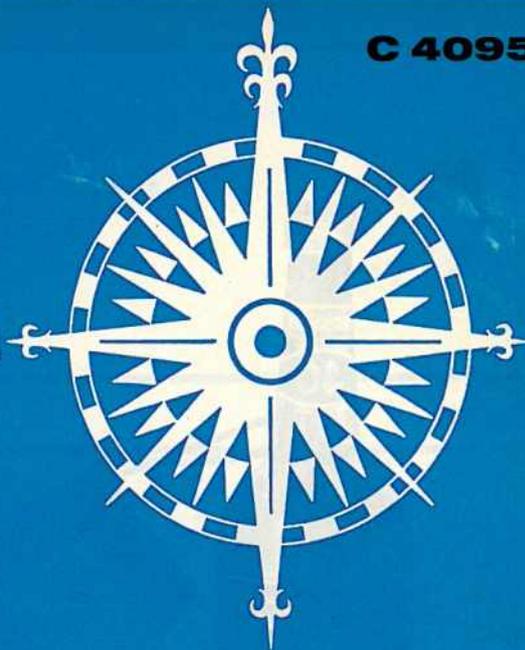


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

Dr. Ing. Naut.?

Reisen, Reden und Revolten

Ruhr, Kohle und Europa

Aufbau einer ausgewogenen  
Marine

„Pamir“

Hongkong – Weltrekordtaifun  
vor 30 Jahren

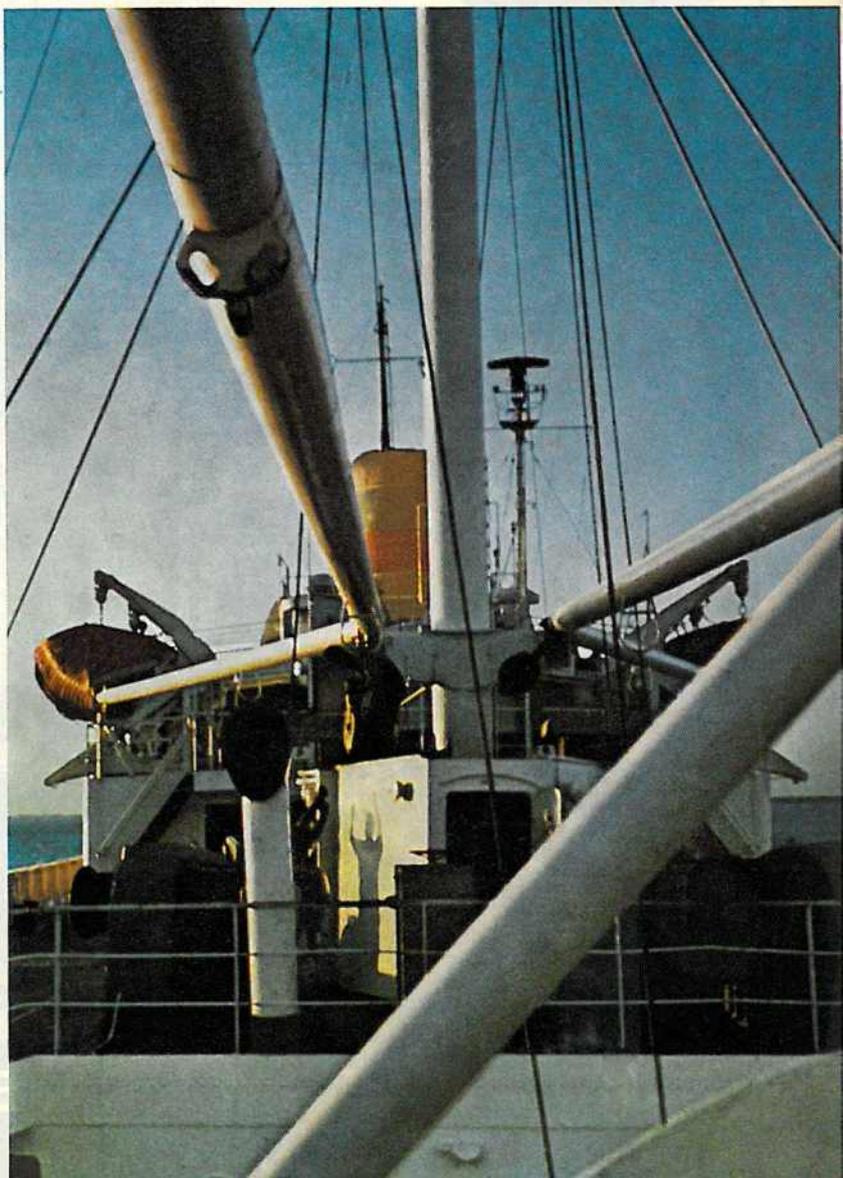
Wälder

Dann hatte uns die Logge  
überholt

Wetterschiffe  
und Polar-Eisbrecher

Bundesminister, Botschafter  
und Reeder dankten ihren  
Seeleuten

Tag des Schiffsingenieurs 1967





H/164 S

Bei jeder Brise  
diese Devise:

**Hansen**  
als Grog und pur



**CONDOR**

VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN

**AUSSENSTELLE SEEFABRT**

HAMBURG 11 · OST-WEST-STR. 61

Telefon 36 45 93 / 36 13 92 17

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

Wir bieten

eingehende **INFORMATION**  
unverbindliche **BERATUNG**  
einen guten **SERVICE**

für ALLE und für SIE,  
für die gesamte Mannschaft,  
für Kapitäne, Offiziere und Steuerleute,  
für Ingenieure, Maschinisten und Funker

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



REPARIERT TAG UND NACHT



**HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.**

SCHIFFSWERFT · MASCHINENFABRIK · DOCK- UND REPARATURBETRIEB  
2000 Hamburg 11, Ross · Telefon 84 11 01 · Telex 021 1101 und 021 4445

# Kehrwieder

11. Jahrgang

Oktober 1967

Nr. 10

## Am Peilkompaß

# Dr. Ing. Naut.?

Wir lehnen heute die Segelschiffsausbildung ab. „Wer ein Auto fahren will, braucht auch nicht mit Pferden ausgebildet zu sein“, argumentiert man. Viele bedauern das und weisen auf angesehene Schiffahrtsnationen hin, die an einer Segelschiffsausbildung für künftige nautische Schiffsoffiziere festhalten. In der Diskussion stellt sich heraus, daß die Verfechter des Großseglers weniger die Ausbildung als vielmehr charakterliche Ertüchtigung im Sinn haben. Die imponierende Haltung und die überzeugenden Lebens- und Berufserfolge der auf Rahseglern Erzogenen gibt ihnen hierin recht. Diese Männer haben sich in Kriegs- und Nachkriegszeiten und im Wiederaufbau glänzend bewährt. Doch gerade der kühl, sachlich und materiell ausgerichtete Geist des wirtschaftlichen Aufschwungs konzentrierte sich auf eine zukunftsgerichtete Ausbildung. Mit Pathos verkündete Charakterideale hingegen schienen ihnen verdächtig. Wie weit das Trauma der Pamir-Tragödie, die sich zum zehnten Male jährt, bei der Entwicklung emotional mitwirkte, ist nicht genau zu bestimmen. Tatsache ist, daß wir einem Ausbildungskonzept den Vorzug geben, das die technischen Erfordernisse der Zukunft berücksichtigt.

Insofern als Ausbildung, vor allem von Führungspersonal, nicht nur bestehenden Entwicklungstendenzen angepaßt werden muß, sondern vielmehr selbst ein integrierender Bestandteil dieser Entwicklung sein sollte, kann gegen diese Grundsätze nichts eingewendet werden. Man sollte sich aber davor hüten, dabei die Pflege seemannstypischer Tugenden zugunsten eines mißverstandenen technischen Komforts und überschätzter Sicherheit über Bord zu werfen.

**Doch was heißt Anpassung an bestehende Entwicklungstendenzen? In Hinsicht auf Schiffsautomation und Elektronik in der Maschine, an Deck und auf der Brücke ist im Chor der Meinungen folgende Dominante unüberhörbar: Wer Schiffsoffizier (nautisch oder nautisch/technisch) werden will, muß ein technologischer Spezialist sein und eine Ausbildung von akademischen Graden besitzen. Hier schlägt das Pendel ins Gegenteil um. Wenn man eine Segelschiffsausbildung ablehnt, „weil ein Autofahrer auch nicht mit Pferden ausgebildet sein muß“, dann muß man auch eine Dr. Ing. naut.-Ausbildung ablehnen, weil ein Autofahrer auch nicht auf Kraftfahrzeugkonstrukteur studiert haben muß.**

Wie ein Auto zu führen ist, wissen wir. Wie ein vollautomatisiertes Schiff der Zukunft zu führen sein wird, wissen wir selbst zwar noch nicht ganz genau, jedoch liegen darüber schon bedeutend mehr Erfahrungen vor, als man bei uns geneigt ist, zur Kenntnis zu nehmen. Eines ist sicher: Ein automatisiertes Auto ist einfacher zu fahren als ein herkömmliches. Die Fahrschulen können ihren Lehrstoff reduzieren. Warum soll das bei einem automatisierten Schiff nicht der Fall sein? Warum soll das Fahren eines solchen Schiffes schwieriger und komplizierter sein, als das eines herkömmlichen? Und warum müßte dann das Ausbildungspensum zum Fahren solcher Schiffe größer werden?

**Ganz im Gegensatz zu unserem deutsch-gründlichen, wissenschaftlichen, technologischen Trend in Schiffsführungs- und Ausbildungsansichten besagt die nicht unbeachtliche amerikanische Erfahrung in Schiffsführung und -automation: Das Schiff der Zukunft wird zu fahren sein wie ein Auto.**

So sieht die nüchterne realistische Reaktion auf die zweite technische Revolution in der US-Schiffahrt aus. Bevor man bei uns für alle Patentinhaber technologisches Studium und akademische Bildung fordert, sollte man sich mit diesen Erfahrungen und ihren Folgerungen für die Ausbildung erst einmal ernsthaft auseinandersetzen.

Denn wie ist denn die Wirklichkeit der zweiten technischen Revolution? Wenn der Aufbau eines Computers komplizierter ist als der einer Kolbendampfmaschine, dann ist auch die Entlastung durch den Computer für den Menschen größer als die durch die Kolbendampfmaschine. Mit anderen Worten: Hat die erste (mechanische) technische Revolution den Menschen von Muskelarbeit befreit, so befreit die zweite von Kopfarbeit. Die Betonung liegt auf befreit. Doch wir tun so, als bringe sie zusätzliche Belastung. Die Dampfmaschine ersetzte an Bord doch nicht nur Segel, sondern sie ersetzte auch viele Hände durch wenige Köpfe. Und wenn man analog dazu einen Sinn in der Automation sucht, dann doch nur den, daß sie viele Köpfe durch wenige ersetzt. Denn Automation nimmt Kopfarbeit ab und vermehrt sie nicht.

Denkt man diese Fakten der Schiffsautomation konsequent durch, so steht am Ende pro Schiff ein von vornherein gesondert ausgebildeter Schiffsführer von höherer Qualifikation als bisher und dazu weniger Inhaber mit niedrigeren Patenten als zur Zeit gefordert.

**In dieser Automationswirklichkeit ist es nicht das Problem, ob und wie alle Patentinhaber in Elektronik und Automation ausgebildet werden müssen, sondern die Frage ist, wie durch die Elek-**



Foto: Conti-Press

Die höchste Hochfrisur der Welt hat jetzt eine Dame im Hamburger Park „Planten un Blumen“ bekommen. Man muß das nur mit ein wenig Kombinationsgabe richtig sehen, nämlich die Plastik und den Fernsehturm.

**tronik und Automation freigesetzte geistige Kräfte für Besatzung, Schiff und Reederei nutzbringend angewendet werden können.**

Ausbildung in menschlicher und wirtschaftlicher Schiffsbetriebsführung ist die Antwort. Hierauf die Ausbildungskonzeption abzustimmen, heiße zur Festigung einer gut funktionierenden Einheit, Besatzung-Schiff-Reeder, konstruktiv und realistisch auf die Automation zu reagieren. **W. O.**



# Reisen, Reden und Revolten

## Wenn einer eine Reise tut,

dann kann er was erzählen. Und wenn dieser eine Charles de Gaulle heißt, dann kann man sich dabei auf allerhand gefaßt machen. Auch die jüngste Auslandsreise des Generals, die ihn von der Seine zu seinem polnischen Kollegen Ochab an die Weichsel führte, enttäuschte in dieser Beziehung nicht. Zielsicher trat er auch diesmal wieder ins politische Fettnäpfchen: Miß ungebrochener Rednerlust verkündete er den entzückten Polen und einer leicht fassungslosen westlichen „Gemeinschaft“, daß Schlesien, Danzig, Ostpreußen und Pommern „urpolnisches Gebiet“ sind und nannte beispielsweise die alte oberschlesische Stadt Hindenburg „die polnischste aller polnischen Städte“. Die polnische Presse frohlockte in Schlagzeilen, und im Westen traute man seinen Ohren nicht. Abgesehen davon, daß derlei unqualifizierte Äußerungen als eine unerwünschte Einmischung in die deutsche Nachkriegsproblematik angesehen werden müssen, wäre das mindeste gewesen, was man von de Gaulle angesichts des Bestehens eines deutsch-französischen Freundschaftsvertrages hätte erwarten dürfen, daß er zum Viermächteabkommen gestanden hätte, nach dem die endgültige Festlegung der deutschen Ostgrenzen erst in einem Friedensvertrag geregelt werden soll. Ob sich der alternde General mit seiner eigenwilligen Betrachtungsweise nur bei der Warschauer Führung mehr als nötig anbiedern wollte oder ob seine Geschichtskennntnisse mittlerweile empfindliche Lücken aufweisen, wurde nicht bekannt. Immerhin glaubte daraufhin selbst der Londoner „Daily Telegraph“ de Gaulle empfehlen zu müssen, er solle das nächste Mal besser einen Baedeker mitnehmen. Solche spöttisch-kühle Beurteilung de Gaulscher Eskapaden fällt den Deutschen natürlich schwerer. Schließlich strapaziert der ovationshungrige General nicht nur seine Stimmbänder

und die in allen Ostfragen besonders empfindlichen Nerven der Bonner Politiker, sondern leider auch das deutsch-französische Verhältnis.

Resignierte Kanzler Kiesinger in Bonn: „Die irrigen Ansichten des Herrn de Gaulle sind uns bekannt“ und SPD-Vize Wehner murrte: „Solche Reden sind nicht geeignet, die Beziehungen zu unseren Nachbarn zu verbessern.“

In einem Punkt blieb de Gaulle in Polen allerdings konsequent auf der westlichen Linie: eine Anerkennung Pankows lehnte er ab.

## Ausgestiegen — umgestiegen

Dr. Erich Mende hat nun endgültig den Führerstand der FDP verlassen. Acht Jahre lang hat er den Fahrplan dieser Partei bestimmt und ihr die Weichen gestellt. Jetzt ist er — sicher nicht ohne Resignation und Verbitterung — umgestiegen auf den gewiß nicht unlukrativen Angestelltensessel einer amerikanischen Investment-Gruppe.

Fast ein Jahrzehnt lang waren die FDP und Erich Mende ein und dasselbe. Beide agierten mit wechselnden Erfolgen, mußten viele Schmähungen hinnehmen, krankten unter Niederlagen und Kurschwankungen, fielen hin und wieder um, hielten sich aber dennoch auf einer Linie. Mende hatte das FDP-Ruder übernommen, als das Partei-Schiff führungs- und richtungslos war; er hat die FDP aus bedrohlicher Krise zu beachtlichen Erfolgen und in die (Mit-)Regierung geführt.

Acht Jahre lang gab er der FDP Halt, jetzt scheint sie in ihre Ausgangsposition zurückgefallen zu sein, jetzt steht die Frage offen, was kommt nach Mende.

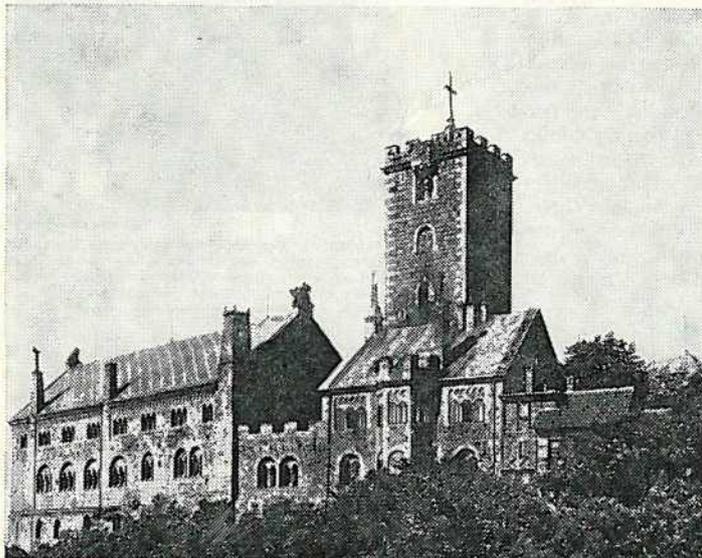
Wer dagegen nach Mende kommt, steht inzwischen fest: Walter Scheel. Er war der einzige Bundesminister, der von den fünf FDP-Kabinettsmitgliedern die Jahre 1961 bis 1966 überdauerte — er nennt sich selber deswegen ironisch „Mikojan der FDP“ (Mikojan war der Sowjet-Politiker, der alle Säuberungen überstand).

Walter Scheel wurde Anfang September als Nachfolger des verstorbenen Thomas Dehler zum Vizepräsidenten des Deutschen Bundestages gewählt. Wenn er jetzt dazu noch die Führung seiner Partei übernehmen muß, so verrät das einen deutlichen Mangel an geeigneten Führungskräften in der FDP. Aber nicht nur daran scheint es dieser Partei zu mangeln, gravierender noch ist ein offensichtliches politisches Manko: Die Freien Demokraten haben als Oppositionspartei keine Alternative zu bisherigen Bundespolitik aufzustellen gewußt. Wer Wähler gewinnen will, darf nicht nur gegen etwas sein, sondern vor allem für etwas. Wofür aber ist die FDP heute? — das ist die Existenzfrage dieser Partei. Walter Scheel wird es schwer haben, darauf eine Antwort zu geben, die die Wähler für die FDP gewinnt. Er wird diese Antwort aber finden müssen, sonst steuert die Bundesrepublik auch ohne Zutun der „Großen“ direkt in ein Zweiparteien-System.

## China: Nur für harte Männer

Wie die amtliche chinesische Nachrichtenagentur Hsinhua (Neues China) dieser Tage meldete, ist Mao Tse-Tung von einer bisher geheimgehaltenen Inspektionsreise durch China nach Peking zurückgekehrt. Wie es in der Meldung weiter heißt, hat sich der 74jährige Mao über den Stand der Kulturrevolution informiert. Ob er über das, was er während seiner Informationsreise sah und hörte, befriedigt war, wurde nicht gemeldet. Höchst unbefriedigt dagegen äußern sich eine ganze Reihe von westlichen und anderen Regierungen, deren Botschaften und Missionen in der letzten Zeit wiederholt das Ziel „kultureller Bemühungen“ durch Maos Rote Garde waren. Die Folgen dieser Schnell-Kurse in Maoismus für Fremde bestanden in der Regel aus zerbrochenen Fensterscheiben, zerschlagenem oder verbranntem Mobiliar und nicht selten aus Körperverletzungen. Die Liste der so behandelten auswärtigen Vertretungen in China ist lang und reicht von der Sowjetunion, Großbritannien und Polen oder Schweiz und Tschechoslowakei bis Birma, Indien und Japan. Albanien scheint das einzige Land zu sein, das als Freund der Volksrepublik China gilt.

Dieser eigenartige Umgang einer Großmacht mit dem Rest der Welt erreichte nun seinen Höhepunkt mit der Affäre Hongkong, die eine eklatante Provokation Großbritanniens bedeutet. Mao Tse-Tung ließ seine fünfte Kolonne und schließlich auch Rotgardisten auf Hongkong los. Sie organisierten unter der chinesischen Bevölkerung der britischen Kronkolonie wilde Demonstrationen, die unter der fachkundigen Anleitung bald in offene Tumulte ausarteten. 25 Tote, unzählige Verletzte, Riesen-schäden und eine permanente Unruhe sind das jüngste Ergebnis der Kulturrevolution. Damit die Welt aber auch genau wußte, was Mao von den Briten hält, ließ er auch die Pekinger Gesandtschaft Londons stürmen. Mehrere Diplomaten wurden dabei mißhandelt und Geschäftsträger Hopson auf vulgärste Art erniedrigt. Angesichts dieser Vorfälle, die an die schaurigen Tage des Boxeraufstandes im Juni 1900 erinnern, sinnierte ein westlicher Diplomat: „Wenn das so weitergeht, werden unsere Diplomatenanwärter zur vollen Ausübung ihres Berufes auch noch Judo und Karate lernen müssen. China jedenfalls ist nur noch etwas für harte Männer.“



## Unser schönes Deutschland

### Die Wartburg bei Eisenach in Thüringen

Hier in einer Art Schutzhaft geschah es vor 450 Jahren, daß Martin Luther die Welt veränderte. Unsere Historiker und Theologen neigen heute dazu, Luther in die Reihe der großen Humanisten einzureihen, die, wie Kopernikus, die „Revolution der Himmel“ verkündeten. Eine neue Mitte der Welt war gefunden und die mittelalterlichen Autoritäten ins Wanken geraten. Luther fand auf der Wartburg eine neue Mitte der Bibel: Das Recht der Menschen auf Gnade.

Foto: Handke

Zunächst hatte es den Anschein, als würde der wunderbare sonnige Sommer gleich in den gestrigen Winter übergehen. Man brauchte Regenbekleidung und viel Wolle. Doch dann gelang einem milden bunten Herbst der Durchbruch, es wurde wieder freundlich und trocken. Die Bundesbürger erfreuten sich bei herrlichem Wetter des schönen Septembers. Das Stimmungsbarometer stieg gewaltig an.

#### Der Amtsschimmel wieherte kürzlich

in Hamburg, als der Richter folgendes Urteil verlas: „Der Beklagte wird verurteilt, an die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister der Finanzen, Deutsche Mark 0,02 – das sind zwei Deutsche Pfennige – nebst vier Prozent Zinsen seit dem 15. Oktober 1966 zu zahlen.“ Das war vorgefallen: Ein US-Fahrzeug hatte bei einem Autounfall einen Schaden von DM 1457,92 verursacht. Damals, noch vor der konzertierten Aktion, war der Bundesfinanzminister unverzüglich für den gesamten Schaden aufgekomen. Doch als solche Großzügigkeit nicht mehr in die bundesdeutsche Finanzlandschaft paßte, klagte man auf Rückzahlung. Der Anwalt des Verklagten wies die Forderung zurück. Dann ergaben die Berechnungen des Gerichtes, daß das Bundesfinanzministerium tatsächlich zuviel gezahlt hatte und zwar von DM 1457,92 genau 2 Pfennig zuviel. Allerdings konnte niemand die im Urteil festgelegten 4 Prozent Zinsen auf die 2 Pfennige verbuchen. Wohl aber die Gerichtskosten, die um die 2 Pfennige entstanden waren. Sie beliefen sich auf DM 500,—!

