalling-Verlag eine Darstellung des Seekrieges aus sowjetischer Sicht gebracht. Es ist die Übersetzung eines Werkes, das der Militärverlag des Verteidigungsministeriums der UdSSR veröffentlicht hat und in dem „der Kampfweg“ der Sowjetflotte an allen Fluß- und Seefronten zusammengefaßt für eine breite Öffentlichkeit dargestellt wird. Die deutsche Übersetzung folgt strikt dem russischen Text und vermittelt damit einen unverfälschten Eindruck des Originals. Deutlich wird dabei die propagandistische Auslegung der Vorgänge, die bezeichnend für die sowjetische Geschichtsschreibung ist. Dieses häufig recht schiefe Bild wird in Anmerkungen kompetenter deutscher Historiker richtiggestellt. Damit vermittelt das Buch dem aufmerksamen Leser zweierlei: Wie das sowjetische Volk die Vorgänge im Seekrieg 1939-1945 sehen soll und wie sie sich wirklich abgespielt haben. With

„Die Seute Deern“, von Günther Schumann, erschienen im Seehafen-Verlag, Hamburg, 5,- DM.

Zum erstenmal erscheint die Monographie der „Seute Deern“. Sie ist der einzige reiner Windjammer, der heute in einem deutschen Hafen liegt. Ein halbes Jahrhundert abenteuerlicher Segelschiffsgeschichte tritt uns aus den mit aller Sorgfalt verfaßten und vorzüglich ausgestatteten Blättern entgegen. Aus der Arbeit des Autors spricht der Kenner. Ein erfahrener Segelschiff-Seemann und Journalist. Packend, echt und interessant steht die Zeit vor uns auf, in der sonntags rostige Nägel gerade geklopft und konserviert werden mußten. Diese Zeit der Härte um der Härte willen und Abenteuer liegt nur wenige Jahrzehnte zurück. Gleich auf der Jungferreise dieses echten Windjammers verschwand spurlos der Kapitän. Seitdem wurden die Planken des Schiffes manchem zum Schicksal. Dieses ist ein Buch, das jeden echten Seemann interessieren wird. Vor allem ist es frei von erlogener Romantisierung. Heute liegt die „Seute Deern“ in Bremerhaven, wo sie mitten in der Stadt erhalten wird. -With-

„Kunstgeschichte der Seefahrt“, Stalling-Verlag, 78,- DM Die Bildbandreihe des Stalling-Verlages zur Kunst- und Kulturgeschichte ist um ein wertvolles Werk erweitert worden, das vor allem die Beachtung der Seefahreren verdient. Allein deswegen, weil hier eine bisher wenig beachtete Seite der Schifffahrt aufgezeigt wird, die so



Neubauten

MS „Paul Lorenz Russ“

Von der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, an die Reederei Ernst Russ, Hamburg. Der Neubau hat eine Tragfähigkeit von 8700 t und weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 135,94 m; Breite auf Spannen 19 m und Tiefgang auf Sommerfreibord 8,28 m. Als Antrieb dient ein Zweitakt-MAN-Diesel mit Aufladung, der bei 135 UpM 7200 PS leistet und dem Fahrzeug bei 7000 tdw und dem entsprechenden Tiefgang von 7,35 m eine Geschwindigkeit von 17,75 kn verleiht. - Außer den vier Laderäumen sind Kühlräume mit einem Inhalt von 440 cbm und Süßöltanks mit einem Fassungsvermögen von 820 cbm vorhanden. Neben 12 Ladebäumen mit 3/5/10 t sind je ein 50- und ein 30-t-Schwergutbaum an Bord. Die Besatzung zählt 36 Mann.

MS „Wandrahm“

Von der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, an die Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg. Die „Wandrahm“ ist ein offenes Schiff und wird als Schutzdecker in Dienst gestellt. Seine Vermessung beträgt ca. 1550 BRT und die



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. „SELBSTEUER“

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



Tragfähigkeit 2622 t. Das Schiff kann aber auch als Volldecker mit einem Tiefgang von 5,40 m und einer Tragfähigkeit von ca. 3260 t gefahren werden. Das Fahrzeug weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über Alles 97,25 m, Breite auf Spanen 13,20 m und Tiefgang auf Sommerfreibord als Schutzdecker 4,82 m. Die Antriebsmaschine besteht aus einem MaK-Diesel, der bei 375 UpM 2000 PS leistet und der für den Betrieb mit Schweröl eingerichtet ist. Mit dieser Anlage erreicht das Schiff als Schutzdecker eine Dienstgeschwindigkeit von ca. 13,2 kn. Das Ladegeschirr setzt sich aus drei Bordkränen mit 5 t Nutzlast sowie einem Mastkran von 10 t Hebefähigkeit zusammen.

MS „Alster“

Von der Werft Schulte & Bruns, Emden, an die Partenerederei MS „Alster“, Korrespondentreederei Washbay-Linie GmbH. Der Neubau ist ein „roll-on/roll-off“-Schiff, das den ersten derartigen Dienst zwischen Hamburg und England eröffnet wird. Der Neubau ist mit 499 BRT bzw. 269 NRT vermessen und weist bei 67 m Länge über Alles und 3,75 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von 1130 t auf. Als Antrieb dient ein Deutz-Diesel, der bei 380 UpM 1320 PS leistet und eine Geschwindigkeit von 12 kn ermöglicht. Das Schiff wurde mit einer großen 30,6x7,5 m messenden Luke ausgestattet, die nach dem MacGregor-Single-Pull-System verschlossen wird. Achtern wurde eine MacGregor-Heckpforte installiert, die 3,6 m breit und 4,2 m hoch ist, so daß durch sie auch größere Fahrzeuge und Güter an oder von Bord gebracht werden können. Um auch schwere Güter im Zwischendeck befördern zu können, wurden die dort vorhandenen stählernen Pontondeckel verstärkt, so daß auf ihnen die Abstellung von Fahrzeugen mit einem Achsdruck von 13 t möglich ist. Ladegeschirr ist nicht vorhanden.

MS „Steinberg“

Von der Büsumer Werft, Büsum, an die Reederei Aug. Bolten Wm. Müller's Nachf., Hamburg. MS „Steinberg“ ist ein sogenanntes Wechselschiff, d. h., daß es sowohl als Volldecker mit einer Vermessung von unter 1200 BRT und einer Tragfähigkeit von 2250 t als auch als Schutzdecker mit einer Vermessung von 499 BRT und einer Tragfähigkeit von 1280 t fahren kann. Seine Hauptdaten lauten wie folgt: Länge über Alles 75,30 m, Breite 11,40 m und Tiefgang 5,34 m bzw. 3,87 m. Die Antriebsmaschine besteht aus einem MaK-Diesel, der bei 375 UpM 1400 PS leistet. Hiermit erreicht das Schiff auf Schutzdeckerhöhe eine Geschwindigkeit von 13 kn. Die „Steinberg“ wurde mit zwei Luken von 18x6,4 m ausgestattet, zu deren Bedienung 3 Bäume mit einer Tragkraft von je 3 t sowie ein 10-t-Baum getakelt wurden.