In Heidelberg ging es um die Hälfte der Hamburger Summe, nämlich um einen Pfennig. Um diesen Pfennig war der Rabatt auf die Kosten einer Autoreparatur eines Wagens der Landespolizei von der Werkstatt zu niedrig berechnet worden. Nur DM 1,70 anstatt DM 1,71 wie bisher war der Nachlaß, den die Werkstatt der Polizei gewährte. Deshalb schickte Polizeiobermeister Karl einen Kurier 32 km weit hin und zurück von Heidelberg zur Werkstatt. Diese mußte nun eine neue Rechnung in dreifacher Ausfertigung herstellen und sie für 30 Pfennig Porto noch einmal nach Heidelberg schicken. So rettete die Polizei einen Pfennig.

#### 20 Mann und ein Befehl . . .

Die Leser, die nun etwas von „Freddy“ erwarten, liegen nicht ganz richtig. Der „Befehl“ wurde in Eckernförde gegeben, und die 20 Mann zur „Saal“-schlacht eingesetzt in einem Lokal in Eckernförde. Die Sache begab sich so: Ein Obermaat hatte in besagtem Lokal etwas heftig dem Alkohol zugesprochen und wollte gegen 24 Uhr in seine Kaserne zurückkehren. Vor der Tür verprügelte ihn nach seinen Angaben fünf unbekannte Männer. Eine Militärstreife lieferte den Überfallenen dann

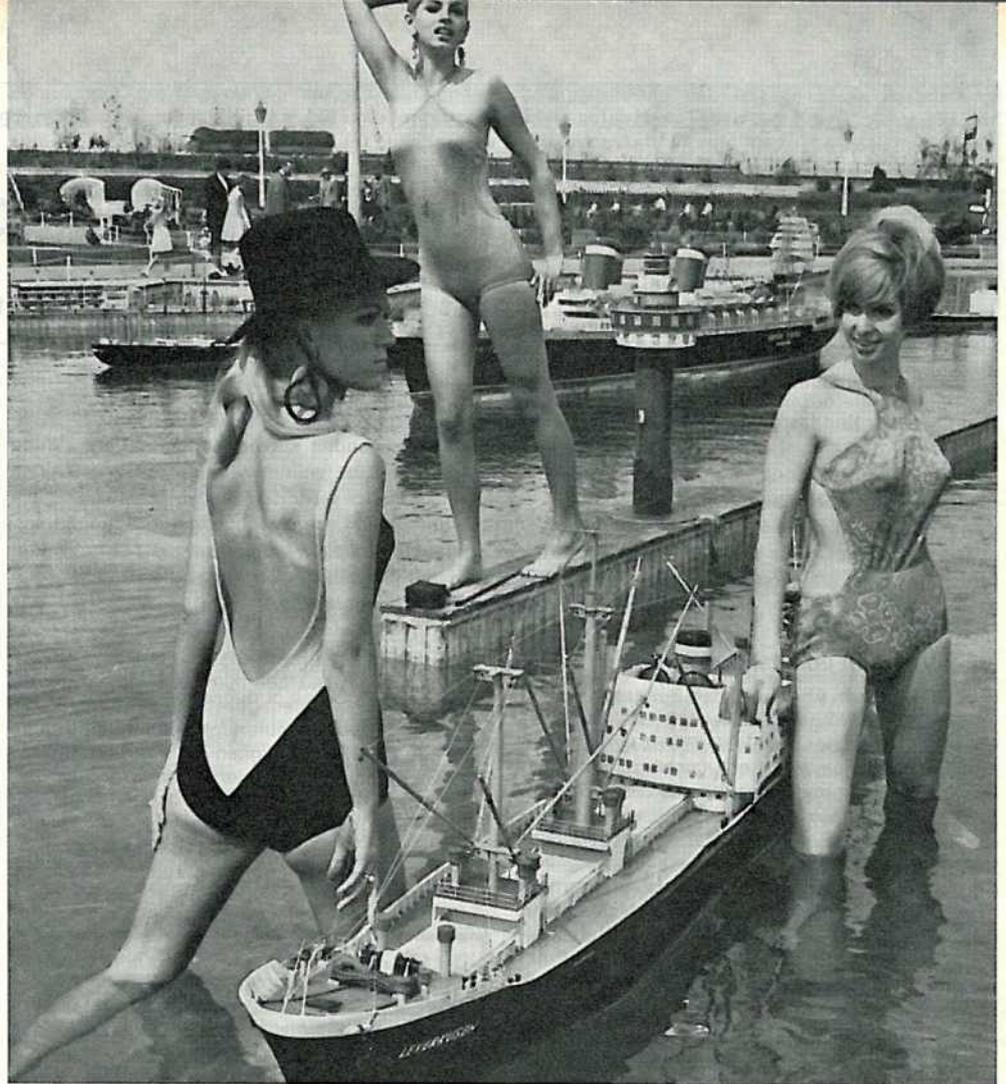


Foto: Conti-Press

Es ist zwar nicht ganz ersichtlich, was die Bademode 1968 mit Schifffahrt zu tun haben soll. Immerhin scheint, was hier in Düsseldorf an neckischen Kombinationen von Modellen

gezeigt wurde, des Betrachtens wert. Erstaunlich, was die Werbeleute mit unserer Schifffahrt heutzutage alles machen.

führte, ein Gast einmischte, dem der Obermaat dann auf die Hand schlug, hielten die Rekruten den Zeitpunkt des Angriffs für gekommen. Stühle und Gläser wirbelten durch die Luft, die Gäste wurden zusammengeschlagen, und die Wirtin, die sich einmischte, wurde gleich mit eingedeckt. Der Wirt alarmierte die Polizei, und das Rollkommando trat unter diesen Umständen sicherheitshalber den Rückzug an. Eine Fensterscheibe wurde eingeschlagen, der Abmarsch in Richtung Kaserne begann. Es hatte etliche Verletzte gegeben, unter

des zuständigen Kompaniechefs, eines Oberleutnants, haben die 20 Mann, die völlig nüchtern waren, den Befehl aus völlig falsch verstandener Kameradschaft befolgt. Sie hatten erst am 1. Juli ihren Dienst angetreten. Der Oberleutnant bezeichnete die ganze Angelegenheit als „Einzelaktion eines betrunkenen Obermaaten“. Gegen alle wird nun ein Strafverfahren wegen Landfriedensbruches eingeleitet. Armer Freddy, so wurdest du mißverstanden.

#### Wohin mit diesem „Genie“?

Viel Kopfzerbrechen bereitet der Kriminalpolizei in München zur Zeit ein Einbrecher, Meister seines Faches. Dieser Einbrecher ist – ein zehnjähriger Junge. Mit 7 Jahren begann er seine Laufbahn. Nach seiner letzten größeren Unternehmung, einem Einstieg in eine Hotelpension am Tegernsee, wo er mit seinem um zwei Jahre älteren Bruder 10 000 DM erbeutete, brachte man ihn in einer Nervenklinik unter. Immerhin hatte er bereits 40 schwere Einbrüche hinter sich. Als die Klinik ihn beurlaubte, verübte er weitere 20 Einbrüche, einen Raubüberfall und 2 Brandstiftungen innerhalb weniger Tage. Urteil der Psychiater: Der Junge ist zwar nur schwach begabt, aber ein außergewöhnlich guter Praktiker. Nach Hause zurück kann der Junge nicht, da sein Vater und drei Geschwister ebenfalls wegen Diebstählen und anderer Taten mit der Polizei zu tun hatten. Würde man ihn in ein Kinderheim stecken, so würde er, laut Urteil der Kriminalpolizei, dort sofort eine Einbrecherbande zusammenstellen. Er müßte in eine geschlossene Anstalt, wo Schulunterricht abgehalten wird, aber die gibt es erst für Jungen ab 14 Jahre. Da ist guter Rat teuer.

Klabauterfrau

# DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

in seiner Unterkunft ab. Der Angetrunkene wollte die Angelegenheit jedoch nicht auf sich beruhen lassen. Er weckte spornstreichs 20 junge Rekruten im Alter von 18 bis 23 Jahren und forderte sie auf, mitzukommen und ihn zu rächen. Die jungen Soldaten folgten diesem „Befehl“ sofort und zogen in Uniform, mit Tampen und Koppeln bewaffnet, los. Das Lokal wurde von ihnen besetzt. Als sich in eine Unterhaltung, die der Obermaat mit dem Gastwirt

ihnen ein Polizeibeamter in Zivil, der anschließend mit doppeltem Nasenbeinbruch ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte. Während des Rückmarsches der tapferen Truppe war die Kasernenwache verständigt worden. Die Rekruten hatten die Kaserne über den Zaun verlassen und wurden sofort geschnappt, als sie den gleichen Weg für die Heimkehr wählten. Bundeswehr und Polizei griffen sofort den Vorfall auf. Nach der Erklärung

Fortsetzung und Schluß

**Worum es der Bundesregierung mit dem in unserer letzten Ausgabe erläuterten Gesetzentwurf zur Konsolidierung des Kohlebergbaus geht, ist ersichtlich aus der folgenden kurzen Verlautbarung: „Wenn alle Möglichkeiten genutzt werden, die dieses Gesetz bietet, muß es gelingen, einen leistungsfähigen deutschen Steinkohlenbergbau zu erreichen, der auch in unserer sich technisch und wirtschaftlich läglich wandelnden Welt seine Funktion behalten wird. Darüber hinaus gibt das Gesetz ganz gezielte und entscheidende Impulse für die Belebung der Wirtschaftstätigkeit und die Verbesserung der Arbeitsmöglichkeiten in den Steinkohlenbergbaurevieren. Es schafft damit in zweifacher Hinsicht die Grundlage für neue Zuversicht in den Steinkohlenbergbaurevieren.“**

**Mit Zuckerbrot und Peitsche**

Kernstück dieser Absichten der Bundesregierung ist sachlich im Wege einer „schmerzhaften Hilfe“ für den Bergbau der geordnete Rückzug der Kohle auf das wahrscheinliche Bedarfsmaß der siebziger Jahre. Technisch und personell soll dieses Ziel im wesentlichen erreicht werden durch den Sonder-Bundesbeauftragten, der mit Zuckerbrot (Vorlagepflicht aller Unternehmensdetails, Vorschlag von Empfehlungen beispielsweise zur Felderbereinigung unter Tage oder von „sonstigen Maßnahmen der betrieblichen und überbetrieblichen Rationalisierung“) und Peitsche (sonst Verzicht auf erhaltene Vergünstigungen oder Versagung weiterer Hilfen) arbeiten wird – und muß.

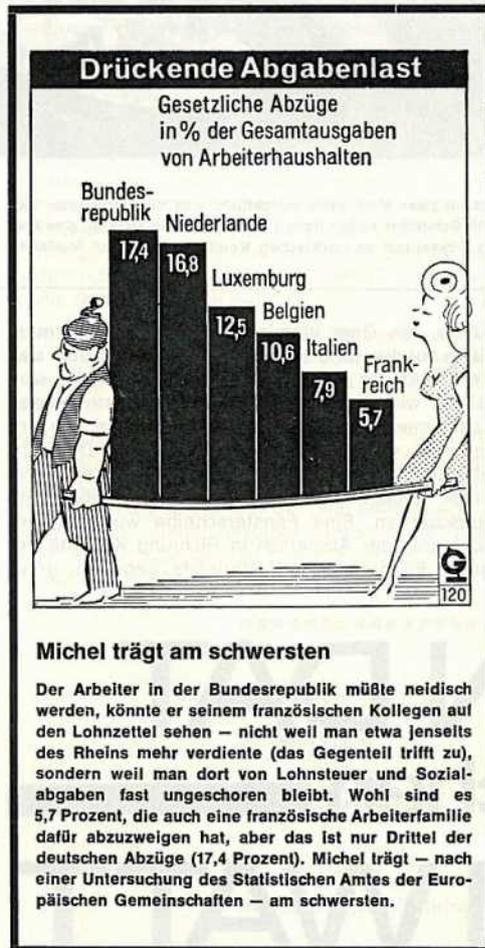
Hatte der Bund mit 832 Millionen DM an Beihilfen für den Bergbau im laufenden Jahr seine Hilfe gegenüber dem Vorjahr bereits verdoppelt, so scheint er jetzt von der Erkenntnis bestimmt zu sein, daß mit Geld allein das Problem nicht zu lösen ist. Er scheint entschlossen zu sein, jenseits aller Theorien freier Marktwirtschaft zuzupacken und gleichsam radikal die optimalen Betriebsgrößen zu erzwingen. Dieser Entschlossenheit entspricht beispielsweise auch der § 30 des Gesetzentwurfs, nach dessen Wortlaut derjenige, der Kohle fördert, einführt oder vertreibt, Auskünfte zu erteilen oder Unterlagen vorzulegen hat, soweit das zur Erfüllung der Aufgaben des Bundesbeauftragten erforderlich ist.

**Nicht zufrieden**

Sehr viel weitergehende Hilfsmaßnahmen als die eben seitens des Bundes skizzierten hat eine Energie-Debatte der drei Fraktionen des Landtages von Nordrhein-Westfalen gefordert. Sie wollen den vorgesehenen Kohlebeauftragten zum Energiebeauftragten erweitert sehen. Sie wollen ferner, daß der Bund dem Steinkohlenbergbau Richtzahlen für seine zukünftige Förderung nennt. Und schließlich fordern sie die Anwendung des § 10 des Außenwirtschaftsgesetzes, was bedeuten würde, daß die Einfuhr von Rohöl und Mineralölprodukten lizenziert wird. Außerdem soll die Heizölsteuer – abermals – erhöht werden und der Ausbau der Raffineriekapazität besser unter Kontrolle gebracht werden.

Scharfe Töne waren im Monat Juni vom Unternehmensverband Ruhrbergbau zu hören, die ein wenig so klingen, als sei alles Bemühen der Bundesregierung nichts wert. Wenn von dieser Seite gesagt worden ist, das Bundeswirtschaftsministerium irre, wenn es annimmt, der Bergbau sei ohne Schutzmaßnahmen lebensfähig, so ist eben diese Annahme irrig, was durch die obige Schilderung der Maßnahmen und Absichten klar wird. Wenn von gleicher Seite der Ausdruck des „ungezügeltten Verdrängungswettbewerbs“ gefallen ist, so richtet sich dieser Vorwurf selbst, nämlich schon angesichts des enorm großzügigen Entgegenkom-

mens der Mineralölwirtschaft beim Heizöl und – was von der Küste her nun auch einmal gesagt werden muß – von dem gesetzlich der Importkohle seit dem Jahre 1961 auferlegten zollfreien Kontingent von 6 Millionen Tonnen pro Jahr! Daher muß vom Standpunkt der Kohlenimporteure noch darauf verwiesen werden, daß der Aktionsbereich der Importkohle durch Gebietsauflagen noch weiter dahingehend beschränkt ist, daß eine Belieferung mit der an sich billigeren Importkohle für die im



Ruhrgebiet konzentrierte Stahlindustrie ausgeschlossen ist. Diese Schutzmaßnahmen zugunsten des inländischen Bergbaus haben zur Folge gehabt, daß sich der Kohlenimport gegenüber der durchschnittlichen Einfuhr der letzten fünf Jahre vor der Kontingentierung um etwa 50 % verringert hat (was auch nicht unerhebliche Teile der deutschen Massengut- und Tramptonage betroffen hat).

**Das große Problem**

Schließlich hat Ende des Monats Juli eine Reihe von Sachverständigen Vorschläge unterbreitet, die auf die Bildung einer Betriebsführungsgesellschaft für Montanzwehen herauslaufen, die etwa zwei Drittel der Steinkohlenförderung des Reviers auf sich vereinigen. Kernstück dieses Plans ist es, daß dieser Betriebsführungsgesellschaft ein Pachtzins für die eingebrachten Anlagen von staatlicher Seite garantiert werden soll. Die einzubringenden Buchwerte werden auf 4,8 Milliarden DM geschätzt, was einen jährlichen Pachtzins von 350 Millionen DM ausmachen würde. Diesen Pachtzins soll die staatliche Seite garantieren, das heißt zahlen, soweit er nicht erwirtschaftet werden kann. Dieser Plan hat, so meint man vielfach, grundsätzlich eine Chance, neben den von der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen die Probleme zu lösen: er wäre gleichsam eine ergänzende Selbsthilfemaßnahme – wenn nicht die Pachtzinsgarantie der Ast wäre, auf dem der Plan sitzt. Natürlich ist auch bei diesem Plan – ähnlich wie bei den Rechten des Kohlebeauftragten – Vorsorge dafür zu treffen, daß die Betriebsführungsgesellschaft darauf hinwirken kann, daß relativ unrentable Zechen so schnell wie möglich stillgelegt werden können, um die verbleibenden Anlagen besser ausnutzen zu können.

**Wo allerdings die jährliche Förderungskapazität rentabler Größe liegen wird oder – anders herum gesehen – wie weit die Überkapazität abgebaut werden muß, das ist nicht nur bei diesem Plan, sondern auch bei anderen Überlegungen die schlechthin alles entscheidende Frage. Vielleicht sind es sieben Millionen Tonnen, die erhalten bleiben, vielleicht achtzig? Das wären schon Zahlen, die, da die Förderkapazität gegenwärtig nur mit 72 % ausgebucht ist, zu einer 50%igen Einschränkung bei Annahme der eben erwähnten Jahresförderungsleistung führen müßten.**

**Soziale und politische Auswirkungen**

Die letzte Überlegung heißt mit Auswirkung auf die Zahl der heute noch im Bergbau Beschäftigten, daß sie etwa zur Hälfte freigesetzt würden. Jedermann ist klar, daß die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Bergbaus deswegen so besonders schwer wiegen, weil sie ernste soziale – und in gewissem Sinne damit auch politische – Folgen haben. Vor 10 Jahren waren etwa 600 000 Arbeiter und Angestellte im Bergbau beschäftigt, davon 380 000 unter Tage. Die Gesamtzahl der Beschäftigten ist inzwischen auf 290 000 und die Zahl der unter Tage Arbeitenden auf 170 000 gesunken, das heißt um mehr als 50 % in 10 Jahren. Die offensichtlich angestrebte oder sich aufgrund der Verhältnisse in den nächsten Jahren ergebende weitere Verringerung der Kapazität würde diese 50%ige Personalminderung ihrerseits abermals um die Hälfte reduzieren. Für diese etwa 80 000 unter Tage Arbeitenden würden sich nach Lage der Dinge jetzt und in naher Zukunft sehr viel schwerer Arbeitsplätze finden lassen als in den Jahren des Aufschwungs. Innerhalb der letzten 12 Monate ist nämlich die Zahl der Beschäftigten in der Industrie der Bundesrepublik um etwa 7,5 % gesunken – nur noch 7,80 Millionen Personen gegen 8,47 Millionen Personen ein Jahr zuvor. Den stärksten Rückgang, nämlich um 13,3 %, verzeichnete der Bergbau, dessen Belegschaft sich allein im letzten Vierteljahr um 15 000 verringert hat.

Gibt es, so wird man fragen, bei dieser Situation der wachsenden Haldenbestände und sinkenden Arbeitnehmerzahl vielleicht eine europäische Lösung, die es erlauben würde, die gesellschaftspolitisch tragbare Strukturwandelrate des inländischen Bergbaus besser zu finden als die oben erwähnten Pläne? Die Krise im Steinkohlenbergbau – übrigens nicht nur in der Bundesrepublik – ist doch schon seit Jahren offenkundig. So ist zum Beispiel die Bergbau-Leistung in Belgien seit zehn Jahren um 40 %, in Frankreich um 11 % und in den Niederlanden um 12 % zurückgegangen.

### Manifestierte Krise

Es dürfte nicht mehr allgemein bekannt sein, daß bereits im Jahre 1959 die Hohe Behörde der Montan-Union vom Ministerrat die Zustimmung erbeten hat, die sogenannte „manifestierte Krise“ zu erklären, wie es der Vertrag vorschreibt, ehe durchgreifende supranationale Maßnahmen ergriffen werden können. Damals jedoch waren die Mitgliedsländer, auch die Bundesrepublik Deutschland, nicht bereit, der Montan-Exekutive die Möglichkeit zu weitreichenden Eingriffen zu gewähren. Keine Regierung wollte sich von der Hohen Behörde der Montan-Union für den Steinkohlenbergbau Förderungsquoten vorschreiben lassen, was nur dann sinnvoll gewesen wäre, wenn zur gleichen Zeit die Kohleneinfuhr aller Mitgliedsstaaten kräftig reduziert worden wäre. Vor allem Italien war nicht bereit, zugunsten der teuren deutschen Kohle auf billige US-Kohle zu verzichten! Jetzt ist es vor Wochen der Bundeswirtschaftsminister gewesen, der den gleichen, damals nicht befolgten Weg angeregt hat. Er hat nicht beantragt, den Krisenartikel 58 des Montanvertrages mit weitgehenden dirigistischen Befugnissen in Kraft zu setzen, weil nämlich ein solcher Antrag einstimmigkeit vorausgesetzt hätte. Er hat vielmehr die Hohe Behörde aufgefordert, von sich aus initiativ zu werden, was mit einfacher Mehrheit geschehen kann. Inzwischen steht fest, daß die Hohe Behörde den weitgreifenden Weg der „Krisenerklärung“ nicht gehen wird, sondern vorschlägt, die Möglichkeiten des Artikels 95 des EWG-Vertrages auszuschöpfen, der eine stärkere Berücksichtigung wahlweiser Kriterien bei der Festsetzung quantitativer Förderziele erlaubt. Daneben will die Hohe Behörde eine massive Produktionseinschränkung propagieren sowie einen Sozialplan, um die sozialen Schwierigkeiten abzumildern. Wie schwer die Situation auch europäisch ist, folgt allein schon aus der Tatsache, daß der Staatssekretär des Bundeswirtschaftsministeriums, Neef, keinen Zweifel daran gelassen hat, daß die Bundesregierung darauf bestehen wird, daß eine klare Zuweisung der Verantwortung für die Lösung der Krise an die Hohe Behörde beziehungsweise jetzt an die Kommission erfolgen wird. Die Verantwortung ergebe sich aus der Tatsache einer seit zehn Jahren erkennbaren Kohlenkrise unter dem Bestehen der Hohen Behörde.

### Die harte Tatsache

Ein altbekanntes Sprichwort sagt, daß man Rechnung nicht ohne den Wirt machen solle. Auf unsere Fragen angewandt heißt das: Was sagt die Wirtschaft zu diesen Problemen, die offensichtlich die eines Übergangs aufgrund des Vordringens rationellerer Energieträger sind. Die Handelskammer Hamburg weist darauf hin, daß vor energiepolitischen Entscheidungen gründlich bedacht werden müsse, welche Auswirkungen sie auf den Energieverbrauch der Industrie haben werden. Dieser Hinweis ist nur zu verständlich, weil höhere oder auch relativ zu hohe Energiekosten die deutsche Wirtschaft gegenüber ausländischen Konkurrenten, die heute schon im allgemeinen niedrigere Energiekosten haben, noch weiter schwächen würden. Die Kammer äußert diese Gedanken aus der Befürchtung heraus, daß durch wirtschaftspolitische Eingriffe die Energiekosten steigen würden. Sie wendet sich gegen Forderungen wie etwa Investitionsstop für Raffinerien und Pipelines, abermalige Reduzierung der zollfreien Kohleeinfuhr und weitere

Belastungen der Mineralöleinfuhr – Maßnahmen, die sich alle nachteilig für die gesamte Wirtschaft auswirken würden.

**Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß die Bundesrepublik heute fast ausnahmslos Energie-**

**höchstpreisland sei. Gerade diese Feststellung sollte zu denken geben bei allen Maßnahmen der Übergangszeit für die deutsche Steinkohle: Auf die Dauer lassen sich Tatsachen nicht korrigieren und bewiesene Tendenzen nicht eindämmen.**



## Flottenumschau

### Aufbau einer ausgewogenen Marine

Für die Bundesmarine hat der Stapellauf des ersten Lenkwaffen-Zerstörers (DDG = Guided Missile Fleet Destroyer) bei den Bath Iron Works in Bath/Maine in den USA im Sommer dieses Jahres besondere Bedeutung. Das Schiff wurde auf den Namen „Lütjens“ getauft. Admiral Günther Lütjens war Flottenchef der Kriegsmarine. Er ging am 27. Mai 1941 mit dem Flaggschiff „Bismarck“ nach langem Kampf mit vielen britischen Kriegsschiffen unter, nachdem die „Bismarck“ wenige Tage vorher in der Nähe von Island den englischen Schlachtkreuzer „Hood“ versenkt hatte.

Die Anschaffung und der Bau von drei modernen Zerstörern mit Lenkwaffen in den USA wurde vom Parlament der BRD im Jahre 1964 entschieden. Diese Zerstörer sollen dem Typ der US-Zerstörer der „Charles F. Adams“-Klasse entsprechen und gewisse Verbesserungen aufweisen. Der Gesamtpreis für diese drei Einheiten beträgt 600 Mill. DM. Diese modernen Schiffe haben 3370 ts Wasserverdrängung, sie sind 134 m lang, 13,1 m breit und haben 6,7 m Tiefgang. Eingeschiff sind etwa 340 Mann. Die Maschinenanlage ist eine Hochdruckdampfturbinenanlage von 70 000 PS. Die Schiffe erreichen eine Geschwindigkeit von 37 Knoten. Die Bewaffnung ist neuzeitlich, sie besteht aus einem „Tartar“-Flugkörper-Waffensystem mit Standard Missile IA, zwei 12,7-cm-Schnellfeuergeschützen mit Radarfeuerleitanlage, sechs U-Jagd-Torpedorohren und einem achtfachen U-Jagd-Raketenerwerfer-System ASROC. Ein Bug-Sonar-Gerät ist vorhanden. Das vollautomatische System zur Auswertung aller taktischen Informationen „Satir“ gibt eine Darstellung über die Gesamtlage und die Einzelziele in der Luft, auf dem Wasser und unter Wasser. Eine Übermittlung dieser Darstellung an andere Schiffe und an Dienststellen an Land ist möglich.

Von diesem Schiffstyp sind in den USA 27 Einheiten gebaut worden. Die Baunummern der drei DDG für die Bundesmarine sind DDG 28, 29 und 30. Zur Abwicklung dieses Auftrags wurde ein deutscher Verbindungsstab in Washington aufgestellt, der aus Soldaten, Technikern und Juristen besteht und die auftretenden personellen, technischen und sonstigen Fragen lösen muß. Der Leiter dieses Verbindungsstabes ist ein Kapitän zur See, der vor seinem Wiedereintritt in die Bundesmarine als A-6-Mann Kapitän und Inspektor einer deutschen Reederei war und Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Werften mitbrachte. Bei diesem Verbindungsstab wurden auch deutsche Ziviltechniker ausgebildet, damit die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten später hier im Lande ausgeführt werden können. Damit es keine Schwierigkeiten gibt, hat man viele Ersatzteile gekauft. Der Stapellauf der zweiten Einheit wird Ende dieses Jahres erwartet. Die Kiellegung des dritten Schiffes soll nach dem Stapellauf der „Lütjens“ erfolgen. Diese drei Einheiten sollen zwischen Ende 1969 und Mitte 1970 abgeliefert werden und nach Kiel kommen.

**Solche modernen Zerstörer bilden in den mittelgroßen Marinen, die sich keine Flugzeugträger und Kreuzer leisten können, das Rückgrat der Flotte. Die Raketen dieser Zerstörer sind keine Angriffsflugkörper, sie dienen dem Flugabwehr-Eigenschutz. Die Abwehr von Flugzeugen muß heute bereits außerhalb der Reichweite der herkömmlichen Kanonen erfolgen; hierbei muß mit dem Flugkörper eine ausreichende Treffgenauigkeit erzielt werden können. Die eigene Flugabwehr ist einem größeren Kriegsschiff nur möglich, wenn es über Raketen verfügt. Solche Raketen oder Flug-**

**körper sind in bestimmten Grenzen auch gegen Seeziele einsetzbar.**

Der Führungsstab der Marine hat die Absicht, bis Anfang der siebziger Jahre eine „ausgewogene Marine“ zu schaffen, wie es das Ziel aller mittelgroßen Marinen ist. Hierzu gehört, das U-Boote und Marineflieger weiter außen von den eigenen Küsten auftreten können, dahinter Überwasserstreitkräfte aufgebaut werden können, bei schlechtem Wetter moderne Zerstörer und Fregatten, bei ruhiger See auch Schnellboote. Im flachen Wasser müssen dann Minensuchboote und andere Kleinfahrzeuge eingesetzt werden können. Zur Luftabwehr für den Nachschub und zum Schutz kleiner Verbände benötigt man Flugabwehr-Korvetten. Eine solche Art der Zusammensetzung der Schiffstypen ist überall als richtig erkannt. Die Überlegungen beim Aufbau der Bundesmarine vor zehn Jahren entsprachen diesen Erkenntnissen. Aber es fehlen heute noch Zerstörer und Schnellboote mit Flugkörpern und die ausreichende Zahl von U-Booten.

Der Stapellauf der „Lütjens“ zeigt, daß der Schritt zur Herstellung von Zerstörern mit Schiff-Luft-Flugkörpern verwirklicht wird. Es mußte hierzu fremde Hilfe in Anspruch genommen werden. Zehn Schnellboote vom Typ „Zobel“ sollen in den nächsten Jahren mit Flugkörpern kleinerer Abmessung ausgerüstet werden. Die vorgesehene Anzahl von U-Booten soll Anfang der siebziger Jahre in den Dienst kommen.

Dann würde in einigen Jahren die Bundesmarine über Flugkörper-Zerstörer, Zerstörer der „Hamburg“-Klasse, Fregatten der „Köln“-Klasse, Schnellboote mit Flugkörpern und S-Boote aller Art, U-Boote, Minensucher, Landungsboote und Flugzeuge verfügen. Die typenmäßige Zusammensetzung wäre dann ausgewogen und richtig. Man muß dann die Leihzerstörer der „Fletcher“-Klasse (Z 1 bis Z 6), einige S-Boote und Minensucher sowie andere Fahrzeuge wegen Überalterung durch Neubauten ersetzen.

Beim Ersatz der „Fletcher“-Klasse denkt man an vier Flugabwehr-Korvetten. Die Ersatzbauten für die Minensucher können den bisherigen Typen entsprechen, sollten aber moderne Flugabwehr für den Nahbereich erhalten. Man sieht, daß vielerlei Probleme vorliegen. Nach einer Aufbauzeit kommt für die Bundesmarine nach 10 bis 15 Jahren eine Regenerationszeit.

Der Flottentropf ist in den letzten Jahren weitgehend erneuert und ausgebaut worden. Die Versorger, Munitionstransporter, Materialtransporter, Werkstattschiffe, Betriebsstofftanker, Frischwasserboote usw. wurden in zwei Versorgungsgeschwadern aufgeteilt. Damit ist eine Zentralisierung unter dem Flottenkommando erreicht.

Die sonstigen Hilfsfahrzeuge bei den Versuchs- und Erprobungsstellen führen meist Sonderaufgaben durch und sind Einzelfahrer. Bei den Fahrzeugen der Schulen wird eine Zusammenfassung erwartet.

# „PAMIR“

In der ehrwürdigen Katharinen-Kirche hielt am 21. September 1967 Hauptpastor Dr. Sierig eine Gedenkandacht für die auf See Gebliebenen des „Pamir“-Unglücks. An der Ehrentafel für die „Pamir“-Opfer legten neben Vertretern des BVM, Seemannsmissionen und anderen Organisationen, für den Hamburger Senat Senator Kern, für den Verband Deutscher Reeder Professor Dr. Stödter, für den Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses Kapitän Vollert und für KEHRWIEDER der Schriftleiter Schopper Kränze nieder.

Wie alljährlich am letzten Sonntag im September hatte Seemannspastor Kieseritzky, der ständige Betreuer der „Pamir“-Hinterbliebenen, diese zu sich ins Altonaer Seemannsheim eingeladen. Nach dem Gottesdienst in der Kapelle St. Clemens am Hafen legten sie gemeinsam an der Ehrentafel in der Katharinen-Kirche ebenfalls einen Kranz nieder.

Der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt, gab zur zehnjährigen Wiederkehr des „Pamir“-Unglücks folgende Erklärung an die Presse:

Vor 10 Jahren, am 21. September 1957, ist das Segelschulschiff „Pamir“ untergegangen. Bei dem Unglück verloren 80 zumeist junge Seeleute ihr Leben. Dieses Schicksal hat die Seeschifffahrt der Bundesrepublik hart getroffen. Die Reeder und alle, die mit der Seeschifffahrt verbunden sind, gedenken der Opfer und werden die auf See Gebliebenen nicht vergessen.

Die 10. Wiederkehr des „Pamir“-Unglückstages weist uns noch einmal eindringlich darauf hin, daß inmitten der Seeschifffahrt der Mensch steht und uns die Sicherheit der Seeleute am nächsten liegen muß. Ein Unglück wie das der „Pamir“ wird sich — so hoffen Reeder und Seeleute — nicht wiederholen. Seine Opfer bleiben uns allen unvergessen.

Die deutschen Reeder wissen um die große Verpflichtung gegenüber dem seefahrenden Personal. Zur See zu fahren, bedeutet mehr als nur einen Beruf ergreifen. Die Seefahrt fordert den ganzen Mann. Wagemut und Risikobereitschaft werden von allen in der Seeschifffahrt tätigen Menschen verlangt. Umso mehr muß für die Sicherheit der Menschen getan werden, die sich in ihrem Beruf mit den Elementen auseinandersetzen müssen.

Regierungsdirektor Niedersteberg beim Hamburger Amt für Schifffahrt und Hafen, selbst auf Großseglern ausgebildet, schrieb für KEHRWIEDER folgenden Nachruf:

Wir gedenken in diesen Tagen in Trauer der Seeleute, die vor nunmehr 10 Jahren bei dem Untergang des Segelschulschiffes „Pamir“ am 21. September 1957

ihr Leben verloren haben. Die meisten unter ihnen standen erst am Anfang eines hoffnungsvollen Lebens und hatten mit großer Begeisterung das Wagnis der Seefahrt auf einem der letzten großen Segelschiffe auf sich genommen. Ein unerforschliches tragisches Geschick hat ihrem jungen Leben mit seinen Hoffnungen und Träumen allzufrüh ein Ende gesetzt.

Auch wenn unsere schnellebige, an dramatischem Geschehen so reiche Zeit ein Ereignis wie dieses, das damals die Anteilnahme der ganzen Welt erweckte und das politische Tagesgespräch für eine Weile verstummen ließ, rasch vergessen läßt, so werden wir unsere Toten von der „Pamir“ — ich spreche bewußt von unseren, weil wir uns in Hamburg mit den Männern auf See aufs engste verbunden fühlen — in ehrendem Gedächtnis behalten. Wir werden sie schon deshalb nicht vergessen, weil mit der „Pamir“ ein Zeitalter, nämlich das der großen frachtfahrenden „Tiefwassersegler“ zu Ende gegangen ist.

Ich weiß aus den Schilderungen der Überlebenden, daß ihre auf See gebliebenen Kameraden tapfer und gott ergeben in den Tod gegangen sind. Vielleicht ist das ein geringer Trost.

Wir, deren berufliche Arbeit mit der Seefahrt vielfältig verknüpft ist, wissen, daß die Geschichte der Seefahrt die Geschichte eines ständigen Kampfes gegen die Naturgewalten und immerwährender Opfer ist, ohne die es trotz allen technischen Fortschritts keine Seefahrt geben kann.

Möge den Angehörigen ein Wort Gorch Focks, das er einst in sein Tagebuch schrieb, Kraft geben, das schwere Schicksal, das sie getroffen hat, zu tragen: „Und solltest du hören, daß mein Schiff gesunken und niemand gerettet sei, weine nicht. Das Meer, in das mein Leib versinkt, ist auch nichts weiter als die hohle Hand meines Gottes, aus der mich nichts reißen kann.“

Gneisenau safe. In der Lloydzentrale in Bremen wußte man mit meinem knappgefaßten, an sich beziehungslosen Telegramm am Morgen des 2. September 1937 nichts anzufangen. Doch allmählich dämmerte es. Die Nachrichten der Presseagenturen folgten: „Schwerer Taifun über Hongkong!“ Mit seinem Zentrum war ein Taifun über die Kolonie hinweggegangen, aber nicht ein „normaler“, auch nicht nur der Taifun des Jahrhunderts, sondern der Weltrekordtaifun! Mit seiner schier unvorstellbaren Windgeschwindigkeitsspitze von mindestens 264 Kilometern in der Stunde.

Nun war auch beim Norddeutschen Lloyd meine frohe Botschaft verständlich, und während die Weltpresse in Schlagzeilen von dieser ungeheuerlichen Naturkatastrophe berichtete, wußte man zugleich das Wichtigste, nämlich daß dem eigenen 19 000-Tonnen-Passagierschnelldampfer „Gneisenau“, dem Stolz der deutschen Ostasienfahrt, nichts passiert war.

Nichts passiert? Weitere Einzelheiten mochten zunächst unwichtig sein. Sie würden mit der Post via Sibirien nach 21 Tagen eingehen. Aber passiert war allerhand. Denn wenn Kapitän Preiss sämtliche Passagiere aufgefordert hatte, sich mit Schwimmwesten auf dem Fußboden der Speisesäle zur Nacht niederzuliegen und nicht in den Kabinen zu bleiben, weil das starke Schiff während der bösen Nachtstunden lange in höchster Gefahr war, so waren das extrem anormale Maßnahmen gewesen.

Kaum war es Tag, kaum konnte man es wagen, sich mit einem Fahrzeug in den abflauenden Windstößen zu bewegen, da war ich auch schon draußen, auf der Suche nach der „Gneisenau“.

Sie mußte vor der Osteinfahrt des Hafens Schutz gesucht haben. Ich mußte versuchen, eine Bergspitze über dem Lye-Moon-Paß zu erreichen, um auf das Meer hinausblicken zu können und zu sehen, wo die „Gneisenau“ sich befand.

Und da war sie! Sie schwamm. Wenn auch an einer Stelle, an die sie sich unmöglich selbst hingelegt haben konnte. Nun, das war bei näherem Hinschauen verständlich. Knappe 200 Meter hinter ihr hatte der Taifun einen englischen Küstendampfer von Butterfield & Swire auf das Felsenufer geklatscht, der wie sie vor Anker vertrieben sein mußte. Vor der „Gneisenau“, diesseits des eigentlichen Fahrwassers, hoch, wie auf dem Trocknen sitzend, lag mit Schlagseite der 18 000-Tonnen-Passagierdampfer „Conte Verde“ des Lloyd Triestino, und da, direkt unter mir, nicht zu fassen, da lag direkt an der Bergkante die „Asama Maru“, das 20 000-Tonnen-Flaggschiff der japanischen Handelsflotte, schier unrettbar, wie von Geisterhand aus dem Fahrwasser gehoben und hier eine Meile weit vom Fahrwasser an der flachen Kante, wo der Berg sich dem Meere mitteilt, sozusagen dem Gotte des Landes und nicht des Meeres ins Depot gegeben.

Benommen wie ich selbst noch war, am eigenen Körper zerschunden, wurde mir hier angesichts der Katastrophe, von der die Weltschifffahrt betroffen war, das Ausmaß dieses Taifunschreckens erst im vollen Maße klar. Es war schon der Weltrekordtaifun. Ich bin mitten drin gewesen. Und meines Wissens ist er auch bis heute noch nicht überboten worden. Aus diesem Grunde mögen den Leser aus der Chronik meiner Hongkongjahre auch heute noch, anläßlich der 30. Wiederkehr dieses Tages, diese Einzelheiten interessieren:

Der Anemometer des Royal Observatory, Hongkong, war nur für Windgeschwindigkeiten bis zu 150 Meilen/Stunde eingerichtet. Er versagte am 2. September 1937, als diese Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde. Das Registrierblatt des Anemometers der Elektrizitätswerke registrierte nur bis 164 Meilen/Stunde. Der Zeiger fuhr über den Blattrand hinaus. Seine Kurve wurde als Beweis für die Behauptung angenommen, daß 167 Meilen/Stunde erreicht wurden.

Amtlich anerkannt wurde indessen nur die einwandfreie Registrierung von 164 Meilen. Das sind 264 Kilometer. Das war Weltrekord.

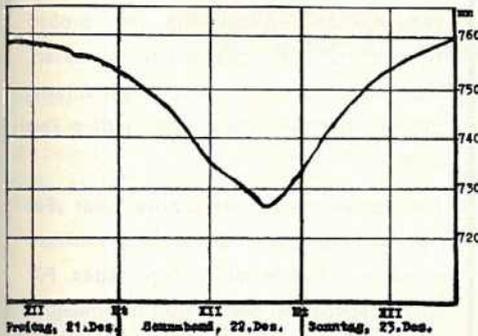
# Der Hongkong - Weltrekordtaifun vor 30 Jahren

Von Walter Sporleder

Jeder, der in jenen Stunden in Hongkong weilte, wird sein mehr oder minder schreckliches Erlebnis erzählen können, und er wird dabei von der Größe dieser Augenblicke der Natur fasziniert zurückdenken an einzelne höchst spannende Minuten, an Episoden, wie man sie sich als Einleitung des Weltunterganges vorstellen mag. Das Ausmaß dieser Katastrophe vor 30 Jahren wird wohl am besten mit Vergleichsbildern dargestellt. Die Fieberkurve eines Nordseesturms ist abgeflacht, sie sinkt und steigt allmählich. Dieser Taifun hingegen war ein Fieberstoß sondergleichen.

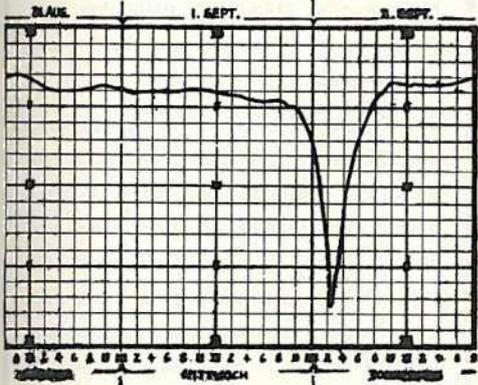
**Nordseesturm**

(Am Beispiel einer Barographenkurve vom 21.—23. 12. 1894 auf der Insel Helgoland)



**Der Weltrekordtaifun**

(Am Beispiel des Barographenblattes des Gloucester Hotels in Hongkong)



Der eigentliche Taifunzustand wurde in Hongkong gegen 10 Uhr abends am 1. September erreicht und erst am nächsten Morgen kurz vor 8 Uhr wieder verlassen. Für europäische Verhältnisse gilt ein Barometerstand von 760 mm als normal und von 740 mm als sehr niedrig. Fünf Stunden lang lag in Hongkong der Stand weit niedriger. Dramatischer wurde das Ereignis eben dadurch, daß es Nachtstunden waren. In Atlantikstürmen kennt man 714/715. Im Vergleich dazu ist der niedrigste Stand des Weltrekordtaifuns gar nicht einmal so ungewöhnlich. Von ausschlaggebender Bedeutung und Aussage ist indessen die Windgeschwindigkeit, und diese war in Hongkong etwa doppelt so hoch wie beim dargestellten Nordseesturm.

Entsprechend waren denn auch die Opfer, die der Taifun des 2. September 1937 forderte. Es sanken bzw. strandeten 10 große und 10 kleine Dampfer. Als Totalverlust registrierte der Hongkonger Ha-

fenmeister insgesamt 1361 Dschunken und Sampans, und man sprach von rund 10000 Todesopfern, die dieser Taifun auf See und an Land gefordert hatte. An Sachwerten jedoch geringe Verluste, und das war im Gegensatz zum berühmten Hongkong-Taifun des Jahres 1906 darauf zurückzuführen, daß dieser Taifun 1937 nicht überraschend kam. Im Gegenteil, die Kolonie hatte reichlich Gelegenheit, sich darauf vorzubereiten. Das Alarmsystem hatte bestens funktioniert, es war lediglich nicht vorherzusehen gewesen, daß das Zentrum des Taifuns über die Kolonie hinwegfegen würde, alles mitnehmend, was nicht niet- und nagelfest war. Ja, was hatte ich während kleinerer Taifune der Vorjahre selbst schon erlebt: Fenster, Türen, Fensterläden meines Hauses aus den Angeln gerissen —

Durch Vakuumsog die Türen meiner Kleiderschränke aufgerissen und den Inhalt an mir vorbei in die Luft hinausführend — Schlipse wie gerade Stöcke an meinen Ohren vorbei —

Durch einen Fensterladen beobachtend, wie sich die Korbmöbel meiner Veranda selbständig machten, von Geisterhand über die Brüstung gehoben und dann in den Himmel hinein über dem Meer, bis man sie nicht mehr sehen konnte —

Die Sprache reicht nicht, eine angemessene Schilderung zu geben. Doch das sind in einem Taifun persönliche Kleinigkeiten, auch, daß mich mitten im Taifun um zwei Uhr morgens einzelne Passagiere der „Gneisenau“, die sich in den Deutschen Klub geflüchtet hatten, weil das Schiff sich vor ihrer Rückkehr an Bord auf den Schutzplatz verzogen hatte, anriefen und baten, sie zu retten, weil das Dach über ihren Köpfen mit den Taifunböen auf und nieder ging. Ich konnte sie nicht retten. Niemand konnte sich auf der Straße aufhalten. Ich kämpfte selbst um das Kontor, gegen dessen Wasserfronttür die Wogen anrollten, alles unter Wasser setzend. Freund Sommer ließ die ohnehin nassen Schiffsmodelle hinterm Tresen im Wasser schwimmen: der sicherste und trockenste Platz war der Tresen. Akten, Manifeste und Prospektmaterial schwammen im Wasser herum. Wir glaubten schon, viel erlebt zu haben, aber als das ganze Bild erst offenbar wurde, gelangten die phantastischsten Stories an meine Ohren.