MS „Susanne Reith“

Als erstes Schiff einer Serie von drei eisverstärkten Singledeckern hat die „Orion“ Schiffahrts-Gesellschaft Reith & Co., Hamburg, die „Susanne Reith“ von der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG übernommen. Die Tragfähigkeit des Neubaus beträgt 2850 t. Er ist 88,5 m lang, 13,6 m breit und geht 5,2 m tief. Zur Bedienung der beiden MacGregor-Luken dienen acht Ladebäume mit jeweils 3,5 t Hebefähigkeit und ein 25-t-Schwergutbaum. Der KHD-Diesel leistet 2140 PS und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14 Knoten.

MS „Crostafels“

Die AG „Weser“, Bremen, lieferte MS „Crostafels“ als ersten Neubau einer Serie von sechs Schiffen an die DDG „Hansa“ ab. Bei einer Tragfähigkeit von rund 12 400 t und einer Vermessung von ca. 9700 BRT ist die „Crostafels“ 152,2 bzw. 144 m lang, 20,4 m breit, 12,2 bzw. 9,5 m hoch und erreicht einen Tiefgang von 9,29 m. Bei dem 5-Luken-Schiff sind Brückenaufbauten, Wohnräume der Besatzung und der Maschinenraum im Hinterschiff angeordnet. Die mit MacGregor-Deckeln verschlossenen Luken werden durch zwei 5-t- und acht 5/10-t-Bäume bedient, außerdem wurden zwei fahrbare 5-t-Deckskräne aufgestellt. Als Schwergutgeschirr kam zwischen Luke 3 und 4 ein 150-t-Stülcken-Baum zum Einbau, der bekanntlich für beide Luken nutzbar ist. Der Antrieb besteht aus einem MAN-Diesel mit einer maximalen Dauerleistung von 11 200 Pse bei 119 UpM. Das Schiff erreicht durchschnittlich 20,5 kn.

Schiffsunfälle

Seeamt Hamburg

Zum Brand auf der „Hanseatic“ im Hafen von New York stellte das Seeamt im wesentlichen fest: Das Feuer ist dadurch entstanden, daß aus einer undicht gewordenen Brennstoffleitung am Diesel Nr. 4 Dieselkraftstoff versprüht ist und sich an heißen Motorteilen entzündet hat. Der Brand konnte einen größeren Umfang annehmen, weil

1. das Hauptentnahmeverventil des Tagesverbrauchstanks im Dieselraum wegen des Feuers nicht mehr erreichbar war und über die umständlich zu handhabende Fernbedienung nicht sofort geschlossen worden ist,
2. ein leicht zu betätigendes Schnellschlußventil für den Tagestank nicht vorhanden war,
3. der Tagestank nach Plätzen und Schmelzen des Schauglases der Füllstandanzeige leergelaufen ist, weil das Absperrventil geöffnet war.

Der Schiffs- und Maschinenleitung ist kein Verschulden nachzuweisen. Es kann auch nicht festgestellt werden, daß andere Maßnahmen nach dem Ausbruch des Feuers bessere Erfolge gehabt hätten.

Feuer

Im Hamburger Hafen brach auf dem MS „Ilse Schulte“ in der Baumwolladung ein Brand aus. Die brennende Partie wurde entladen und mit Hilfe von Schaum gelöscht.

Einen Laderaumbrand gab es in Rotterdam auf dem MS „Montan“. Er wurde von der städtischen Feuerwehr bekämpft und unter Kontrolle gebracht.

In Antwerpen brach auf dem MS „Moselstein“ ein großer Brand aus, der nur dadurch gelöscht werden konnte, daß die Lade- und Maschinenräume geflutet wurden. Zwei belgische Hafentarbeiter und der 3. Offizier wurden leicht verletzt. Zerstört wurden die vorderen Laderäume und die Aufbauten mittschiffs.

Im Kesselraum des in Lissabon liegenden D „Björn Lohse“ brach ein Brand aus, der das Schiff schwer beschädigte. Der Brand konnte nach mehrstündigem Feuerwehreinsatz gelöscht werden. Die Ladung bestand aus feuergefährlichem Kunstdünger. Besatzungsmitglieder kamen nicht zu Schaden.

Auseinandergebrochen

Das Hamburger MS „Nordmeer“ lief in der Nähe von Alpena (Michigan) in der Thunder Bay auf ein Riff. Ein Teil der Besatzung blieb an Bord, die meisten wurden von einem amerikanischen Schiff geborgen. Hochgehende See und schwere Brecher gaben dem Schiff eine knappe Woche später den Rest. Es zerbrach, nachdem Wasser durch die zerschlagenen Luken eingedrungen war, in zwei Teile. Nach Ansicht des Seeamtes trifft den wachhabenden 2. Offizier ein gewisses Mitverschulden, weil er die Kursänderung des Lotsen ohne genügende Kontrolle ausgeführt hat. Auch das Verhalten des Kapitäns, der vor der wichtigen Kursänderung die Brücke verlassen hatte, wurde beanstandet. Die Maßnahmen nach dem Unfall waren sachgemäß.

Kollision

Im US-Hafen Houston wurde das Hamburger MS „Marburg“ von dem italienischen Schiff „Francesco Barboro“ breitseits gerammt. Dabei wurden zwei deutsche Seeleute nicht lebensgefährlich verletzt. Das deutsche Schiff trifft keine Schuld.

Patententzug

Das Seeamt sprach gegen den Steuermann des Braker Kümos „Immanuel“, das mit dem Bremer MS „Bremer Norden“ zusammengestoßen war, ein schuldhaftes Verhalten aus. Dem Kapitän, der zur Unfallzeit betrunken war, wurde das Patent entzogen, da er nach Ansicht des Seeamtes alle Eigenschaften eines verantwortungsbewußten Schiffsführers vermissen läßt. Der Steuermann hatte entgegen den Paragraphen 35 und 38 der SSchStO die falsche Fahrwasserseite eingehalten.

Schweres Wetter

Ungewöhnlich starken Sturm gab es Ende November an der Nordseeküste und in der Ostsee. Über hundert kleinere Schiffe mußten vor dem Unwetter Schutz suchen. Der Sturm forderte mehrere Opfer.

Das MS „Schirokko“ (499 BRT) kenterte und sank in der Nähe von Gotland. Die Besatzung wurde vollzählig von einem dänischen Fischkutter gerettet.