Eine märchenhafte Höllenfahrt muß das schwedische Motorschiff „Shantung“ erlebt haben. Es trieb von der Kaulunbucht durch den ganzen Hongkonger Hafen (und der ist einer der größten der Welt), an der Quarantänestation vorbei, passierte Tsind Hue, trieb weiter durch den strömungsreichen, höchstens 200 Meter breiten, mit zahlreichen Untiefen gespickten Kap-Sui-Mun-Paß, bis querab dem Badestrand der Castle Peak Bay. Alles bei tiefster Dunkelheit, sturmtumtobte. Es fand sich 16 Seemeilen von seinem Ankerplatz entfernt wieder, als man bei Tageslicht auf dem 10 000-Tonnen-Frachter feststellen konnte, wohin man in Gottes Hand gelangt war. Unbeschädigt.

Ähnlich ging es einem P-&-O-Liner der „Ranchi“-Klasse. Auch dieser wurde meilenweit von seinem Ankerplatz in der Kaulunbucht durch den Hafen mit seinen vielen Bojen und sonstigen Hindernissen bis an die Westecke von Stonecutters Island vertrieben, ohne Schaden zu nehmen.

Nicht so gut erging es den beiden Motorschiffen „Gertrude Maersk“ (A. P. Moller, Kopenhagen) und „Van Heutz“ (K.P.M., Batavia-Amsterdam). Deren Taifunschicksal verlief praktisch parallel. Beide, von ihren Ankerbojen im Hafen losgerissen, kollidierten in der Nacht im Hauptfahrwasser des inneren Hafens. Wenn ich mich recht erinnere, kam der kleinere Holländer angetrieben, legte sich auf die Ankerkette des Dänen, zerbrach diese, die beiden Schiffe scheuerten sich gehörig und dann ging die gemeinsame Reise los. Sie trieben nebeneinander auf die südliche Hafeneinfahrt zu, wohin sie Wind und Strom mitnahm. Auf dem langsam sinkenden Holländer brach unterdessen eine Panik aus — Hunderte von chinesischen Deckpassagieren befanden sich noch an Bord —, aber ohne zu wissen, wo man sich befand, stieß das Schiff schließlich auf ein Felseneiland vor der Insel Green Island auf. Es dauerte nicht lange bis zur nächsten Schiffskollision. Es erschien nun ihrerseits die „Gertrude Maersk“ und knallte mehrfach mit dem armen Holländer aneinander. Umtost von den wildgewordenen Elementen, rieben sich die beiden Schiffe erneut aneinander kaputt. Aber siehe da, die verängstigten und um ihr Leben mit Recht bangenden chinesischen Passagiere, wahrnehmend, daß der Holländer verloren, jedenfalls der Däne größer sei, sprangen nun wie eine wilde Herde vom Holländer auf den dänischen Frachter über, sich auf ihm sicher wählend, aber nur, um festzustellen, daß der Däne weitertrieb, während der Holländer auf Grund verharrete. Und mit dem Dänen ging ihre wilde Fahrt weiter, jedoch nicht mehr sehr weit. Auch der Däne hatte inzwischen soviel Wasser gemacht, daß er immer mehr absackte. Als er sich vom Holländer gelöst hatte, trieb er weiter in südlicher Richtung und kam glücklicherweise nicht mehr aus dem flacheren Hafenbecken hinaus, sondern in der Mitte des flachen Sulphur Channels durch Grundberührung endgültig fest. Der Strom verrückte ihn zwar noch etwas, aber er blieb wenigstens sitzen, quer im Fahrwasser, das Deck fast mit dem Wasserspiegel gleich.

Unterdessen löste die „Van Heutz“ sich wieder von ihrem Felseneiland, doch wohl nur so, daß der Bug nicht ganz frei kam. Jedenfalls wurde das Schiff herumgedreht. Es hing mit dem Bug auf dem Felsen, indes andererseits das Heck auf Green Island selbst aufsetzte. Wind und See, auch das dazugehörige Hochwasser, setzten den Schiffskörper immer höher auf Land. Als das Wasser zurückging, brach der Schiffskörper in Höhe der Kommandobrücke durch. Als der Tag anbrach, sahen sich „Gertrude Maersk“ und „Van Heutz“ wieder, und wer es sah, wird das Bild nicht vergessen.

Wer alle Havaristen dieser Nacht in Augenschein nahm, die unmöglichen Positionen, in denen sie sich befanden, und den Grad der Zerstörung an Rumpf und Aufbauten, der hielt die schließlich doch ziemlich schnell durchgeführte Wiederherstellung nicht für möglich.

Meines Wissens ist kein einziger echter Totalverlust unter den Seeschiffen eingetreten. Man hatte viel Glück im Unglück, sicherlich, wie schon gesagt,

darauf zurückzuführen, daß genügend Vorwarnung gegeben worden war.

Hierbei muß man bedenken, daß im Jahresdurchschnitt sich 22 Taifune im Entstehungsgebiet östlich der Philippinen bilden, die über diese Inselgruppe teils südlich von Hongkong auf die asiatische Küste zurasen, teils nördlich von Hongkong, und teilweise im großen Bogen auf Japan abdrehen.

Was Hongkong betrifft, waren zu meiner Zeit folgende Taifune die berühmtesten:

- September 1874
- 18. September 1906 („worst ever“)
- 27./28. Juli 1908
- 10. August 1923 (130 km/h)
- 2. September 1937 (neuer Weltrekord)

Dort hatte man in der englischen Sprache auch das Warnungssprichwort hinsichtlich der Taifune und ihrer Erscheinungsträchtigkeit in den einzelnen Sommermonaten geprägt:

- June — too soon,
- July — stand by,
- August — you must
- September — remember,
- October — all over!

In gefährlicher Lage befand sich nach der Sturmnacht auch der große italienische Passagierdampfer „Conte Verde“ (Captain Mirconi aus Triest), ein Schiff von 18 000 BRT. Es kam in der Sai Wan Bay vor der östlich/nördlichen Hafeneinfahrt auf einer Unterwasser-Sandbank fest, ebenfalls von seinem Ankerplatz vertrieben. Die Rettungsarbeiten konnten bei günstigem Wetter durchgeführt werden. Wäre dem schweren Taifun wieder ein Unwetter gefolgt, wäre dieses schöne Schiff restlos verloren gewesen. Um es von der Untiefe herunterzubringen, galt es, es so leicht wie möglich zu machen. Eine Operation, die in der Nähe eines so großen und derzeit schon höchst leistungsfähigen Hafens keine Schwierigkeiten machen sollte. Damals aber lagen die Verhältnisse anders. Die nötigen Leichterfahrzeuge waren nicht zu haben, denn entweder waren sie selbst im Taifun zerschellt und untergegangen, oder sie waren gerade an die Chinesische Regierung in Canton verkauft worden. Letztere wollte sie mit Zement beladen und eine Flußsperre bei Whampoa errichten, denn es herrschte Krieg im Land, derzeit mit den Japanern.

Leichterfahrzeuge waren demzufolge in Hongkong derzeit horrend teuer und der Lloyd Triestino wollte nicht die 10fachen Mietsätze zahlen, die in dieser Notlage gefordert wurden.

So ging kostbare Zeit verloren, und das nächste Hochwasser, mit dem das Schiff abgebracht werden sollte, kam immer näher. Dementsprechend wurden schließlich extreme Maßnahmen ergriffen. Die Ladung wurde nicht mehr geleichtert, sondern einfach über Bord ins Wasser geworfen, „jettisoned“, wie der englische Fachausdruck lautet, auf deutsch „geopfert“. Kisten mit Stoffen, mit Maschinen, mit all den hochwertigen Gütern, die Asien kaufte, wurden einfach außenbords gehievt, wo sie untergingen. Die Rettungsboote selbst waren schon längst vom Schiff herunter, und jedes bewegliche Stück entfernt. Dann kam das Schiff frei. Es lag lange an der Whampowerft in Kaulun zur Reparatur, die eine volle Million Hongkongdollars gekostet haben soll.

Als größte Spitzenleistung der Reedereien bzw. ihrer Bergungsgehilfen ist jedoch die Rettung des 16 000-BRT-Schiffes, der „Asama Maru“ der Nippon Yusen Kaisha, Flaggschiff und Stolz der japanischen Handelsflotte, anzusehen (siehe Bild).

Es sah so aus, als ob es noch im Wasser läge. In

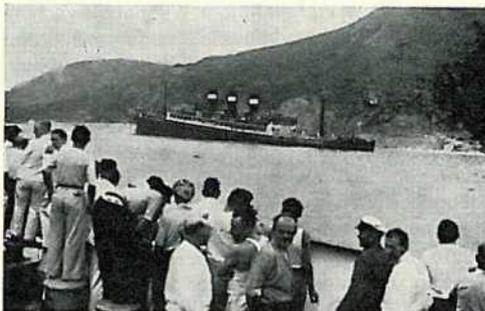
Wirklichkeit konnte man jedoch vom Schiff an Land waten. Eine viertel Meile (450 m) von ausreichender Wassertiefe entfernt, war es drei Meter hoch aufgesetzt worden. Es schien ein Rätsel, wie man das Schiff von seiner luftigen Höhe herunter, bis auf den Wasserspiegel in Schwimmhöhe absenken und es über die Distanz zum Fahrwasser bringen könnte, war der Untergrund doch überall hartes Gestein. Besonders aber wunderte man sich, daß die Engländer den Japanern an dieser Stelle Bergungsrechte einräumten, denn das Schiff lag unmittelbar unter dem Fort, welches die Einfahrt zum Hafen beherrschte, und die Engländer und Japaner waren sich wegen des in China anhängigen Krieges nicht gerade grün.



Immerhin, die Japaner erhielten Erlaubnis, in diesem Sperrgebiet zu arbeiten, und sie gingen sehr methodisch und selbstsicher vor. Viel hing davon ab. Die Neubauhelgen der Werften in Japan waren überbelegt, ein Platz für einen sofortigen Nachbau dieses bekannten transpazifischen Passagierschiffes nicht zu haben. Ein Nachbau würde ohnehin 5 Millionen Yen kosten. So konnte man Millionen für den Unglücksrabben aufwenden.

Hunderte von japanischen Fachleuten wurden am und auf dem Schiff beschäftigt. Die Sache auf der „Conte Verde“ war ein Kinderspiel gegen das, was hier von den Menschen gefordert wurde. Nicht nur Ladung mußte heraus, bis auf den praktisch nackten Rumpf wurde das Schiff leergemacht. Sämtliches Gestühl der luxuriösen Passagiereinrichtungen, alles bewegliche Inventar, und last not least der komplette große Hauptmotor mit allen Hilfsmaschinen wurde ausgebaut und an Land gegeben.

Gleichzeitig wurde die Abbringung des Schiffes betrieben. Sie geschah in der Weise, daß man Kubikmeter um Kubikmeter die Felsen unter dem Schiff durch Unterwasser-Explosionen wegsprengte und das Schiff dadurch Zentimeter um



Zentimeter senkte, bis es schließlich beim höchsten Hochwasser gerade eben schwamm. Inzwischen hatte man vom Schiff zum Fahrwasser einen Kanal gesprengt, wobei wiederum etwa 7000 Tonnen Felsen unter Wasser wegzusprengen waren. In diesen Kanal wurde das Schiff geleitet. So wurde das Wunder Wirklichkeit. Eine fabelhafte, aller Achtung werthe Leistung. Im Taikoo-Dock in Hongkong erhielt das Schiff ein Zertifikat für die Reise nach Japan, wurde dort wieder in Stand gesetzt und konnte nach neun Monaten seine regelmäßigen Fahrten wieder aufnehmen.

## Lotse durch die Speisekarte

### GHANA

Auf den ersten Blick hat Accra, Hauptstadt von Ghana und eine Metropole der westafrikanischen Küste, nichts mit dem gemeinsam, was wir uns unter Afrika vorstellen. Dichter Straßenverkehr, Hochhäuser und elegante Luxushotels. Nur die Hautfarbe der Eingeborenen verrät den Kontinent. Doch auch sie haben viel von einstigen Kolonialherren übernommen. Dies verraten die Speisekarten der großen Restaurants. Um ghanesisch zu essen, muß man sich schon von einem Einheimischen beraten lassen oder längere Zeit suchen.

Die Nationalspeise des Landes heißt „Fu-Fu and Soup“. Wir würden dafür vielleicht gebundene Suppe mit Einlage sagen. Für den Ghanesen ist das Gericht der Inbegriff guten Essens. Während für uns die Suppe im Vordergrund steht, sind es für die Einheimischen Kartoffelklößchen, die mit Maniok- oder Stärkemehl gebunden sind. Es sind jene Fu-Fu, die dem Gericht den Namen geben.

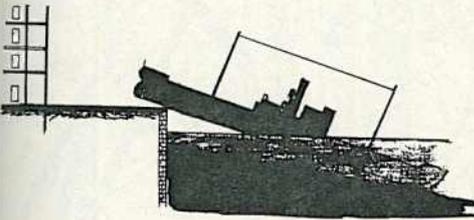
Die Suppe hierzu kann verschiedenartig sein. Zur Wahl steht gewöhnlich eine Erdnußsuppe, Palmnußsuppe oder Gemüsesuppe. Letztere entspricht häufig am meisten dem europäischen Geschmack. Sie wird mit kleingeschnittenem Hammel- oder Lammfleisch, angerösteten Zwiebeln und frischen Tomaten hergestellt. Außerdem kommt ein Brei aus passierten Saubohnen und Auberginen dazu. Auch feingeschnittene Okra sind in der Suppe zu finden sowie verkochte große grüne Bananen. Mit Chili und weißem Pfeffer ist das ganze geschärft. Hierin schwimmen dann die „Fu-Fu“.

Dem Durst, den man bei diesem Essen bekommt, begegnet man am besten mit Bier. Kalte offene Fruchtsäfte wirken zwar verlockend, doch sind sie in den Tropen gefährlich. Europäer tun gut daran, solche Getränke zu wählen, die einwandfrei steril in Flaschen gefüllt wurden.

Die Whampoa-Werft in Hongkong ihrerseits wiederum verdiente sich Lorbeeren bei der Bergung der „Tilawa“ der British India Linie (siehe Bild).

Bei der Bergung dieses 3-Schornstein-Schiffes kamen leider etwa zehn Ladungsarbeiter ums Leben, und zwar durch Vergiftung durch die Gase, die der naßgewordenen Sojabohnenladung entströmten.

Dagegen lehnte die Whampoa-Werft die Bergung des chinesischen Küstendampfers „An Lee“ ab. Die meisten Havaristen lagen in sehr unglücklichen Positionen: Ich erinnere mich an einen englischen 5000-Tonner, der mit der Breitseite auf dem Strand eines Bades am North Point lag. Die drolligste Lage hatte aber besagte „An Lee“. Ihr Vorschiff war voll Wasser gelaufen. Ab Brückenhöhe aber noch schwimmend, trieb sie auf die „Praya“, die



belebte Uferstraße der Stadt Victoria – wie die Hauptstadt auf Hongkong eigentlich heißt – zu. Sie bedeutete das Ende der Fahrt, wenn auch nicht ihres Lebens. Während das unter Wasser treibende Vorschiff aufstieß, schob sich das hoch auf-

ragende Achterschiff mit Schraube und Steuer über die Straßenkante hinaus, so hoch, daß die Autos darunter durchfahren konnten (siehe Skizze).

### Bitte Schiff von der Straße

Kaum war die Schreibmaschine im Büro des Hafenmeisters wieder trocken, erhielt der chinesische Reeder dieses Unglückschiffes die schriftliche Aufforderung, sein Schiff von der Straße zu entfernen. Und siehe da, die geschickten Chinesen halfen sich selbst. Nicht mit den modernen Apparaten der britischen Werft, sondern mit einer kleinen Handpumpe wurde das Wasser aus dem Vorschiff gelenzt, bis der abgedichtete Schiffskörper wieder schwamm. Das Heck wurde beim Abrutschen zwar beschädigt, aber dieses Problem wurde ebenfalls gemeistert und bis zum Ausbruch des Krieges habe ich dieses Wunderschiff gelegentlich wiedergesehen.

Erwähnenswert mag auch sein, daß selbst der Hongkonger Bergungsdampfer in dieser bösesten der Nächte in Seenot geriet. Eins der vielen SOS dieser Nacht kam von ihm. Gegen die überwältigenden Gewalten dieser dunklen Nacht kam auch die „Kau Sing“ nicht an, sie strandete – ebenfalls vertrieben – nach meiner Erinnerung ebenfalls auf Tsing Hue.

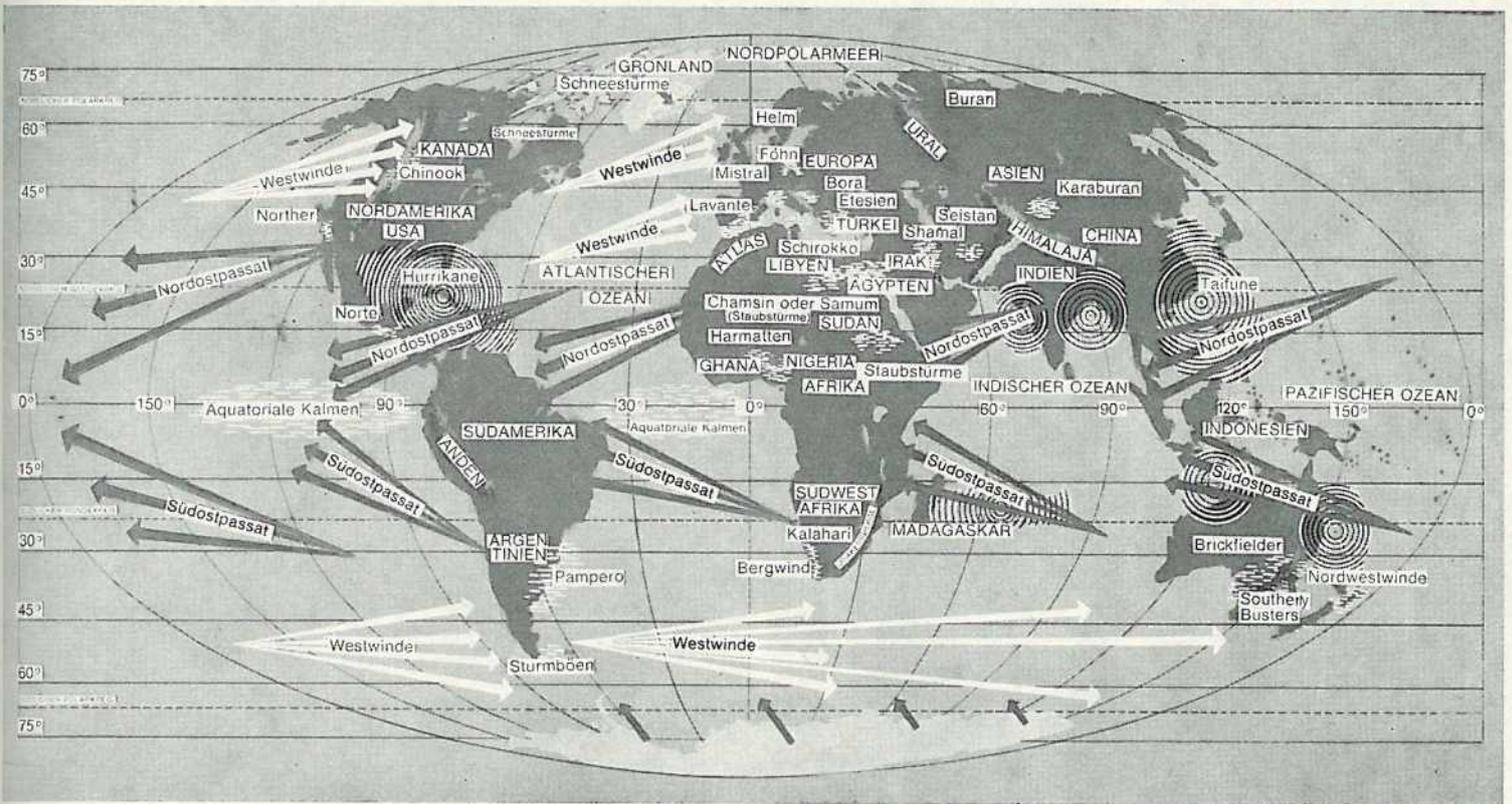
Abschließend wäre dem Leser vom Abschneiden der deutschen Handelsschifffahrt zu berichten:

Zur Zeit des Taifuns befanden sich insgesamt sieben deutsche Schiffe im Hafen von Hongkong. Für die damaligen Zeiten eine große Zahl, hervorgerufen durch die Auswirkungen des chinesisch-japanischen Krieges. Unter den drei Hapag-

Schiffen erinnere ich die „Oldenburg“, von den beiden Rickmers-Schiffen war eines die „Bertram Rickmers“ und der Lloyd war mit der „Oder“ (Kapitän Klare) und der „Gneisenau“ vertreten. Keines dieser Schiffe zog sich erwähnenswerte Schäden zu, obwohl sie von ihren Ankerplätzen abgetrieben worden waren. Es war ein Glückstag der deutschen Flagge. Von dem betroffenen halben Dutzend großer Schiffe über 10 000 BRT war die deutsche „Gneisenau“ das einzige Schiff, welches schwimmend geblieben war. Die Schilderung der schweren Stunden dieses Schiffes könnte einen Artikel für sich bilden. Möge es genügen, einige Andeutungen zu machen.

Das Schiff hatte ordngemäß von seinem Pierplatz in die größere Weite der Buchten verholt. Endgültig wurde ein Ankerplatz gewählt, der nördlich des Lye-Moon-Paß-Fahrwassers in einer weiträumigen Bucht lag. Nebst der „Gneisenau“ ankerten dort mehrere Schiffe, und in der Nähe sah man auch die „Conte“ und die „Asama“. Keiner an Bord machte in dieser denkwürdigen Taifunnacht seine Augen zu. Der Hexenkessel des Taifuns riß auch an dem Loydschiff, drückte es auf die Seite, riß an beiden Ankerketten. Er gewann den Kampf. Das Schiff trieb.

Da wurden die Motore auf volle Kraft voraus gestellt und mit 20 Meilen Fahrtstufe gegen die Anker angedampft. Trotzdem wurde das Schiff achteraus vertrieben und fand sich, als das Aufatmen durch das Schiff ging und der Sturm sein Spiel ausgespielt hatte, 700 Meter vom alten Ankerplatz vertrieben und nur eine Schiffslänge vom drohenden Felsen entfernt. – Gerettet!