Das aus Haren (Ems) stammende MS „Herm - S.“ (425 BRT) kenterte und sank vor der Insel Möya in der Nähe Stockholms. Auch hier konnte die Besatzung gerettet werden.

Ein weiteres Opfer forderte der Sturm vor der finnischen Küste. Dort sank das MS „Rigel“ (399 BRT). Von den sechs Besatzungsmitgliedern konnten nur zwei von einem dänischen Frachtschiff gerettet werden.

Quer durch die Last

3000 Schiffswracks

Wie die an Bord des deutschen Forschungsschiffes „Meteor“ in Hamburg tagende NSHC (North Sea Hydrographic Commission) mitteilte, liegen auf dem Grund der Nordsee über 3000 Schiffswracks, von denen nur 600 bis 700 Positionen bekannt sind. Die NSHC wurde 1962 als regionaler Zusammenschluß innerhalb des Internationalen Hydrographischen Büros (Monaco) gegründet. Ziel ist die lückenlose Erforschung der Nordsee in enger Zusammenarbeit.

Winterpanne

Gäste des Stapellaufs eines auf einer schottischen Werft für die Reederei H. Schultdt gebauten Schiffes mußten unverrichteter Dinge wieder nach Hause zurückkehren. Das Fett auf der Ablaufbahn war durch die eisige Kälte hart geworden, so daß der Neubau nicht zu Wasser kam.

Rekordaufträge

Während der ersten Hälfte des Fiskalhalbjahres 1966/67 erhielt die japanische Schiffbauindustrie Aufträge über die Lieferung von 215 Schiffen über 500 BRT mit insgesamt 4,673 Mill. BRT. Das bedeutet einen Zuwachs von tonngemäß 37 Prozent gegenüber der vergleichbaren Periode des Vorjahres.

Seefahrtschule Leer

Der Erweiterungsbau der staatlichen Seefahrtschule Leer ist nach dreijähriger Bauzeit von Niedersachsens Kultusminister Langeheine seiner Bestimmung übergeben worden.

Hafenjagd

Ein Boot der Wasserschutzpolizei und Barkassenführer jagten in Hamburg einen etwa drei Meter langen Tümmler. Dieser Bursche wollte offenbar den kalten Wassern des Nordatlantik entgehen und sich im Hafen etwas aufwärmen. Nach den Worten von Sachverständigen hat dieses Erscheinen eines Tümmlers in der Elbe Seltenheitswert.

Von Seeleuten gestiftet

Fünf neue Glocken erhielt das Seemannsheim in Hamburg-Altona. Vier davon waren von Seeleuten gestiftet.

Kanaltunnel

Der von Großbritannien und Frankreich geplante Kanaltunnel unter dem Ärmelkanal könnte bis 1975 in Betrieb sein, wenn die Frage nach der Beteiligung privater Kapitalien in nächster Zeit befriedigend gelöst wird.

Schwertgut

Drei besonders schwere Anker von je 17,5 Tonnen Gewicht wurden über Bremen nach Schweden verfrachtet.

Viermastbark „Pommern“

Die Viermastbark „Pommern“, die im Hafen von Mariehamn auf den Aalandinseln liegt, wird zur Seemannsschule umgebaut. Der prächtige Segler soll der Nachwelt in seinem ursprünglichen Zustand erhalten bleiben.

Neue minenfreie Wege

Die schwedische Kriegsmarine räumt gegenwärtig mit 13 Fahrzeugen neue Schifffahrtswege in den Ostseegewässern und in der südwestlichen Ostsee von Minen frei. In diesen Gewässern werden immer noch rund 5000 deutsche und englische Minen aus dem Zweiten Weltkrieg vermutet. Seit 1945 gingen dort 145 Schiffe durch Minentreffer verloren.

Suezkanal

Bis 1972 soll der Suezkanal soweit ausgebaut werden, daß er von Schiffen mit 14,5 m Tiefgang passiert werden kann. Von Mitte 1967 an sollen bereits Schiffe mit 11,7 m Tiefgang den Kanal befahren können.

Rationell und speziell

Den „Bremer Nachrichten“ entnahmen wir folgenden Artikel:

Auf der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft verwies der Präsident der Braunschweiger Akademie der Wissenschaften, Prof. Dr. Paul Kössler, in seinem Festvortrag über die Notwendigkeit der Automatisierung im Schiffbau darauf, daß die fortschreitende Perfektion mit einer fortschreitenden Komplikation erkauft werden müsse. Die Kosten für einen Automatisierungsgrad, der die Einsparung von einem Drittel der Besatzung ermögliche, hätte sich in etwa vier Jahren amortisiert. Es sei zwar nicht gewiß, ob in Zukunft Schiffe automatisch von einem Hafen zum anderen fahren könnten, gewiß sei aber, daß man auch dann nicht den „Könner auf der Brücke“ werde entbehren können. Mit der weiteren Entwicklung der technischen Apparatur wachse unabänderlich auch die Menge des Unerwünschten, teilweise sogar des Unbeherrschbaren.

Rekordzeit

Ein Rekord nicht nur hinsichtlich der Größe, sondern auch für die Ausrüstungszeit stellten die Kieler Howaldtswerke auf. Nur 49 Tage nach dem Aufschwimmen wurde der bisher größte Neubau einer europäischen Werft, ein 136 500-Tonnen-Tanker, auf den Namen „Moldau“ getauft und fertiggestellt. Damit hat sich die Kieler Werft nicht nur an die Spitze der europäischen Werften gesetzt, sondern ist auch in die Phalanx der japanischen Werften eingebrochen, die bislang nur zwei größere Schiffe abgeliefert haben.

Schiffbau-Sensation

Wie die Kieler Howaldtswerke bekanntgaben, sollen Schiffe mit einer Größe von 500 000 Tonnen unter Wasser gebaut werden. Die nötigen Vorbereitungen sind in Kiel bereits getroffen. Für den Bau wurde ein Dock entwickelt, das in umgekehrter Weise wie bisher arbeitet. Es hebt die Schiffe nicht mehr aus dem Wasser, sondern wird selbst abgesenkt. Einzelteile sollen auf den Hellingen fertiggestellt und auf dem Wasser zusammen geschwommen werden. Unter den Schiffsteilen liegt das Dock. Dann werden die Einzelteile geflutet und versenkt. Aus dem Dock saugen Pumpen einen Teil des Wassers ab und drücken es durch den Auftrieb wie einen Saugnapf gegen die Schiffsteile. In einer Druckkammer im Innern des Unterwasserdocks werden die fest aneinandergedrückten Nähte verschweißt. Durch dieses System können nach Worten des Werftdirektors Westphal Schiffe von beliebiger Länge und Breite gebaut werden.