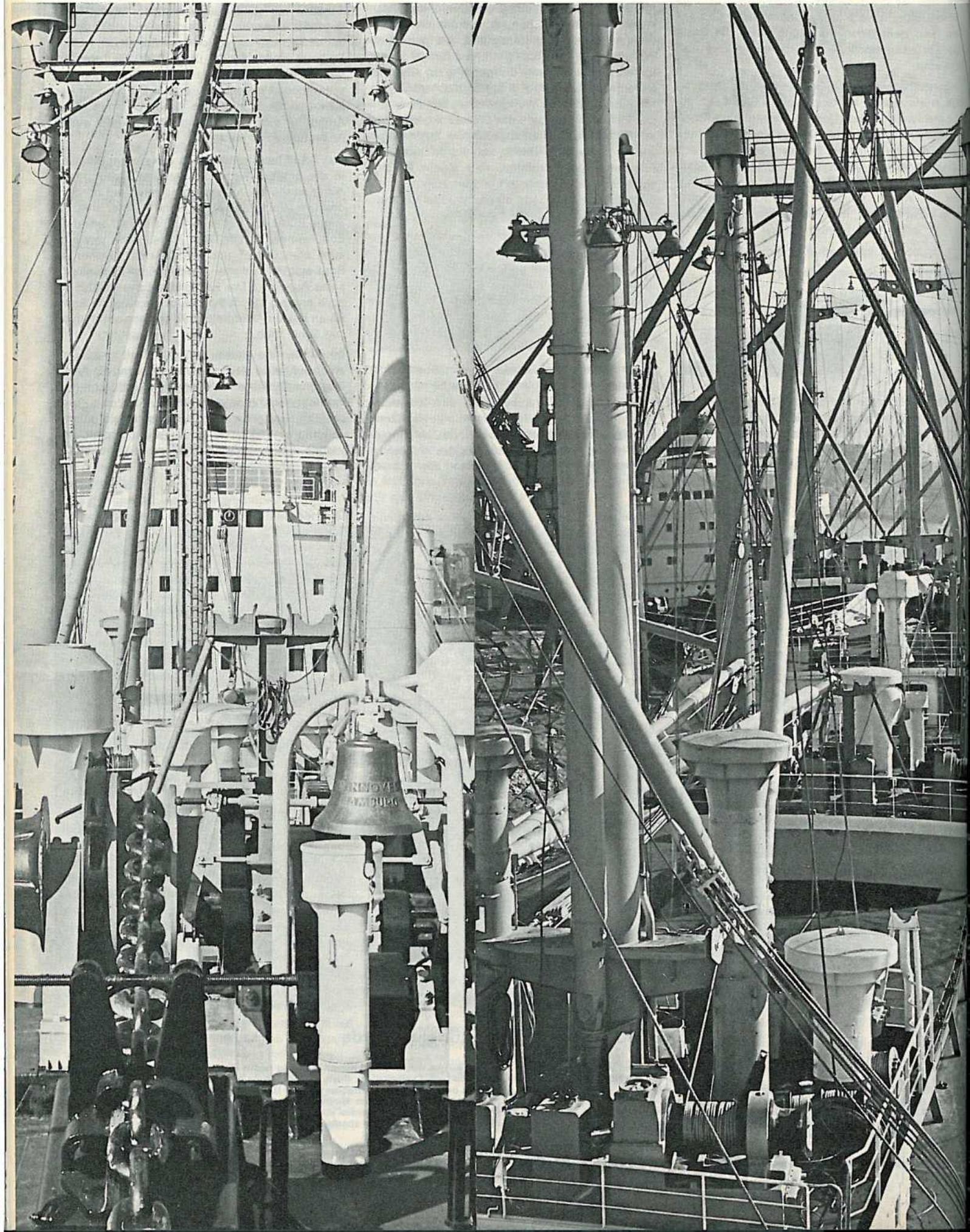
### Die bedeutendsten Windgürtel der Erde

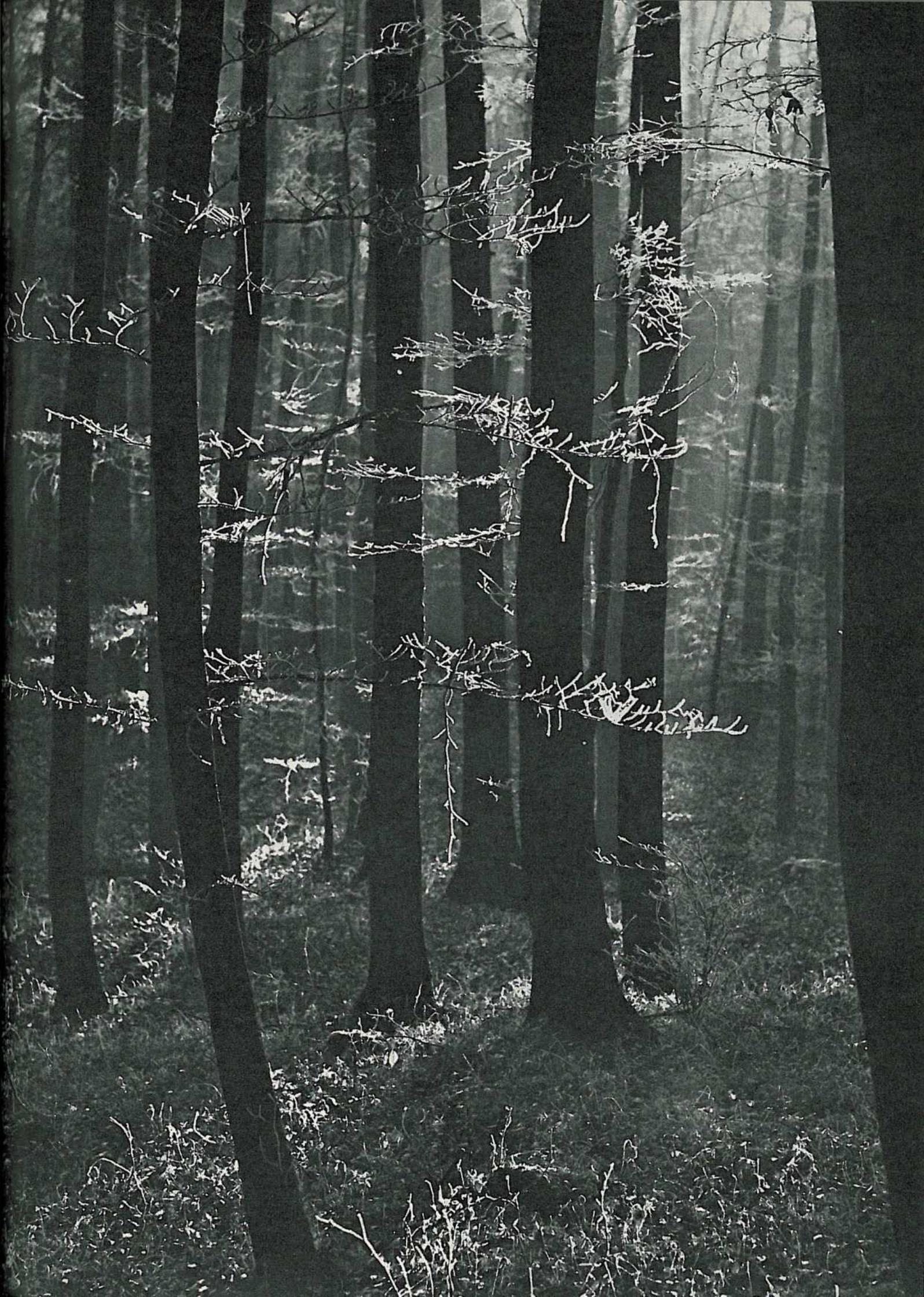
Diese Karte zeigt, wie die Erde von bestimmten Windgürteln überzogen wird, die das Klima (Regen und Trockenheit) mitbestimmen, die heute noch für die Seefahrt von Bedeutung sind und zur Zeit der Segelschiffe sogar der lebenswichtigste Faktor waren. Ausschlaggebend für die Zirkulation der Luft (Winde) ist die Verteilung von Wasser und Land. Weil sich die Landflächen durch die Sonneneinstrahlungen mehr erwärmen als die benachbarten Meeresteile, kommt es hier zu einer aufsteigenden Luftbewegung (warme Luft bewegt sich nach oben, kalte infolge ihrer Schwere nach unten). Diese aufsteigende Luft ruft tagsüber

an den Küsten den Seewind hervor, während nachts die über dem Festland stärker abgekühlte Luft als Landwind der Küste zuzießt. Diese Erscheinung zeigt sich im gewaltigen Ausmaß besonders in Vorderindien bei den Monsunen, die im Sommer in den asiatischen Kontinent einströmen und im Winter als kühle und trockene Landwinde seewärts wehen. Durch die Erdumdrehung werden alle Winde auf der nördlichen Halbkugel nach rechts und auf der südlichen nach links abgelenkt.

# WÄLDER

Fotos: Lüden Foto: Werner Müller







## Zum 500. Geburtstag



### Erasmus von Rotterdam

geboren am 28. 10. 1467 in Rotterdam  
gestorben am 12. 7. 1536 in Basel

Der bedeutende Humanist befaßte sich mit der Herausgabe griechischer und lateinischer Schriften und gilt als Urheber der heute allgemein üblichen Aussprache des Griechischen. Er hat durch seinen religiösen Reformeifer die Aufklärung entscheidend beeinflußt. Zur Reformation stand Erasmus zuerst freundlich, wandte sich aber später von ihr ab.

.....

dalen, Wüste von Pullovern und Hemden und Decken. An den Schreibtisch kann überhaupt niemand heran. Der ist dermaßen überhäuft, daß der Koch selber wie ein Maulwurf wühlen muß, wenn er eine Rechnung finden will. Zu allem Übel betätigt sich dieser Koch aber auch noch schriftstellerisch, allein ein Umstand, der den armen Knautschke nötigt, sich dem Essen an Bord mit ausgesuchtem Mißtrauen zu nähern. Als er einmal doch an den Schreibtisch vordringt, findet er dort einen Zettel mit den bewegenden Verszeilen:

Auf einem Schiffe fürchterlich,  
wie niemals eins durch die Wogen  
schlich,  
ein Schiff, wo in den Plünnenkisten  
ausschlafen Heizer, Maschinisten . . .

Gern hätte er noch weiter gelesen, aber es war zu Ende. Wütend schleuderte Knautschke das beleidigende Papier von sich. Niemals wieder würde er etwas lesen von solch einem Verleumder!

30-Pfennig-Romane nach Gewicht liest in seinem Gemeinschaftslogis niemand anderes als „Eivis“, mit 18 Lenzen sozusagen eine Lizenzausgabe des prominenten Chef-Hüftwacklers der USA, letzte Rock'n Roll-Garnitur der Bundesrepublik, seemannischen Tugenden gegenüber dagegen von rührender Unbeschwertheit, aber immerhin noch nützlich für die fatalen Anstrengungen des Ersten, in Rekordzeit aus einem Mistwagen — eine Staatskarosse zu zaubern . . .

Es fährt sich gut in den Schönwetterbereichen, vor allem im Sommer! Er barmungslos die Sonne.

„Sie haben es aber gut, Herr Knüppelholz“, sagte einmal eine Zimmervermieterin zu mir, „Sie sind den ganzen Tag auf dem Wasser!“

Wer auch der Sonne nicht auswei-

chen kann, das ist der Proviant, wenn man keine Kühlanlage besitzt.

Unten in den vollgestopften Gängen finden kleine, aber sehr wirksame Detonationen statt: Gulaschdosen fliegen unter Wärmeeinwirkung gegen die Decke. Pestilenzartige Gestankswolken vertreiben alle Lebewesen aus dem Achterschiff. Matratze und Kopfkissen unterm Arm, stürmt Knautschke durch die Gänge wie Großwild vor dem Steppenbrand. Vom markigen Auftreten des Grande Christoforo ist nicht mehr viel übriggeblieben. In abgetragener Gewandung hockt der Alte, giftige Blicke auf das müde Kielwasser sendend, zwischen den Farbtöpfen neben dem Rudersmann, ein Nöckergreis, dem jeder nach Kräften aus dem Wege geht.

Nur am Abend, wenn die letzten Sonnenstrahlen das Dasein der 6–12-Wache zu verschönen trachtet, rüstet der Pascha zum Hofkonzert. „Jo-Achim“, sage ich, „unser Alter kann gar nicht so schlecht sein. Er will heute abend jedem, der seinen Tonbändern zuhört, einen doppelten Genever einschütten . . .“

Denn in der Ecke des Brückenhauses ruht inmitten eines unbeschreiblichen Sammelsuriums von nautischen Hilfswerkzeugen, Tee- und Kaffeegeschirren, übervollen Aschenbechern und wahllos herumliegenden Zigarettenpackungen sämtlicher seefahrenden Nationen ein Tonbandgerät mit seinem Zerhacker. Und der unfreiwillige Mitreisende Nr. 1 ist niemand anderes als Ludwig van Beethoven, der nur durch das ewige Besserwissen des Kochs daran gehindert wird, zum Holländer gestempelt zu werden! Schlimm ist es aber, daß man diese erlauchten Klänge dem armen, barfüßigen Elvis, der nach heißen Rock'n Roll-Rhythmen ebenso lechzt wie nach einer Flasche Bier, brutal entgegenstellt. Und immer wieder muß der geplagte Rudersmann sagen: Jawohl, Kaptein, es war wieder sehr nett heute, das Konzert! — um dann bei sich zu denken: Warte, wenn du mir heute abend wieder diese Eroika — oder wie das heißt — zweimal hintereinander vorspielt, dann schreibe ich dafür Überstunden an . . .

Man muß ihn erlebt haben, den dramatischen Wettlauf zwischen Brücke und Maschine! So lange die Reise schon dauert, liegen die Standpunkte über die Etmale erstaunlich weit auseinander. Nach haarsträubenden Auseinandersetzungen endet der Streit in der Messe schließlich mit einem Triumph der Nautiker: Weil die Logge nämlich plötzlich ganz und gar verschwunden ist, heißt es unter schallendem Gelächter: Die Logge hat den Dampfer überholt!

Auf dem Bootsdeck wandert eine Handvoll Kartoffeln umher. Der Erste unternimmt einen schwachen Vorstoß in Richtung Wirtschaftsdepartment. Er wählt rasch ein anderes Thema, als ihm der Koch seinerseits eine Andeutung macht, wonach das Auftreten einzelner Kartoffeln auf dem Bootsdeck nichts bedeute gegenüber jenem Hindernis, welches die im Kanal vom Ersten widerrechtlich über Bord geworfene Kartoffelkiste für die Schifffahrt bedeuten könne . . .

Der Alte hat vorübergehend den Ausnahmezustand über das Achterkastell

verhängt, als es einmal im Logis nach Genever roch und der Koch ihn glauben machen wollte, es seien Geneverflaschen unter Wärmeeinwirkung gegen die Decke gegangen . . . Tatsächlich nähern wir uns der Neuen Welt! Eine tiefe Ernüchterung bemächtigt sich jener Gemüter, die immer auf das Absaufen warteten und in auffallend alten Sachen reisten, weil sie sich von diesem Abenteuer so etwas wie eine neue Ausrüstung versprochen anstelle der alten Pappkoffer, der halb-leeren Seesäcke und solchen Plünnen, die kein Schiffbrüchiger auf einem Floß mehr anziehen würde. So auch der vergilbte KDF-Anzug des Herrn Knautschke. Vergeblich auch die Hoffnungen so mancher Existenzen, einmal in die Schlagzeilen einer Morgenzeitung verstrickt zu werden oder gar in die Tagesschau zu geraten. Nein, es wird ja nichts, und selbst die Aussicht, in der Caribic noch von einem Hurrikan gefunden zu werden, besteht nicht, da der Standort des Schiffes niemals stimmt.

Nach Beethovens Symphonien und Brahms' Ernsten Gesängen hat jetzt der Kapitän einen neuen Coup auf den Gemütszustand seiner Brücknwache gelandet. Er hat den Empfang unseres Schiffes an der Westküste seherisch vorauslebt und auf ein Tonband vorankonstruiert . . .

Großer Bahnhof zu Wasser wie zu Lande! Schneidige Brückenkommandos, feierliches Herablassen der Staatstreppe und Ausbreiten des (einzigen vorhandenen) Teppichs, Entfaltung des Banners an den neuen

Ufern, Toaste auf den Staatschef und dessen Granden wie Ansprachen an das gerührte Volk unter restloser Ausschöpfung seiner Spanischkenntnisse. — Da schütteln selbst die Unbefahrenen an Bord die Köpfe . . . Beim Einlaufen in Christobal verhütet ein Mitreisender einen Flaggen-skandal, indem er den Ersten darauf aufmerksam macht, daß in luftiger Höhe das Sternenbanner mit den Stars nach unten weht.

Hier wird das Schiff mit Masut beladen. Demnach ist unser Schiff doch zu etwas nütze. Ungeachtet dessen verwandeln sich Elvis' Dollars in buntschillernde Souvenirtücher, in auffallende Hemden mit der gesamten Entstehungsgeschichte des Panamakanals darauf, in breite Krawatten mit Bildern aus Prärie und Steppe, in ausgestopfte Gürteltiere und Krokodile. Und nicht zu vergessen das in Plüsch eingeschlagene Schmuckkästchen für Mutti, welches obendrein das Logis mit herzergreifenden Klimperklängen ausfüllt, sobald jemand den Deckel lüftet. Und das Krokodil muß allenfalls so groß sein, daß Kopf und Schwanz aus der Reisetasche hervorsehen.

Das Einlaufen in den Endhafen kommt der Version des Kochs am nächsten: Entlanggleiten des Fahrzeuges dicht unter der Uferböschung — aus den Zweigen löst sich die schlanke Gestalt eines Indianers — wie bei Lederstrumpf! —, landet behende auf den Planken des „Max“ und gebietet durch Zeichen und Gebärden, der Kapitän möge ihm folgen. (Fortsetzung folgt)

## Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat September 1967

### 1

#### All you need is love

Bravo! The Beatles halten sich auch im sonnigen Herbst noch on top mit diesem best-song (wie Bestseller!). Sie dürfen sich wohl auch mit Recht Avantgardisten der ausgebrochenen „Blumenwelle“ nennen. Denn Flowerpower heißt die neue Schlager-Parole, die von Amerika ganz England überschwemmte. Nr. 1 in Österreich und der deutschen Schweiz, während der Hit seltsamerweise in den USA und in England auf Platz 6 rutschte.

### 2

#### San Francisco

Scott McKenzie schoß hier ebenfalls „blumenreich“ den Vogel ab mit seiner romantischen Masche. Denn dieser große Flowerpower-Song ist fast über Nacht zu einem Welterfolg geworden. Und sein Interpret, der Sänger Scott McKenzie, wurde umjubelter Pop-Star. Auch in England ist dieser Blumensong bereits Schlager Nr. 1. Und sogar aus Japan kommt folgender aufschlußreicher Kommentar zu diesem Hit: „Hier, wie auf der ganzen Welt, seit ein paar Wochen der ‚letzte Schrei!‘“

### 3

#### Meine Liebe zu dir

Roy Black steht bei uns wie auch in der deutschsprachigen Schweiz mit diesem Song gleich hinter den Top-Sängerknaben. Im Musikmarkt dafür aber auch noch unumstritten an erster Stelle. Nur Österreich führt diesen netten Schlager noch auf unter den internationalen,

unter der Nummer 6. Ganz besonderen Schwankungen sind eben die Kurse auf der „Liebesbörse“ unterworfen und genauso unberechenbar wie auf der Weltbörse des Geldmarktes . . .

### 4

#### A Whiter Shade of Pale

Procol Harum ist natürlich auch noch „unter uns“. Und mit seinem „Reißer“ hält England immer noch neben den Platten der Beatles die Spitzenposition des Importgeschäftes. In der Schweiz und in Österreich ebenfalls die Nr. 4!

### 5

#### Death of a Clown

Nachdem uns im vorigen Monat Manfred Mann die Vorzüge des Clowns schilderte und ganz und gar für „Clownerie“ plädierte — noch dazu im Top-Hit — (Ha, ha said the Clown!), singt hier Dave Davies uns vom Exodus unseres Lebenskünstlers. (Wohin sind wir gesunken — im Schlagergeschäft, versteht sich . . .) Im Ausland hat dieser Hit noch kein Oberwasser. (England placiert ihn auf Nr. 9.)

### 6

#### Verbotene Träume

Peter Alexander, einer unserer Lieblings-sänger, hat sich auch hiermit wieder ins Herz vieler Schlager-Fans gesungen.

Mit herzlichen Grüßen  
bis zum nächsten Mal!  
Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge  
by „Musikmarkt“ und Public Relations)

# Unser Kreuzworträtsel

<b>MODERNES KREUZ WORT RÄTSEL</b>	bejahende Lebensauffassung	Rassenmischung	Indi- aner- stamm	wiener- Mode- geck	Ital.: drei	pers. Für- wort	Aus- ruf	bedeutsames Ereignis	trop. Storch- vogel
	Schuld- ver- schrei- bungen	Erz- vater							
	Teil des Auges	lat.: bete!	Kfz.-Z. Traum- stein		Brücke in Venedig	Fußball- mann- schaft		Kal- ender	Hoch- weide
	Staats- mann								
	Auer- ochse		ge- winn- sichtlich						
	Gebirgs- stock in Inner- asien		schweiz. Kanton		Ski- tor- lauf	afrik. Poli- tiker		kosten- los	
	Junges Schaf					Männer- name			
	Haff								
	pers. Für- wort		Raben- vogel			Winkel- funk- tion			
	Ind. Groß- fürst								
span. Hafen- stadt				Zahl					
zu Ende									
Un- recht									
Ab- schließ- gruß									
Gründer eines russ. Reiches									
schweiz. Stadt									
best. Artikel									
Laub- baum									
ital. Artikel									
heller Wüsten- wind									
Fahr- rad für zwei									
dt. Lyriker									
Kfz.-Z. Trier									
frz. Schrift- steller									
Gras- stengel									
Ruhe- lager									
Seh- organe									
Misch- ling									

Philatelie zur See

## Wetterschiffe und Polar-Eisbrecher

Eines jener Schiffe, von deren Existenz nur sehr wenig bekannt ist, können die Freunde der „Philatelie zur See“ nunmehr auch in ihre Sammlung einreihen: Gemeint sind die Atlantik-Wetterschiffe „France I“ und „France II“ des meteorologischen Dienstes der französischen Marine. Auf einer Marke der Republik Niger, die zum 6. Jahrestag der Meteorologie in aller Welt erschien, ist eines dieser beiden Schiffe zu sehen.

„France I“ und „France II“ sind im Jahre 1959 bei der Werft „Société des Forges et Chantier de la Méditerranée“ in Le Havre gebaut worden. Sie sind 1886 BRT groß, 76,4 m lang und 12,5 m breit. Drei Acht-Zylinder-Dieselmotoren wirken über zwei Elektromotoren als Antrieb der beiden Schrauben und geben den Schiffen eine maximale Geschwindigkeit von rund 15 Knoten.

Aufgabe der Wetterschiffe im Atlantik ist die Abgabe von Wettermeldungen, die eine langfristige

Voraussage der meteorologischen Verhältnisse möglich machen. Außerdem sind die Schiffe in die Flugsicherung im Atlantik bzw. darüber eingeschaltet. Zu diesem Zweck sind die beiden Schiffe mit Doppelkanal-Sichtfunkpeilern ausgerüstet. Sie arbeiten auf Frequenzen zwischen 121,5 und 128 MHz und erlauben eine direkte Ansprache der Flugzeuge.

Wie groß die Zahl der Navigationshilfen von den Schiffen zu den überfliegenden — auf dem Radarschirm georteten — Flugzeugen jährlich ist, mag als Beispiel das Jahr 1965 verdeutlichen. In ihm wurden nicht weniger als 5838 Fremdpeilungen von den Schiffen zu den Flugzeugen gegeben. Dinge, von denen der Fluggast, der 10 000 Meter hoch über dem Atlantik seinen Whisky trinkt, kaum eine Ahnung haben dürfte.