8%

- KEIN DÄNISCHER STEUERABZUG
- KEINE SPESEN
- VOLLE SICHERHEIT UND DISKRETIION

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 _____

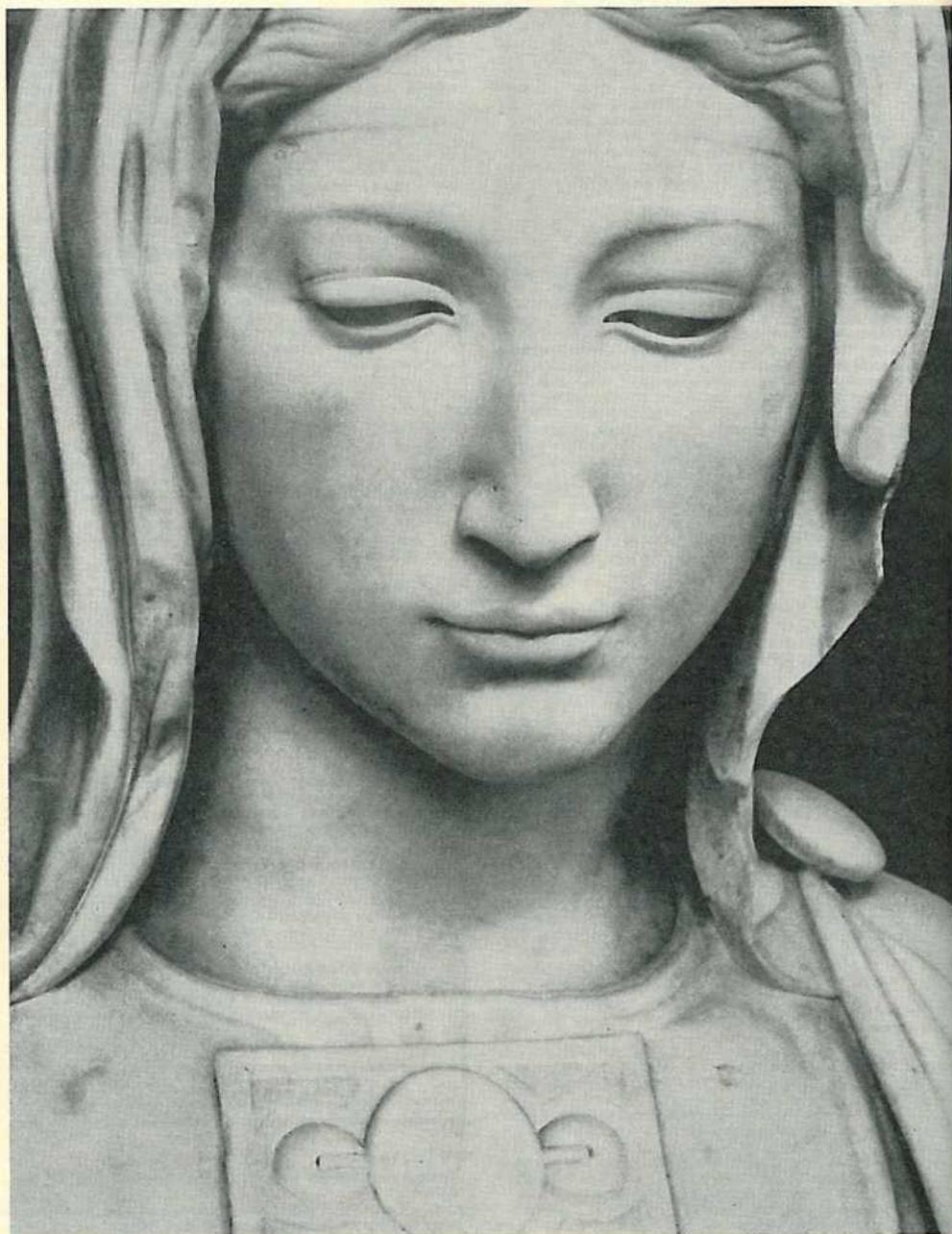
9-monatige Kündigung
oder
 Zinsfest bis: _____
max. 5 Jahre

Weitere Einzelheiten erbeten

Name _____
Adresse _____

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

Unsere Kunst- betrachtung



Die Madonna von Brügge

Ein wenig genanntes Werk des jungen Michelangelo

Zu derselben Zeit, da Michelangelo seinen berühmten David schuf, entstand in Florenz auch eine Madonna für die belgische Stadt Brügge. Ein belgischer Kaufmann, der in Florenz und Rom Handelsniederlassungen besaß, soll sie für 100 Dukaten erworben haben.

Aus der Schule des Domenico Ghirlandajo kommend, hatte der junge Michelangelo, Kind einfacherer Florentiner Kaufleute, durch die Akademie des Lorenzo Magnifico auch seine Begabung als Bildhauer geschult und war als 21-jähriger nach Rom geeilt, das fortan unter den Kunststädten Italiens führend sein sollte. Nur für kurze Zeit kehrte er in seine Heimat zurück, wo er neben dem David und der Brügger Madonna auch eine Zeichnung für ein Soldatenbild als Pendant zu Leonardos Werk

entwirft. Die Madonna von Brügge, die zwischen 1501 und 1503 entstanden ist, wird gewiß zu Unrecht von der kunstgeschichtlichen Literatur nur am Rande genannt. Schon 1521 erwähnt Albrecht Dürer in dem Tagebuch seiner Hollandreise die weiße Marmorstatue der Muttergottes von Brügge. Für ihn stand demnach die Urheberschaft des Buonarroti fest im Gegensatz zur späteren Forschung, die die Madonna in die Reihe der „zweifelhaften“ Werke aufnimmt. So vermuten etwa die Franzosen David d'Angers wie auch der deutsche Kunsthistoriker Wölfflin die Mitwirkung eines Assistenten. Der Vergleich der Madonna von Brügge mit der 1498—1500 im Auftrag eines französischen Kardinals für die Peterskirche geschaffenen berühmten Pieta dürfte doch die Hand Michelangelos bestätigen, da

zumindest die Köpfe beider Madonnen eine so große Ähnlichkeit zeigen, daß nicht nur das gleiche Vorbild, sondern auch derselbe Schöpfer angenommen werden kann. Bei einem Künstler wie Michelangelo, dessen Jugendwerk keinen einheitlichen Stil, wohl aber eine immense menschliche Spannweite aufweist, sind gewisse Unsicherheiten allerdings möglich. Unverkennbar bleibt indessen der starke klassische Impuls in beiden Werken, die erhabene Würde und Schönheit der Frauengestalten, die Vornehmheit der Züge, die Gefäßtheit des Ausdrucks. Sie deuten auf die Einflüsse hin, unter denen der junge Michelangelo in seiner frühen Schaffensperiode gestanden hat: es war das Werk Donatellos und die Antike.

Dr. U. B.

Wo sie bleiben —

was sie treiben ...

Ein A 6-Lehrgang nach zwölf Jahren

1953/54 besuchten und beendeten 17 Studierende erfolgreich ihren Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt an einer westdeutschen Seefahrtsschule. Was ist nach zwölf Jahren aus ihnen geworden, wie viele sind der Seefahrt, ihrem Beruf treu geblieben, und wie viele fahren noch zur See?

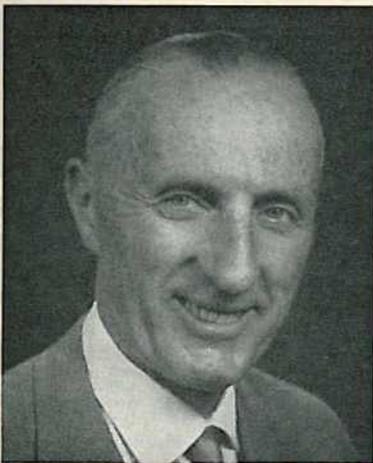
Folgende Aufschlüsselung nach ihren ausgeübten Tätigkeiten hat sich bei 16 Personen ergeben, da ein Lehrgangsteilnehmer inzwischen verstarb: 5 Kapitäne (große und mittlere Fahrt),

5 Lotsen (Elbe, Weser), 2 Lehrer (Seemanns- u. Seefahrtsschule), 1 fahrender I. O., 1 Marine Troßverband, 1 Hafenmeister, 1 Schiffsbesichtigter. Insgesamt fahren noch sechs von ihnen zur See, während zehn landseitige Stellungen gefunden haben. Das heißt im Verhältnis ca. 40 zu 60! Interessant dabei ist jedoch festzustellen, daß alle landfesten Tätigkeiten in mehr oder minder enger Form mit dem erwählten Seemannsberuf verbunden sind.

Der Trend zum Lotsen ist naheliegend, aber auch die Gruppe von Lehrern an seemännischen Fachschulen ist bemerkenswert. Dagegen fällt der Zug zu einer Hafenbehörde (1), der Marine-Verwaltung (1) und zu einer Hafen und Schifffahrt verbundenen Privatfirma (1) ab.

Keiner ging also der Seeschifffahrt verloren. Ihre Ausbildung war nicht umsonst. **Maritimer**

Harald H. Schuldt — 70 Jahre



Harald H. Schuldt, der am 23. Februar dieses Jahres seinen 70. Geburtstag feiert, trat im Jahre 1923 in ein Reedereiunternehmen ein, das bereits 1868 von seinem Großvater gegründet worden war. Seit Verlegung des Reedereisitzes von Flensburg nach Hamburg im Jahre 1932 hat Harald H. Schuldt die alleinige Führung des Unternehmens inne. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden insgesamt elf Schiffe in der Mittelmeer- und Fruchtschifffahrt von seiner Reederei beschäftigt. Im Zweiten Weltkrieg ging der gesamte Tonnagebestand verloren, doch bereits im Jahre 1949 gelang es dem heutigen Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, den Liniendienst zum Nahen Osten wieder zu eröffnen. Kurz darauf erfolgte im Rahmen des Gemeinschaftsdienstes der Ozean/Stinnes-Linien eine Ausdehnung nach den Vereinigten Staaten und Mexiko. Auch konnte die Tätigkeit der Fruchtreederei Harald H. Schuldt wieder aufgenommen werden.

Für das Amt des Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder bringt Harald H. Schuldt schon Erfahrung mit, denn bereits 1960 und 1961 hatte er es inne. Schon vor dem Jahre 1945 hat der gebürtige Flensburger sich der Gemeinschaftsarbeit für die deutschen Reedereien gewidmet. Eine Reihe ehrenamtlicher Tätigkeiten auf nationaler und internationaler Ebene charakterisieren diese Reederpersönlichkeit. Sein Verdienst ist es

unter anderem, die deutschen Reeder wieder an die internationale Zusammenarbeit auf dem sozialpolitischen Gebiet herangeführt zu haben.

Das „Hamburger Abendblatt“ schrieb unter „Menschlich gesehen“: „Der geborene Flensburger hat sein Geschäft von der Pike auf gelernt. Als Lehrling ging er nach Mexiko und Texas, wo er noch heute viele Freunde hat... Auch als Privatmann läßt ihn die Schifffahrt nicht los. Er sammelt die Modelle alter Koggen und hat als Prunkstück eine alte flämische Kogge in der Halle seines Hauses stehen. Seine Liebhaberei gilt Antiquitäten.“

Wer sein Alter nicht kennt, glaubt es nicht.

Seine erstaunliche Vitalität verdankt er dem Sport. Skilaufen und Reiten, Wandern und Golfspielen hielten und halten ihn jung. Mit den Kapitänen und Besatzungen der Schuldt-Schiffe wünscht auch „Kehrwieder“ herzlich Glück zum 70. Geburtstag.

Forschungsschiff „Meteor“

Das Schiff, geplant von der Deutschen Forschungsgemeinschaft, empfohlen vom Wissenschaftsrat, finanziert vom Bundeswissenschaftsministerium, wurde 1964 in Dienst gestellt. Es wird vom Deutschen Hydrographischen Institut bereedert, das sich mit der Deutschen Forschungsgemeinschaft die Nutzung teilt.

Das Schiff ist 82 m lang und 13,5 m breit. Es hat eine Wasserverdrängung von 2740 t und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 14 Knoten. Es bietet Platz für 55 Mann Stammbesatzung und 24 Wissenschaftler und erfüllt sechs Grundforderungen der Meeresforschung: sehr gute Manövrierfähigkeit, Geräuscharmheit, Vibrationsarmut, minimale Rollbewegung, Arbeitsdeck und Labors bei geringem Freibord mittschiffs im ruhigsten Teil des Schiffes sowie Hilfsmittel für alle Zweige der Meeresforschung: Meeresphysik (z. B. Spezialkabelwinden, Spezial-Tiefseelot, Kran für auslegbare Geräte), Meereschemie (Spezialdrahtwinde), maritime Meteorologie (Wind-Wetter-Radar, stabilisierte Plattform), marine Geophysik (Hubschrauber für Sprengseismik, Seegravimeter), Meeresgeologie (Tiefseewinde mit 12 000 m Trosse für 11 t Trossenzug, Sedimentechograph), Meeresbiologie (Schleppvorrichtung für pelagische Fischerei und Tiefseedredgen, temperierte Aquarien, Speziallabors), Schiffbau (Vorrichtung für Messung der Ruderkräfte und des Seegangs).

Das Neuartige an dem Schiff ist die Erfüllung der beiden letzten Forderungen: Hauptarbeitsdeck mittschiffs, um das sich 12 Labors anordnen, das Ganze nutzbar für alle Zweige der Meeresforschung.