In nordpolare Gefilde führt eine Serie der Sowjetunion. Der Wert zu 10 Kopeken zeigt zwei Schaluppen

der zaristischen russischen Marine. Diese beiden Schiffe nahmen schon 1819 einen Vorstoß in die Antarktis vor. Es sind die „Vostok“ — ein 1818 in St. Petersburg, dem heutigen Leningrad, gebautes Schiff von rund 40 Meter Länge und einer Verdrängung von knapp 250 Tonnen — und die „Mirni“ — 37 Meter lang, mit einer Verdrängung von rund 230 Tonnen.

Erstaunlich ist die Zahl der Besatzungsmitglieder, die auf solchen — für unsere heutigen Verhältnisse recht kleinen — Schiffe fuhren: Es waren 130 bis 150 Mann. Allerdings dürften es nicht nur Seeleute gewesen sein, denn es war ja früher üblich, daß auf den Kriegsschiffen neben der seemannischen Besatzung auch „Seesoldaten“ an Bord waren. Sie waren die Ahnen der Marine-Infanterie unserer Tage. Welche Fortschritte der Bau von Eis-

östlicher Richtung zu fahren, entdeckten sie eine bisher unbekannt Insel. Der Führer der Expedition, Kapitän Vilkitski, nannte sie „Nikolaus II. Land“. Beide Schiffe überwinterten in Petropawlowsk. Trotz des eben ausgebrochenen Ersten Weltkrieges wurde Kapitän Vilkitski Anfang 1915 aufgefordert, seinen Angriff auf die Nord-Ost-Passage möglichst bald zu wiederholen. Diesmal gelang der Durchbruch. Es war die erste Fahrt von Ost nach West. 1937 gelang es der Besatzung des Eisbrechers „Taimyr“ zusammen mit der des „Murman“ vier russische Wissenschaftler zu retten, die auf einer kleinen Eisscholle abgetrieben waren. 274 Tage hatten die vier Männer auf der knapp 1 400 Quadratmeter großen Eisfläche leben müssen, bevor sie geborgen werden konnten. Während dieser rund neun Monate war die Eisscholle



brechern in der UdSSR innerhalb der vergangenen fünf bis sechs Jahrzehnte gemacht hat, das zeigt ein Streifen von zwei Werten zu je 4 Kopeken. Auf der linken Marke sind die Eisbrecher „Taimyr“ und „Vaigach“ zu sehen, die rechte zeigt den Nuklear-Eisbrecher „Lenin“. „Taimyr“ und „Vaigach“ versuchten im Herbst 1913 entlang den nördlichsten sibirischen und russischen Küsten zu fahren. Nach anfänglichen Erfolgen hinderte sie außerordentlich starkes Eis daran, den Durchbruch bis zur Wrangel-Insel zu schaffen. Beim Versuch, in nord-

mit den vier Forschern fast 3 000 Kilometer durch das Meer getrieben. Aus Anlaß der Rettungsaktion erschien damals in der UdSSR eine Serie von vier Briefmarken, auf denen auch die „Taimyr“ zu sehen ist. Das Schiff wurde 1909 gebaut, war mit 1 290 BRT vermessen und lief bis zu 10,5 Knoten.

Die rechte Marke zeigt — wie schon erwähnt — den ersten Polar-Eisbrecher mit Atomantrieb, die „Lenin“. Über dieses Schiff ist bereits im Artikel „Atom-Schiffe auf Briefmarken“ („Kehrwieder“, August 1966) berichtet worden. (jw)

WARUM ENERGIE UND MATERIAL VERGEUDEN ?

NASSE ISOLIERUNGEN SIND KEINE ISOLIERUNGEN!

TROCKENE ISOLIERUNGEN BEDEUTEN FRACHTRAUMZUWACHS!



**Minikay**

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

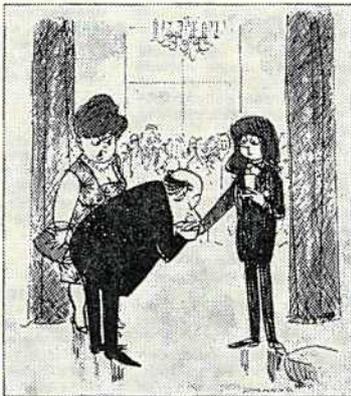
MINIKAY GMBH., Hamburg 39, Blumenstraße 37, Telefon-Sammel-Nr. 47 18 27



# Klar bei Schmunzelauge

## Gewußt wie

Die Verrücktenanstalt ist hoffnungslos überfüllt. Deswegen sollen Insassen umgesiedelt werden. Nach langem Überlegen wird beschlossen, den nicht einfachen Transport mit einem Charterflugzeug durchzuführen. Als die Maschine, randvoll beladen, unterwegs ist, beginnt sie plötzlich fürchterlich zu schlingern. Nur mit größter Mühe kann der Pilot einen Absturz verhindern. „Lauf nach achtern“, schreit er seinem Co-Piloten zu, „und sieh nach, was da los ist.“ Der Co-Pilot ist gleich darauf zurück. „Die Verrückten spielen Fußball!“, meldet er. „Mensch“, keucht der Pilot, „du mußt unbedingt etwas unternehmen. Ich kann die Kiste nicht mehr lange halten, wenn das so weitergeht.“ Der Co-Pilot stürzt wieder nach achtern. Nach einer Weile werden die wilden Bewegungen des Flugzeuges ruhiger und gleich darauf liegt es wieder völlig normal. Der Co-Pilot kommt ins Cockpit zurück und läßt sich in seinen Sessel fallen. „Großartig“, sagt der Pilot zu ihm, „wie hast du die Burschen so schnell beruhigt?“ — „Ach, eigentlich war das ganz einfach. Ich habe nur das Außenschott aufgemacht und ihnen zugerufen: „Jungens, nun spielt mal einen Augenblick auf dem Hof weiter!“



„Setz deine Brille auf, Alfred! Das ist nicht die Tochter, sondern der Sohn des Hauses.“

## Leicht zu finden

„Herr Graf“, fragte der Beamte den Grafen Bobby, als dieser sich einen neuen Paß ausstellen ließ, „haben Sie ein besonderes Kennzeichen?“ „Jawohl, Herr Inspektor, nämlich eine ganz ekelhafte Darmfistel.“

## Kein Unterschied

„Herr Zickefett, ist Ihnen schon einmal der Magen ausgepumpt worden?“ — „Nein, Herr Dotterweich, aber ich bin schon einmal seekrank gewesen!“

## Gar nicht so dumm

„Mutti, die Oma hat mich gehauen!“ „So, Fritzchen, die wird schon einen triftigen Grund gehabt haben dafür!“ „Mutti, das lasse ich mir nicht mehr gefallen! Die Oma soll doch ihre eigenen Kinder prügeln!“

## † Kropp

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

## Pumpen



Lenz-, Ballast-, Keller-, Garagen-, Schwimmbecken-, Schmutzwasserpumpen mit Unterwasser-Tauchmotor — 10 cbm/h nur DM 260,—  
Schuten-Lenzpumpen mit Unterwassermotor, mit Kabel und Stecker, tragbar,  
5 000 l/h DM 190,— — 10 000 l/h DM 260,—  
Springbrunnenpumpen mit Motor ab DM 40,—  
Schiffspumpen für alle Verwendungszwecke  
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

Hambg.-Alltona, Schomburgstr. 1, Tel. 38 12 66, FS. 021 3218, Postf. 1240

## J. M. LINDEMANN

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

## HAMBURG 11

Admiralitätsstraße 58

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 · Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

## Zerstreut

„Weißt du, Mary, eins hat mir auf dem Standesamt an meinem Tom nicht gefallen!“ — „Was denn, Mabel?“ — „Als er unterschrieben hatte, da hat er dann noch ganz in Gedanken den Daumen zum Abdruck hingehalten!“

## Das Kamel

„Fritzchen“, knöpft sich Papa Grünhut seinen Sprößling vor, „was soll aus dir mal werden? Alle Zensuren, die du aus der Schule mitbringst, sind schlecht, ja sogar verdammt schlecht. Du mußt doch wohl ein großes Kamel sein!“ — „Ach, laß nur, Papa“, nickte da Fritzchen Grünhut altklug, „mein Papa bleibt du deswegen doch!“

## Nicht ganz unrecht

„Was sind Sie denn eigentlich von Beruf?“ fauchte der junge Amtsgerichtsrat den alten Tittelbruder an. „Arbeitgeber“, warf sich da der Angeklagte in die Brust. „Arbeitgeber?“ staunte da der Mann in der Robe, „wie ist das zu verstehen bei ihren 27 Vorstrafen. Wem geben Sie denn Arbeit?“ — „Ihnen, Herr Amtsgerichtsrat, denn wenn ich jetzt hier nicht wäre, hätten Sie doch nun keine Arbeit!“

## Der Grund

„Bröserl, warum machst du denn so ein betrübtes Gesicht?“ — „Na, mein lieber Federmann, glaubt du vielleicht, es macht Spaß, wenn man die Hand der Tochter verlangt und dafür den Fuß des Vaters bekommt!“

## Nachwuchs

„Na, Freundchen, wäre ich dein Vater“, nahm der Kapitän sich den Moses vor, „ich würde dich anders erziehen!“ — „Das können Sie noch werden, denn meine Mutter ist Witwe!“



„Mein erster Mann will mich wieder heiraten, aber ich glaube, er ist nur hinter dem Geld her, deswegen ich ihn seinerzeit geheiratet habe.“

## Praktisch

Der Fleischermeister war angenehm überrascht, als Frau Pomeisl gleich 25 Pfund bestes Schweinefleisch verlangte. Er schnitt diese Menge herunter und legte sie auf den Tisch: „Gnädige Frau, wollen Sie das Fleisch gleich mitnehmen oder soll ich es Ihnen ins Haus liefern lassen?“ — „Nein, ich brauche das Fleisch nicht“, schüttelte Frau Pomeisl den Kopf, „nur der Arzt hat mir gesagt, daß ich unbedingt 25 Pfund abnehmen müsse, und da wollte ich sehen, wieviel das ist!“

Gegr.



1851

## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
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 Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrenleuten zu arbeiten

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



DER WEG  
ZUM PATENT

## Matrosenprüfungen

### Prüfungsstelle Bremen

Bernhard Beunink, Bernd-Uwe Bühring, Wolfgang Dam-meyer, Andreas Feuerhahn, Bodo Friedrich, Jürgen Grung-mann, Thomas Habermann, Manfred Hagedorn, Gunter Irmisch, Wolfgang Irmer, Horst Kimme, Gerd Kuck, Her-mann Ostermann, Jens Paulsen, Martin Reichel, Helwig Rux.

Peter Beck, Volkhart Bieber, Edgar Böhmer, Walter Bublick, Dieter Burkowski, Harald Deutscher, Egbert Dryhaus, Karl-Heinz Endrulat, Klaus Fischer, Gerhard Fokken, Harald Groenefeld, Karl-Heinz Haake, Christ v. Hammerstein, Hans-Peter Holz, Günter Jäkel, Klaus-Jürgen Kopkow, Manfred Köpke, Klaus Krause, Manfred Messing, Uwe Molz, Uwe Müller, Gregor Remmert, Karl-Frieder Roth, Ulrich Rudolph, Bernd Runde, Karl Schachtebeck, Jörg Siefken, Thomas Spanknobel, Heiko Tornow, Heinz Wessels.

### Prüfungsstelle Hamburg

Jens Ahrenkiel, Heinz Botsch, Gerhard Cujas, Reinhard Diestelmann, Uwe Diestelhorst, Dieter Fischer, Wolfgang Glindemann, Jürgen Heritsch, Herbert Kellermann, Nicolai Kobylecki, André Koch, Detlef Kohl, Ernst Kommerlander, Werner Kühle, Manfred Krüger, Karl-Herm Lützen, Sönke Meyer, Franz Moser, Reinhart Pause, Manfred Renner, Wolfgang Schlickau, Eberhard Schwarz, Hans-Joachim Sue, Peter Wetzel, Uwe Wolfram.

Lothar Brandt, Peter Buczkowski, Karl-Heinz Döhrer, Gert Dürkop, Walter Garrel, Max Greil, Günther Gronau, Klaus Ilgner, Hans-Dieter Krämer, Karsten Kröger, Heinz Kühnel, Erwin Krüger, Uwe Linde, Wolfgang Petrusch, Gerhard Reicherts, Wolfgang Roseneck, Wolfgang Schröder, Hans-Joachim Schmellenkamp, Uwe Stamp, Manuel Urban, Eberhard Vässin, Peter Wendel, Jürgen Widenka, Bernhard Willy.

### Prüfungsstelle Travemünde

Hartmut Beyerbach, Claus Blöcker, Hans Bockermann, Josef Brömmelhaus, Martin Buhrow, Christian Dobinski, Josef-Ludwig Eckert, Hans-Georg Jacobi, Dietmar Jurkuweit, Rainer Kalhoff, Jörg Labrenz, Knud Miles, Kurt Müller, Hermann Ohnsorg, Uwe Oldorf, Hans-Peter Paulsen, Robert Rothenhöfer, Manfred Scharnberg, Günter Scholz, Götz Spiewok.

Kurt Berger, Constantin Blanck, Horst Brendel, Dierk Brei-meier, Siegfried Eckert, Friedemann Friedrich, Bodo Haak, Heiner Harder, Rolf Kohlmorgen, Norbert Krei, Rudolf Mitterhauser, Hans Mühlens, Klaus-Peter Müller, Walter Meinel, Walter Nowack, Friedrich Pontius, Rainer Pröschel, Udo Rahn, Walter Richter, Horst Rauels, Friedrich Schröter, Michael Siech, Kurt Springer, Hans-Michael Steen, Günter Taube, Willy Ziebe.

Wegen hervorragender Leistungen bei der Matro-senprüfung wurden folgende Absolventen mit einer Buchprämie ausgezeichnet:

Constantin Blanck, Bernd-Uwe Bühring, Hartmut Beyerbach, Klaus Fischer, Gerd Kuck.



Gerd Kuck

## Quer durch die Last

### Wieder zu Hause

Nach einer dreijährigen Weltumsegelung hat das Hamburger Ehepar Elga und Ernst-Jürgen Koch mit seinem Stahlrumpfboot „Kairos“ wieder im Heimathafen festgemacht. Auf der Reise durch den Panama-Kanal nach Neuseeland und zurück durch den Indischen und Atlantischen Ozean wurden insgesamt 35 000 sm zurückgelegt.

### Todesurteil

Das Todesurteil für den auf der Mellum-Plate gestrandeten liberianischen Frachter „Balmoral“ ist nun gesprochen. Er wurde an eine holländische Abwrackfirma verkauft, die das 23 Jahre alte Schiff an Ort und Stelle abwracken will. Ende Juni 1967 noch hatte die britische Versicherungsgesellschaft auf Betreiben des zuständigen Regierungspräsidenten in Stade 110 Tonnen Schweröl aus drei Tanks herauspumpen lassen müssen, um einer Ölpest vorzubeugen.

## Fahrwasservertiefung

Die Bundesregierung hat dem Plan zugestimmt, das Jade-fahwasser so auszubauen, daß Tanker mit einer Tragfähig-keit von rund 170 000 Tonnen und einem Tiefgang von 55 Fuß (16,80 m) die Olpier Wilhelmshaven anlaufen können. Die Kosten der Jadedvertiefung betragen 174 Mio. DM. Für die gesamten Bauarbeiten ist eine Zeit von fünf Jahren veranschlagt.

## Schwierige Dockung

In das Trockendock „Elbe 17“ verholte das größte Schiff, das jemals den Hamburger Hafen angefahren hat. Es ist der 1966 bei den Kieler Howaldtswerken erbaute norwe-gische Turbinentanker „Molda“. 284 m lang, 43,18 m breit und 22,35 m hoch. Für die Dockung wurden seitens der Hamburger Hafenbehörden und der Werft umfangreiche Sicherheitsvorkehrungen getroffen.

### „Paul Denker“

Zu Ehren des auf See gebliebenen Vormannes der „Adolph Bermphol“ erhielt der neue Rettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger diesen Namen. Er soll in Maasholm an der Schlei stationiert werden und ist der Prototyp von weiteren Einheiten, die sechs veraltete Rettungskreuzer ersetzen sollen. Als Spitzengeschwindig-keit werden 19 Knoten angegeben.

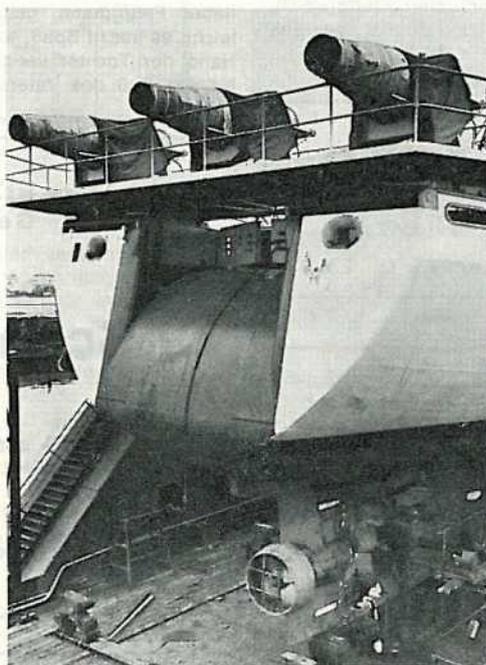
## Kapitänstag

Rund 250 Gäste kamen am 10. August zum „Internationalen Kapitänstag Bremen 1967“ in das Rathaus der Hansestadt. Es waren rund 100 Kapitäne und Chiefs darunter, deren Schiffe an diesem Tag in dem bremischen Hafen lagen. Ge-sprächspartner waren Mitarbeiter aus den Reedereikontoren sowie Vertreter der verladenden Wirtschaft. Der Tag, der mit einem Dämmeressen im Ratskeller endete, ist, wie allseitig versichert wurde, „tief beeindruckend“ ver-laufen.

## Piratensender

Aufgrund eines neuen Gesetzes mußte der unter dem Namen „Radio London“ insbesondere bei jüngeren Funk-hörern bekannte schwimmende Piratensender „Galaxy“ seinen Betrieb in der Themsemündung einstellen. Er traf in Hamburg zur Generalüberholung ein. Nach der Über-holung wird der Piratensender voraussichtlich in den Ge-wässern von Florida einen neuen Liegeplatz finden. Bei der „Galaxy“ handelt es sich um ein ehemaliges amerikanisches Minensuchboot.

## Rationell + speziell



Das Forschungsschiff „Meteor“ des Deutschen Hydrogra-phischen Institutes unternahm in der Ostsee eine Reihe von Meßfahrten, wobei die Aufgabe gestellt war, die Übertrag-barkeit von bisher nur an Modellen gewonnenen Versuchs-ergebnissen für Fahrtleistungen und -eigenschaften auf Großschiffe zu untersuchen. Dazu darf das Schiff nicht mit dem üblichen Schraubenantrieb fahren, sondern muß durch eine „meßbare, außerhalb des Wassers angreifende Kraft“ fortbewegt werden. Deshalb haben die Vereinigten Flug-technischen Werke in Bremen das Forschungsschiff mit drei Strahltriebwerken ausgerüstet, die früher Jagdbomber F 84 antrieben. Die Schubleistung eines Triebwerkes beträgt maximal zehn Tonnen. Gleichzeitig wurde die Schraube entfernt.

## Der Größte

Die von der Schifffahrt erhobene Forderung nach leistungs-stärkeren Antriebsmaschinen mit geringem spezifischen Einbauraum und Gewicht und die Bestrebungen, auch die größten Tanker aus Gründen der besseren Wirtschaftlich-keit mit Dieselmotoren auszurüsten, haben bei der MAN zur Entwicklung eines neuen KZ-Motors mit 1050 mm Zyl-inderbohrung und 1800 mm Hub geführt. Auch bei ihm wur-den die für die Motoren der KZ-Reihe bewährten Konstruk-tionsmerkmale angewandt, die zu einer besonders ein-fachen, robusten und langlebigen Maschine führen.

## Gut gemacht

### Sie helfen Findelkind

Für ein Findelkind, das auf einer Landstraße in der Repu-blik Ekuador gefunden wurde, haben die Seeleute der See-mannsgemeinde St. Clemens in Altona die Patenschaft über-nommen. Es handelt sich um ein etwa acht Jahre altes Mädchen, dessen Eltern und Namen niemand kennt. Das Kind erhielt den Namen Marina. Die Hamburger Seeleute werden den Aufenthalt Marinas in einem Kinderheim in Quito und später ihre Berufsausbildung finanzieren.

### Gerettet

Der deutsche Tanker „Ober“ hat zwei 16jährige Engländer gerettet, die vor der britischen Küste bei Lands End mit einem 3,60 m langen Motorboot in Seenot geraten waren. Die „Ober“ nahm die beiden Schiffbrüchigen, deren Außenbordmotor versagt hatte, an Bord und übergab sie später einem Seenotkreuzer.

## Seemannspastor Kieseritzky 65 Jahre

Der Raum im Altonaer Seemannsheim war zu eng, um die zahlreichen Gäste, Freunde und Gönner aufzunehmen, und der Tisch für die Geschenke war zu klein, als Seemanns-pastor Kieseritzky inmitten der Stätte seines segensreichen Wirkens am 28. August 1967 seinen 65. Geburtstag beging. Wer den Seemannspastor von der Küste kennt, wundert es nicht. Reichlich doch sein Wirken und sein Ruf als guter Freund der Seeleute weit über die Grenzen Hamburgs hin-aus. Von Stettin kommend trat der Seemannspastor sein erstes Pfarramt in Hamburg-Othmarschen an. Nach dem Krieg wurde er in das Seemannspfarramt in der Großen Elbstraße berufen. Dort war zunächst einmal schwere und harte Wiederaufbauarbeit zu leisten. Unverzüglich nach ihrer Vollendung schuf Seemannspastor Kieseritzky die Seemannskirche St. Clemens am Hafen, ein Zufluchtsort für unsere Seeleute und ihre Angehörigen. Unermüdetlich für das Wohl der Fahrleute und ihrer Familien tätig, über-nahm Kieseritzky als geschäftsführender Seemannspastor des lutherischen Zweiges der Seemannsmission große Ver-antwortung auch im Ausland.