Mit „Meteor“ sind seit der Indienstellung im März 1964 sieben Forschungsreisen durchgeführt worden, die im folgenden kurz aufgeführt sind und die illustrieren, wie vielfältig die Arbeit eines modernen Forschungsschiffes ist.

1. Reise: Teilnahme an der Internationalen Indischen Ozean-Expedition vom 29. 10. 1964 bis 18. 5. 1965. Es wurden Wechselbeziehungen zwischen Ozean und Atmosphäre, Schichtung und Bewegung der Wassermassen, Produktivität des Ozeans an lebenden Schätzen, der geologische und geophysikalische Aufbau des Untergrundes und die Verhältnisse in der Atmosphäre bis zu 20 km Höhe untersucht.

2. Reise: Untersuchungen im tropischen Atlantik im Rahmen des Internationalen Jahres der ruhigen Sonne vom 10. 8. 1965 bis 16. 12. 1965. Es wurde untersucht, wie die Atmosphäre bis in Höhen über 500 km unter besonderer Berücksichtigung geringerer Sonnenfleckenaktivität aufgebaut ist. Außerdem wurden Arbeiten auf den Gebieten der Wechselbeziehungen Ozean—Atmosphäre, der Strömungsverhältnisse in Äquatornähe sowie des Erdmagnetismus und der Gravimetrie durchgeführt.

3. Reise: Reise in das Seegebiet westlich der Iberischen Halbinsel vom 19. 2. 1966 bis 29. 3. 1966. Es wurde u. a. untersucht, ob eine Region von der Art des Iberischen Beckens zum Versenken radioaktiver Abfallstoffe geeignet ist.

4. Reise: Fahrt in den Nordatlantischen Ozean vom 22. 4. 1966 bis 10. 6. 1966. Es wurde eine Untersuchung des Mittelatlantischen Rückens nördlich 52° N sowie des anschließenden Reykjanaes Rückens in morphologischer, geologisch-physikalischer und ozeanographischer Hinsicht durchgeführt.

5. Reise: Teilnahme am internationalen Skagerak-Programm vom 19. 7. 1966 bis 16. 8. 1966. Diese vom Internationalen Rat für Meeresforschung in Kopenhagen (ICES) angeregte Untersuchung hatte zum Ziel, die Zirkulation im Übergangsbereich zwischen Nord- und Ostsee zu studieren.

6. Reise: Fahrt in den Nordatlantik in das Seegebiet östlich von Grönland und südlich von Island vom 1. 8. 1966 bis 17. 9. 1966. Auf dieser Reise war im wesentlichen die für die Hochseefischerei wichtige Vermessung der Hauptfanggebiete vorgesehen. Gleichzeitig wurden Geräte zur Seegangsforschung und maritimen Meteorologie eingesetzt.

7. Reise: Reise in das Mittelmeer (Ligurische See) vom 27. 9. 1966 bis 12. 11. 1966. Der Hauptzweck dieser Reise lag in der Untersuchung von Ausbreitungs- und Vermischungsvorgängen im Meer. Gleichzeitig fanden Untersuchungen über geologische Fragen, Lufterlektrizität, Ultrastrahlung und Funknavigation statt.

„Meteor“ hat sich bisher den Anforderungen der verschiedenen Zweige der Meeresforschung gewachsen gezeigt. Daher sieht jeder der 85 Wissenschaftler aus allen Gebieten der Meereskunde, die an den Kuppenfahrten der „Meteor“ vom 11. 1. 1967 bis 3. 8. 1967 im Nordatlantischen Ozean teilnehmen, der Durchführung dieses umfangreichen Programmes mit großer Zuversicht entgegen.

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

44 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Die Lage der EWG

Fortsetzung von Seite 4

das, was in den USA Binnenhandel ist. Daher kommt es hier auf eine Regionallösung an: Relativ kleine Länder, mehr oder minder gleichartige Volkswirtschaften, zudem eine soziologische Verwandtschaft — das alles drängte dazu, die europäischen Volkswirtschaften nur als Teile eines größeren Betätigungsfeldes aufzufassen, auf daß dieses neue Europa sich wettbewerbsfähig erweisen kann gegenüber den beiden großen, in sich und gleichsam von Natur aus geschlossenen Wirtschaftsräumen. So geht der Weg zur Neuordnung der Weltwirtschaft über die regionalen Lösungen. Die europäische wirtschaftliche Integration erweist sich solchermaßen nicht allein als ein rein oder gar kleuropäisches Problem, sondern als ein Problem der Weltwirtschaft überhaupt.

EWG wird leben

Kann und wird die EWG mit ihrer Beschränkung auf sechs Länder diesen dritten Faktor der wirtschaftlichen Welt bilden? Vor der Beantwortung dieser Frage ist — rückblickend auf die deutsch-französische Annäherung vom 13. Januar 1967 und ausblickend auf den 10. Geburtstag der EWG — jedoch zu klären, ob Aussicht besteht, daß die EWG in ihrer bisherigen Form wieder zurückfindet zu dem Schwung ihrer ersten Jahre. Es sah böse aus um die EWG, als Frankreich im Juni des Jahres 1965 den EWG-Ministerrat verließ. Es war erfreulich, daß Frankreich ein halbes Jahr später zurückkehrte und damit die Fragen des Agrarmarktes und der Agrarfinanzierung gelöst werden konnten. Es besteht Hoffnung, den gemeinsamen Agrarmarkt schon bis zum 1. Juli 1968 zu verwirklichen und zum gleichen Termin die Zölle für Industrieprodukte abzubauen und nach außen zu vereinheitlichen. Da das 1½ Jahre vor dem Zeitplan ist, scheint die Weiterentwicklung des Gemeinsamen Marktes durch die Krise also nicht gestört zu sein. Was noch immer gestört ist, ist die Atmosphäre in der EWG. Allerdings dürfte gerade die Überwindung der EWG-Krise gezeigt haben, daß diese Institution festen Fuß gefaßt hat und Zweifel an ihrem Fortbestand nicht berechtigt sind. In diesem

Zusammenhang und nicht nur atmosphärisch, sondern konkret, ist der Kanzlerbesuch bei Präsident de Gaulle ein nicht zu unterschätzender Faktor.