## 50 Jahre zur See

fuhr Kapitän Hellmuth Bamberg. Davon 40 Jahre allein bei der Reederei H. Schuldt. 20 Schiffe hat dieser vorbildliche Seemann aus Dresden geführt. Als er mit 67 Jahren kürz-lich zum letzten Male von Bord ging, war die gesamte Be-satzung versammelt. Ihren Gesichtern sah man an, was der scheidende Kapitän selbst sagte: „Es ist nicht leicht, Ab-schied zu nehmen. Ich bedanke mich für eure Kamerad-schaft. Lang lebe die Seefahrt.“



Das Bücherbett

### Auf den Spuren alter Völker

Otto Maier Verlag, Ravensburg, DM 24,-  
„Das farbige Buch der Archäologie“, so lautet der Unter-titel dieses 253 Seiten starken Buches. Es führt in einer glücklichen Verbindung von fundierter Information und leichtverständlicher Darstellung in die faszinierende Welt der Archäologie ein. Es beschreibt die Entdeckung der Städte, der homerischen Helden und der gigantischen Pa-läste auf Kreta. Der Leser betrachtet die ausgedehnten Funde von Herkulaneum und Pompeji und erlebt die Schreckenstage mit, da Tausende von Tonnen Lava und Vulkanasche Tempel, Werkstätten und Wohnhäuser mit ihren Bewohnern unter sich begruben. Ein anderes Kapitel führt zum Beispiel nach Mittelamerika, wo die Mayas, die Azteken und Tolteken blühende Hochkulturen entwickelt hatten, deren Stufenpyramiden, kolossale Götterbilder und Kalendertafeln der Urward überwucherte und auch heute noch erst zu einem Teil wiederentdeckt sind. Gleichzeitig vermittelt das Buch ein genaues Bild von den Forschungs-methoden, die die Archäologie im Verein mit den Vertre-tern anderer Wissenschaften immer wieder verfeinert hat, um die kostbaren Funde möglichst unversehrt zu bergen, ihr Alter zu bestimmen und mit Hilfe selbst der geringsten Anhaltspunkte ein möglichst vollständiges Bild von dem Leben zu rekonstruieren, das die Menschen ferner Epochen geführt haben.

— With —



Schiffsverkäufe

MS „Brooktor“, 4996 BRT, von der Partenreederei MS „Brooktor“, Emden, Korrespondentreederei Fisser & V. Doorn, Hamburg, an die panamaische Reederei Astra Re-nante Compania Naviera S.A. — Neuer Name: „Aristidis“.

MS „Transamerica“, 3623 BRT, von der Poseidon Schifffahrt GmbH, Hamburg, an griechische Interessenten.

MS „Transquebec“, 2476 BRT, von der Poseidon Schifffahrt GmbH, Hamburg, an griechische Interessenten. — Neuer Name: „Moschanthy“.

MS „Elsbeth Wiards“, 5882 BRT, von der Kauffahrt See-reederei A. Wiards & Co., Hamburg, an liberianische Inter-essenten.

MS „Ryndam“, 10 014 BRT, von der Europa Canada Linie, Bremen, an die N.V. Scheepvaart Maatschappij Transocean, Holland.

MS „Transcanada“, 3941 BRT, von der Poseidon Schifffahrt GmbH, Hamburg, an cyprische Griechen. — Neuer Name „Good Faith“.

# Schiffsunfälle

## Rehabilitiert

Als Berufungsinstanz hatte sich das Bundesoberseemamt Hamburg mit dem Auflaufen des Lübecker Fahrgastsschiffes „Regina Maris“ zu befassen. Das Schiff war am 19. August 1966 nachts bei der Schäreninsel Trefotkskjär auf Grund geraten, war aber flott geblieben. Das den Unfall untersuchende Seeamt Lübeck war der Ansicht, daß sich der erfahrene norwegische Lotse geirrt hatte. Ein Mitverschulden der deutschen Schiffsführung wurde nicht festgestellt. Gegen diesen Spruch legte der Bundesbeauftragte Berufung ein.

Der Kapitän der „Regina Maris“ legte dem Bundesoberseemamt genaue Angaben über seinen eigenen Dienst sowie seine vorbereitende Navigation und die Anweisungen an seine Offiziere vor. Das Bundesoberseemamt als Berufungsinstanz wies die Berufung des Bundesbeauftragten auf Kosten der Staatskasse zurück, wodurch der Kapitän voll rehabilitiert wurde.

## Schuldlos

Wie das Seeamt Bremerhaven feststellte, ist der Kapitän des MS „Condor“ an dem Brand, der zum Untergang des Schiffes führte, schuldlos. Das Feuer war an der britischen Ostküste entstanden, als Brennstoff auf heiße Leitungen tropfte und sich dadurch entzündete. Die Besatzung konnte rechtzeitig in die Boote gehen.

## Aufgelaufen

Im Persischen Golf ist das MS „Harald Horn“ auf das Madeira-Riff aufgelaufen. Das Schiff ist nach 9 Stunden wieder freigekommen und konnte die Reise fortsetzen. Der wachhabende II. Offizier hat den Unfall verschuldet, weil er nicht für einen ausreichenden Passierabstand gesorgt hat. Den Kapitän trifft ein gewisses Mitverschulden, weil er, bevor er die Brücke verließ, dem noch unerfahrenen Wachoffizier keine genauen Anweisungen gegeben hat. Ferner ist zu beanstanden, daß der II. Offizier, der sich allein auf der Brücke befand, während seiner Wache in Küstennähe mit schriftlichen Arbeiten beschäftigt war. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

## Explosion

An Bord des TMS „Essberger Chemist“ hat sich im Atlantischen Ozean südlich der Azoren eine Explosion ereignet, durch die das Schiff in zwei Teile zerrissen worden ist. Die Besatzung ist vollzählig in die Boote gegangen und wurde von dem norwegischen MS „Tomar“ aufgenommen. Das Achterschiff des Wracks ist nach Ponta Delgada eingeschleppt worden, das Vorschiff mußte als gefährliches Schiffsfahrtschindernis versenkt werden. Das Seeamt Hamburg stellte folgendes fest:

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß sich während der Tankreinigung im Mitteltank 6 durch verdampfte Benzolreste ein explosives Gemisch gebildet hat, das auf nicht mehr zu klärende Weise zur Entzündung gebracht worden ist. Fehler im Schiffsbetrieb oder Mängel in Bauart, Beschaffenheit, Einrichtung und Beladung des Schiffes sind nicht festzustellen. Die von der Schiffsführung nach der Explosion ergriffenen Maßnahmen waren sachgemäß. In seiner Begründung führte der Vorsitzende aus, daß aus diesem Unfall wenig Lehren für die Zukunft gezogen werden können, wie der zündende Funke in das Gasgemisch gelangt ist. Eine statische Aufladung oder das Herabfallen eines eisernen Gegenstandes im Tank sei nicht auszuschließen, könne aber auch nicht nachgewiesen werden. Es sei zu empfehlen, die bisher nur allgemein gehaltenen Vorschriften für die Tankreinigung weiter auszuarbeiten.

## Zu hohe Geschwindigkeit

Zu hohe Fahrt des MS „Falkenfels“ beim Oberholmanöver des US-Containerschiffes „Ponce“ innerhalb der Langsamfahrtstrecke bei Brake führte zu zahlreichen Leinenbrüchen und Schäden an Schiffen und Anlagen der Lühringswerft, der Abwrackwerft und der Staatswerft. Das Seeamt sprach gegen den beratenden Lotsen und den Werftkapitän der auf einer Wertprobefahrt befindlichen „Falkenfels“ ein Verschulden aus, weil sie innerhalb der Langsamfahrtstrecke mit ca. 12 Knoten über Grund gefahren war. Das von der Schiffsführung der „Falkenfels“ vorgebrachte Argument, man sei auf der Fahrt weserabwärts der voraus mit 10 Knoten laufenden „Ponce“ trotz geringster Fahrtstufen aufgelaufen und habe das Schiff überholen müssen, um die Steuerfähigkeit der „Falkenfels“ zu erhalten, wurde vom Seeamt und dem Bundesbeauftragten zurückgewiesen. Ebenso nahm man der Schiffsführung nicht ab, daß ihr die Geschwindigkeiten in den einzelnen Fahrtstufen nicht bekannt waren.

## Kollisionen

Dichter Nebel war die Ursache für eine Kollision des Elftieher Frachtmotorschiffes „Tantzen“ (1302 BRT) mit der 220 langen amerikanischen Schubeinheit „Bennett“ auf dem Mississippi. Das deutsche Schiff hatte erheblichen Wassereintrich und mußte auf Grund gesetzt werden.

Nach umfangreichen Bergungsarbeiten wurde die „Tantzen“ zur Reparatur nach Holland geschleppt. Das Seeamt konnte kein Verschulden der Schiffsführung feststellen. Inwieweit die Benutzung der linken Fahrwasserseite durch die unter Lotsenberatung mit Radar flußabwärtsfahrende „Tantzen“ schuldhaft war und eine weitere Kollisionsursache setzte, ließ sich vom Seeamt nicht klären, da auch nach den Aussagen des Revierlotsen und des Schiffsführers der „Bennett“ in den Flußkrümmungen entgegen den geltenden Reviervorschriften nach den „Höflichkeitsregeln“ die jeweilige linke Fahrwasserseite benutzt werden, um die Strömung auszunutzen bzw. zu vermeiden. Im vorliegenden Falle ging die in der Mitte des Reviers fahrende „Bennett“ allerdings wider Erwarten bei der Radarortung der „Tantzen“ in 2 sm auf ihre rechte Seite hinüber und geriet somit vor den Steven der entgegenkommenden „Tantzen“.

Das Seeamt beanstandete, daß auf „Tantzen“ kein Ausguck auf der Back stand, der den Anker bedienen konnte, und daß das Schiffslogbuch nicht ordnungsgemäß geführt worden war.

Vor der südamerikanischen Küste überrannte das MS „Burgstein“ das peruanische Fischereifahrzeug „Esmeralda CO 1871“, das mit Maschinenschaden bewegungsunfähig im Fahrwasser lag. In der dunklen Nacht konnte das Fahrzeug nicht ausgemacht werden. Lichter waren nicht zu sehen. Die Zeugenaussagen und Unterlagen von Schiffsführung und Besatzungsmitgliedern ergaben vor dem Gericht eindeutig den Tatbestand, daß wegen der geringen Entfernung zur unbeleuchteten „Esmeralda“ ein Zusammenstoß unmöglich vermieden werden konnte. Die peruanischen Fischer wurden von der „Burgstein“ geborgen und versorgt. Das Seeamt bescheinigte der deutschen Schiffsführung, daß sie in jeder Weise Vorsicht und Aufmerksamkeit hat walten lassen.

Am 6. Oktober 1966 war das Bremer MS „Emsstein“ auf dem St. Clair River mit dem panamaischen Frachtmotorschiff „Olympic Pearl“ (15 575 BRT) kollidiert. Die jetzt durchgeführte Seeamtsverhandlung ergab, daß von der „Emsstein“ zu keiner Zeit die Positionslichter des Entgegenkommers „Olympic Pearl“ gesichtet worden sind. Eine Verschuldensfeststellung gegen die Schiffsführung des MS „Emsstein“ unterbleibt, weil nicht ausgeschlossen werden konnte, daß auf dem Panama-Schiff die Seitenlichterführung nicht in Ordnung war und die Topplichter in den Lichtern der Stadt St. Clair nicht zu erkennen waren. Die unter Lotsenberatung von Detroit nach Kenosha fahrende „Emsstein“ hatte vier Minuten vor der Kollision den mitlaufenden Laker „Buckeye“ passiert. Da kam als Schatten Back-

bord voraus in geringer Entfernung die „Olympic Pearl“ in Sicht. Der Versuch, mit „Hart Steuerbord“ am Steven des Gegners vorbeizukommen, blieb erfolglos. Das deutsche Schiff wurde zunächst am Backbordbug getroffen, fing Feuer und wurde dann bis zur Achterkante der Brücke aufgerissen. Wegen starken Wassereintrichs mußte das Schiff auf Grund gesetzt werden.

Von der „Olympic Pearl“ hatte man rechtzeitig die „Emsstein“ und den Laker gesichtet und wollte als Wegerechtschiff unter Abgabe von Signalen entsprechend den dort geltenden Reviervorschriften die „Emsstein“ an Steuerbord und den Laker an Backbord passieren. Auf dem Bremer Motorschiff hörte man aber erst ein Passiersignal, als auf der „Olympic Pearl“ bereits das Gefahrensignal gegeben wurde.

## Mangelnde Sorgfalt

Das Seeamt Emden gab dem Kapitän und dem III. Offizier die Schuld am Auflaufen des Emdener TS „Gertrud Fritzen“ im Großen Belt. Das Schiff lag 16 Tage auf einer Sandbank fest und kam erst nach dem Leichten von 9000 t Erz wieder frei. Das Seeamt machte der Schiffsführung zum Vorwurf, nicht ständig den Kurs und den Standort durch Kontrollpeilungen überprüft zu haben. Möglicherweise haben nach Ansicht des Seeamtes auch die Strömungsverhältnisse in diesem Seegebiet und die Tatsache eine Rolle gespielt, daß zwei Tonnen verwehlt wurden. Die Vorwürfe gegen die Offiziere reichten jedoch nicht aus, um ihnen die Patente zu entziehen.

## Brandursache nicht endgültig aufzuklären

Die Entstehungsursache des Brandes in den Aufbauten des in Bremerhaven liegenden Glücksburger Küstenmotorschiffes „Claus Horn“ (1032 BRT) am 13. Juli 1967 gegen 02.00 Uhr, bei dem die 23jährige Ehefrau des II. Offiziers ums Leben kam, ließ sich auch durch die seeamtliche Untersuchung nicht mit Sicherheit aufklären. Ein Verschulden der Schiffsführung lag nicht vor.

Vermutlich waren zwei Brandherde vorhanden, und zwar in der Offiziersmesse und in der Pantry. Als Brandursache in der Offiziersmesse läßt sich der Verdacht nicht ausschließen, daß eine fahrlässig fortgeworfene Kippe bzw. Streichholz die Sitzbank in Brand setzte. Der Pantrybrand könnte durch einen verahentlich nicht ausgeschalteten elektrischen Kocher entstanden sein. Auch die Möglichkeit einer Brandstiftung durch bordfremde Personen kann nicht ausgeschlossen werden.

Der Besatzung gelang es teilweise, sich durch einen Sprung durch die Kammerfenster in das Hafenbecken bzw. auf die Pier zu retten. Die sofort herbeigeeilte Feuerwehr hatte den Brand um 04.00 Uhr unter Kontrolle.

Nach Auffassung des Seeamtes wären die Brandauswirkungen geringer gewesen, wenn der wachhabende Matrose seine Kontrollgänge im Schiff gemacht und nicht geschlafen hätte. Das Verhalten des Matrosen wurde beanstandet.

Nachteilig wirkte sich auch aus, daß auf der 1958 erbauten „Claus Horn“ die Fluchtwege noch nicht aus unbrennbaren Materialien waren, wie sie für ab März 1962 erbaute Schiffe vorgeschrieben sind.

## Im Laderaum verschüttet

Auf dem MS „Remscheid“ ist im Atlantischen Ozean bei Umstauarbeiten im Zwischendeck der Luke 1 ein Matrose von einem umstürzenden Kreidesackstapel verschüttet und tödlich verletzt worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß in dem Sackstapel eine nicht erkannte Gewichtverschiebung stattgefunden hat und die Spantenklammern der Drähte, mit denen die Säcke gelascht waren, sich ausgebogen haben, weil sie einem schrägwirkenden Zug ausgesetzt worden sind. Der Schiffsführung ist kein schuldhaftes Verhalten nachzuweisen. Es sind auch keine Mängel in den Einrichtungen des Schiffes festzustellen.



# 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  
Kehrwieder 4, Telefon 36 61 90  
oder durch Ihren Schiffsausrüster

# Bundesaußenminister, Botschafter und Reeder dankten Seeleuten

Die Seeschifffahrt wird von politischen Krisen, wie das jüngste Beispiel der Nahostkrise wieder gezeigt hat, direkt betroffen. Die Seeschiffe und ihre Besatzungen stehen in solchen Fällen für Hilfeleistungen bereit und bewähren sich hervorragend. So haben sich die Seeleute des MS „Ankara“ der Deutschen Levante-Linie bei der Evakuierung deutscher Staatsbürger von Ägypten hervor getan. Das MS „Steinhöft“ der Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, evakuierte kürzlich Deutsche und Ausländer von Warri, einem Hafen Nigerias, nach Lagos. In Anerkennung dieser Aktion sandte Außenminister Brandt an die Hamburger Reederei ein Dankschreiben, in dem es heißt:

## Brandt dankte Reederei und „Steinhöft“-Besatzung

Für die kürzliche Evakuierung von über tausend deutschen und anderen Staatsangehörigen von Warri nach Lagos durch MS „Steinhöft“ möchte ich Ihnen meinen herzlichen Dank aussprechen. Es hat mich sehr gefreut, daß durch die Hilfsbereitschaft Ihrer Reederei und durch die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten die Aktion so schnell und erfolgreich durchgeführt werden konnte. Einen besonders günstigen Eindruck hat es dabei gemacht, daß auch so vielen Ausländern und Nordnigerianern diese Rettungsaktion zugute kommen konnte. Das Außenministerium von

Israel hat unserer Botschaft bereits offiziell seinen Dank ausgesprochen. Besonders hervorheben möchte ich noch das rasche Handeln und die umsichtige sowie unermüdete Tätigkeit von Kapitän und Besatzung Ihres Schiffes. Ich darf Sie daher bitten, das anliegende Schreiben an den Kapitän der MS „Steinhöft“ weiterzuleiten.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
gezeichnet  
Willy Brandt

## Der deutsche Botschafter in Lagos, Dr. Gnodtke, schrieb an Reederei Gehrckens u. a.:

Ich bezweifle jedoch, daß der nüchterne Kapitänsbericht ausreichend erkennen läßt, welcher Umsicht, Tatkraft und Kaltblütigkeit Kapitän Seebergs es bedurfte hat, um dieses schwierige Unternehmen zu einem glücklichen Abschluß zu bringen.

Kapitän Seebergs Leistung hat die Bewunderung aller Botschafter erregt, die Angehörige ihrer Länder an Bord der „Steinhöft“ hatten. Die Gattin des britischen Deputy High Commissioners in Benin, die zu der englischen Gruppe gehörte, auf deren Eintreffen Kapitän Seeberg gewartet hatte, bevor er ablegte, hat mir gegenüber in eindringlichen Worten seinen Einsatz geschildert und ihre Entschlossenheit bekundet, für einen rühmenden Bericht über die „Steinhöft“, ihren Kapitän und ihre Besatzung an die englische Regierung Sorge tragen zu wollen. Die nigerianische Regierung hat die Evakuierung der etwa 700 Nordnigerianer

ebenfalls dankbar vermerkt. Herr Kapitän Seeberg hat also nicht nur unseren Landsleuten und den einzelnen Flüchtlingen geholfen, sondern uns auch einen politischen Dienst erwiesen. Ich glaube, wir alle können auf Herrn Kapitän Seeberg stolz sein. Dem Auswärtigen Amt habe ich in einem ausführlichen Bericht das Verdienst Kapitän Seebergs geschildert.

Ihnen, als dem Reeder der „Steinhöft“, gebührt mein Dank dafür, daß Sie Ihr Schiff, der bei der gegebenen politischen Lage in Nigeria für Schiff und Ladung damit verbundenen Gefahr ungeachtet, für den Transport der Flüchtlinge zur Verfügung gestellt haben.

Mit verbindlichen Grüßen  
bin ich Ihr ergebener  
Günter Gnodtke

## Flüchtlingstransport aus Alexandria

# Kinder in der Offiziersmesse

Das MS „Ankara“ der zur Hamburg-Süd gehörenden Deutschen Levante-Linie evakuierte am 10. Juni 1967 322 Menschen aus Alexandria. Der Bericht des Kapitäns Gustav Krüger über diese Aktion spricht eine so eindringliche Sprache, daß wir seine Schilderung – leicht gekürzt – den KEHRWIEDER-Lesern zur Kenntnis bringen möchten.

Am 5. Juni 1967 – am Tage des Kriegsausbruches im Nahen Osten – lag MS „Ankara“ in Lattakia am Kai und hatte noch etwa 1800 tons Düngemittel und Schwergut zu löschen. Morgens um 08.00 Uhr war mit den Löscharbeiten begonnen worden. Obwohl die syrischen Militärbehörden schon an den vorhergehenden Tagen in großem Umfange Waffen an die Zivilbevölkerung ausgegeben hatten, glaube noch niemand an eine derartige Zuspitzung der Lage. Jedoch gegen 10.00 Uhr gab ein Lautsprecherwagen im Stadtgebiet und im Hafen bekannt, daß die ägyptische Hauptstadt Kairo durch israelische Streitkräfte bombardiert worden sei. Unter den Arbeitern entstand große Unruhe. Sie verließen sofort das Schiff, um ihre Waffen zu holen. Um 10.30 Uhr lag der Hafen nahezu still. Alle am Kai befindlichen Lastwagen wurden wieder entladen und führen in die Stadt. Zwei im Hafen liegende Schnellboote stachen mit Höchstfahrt in See. Gegen 12.00 Uhr mittags wurden über die englische Rundfunkstation BBC die ersten Nachrichten über schwere Kampfhandlungen im israelisch/ägyptischen Grenzgebiet bekannt. Gegen 17.00 Uhr erschienen einige syrische Offiziere an Bord, um die Funk-

station zu versiegeln. Selbst die Empfänger durften nicht mehr benutzt werden. Gleichzeitig ordnete man für die Nachtzeit totale Verdunkelung für das Hafengebiet an. Fast alle vorher im Hafen befindlichen Schiffe hatten nach und nach ihre Liegeplätze in Richtung See verlassen.

Am nächsten Morgen konnte nicht entladen werden, da keine Arbeiter und Lastwagen zur Verfügung standen. Gegen 09.00 Uhr empfing der Funkoffizier mit einem privaten Rundfunkgerät über den einseitigen Dienst der Küstenfunkstelle Norddeich-Radio die ersten beiden Telegramme der Reederei mit der Bitte, sofort den Hafen Lattakia zu verlassen, um in Alexandria deutsche Flüchtlinge zu übernehmen. Die Agentur wurde gebeten, schnellstens alle Formalitäten zu erledigen, damit das Schiff auslaufen konnte. Die Besatzung erhielt den Auftrag, sofort sämtliche Luken zu schließen und das Schiff für die Übernahme der Flüchtlinge vorzubereiten.

Anhand der Schiffspläne wurde errechnet, daß maximal etwa 800 Personen an Bord genommen werden könnten, wenn man 2 qm/Person zugrunde legen würde. Diese Anzahl Menschen stellte die Besatzung vor eine fast unlösbare Aufgabe. Es tauchten sofort große Probleme auf, wie: menschenwürdige Unterbringung, Verpflegung, Versorgung von Klein- und Kleinstkindern, Kranken und Gebrechlichen, ärztliche Betreuung, Sicherheit der Menschen im Falle der Gefahr, Benutzung der sanitären Anlagen usw.

Vorerst traten diese Probleme aber in den Hintergrund, da



Foto: Conti-Press

Von ihrer Reederei wurde die Besatzung des MS „Ankara“ ausgezeichnet. Dr. John Henry de la Trobe, Mitglied der Geschäftsleitung der Hamburg-Süd, sprach Glückwünsche an Kapitän Gustav Krüger und seine 34 Männer aus und übergab an jeden einen Silberbecher.

die syrischen Hafenbehörden keine Erlaubnis zum Verlassen des Hafens erteilten. Man begründete das Auslaufverbot mit der noch an Bord befindlichen Ladung. Hinweise auf allgemeine internationale Gepflogenheiten, internationale Verträge für den Kriegsfall und auch Konnossementsbedingungen wurden nicht akzeptiert. Nach längerem Hin und Her standen dann doch endlich am 7. Juni 1967 der Schwimmkran, genügend Leichter, Lastwagen und auch Arbeiter zur Verfügung. Der Port Manager wie auch der General Port Manager kümmerten sich persönlich um die Entlösung des Schiffes. Den Arbeitern wurden Gefängnisstrafen angedroht, falls sie das Schiff verlassen würden. Wegen der Verdunkelung konnte allerdings nur bis 19.30 Uhr gearbeitet werden. Während der Entlösung hatten alle Arbeiter ihre Gewehre oder Maschinenpistolen bei sich, die sie sogar bis in die unteren Räume der Ladeluken mitnahmen. Zur Beschleunigung der Bereitstellung des Schiffes für den Flüchtlingstransport war eine Reinigungsfirma bestellt worden, was eine große Hilfe für das Schiff bedeutete.