England noch im Wartezimmer

Es liegt auf der Hand, daß der gerade zu Anfang dieses Jahres in aller Form bekundete Wunsch der englischen Regierung, der EWG beizutreten, neue Schwierigkeiten bringen kann, aber hoffentlich neue Entwicklungen zugunsten der EWG bringen wird! Wenn das führende Land der EFTA so offenkundig einen zweiten Versuch unternimmt, dem Europa von morgen anzugehören, so darf zweierlei nicht übersehen werden: Zunächst nicht die Erkenntnis, daß die EFTA eine für Zusammenschlüsse wirksamer Art in unserer Zeit nicht ausreichende Formation ist dergestalt, daß sie sich lediglich auf Handelspolitik, nicht aber auf Integration im Kern bezogen hat. Zum anderen, daß es gerade die führende Kraft der EFTA ist, nämlich Großbritannien, die als erste bereit ist, in das Lager der „Sechs“ überzuwechseln.

Europa ist — so sagt es England doch wohl — größer als die EWG. Das Lager der „Sieben“ ist, so scheint es, immer mehr das Wartezimmer der EWG geworden. Wir an der Küste verfolgen mit großer Aufmerksamkeit die Schritte, die die britische Regierung unternimmt in Richtung auf ein großes Europa. So wie das Inselreich zu Europa gehört, so ist seine Wirtschaft Bestandteil der europäischen Wirtschaft; folglich kann Großbritannien auf die Dauer nicht ausgeschlossen werden von der Mitgliedschaft in der größeren EWG.

In der Präambel zu den Römischen Verträgen heißt es nämlich auch: „... und mit der Aufforderung an die anderen Völker Europas, die sich zu dem gleichen hohen Ziel bekennen, sich diesen Bestrebungen anzuschließen.“ Mit dem Geist dieser Präambel stimmt die Neujahrsbotschaft 1967 des Präsidenten der EWG-Kommission, Professor Walter Hallsteins überein, in der es heißt: „Die Einigung Europas ist die Aufgabe unserer Zeit. Die Gemeinschaft der Sechs ist die beste Grundlage das gesamte freie Europa zu vereinen. An der Schwelle des neuen Jahres verdient die Gemeinschaft Vertrauen, trotz aller Hindernisse und Anpassungsschwierigkeiten.“

zeit „nur“ 3:0 für uns stand. Sein Tor stand laufend unter Feuer, was sich auch in der 2. Halbzeit nicht änderte, obwohl der Gegner fair weiterkämpfte. Am Ende hieß es 5:0 für uns, wir hatten unser erstes Bier vom Kapitän redlich verdient, der uns zu Beginn der Spiele mit diesem Angebot Mut machen wollte. Es zeigte sich in den weiteren Spielen, daß die Ticketrechnung des Kapitäns eine beängstigende Kurve nach oben machten sollte.

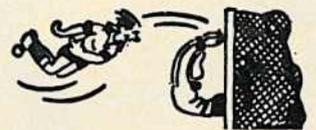
Zunächst wurde uns jedoch noch die Lehre zuteil, niemals den Gegner zu unterschätzen und im „Tran“ Fußball zu spielen. Wir konnten am 9. 10. in Melbourne gegen die englische „Ilwric“ wegen vieler Einladungen nur mit der Reserve spielen, von ihnen waren verschiedene der Meinung, den Ball mit der nötigen flüssigen Unterlage besser treffen zu können.

Nach einem Pausenstand von 0:4 gegen uns sahen wir ein, daß heute nichts für uns „drin“ lag, doch wehrten wir uns in der 2. Halbzeit mit inzwischen klarer gewordenem Blick und brachten es wenigstens noch auf ein weniger katastrophales Ergebnis von 2:6.

Diese erneute Niederlage ließ in unserer Mannschaft neuen Ehrgeiz erwachen, wir wollten uns so schnell wie möglich rehabilitieren. Am 12. 10. wurde noch in Melbourne das nächste Treffen gegen die schwedische „Boogabilla“ arrangiert.

Bereits in der 10. Minute brachte ein scharfer Schuß aus spitzem Winkel unseres Linksaußen die erhoffte Führung, die wir bis zur Halbzeit sogar noch auf 2:0 ausbauen konnten. Wir hatten bereits das Gefühl, dieses Spiel nicht mehr verlieren zu können. In der 2. Halbzeit schraubten drei weitere Tore in regelmäßigen Abständen das Endergebnis auf 5:0.

Die Spieler fühlten sich nun richtig in Schwung. Es folgte in Adelaide am 16. 10. die nächste Chance gegen die englische „South-African Star“, gleichzeitig für uns eine Gelegenheit, die zwei Niederlagen gegen englische Teams endgültig vergessen zu machen. Es wurde ein



Spiel, das uns in jeder Hinsicht Freude machte. Es gab keinen toten Punkt in der Mannschaft, schon bis zur Halbzeit waren beim Stande von 3:0 für uns keine Zweifel an einem klaren Sieg. Es lief auch in den zweiten 45 Minuten wie am Schnürchen, am Ende hieß es 6:0.

Am 24. 10. hatten wir in Fremantle zum letzten Male während dieser Reise in Australien Gelegenheit, das Konto aufzuräumen. Wieder war ein englisches Schiff, die „Huntingdon“, der Gegner. Es gelang uns mit 6:2 ein zahlenmäßig klarer Erfolg.

Damit hatten wir es in sechs Spielen gegen ausländische Mannschaften auf insgesamt 27:12 Tore und 8:4 Punkte gebracht. Uns wurde von unserem treuen Publikum bescheinigt, immer auf ihre Kosten gekommen zu sein.

Somit können wir sagen, daß König Fußball uns während dieser Reise eine Reihe schöner Abwechslungen gebracht hat, so daß alle Beteiligten ein gutes Andenken bewahren werden.

Mit freundlichen Grüßen die Fußballmannschaft
FC „Rothenstein“, A. Brandt (Manager)

Auflösung unseres Kreuzworträtsels

„Nicht nur für Musikfreunde“

Waagerecht: 1. Berchtesgaden, 10. Alk, 12. egozentrisch, 14. Rom, 15. Aino, 16. Rauten, 19. Gimpel, 21. Woernitz, 23. Ase, 24. Regal, 26. Kot, 27. Gardine, 28. Auto, 29. Team, 30. Angst, 32. Otranto, 35. Rakett, 39. Massiv, 40. Amen, 41. Echo, 42. Tarzan, 44. Zelt, 45. Lek, 46. Ree, 49. Ade, 51. Bol, 52. Erna, 54. Uebel, 56. Bankgeheimnis, 61. Irene, 62. Elam, 63. Test, 65. Brie, 66. Ilse, 69. nie, 70. Futurismus, 73. Ems, 75. Ehe, 76. Einspruch, 78. Krueger, 81. Heft, 84. Atommeiler, 87. Irrtum, 89. Nana, 90. Elegie, 91. Halfter, 92. Neon, 93. Rastelli, 94. Ara.

Senkrecht: 1. Bergakademie, 2. Egoismus, 3. Rommé, 4. Herero, 5. Eta, 6. Srinagar, 7. Gin, 8. Asow, 9. Ehre, 10. Asti, 11. Konzert, 13. Funken, 17. Arena, 18. etwas, 20. Lettow-Vorbeck, 22. Ondit, 25. Lama, 26. Koschka, 31. Grenze, 33. Oratorium, 34. Isere, 36. Ama, 37. Kerze, 38. Tantal, 43. Aigol, 45. LAN, 47. eben, 48. Desinfektion, 50. Danebrog, 51. Besen, 53. Abenteuer, 55. BIT, 57. Geiser, 58. Elemi, 59. Emission, 60. Ster, 64. sie, 67. Serum, 68. Emu, 71. Uhr, 72. Unlitaet, 74. Schiff, 77. Hel, 79. Esten, 80. Eimer, 82. Feder, 83. Trara, 84. Anis, 85. Mahl, 86. Elli, 88. rue.

Sport an Bord

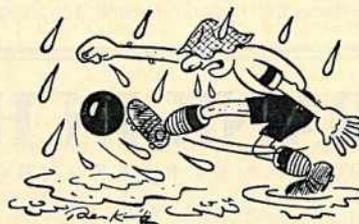
MS „Rothenstein“ mit König Fußball in Australien

Am 13. 8. lief die „Rothenstein“ von Rotterdam nach Australien aus, und es befand sich alles an Bord, was zum Fußballspielen notwendig ist, dank der großzügigen Unterstützung unserer Reederei und eigenen Anschaffung aus der „Fußballkasse“.

Wir leiteten die Serie von Spielen mit einem Trainingskampf ein, um die Spreu vom Weizen zu trennen. Die voraussichtliche A-Mannschaft besiegte die Reserve mit 8:3 Toren, und das Gerippe unserer 1. Mannschaft stand. Dann wagten wir am 24. 9. in Sydney unser erstes richtiges Spiel, wobei uns als Gegner nur die „Oriana“, ein englisches Passagierschiff mit etwa 500 Mann Besatzung, blieb.

Wir lagen zur Halbzeit bereits mit 0:3 im Hintertreffen, da die Engländer einfach besser eingespielt waren und den Ball gekonnt in den eigenen Reihen hielten. Doch war unser Mut noch ungebrochen, nur versuchten wir in der 2. Halbzeit, eine klarere Linie in unser Spiel zu bringen. Dieser Versuch wurde bis zur 70. Minute mit drei Toren belohnt, die die englische Abwehr sichtlich durcheinanderwühlten. Das Spiel wurde jetzt leider etwas härter, man leistete sich auf beiden Seiten unnötige Fouls, so daß wir ebenso unsere klare Linie verloren. Buchstäblich in letzter Minute mußte unser cleverer Torwart ein viertes Mal hinter sich greifen, eine wahre Granate aus 20 Metern Entfernung ließ ihm keine Chance. So stand es am Ende 3:4.

Eine neue Chance bot sich schon nach fünf Tagen, als wir am 29. 9. in Brisbane gegen das dänische Schiff „Gollimore“ aus Kopenhagen antraten. Wie immer hatte die Schiffsleitung ihr möglichstes getan, um unsere stärkste Mannschaft aufbieten zu können. Ihr an dieser Stelle unser großes Lob, wissen wir doch, wie schwierig es meistens ist, die Leute von der Arbeit frei zu bekommen. Schon in den Anfangsminuten zeigte sich, daß wir mit unserer besten Mannschaft die Dänen in technischer und spielfreudiger Hinsicht nicht zu fürchten brauchten. Immer wieder wurde die dänische Abwehr durch lange Pässe aufgerissen, unsere schnellen Außen waren in



großer Form. Da zudem unsere Abwehr den 4-Mann-Sturm der Dänen sicher im Griff hatte, konnten Tore nicht ausbleiben. Nur dem fangsicheren Torwart der „Gollimore“ war es zu verdanken, daß es bis zur Halb-

† Kropp

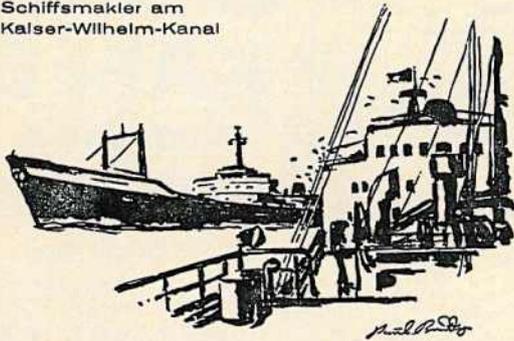
Beerdigungs-Büro „St. Anskar“

Tag- u. Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviand
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrenleute 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 Fahrenleuten zu arbeiten

2 Hamburg 11, Ost-West-Str. 56 (gegenüber der Hamburg-Süd), Tel. 36 46 64

NORA

hält was es verspricht

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

Modell **BERND**

Gr. 26-45

DM 7,75
bis 10,75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12,50 bis 13,50

Modell **TOM**
ölfest

Gr. 36-45
DM 15,75
und 16,75



Keine Fußpilzbildung möglich!

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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
2800 Bremen, Schiffsausrüstung von der Aa, Ostertorsteinweg 40 (N) — 2800 Bremen, Schiffsausrüstung Thölen, Waller Ring 2 (N) — 2850 Bremerhaven-Fischerreihafen, Schiffsausrüstung Varoga, Am Lunedeich 1 (N) — 2 HH-Altona, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 — 2 HH-Altona, Schiffsausr. Busch, Johannisbollwerk 14/15, (N) — 2 HH-Altona, Schuhhaus Schleicher, Diltmar-Koel-Str. 12 (NR)

Modell **THEO**

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

Modell **OL-THEO**

Gr. 40-46
DM 13,50



Halbhoher Stiefel
Modell **BOY**

Gr. 40-46
DM 16,50



Unverbindliche Richtpreise!

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.

Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)

N - Nachnahmeversand R - Reparaturmöglichkeit

Debeka

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

Sicherheit zuerst!

Im Beruf! Im Privatleben! Für die Familie!

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

Auszahlung der doppelten Versicherungssumme bei Tod durch Unfall;

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

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

Auf Wunsch **Barauszahlung** unserer anerkannt hohen 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**
Am Berge 21-24
Tel.: 4 34 12

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

DE — BE — KA = Dein bester Kamerad!



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN



Verlangen Sie
**ONKO
KAFFEE**
bei Ihrem
Schiffsausrüster

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

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) Tel. 343528
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Drahtseile

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

Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

HEINRICH G. HOMEYER

HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 2851 · Nachts: 691 4952, 295528

Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung — Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 313389

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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

Seit 1875

Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



Minikay

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

MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon-Sammel-Nr. 47 18 27

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!

J. M. LINDEMANN

Telefon: 36 52 71 · Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Admiralitätstraße 58

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 · Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesetzungen. 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