Am 8. Juni 1967 war morgens ein Ende der Arbeiten abzusehen. Man hatte wiederum 8 Arbeitsgänge und auch ausreichende Transportmöglichkeiten bereitgestellt. Um 14.30 Uhr war die Entlösung beendet und um 15.00 Uhr waren alle Leinen los. Das Schiff konnte den Hafen in Richtung Alexandria verlassen und die Besatzung sich den nötigen Arbeiten für die Übernahme der Flüchtlinge widmen. Sämtliche interessierten Stellen, wie die deutschen Konsulate in Kairo und Alexandria, die dortigen Hafen- und Militärbehörden, die Agentur und die Reederei in Hamburg, wurden telegrafisch über das Verlassen des Hafens von Lattakia und die voraussichtliche Ankunft des Schiffes in Alexandria informiert.

Da nicht alle Flüchtlinge mit Bettwäsche versorgt werden konnten, mußte ein Weg gefunden werden, die Menschen in den sonst für alle möglichen Ladungen bestimmten Räumen so unterzubringen, daß sie zumindest eine Nacht darin Unterkunft finden konnten. Hierfür eigneten sich nur die Zwischendecks des Schiffes. Sie wurden nochmals sauber gefegt und mit Persenningen ausgelegt. Darüber wurden saubere Jutekleider gebreitet, die sich später recht gut bewährten. Die Räume wurden mit Sonnenbrennern beleuchtet. Besondere Überlegungen mußten für die Schaffung von zusätzlichen Fluchtwegen aus den Luken für den Fall der Gefahr angestellt werden. Es boten sich die an Bord befindlichen sogenannten Schweißblatten zum Bau von Treppen vom Oberdeck zu den Zwischendecks an. Glücklicherweise befand sich eine Kreissäge an Bord, die bis zur Ankunft auf der Reede von Alexandria nicht mehr zum Stillstand kam, dann allerdings endgültig, da sie unbrauchbar geworden war. Insgesamt wurden für die 5 Zwischendecks 10 zusätzliche 5 m lange Niedergänge mit Geländer angefertigt und außerdem 10 kleinere Treppen zum Übersteigen der Lukenumrandungen. An Deck wurden sämtliche an Bord noch verfügbaren älteren Rettungsringe aufgehängt und alles an Deck befindliche Holz zum eventuellen Aufschwimmen freigelegt. Die Rettungsboote wurden zum sofortigen Einsatz ausgeschwungen und bis zur Beendigung des Transportes außenbords festgesetzt. Während der Durchführung dieser Arbeiten traf ein weiteres Telegramm ein, welches besagte, daß ca. 900 Menschen an Bord genommen werden müßten. Obwohl alle begonnenen Arbeiten auf eine Anzahl von 500 Personen – wegen der Kürze der Zeit – berechnet waren, machte dieses Telegramm einen noch weit größeren Einsatz der Schiffsbesatzung notwendig. Die Haupt Sorge war plötzlich die Verpflegung und die Gestellung von sanitären Anlagen. Der Bäcker hatte zu-

Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

## SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG - ALTONA

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

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



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen



ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ

sammen mit dem Koch bereits 100 Brote gebacken, die aber für 900 Personen bei weitem nicht ausgereicht hätten. Innerhalb von 10 Stunden mußten weitere 160 Brote hergestellt werden. Die an Bord befindlichen 7 Passagiere riefen sich freiwillig dazu bereit, bei den Vorbereitungsarbeiten zu helfen. Ein jüngerer Passagier wurde bei den Zimmermannsarbeiten eingesetzt und die übrigen, meist schon älteren Passagiere, darunter ein englisches Ehepaar, strichen zusammen mit den Stewards innerhalb von fünf Stunden 2400 Scheiben Brot und belegten diese mit Aufschnitt. Die belegten Brote wurden zu je 150 Doppelscheiben in Kartons verpackt und in den Kühlräumen untergebracht. Durch das Zählen der fertigen Scheiben konnte erreicht werden, daß das Brot später gerecht und gleichmäßig verteilt wurde. Neben den Backarbeiten richtete der Koch in allen zur Verfügung stehenden großen Töpfen eine schmackhafte Bohnensuppe her, die am nächsten Tag nur noch aufgewärmt zu werden brauchte.

Inzwischen gingen an Deck die Zimmermannsarbeiten zügig voran. Während alle verfügbaren Besatzungsmitglieder vom Kapitän über die dienstfreien Offiziere, Ingenieure und Bootsmann bis zum Decksjungen meist damit beschäftigt waren, die Treppen herzustellen, war der Matrose Rieck mit wenigen Hilfskräften dafür eingesetzt, zusätzliche Toiletten an Deck aufzustellen. Durch sein fachliches Können war es möglich, bis zum 10. Juni morgens um 02.00 Uhr vier lange Latrinen für je 8 Personen mit der notwendigen Wasserspülung nach außenbords zu bauen. Diese Toiletten waren in hygienischer Hinsicht allen Ansprüchen gewachsen. Die Sitzbänke wie auch die Abflußrinnen waren mit zerschnittenen Plastiktüten, die von der vorher gelöschten Düngemittelladung übriggeblieben waren, ausgerüstet. In jeder Toilette befand sich ein Eimer mit Sagrotanlösung zum sofortigen Reinigen der Hände. Für die Nachtzeit hatte der Elektriker eine zusätzliche Beleuchtung angelegt. Gegen Einsicht wurden die Toiletten mit älteren Abdeckklädern geschützt, die teilweise zerschnitten werden mußten. Daß sich diese Einrichtungen später bewährt hatten, bewies der reibungslose Ablauf der Evakuierung und die zufriedenen Äußerungen der Flüchtlinge. Für Frauen und Kleinkinder konnten neben den beiden Damentoiletten noch zwei Besatzungswaschräume zur Verfügung gestellt werden. Zwei weitere Probleme — die Unterbringung von Kleinkindern, Kranken und Gebrechlichen — wurden durch das Freimachen von fünf Wohnräumen gelöst.

Nachdem im großen und ganzen alles für die Übernahme der zu evakuierenden Menschen vorbereitet war, wurde die Reederei von Alexandrien am 9. Juni 1967 gegen 21.00 Uhr erreicht. Stadt und Hafen lagen völlig im Dunkeln. Eine telegrafische Anfrage betreffs Einlaufen bei Nacht war unbeantwortet geblieben. Kriegsfahrzeuge sperren die Zufahrt zum Hafen und achteten darauf, daß das Schiff sich nicht näher als 12 sm dem Hafen näherte. Durch eine vorher erhaltene Meldung bestand die — wenn auch nur geringe — Vermutung, daß die Hafeneinfahrt vermint sein könnte. Aus Sicherheitsgründen wurde bei Annäherung an den Hafen das Anlegen von Schwimmwesten für sämtliche Besatzungsmitglieder und Passagiere angeordnet. Durch die Bewegung der Kriegsschiffe konnte aber schnell erkannt werden, daß diese Vorsichtsmaßnahme überflüssig war. Bei Tagesanbruch wurde die Einfahrt zum Hafen angesteuert, wo nach kurzer Zeit gegen 06.30 Uhr am 10. Juni 1967 der Lotse an Bord kam. Das Schiff mußte zuerst im Vorhafen ankern und wurde dort aber sehr zügig von den ägyptischen Behörden abgefertigt. Um 10.00 Uhr lag das Schiff fertig zur Übernahme der Flüchtlinge am Kai. Es gelang, den Trinkwasserbestand durch „Beziehungen“ zu ergänzen, obwohl kaum irgendwelche Arbeitskräfte wegen der in Alexandrien stattfindenden riesigen Demonstrationen der Bevölkerung erreichbar waren. Kurz nach dem Festmachen erschienen die ersten Herren vom deutschen Konsulat, der Leiter des deutschen Seemannsheim und der Leiter des deutschen Kulturinstitutes an Bord, mit denen Besprechungen wegen der Übernahme der vielen Menschen durchgeführt wurden. Zu unserer Erleichterung erfuhren wir, daß nur mit etwa 400 Personen gerechnet zu werden brauchte. Die Einschiffung der ersten Flüchtlinge erfolgte bei sehr großer Wärme gegen 13.00 Uhr. Es erwies sich als beson-

ders vorteilhaft, daß bereits vor Ankunft des Schiffes Anschläge mit Hinweisen über das Verhalten an Bord während der Überfahrt gemacht worden waren und diese Bekanntmachungen auch beim Anbordgehen verteilt werden konnten. Um eine Erfassung sämtlicher Flüchtlinge zu gewährleisten, wurden durch den Funkoffizier kleine an Bord hergestellte Formulare, die durchlaufend nummeriert waren, an der Gangway für jede an Bord kommende Person ausgegeben, die Spalten für alle benötigten Personalien enthielten. Anhand dieser Formulare konnten später genaue Listen mit Namen, Geburtsdatum, Staatsangehörigkeit usw. erstellt werden, die für den Abtransport von Heraklion dringend erforderlich waren. Diese Listen wurden in stundenlangem Arbeit durch den Leiter des deutschen Kulturinstitutes in Alexandrien, Herrn Dr. Regenber, der die Reise nach Heraklion mitmachte und später nach Alexandrien zurückkehrte, mit Hilfskräften aus den Flüchtlingsgruppen angefertigt. Beim Anbordkommen der Flüchtlinge stellte sich heraus, daß nicht nur deutsche Flüchtlinge evakuiert werden mußten, sondern aufgrund der besonderen Umstände auch sehr viele Ausländer. Insgesamt befanden sich später 20 verschiedene Nationen an Bord.

Bereits zu Beginn der Einschiffung zeigte sich, daß das Freimachen von fünf Wohnräumen an Bord für besonders gelagerte Fälle richtig war. Es konnte den Kranken und Gebrechlichen, wie auch den Kleinkindern nicht zugemutet werden, während der großen Wärme in den Zwischendecks Aufenthalt zu nehmen, da sich auch durch die Inbetriebnahme der elektrischen Ventilatoren keine Kühlung erzielen ließ. Die Kleinstkinder, von denen das jüngste Kind sechs Wochen alt war, wurden in einer mit Badewanne versehenen Passagierkammer untergebracht, um eine ausreichende Versorgung der Kinder zu gewährleisten. Kinder bis zum Alter von etwa drei Jahren konnten sich in der Offiziersmesse aufhalten. Die Kleinstkinder wurden durch ihre Mütter und durch ein weibliches Besatzungsmitglied betreut. In einer auf dem Promenadendeck liegenden Kammer der Besatzung konnte ein schwerkranker englischer Passagier und eine sehr alte gebrechliche Dame untergebracht werden. Beide erhielten dort ein Bett. Auf der anderen Seite des Promenadendecks fand sich ein Platz für eine Dame, deren Mann am Tage vor dem Verlassen von Alexandrien erschossen worden war. Eine weitere Kammer und das Ladekontor wurden ebenfalls freigemacht.

In der Zwischenzeit war der äußerste Termin zum Auslaufen durch die Behörden auf 19.00 Uhr festgesetzt worden. Der letzte Passagier kam zu diesem Zeitpunkt an Bord, so daß das Schiff losgeworfen werden konnte, um die Reise nach Heraklion anzutreten. Obwohl in einigen Fällen an vereinzelte, besonders hungrige Flüchtlinge schon Verpflegung beim Anbordkommen ausgegeben wurde, konnte erst nach dem Auslaufen damit begonnen werden, jeden einzelnen mit Brot, Fruchtsaft und Tee zu versorgen. Für die insgesamt nur 322 an Bord gegangenen Flüchtlinge wurden 850 Doppelscheiben Brot und Getränke verteilt. Da nicht genügend Trinkgefäße an Bord existierten, waren mit dem noch an Bord vorhandenen Geld 220 Plastikbecher auf Umwegen in Alexandrien gekauft worden, wodurch die Versorgung mit Getränken sehr erleichtert wurde. Die Kleinstkinder erhielten Fencheltee und leicht verdauliche Babynahrung. Der schwerkranker britische Passagier, der nach dem Auslaufen vor Erschöpfung zusammengebrochen war, hatte sich durch die Pflege eines an Bord befindlichen amerikanischen Arztes so weit erholt, daß er wenigstens schlief. Bei einigen Flüchtlingen konnte man feststellen, daß sie aufatmeten, als das Schiff den Hafen verlassen hatte.

Herr Prof. Meinardus hatte inzwischen 10 von einer englischen Rundreisepassagierin hergestellten Armbinden an besonders fähig erscheinende Flüchtlinge verteilt, um für die vielen verschiedensprachigen Menschen an Bord Dolmetscher und auch Ordner zur Verfügung zu haben. Bei Tagesanbruch wurde auf See dichter Nebel angetroffen, der das Schiff bis etwa 09.00 Uhr zum Langsamfahren zwang. Die Stewards hatten unterdessen den Bestand an belegten Broten ergänzt, so daß gegen 08.00 Uhr das Frühstück mit Bohnenkaffee gereicht werden konnte. Um 12.00 Uhr wurde

das Mittagessen ausgegeben. Die etwa 100 zur Verfügung stehenden Teller und Gefäße gingen von Hand zu Hand und wurden sofort wieder gereinigt, bis eben alle gegessen hatten. Eine Gruppe von 21 Flüchtlingen war zu bescheiden, sich das Mittagessen abzuholen. Sie hatten es nicht gewagt, sich an der Ausgabestelle mit anzustellen. Da zum Schluß keine Bohnensuppe mehr vorhanden war, wurde ein schmackhafter Gemüseeintopf gekocht, um auch diese armen Menschen zufriedenzustellen. Herr Prof. Meinardus hatte vormittags darum gebeten, einen Gottesdienst auf dem Altar aufgestellt werden, so daß der Gottesdienst um 14.00 Uhr stattfinden konnte. Prof. Meinardus predigte auf deutsch und englisch und fand zahlreiche Zuhörer. Vom Schiff war ihm ein Neues Testament zur Verfügung gestellt worden. Er regte gleichzeitig eine Sammlung für die Besatzung an, damit sie für die viele Mühe belohnt werden sollte. Die Mannschaft erklärte sich spontan bereit, das gespendete Geld (etwa 650 DM) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zur Verfügung zu stellen.

Am Nachmittag herrschte ein reger Funkverkehr mit Norddeich-Radio und mit Athen-Radio. Lange Telegramme wurden aufgenommen und auch wieder abgesandt. Die Funkstation war ebenfalls den Flüchtlingen offen, damit sie ihre nächsten Angehörigen benachrichtigen konnten. Gegen 18.00 Uhr wurden nochmals belegte Brote und Tee ausgegeben, was dankbar angenommen wurde. Etwa um 22.00 Uhr erreichte MS „Ankara“ den Hafen von Heraklion, wo das Schiff bereits von einer großen Ansammlung von Mitgliedern des deutschen und des griechischen Roten Kreuzes, von Angehörigen der deutschen Bundeswehr, Mitgliedern der verschiedenen ausländischen Konsulate und Vertretungen sowie dem deutschen Botschafter mit seiner Frau erwartet wurde. Es war faszinierend, wie gut der Empfang mit den vielen vorhandenen Hilfskräften, dem Material und den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen organisiert war. Die Ausschiffung dauerte etwa eineinhalb Stunden, nachdem das Schiff gegen 22.40 Uhr am Kai fest war. Am frühen Morgen, um 01.00 Uhr, konnte der Hafen wieder verlassen werden.

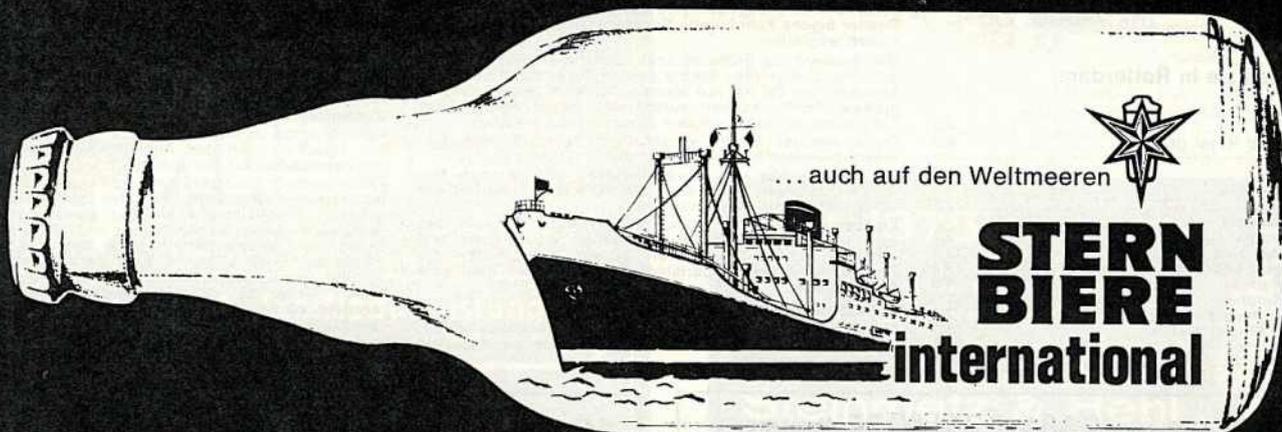
gez. G. Krüger  
Kapitän

**Bleibt noch mit Genugtuung festzustellen, daß die Reedereien und ihr Verband sich mit Erfolg darum bemüht haben, diese Beweise hilfsbereiten Einsatzes von deutschen Seeleuten auch in der Öffentlichkeit ins rechte Licht zu rücken. Die Zeitungen berichteten ausführlich und in sehr positiver Form über unsere Schifffahrt und ihre Männer.**

#### Auflösung unseres Kreuzworträtsels von Seite 14

Waagerechte Reihen: 1. Obligationen, 2. Patriarch, 3. TS, Alm, 4. Politiker, Atem, 5. Ur, materiell, 6. Pamir, Stalom, 7. Anis, 8. Lamm, Knut, NASA, 9. Lagune, Moldau, 10. er, Sinus, Cent, 11. Lehne, 12. Malaga, Null, 13. aus, Tasso, Neon, 14. Torf, Tablette, 15. Ade, ear, Nr., Leib, 16. Rurik, Se, 17. Flor, Egge, 18. das, il, Au, 19. Samum, Tandem, 20. Lenau, Anet, 21. Halm, Bett, Arm, 22. Augen, Terzerone.

Senkrechte Reihen: 1. Pupille, Maharadscha, 2. ora, Aargau, Aarau, 3. Elster, 4. Optimismus, Ulme, 5. Bastard, Reklame, 6. Kenyatta, 7. Irokesen, Raritaet, 8. Gigerl, umsonst, Laute, 9. Rialto, Usance, TR, 10. tre, Eif, Lollo Brigida, 11. ich, Grenze, 12. oh, Almanach, Nelke, 13. Nauen, été, Tao, 14. Erlebnis, Nepotismus, Rn, 15. Nimmersatt, Knebel, Amme.



**Ein Stück Heimat  
auf großer Fahrt**

ist Ihr deutsches Markenbier STERN-EXPORT in der praktischen Einwegflasche. Kräftig und haltbar eingebraut, schmeckt es so gut wie zu Hause. Stern-Bier ist nicht pasteurisiert und deshalb ursprünglich in seinem Wohlgeschmack. Vergleichen Sie es mit den besten Bieren, die Sie kennen.

STERN-BRAUEREI CARL FUNKE AG, ESSEN ■ Größte Brauerei der Ruhrmetropole

# Sport an Bord



## SC Wartenfels fand russische Sportfreunde

Der SC Wartenfels begann die Ausreise C 356 mit einem Spiel gegen das deutsche MS „Sabratha“. Dieses Spiel fand durch die Vermittlung des Seemannsheimes in Rotterdam am 14. Juni statt und endete mit einer 1:2-Niederlage. Die Ursache dafür ist wohl darin zu sehen, daß wegen des Ausscheidens einiger Besatzungsmitglieder in Bremen eine neue, nicht eingespielte Mannschaft aufgestellt werden mußte.

Auf der langen Reise von Le Havre nach Colombo traten die Spieler unter Leitung des Trainers, Matrose E. Maiwald, zu Trainingsspielen in Luke 5 zusammen.

Außerdem kann die Aquatoraufe, bei der Sportklubmitglieder maßgeblich zum Gelingen beitrugen, als „Härte-training“ aufgefaßt werden. Es ging sehr zünftig zu und sogar Passagiere äußerten den Wunsch, die volle Taufzeremonie „durchzuleiden“ zu dürfen.

In Colombo angekommen, trat der SC Wartenfels am 31. 7. zum Spiel gegen die Mannschaft der „Neidenfels“ an. Obwohl unsere Gegner sehr stark spielten, zeigte sich im Endergebnis (4:1) die spielerische Überlegenheit des SC Wartenfels. Der Platz wurde von uns durch Vermittlung des Seemannsheimes gemietet.

In unserem nächsten Hafen, Madras, arrangierten wir eine Begegnung mit der Mannschaft des sowjetischen Frachters „Bernspaw“. Durch Vermittlung der Agentur Shaw Wallace Madras konnten wir auf dem Platz des St. George College spielen. Vor etwa 70 Zuschauern, meist Schülern, hatten die Russen eine sehr gut eingespielte Mannschaft aufgebildet und begannen die erste Halbzeit mit einem Führungstor, nachdem vom SC Wartenfels ein Elfmeter verschossen worden war. Kurz vor der Halbzeit piff der Schiedsrichter das Spiel wegen eines gewitterartigen Regenschauers ab. Nach zwanzig Minuten Pause zeigte der SC Wartenfels nach dem Wiederanpfiff auf dem jetzt sehr schweren, durchgeweichten Boden sein Können. Es wurde jedoch nur noch ein Tor erzielt und das Spiel endete 1:1 unentschieden.

Am gleichen Abend wurde auf der „Bernspaw“ ein Tischtennisturnier der beiden Sportvereine ausgetragen, bei dem die Russen ihre Überlegenheit ausspielen konnten. Am folgenden Tag kam es zum Tischtennisrückspiel auf der „Wartenfels“. Alle Begegnungen mit den russischen Spielern fanden in einer bemerkenswert herzlichen Atmosphäre statt.

Dann in Calcutta wurde bereits zwei Tage nach der Ankunft ein Spiel gegen die Mannschaft des sowjetischen MS „Lieselotte Herrmann“ veranstaltet, das die technisch überlegene Mannschaft der „Wartenfels“ klar mit 6:0 für sich entscheiden konnte, obwohl in der ersten Halbzeit nur mit acht gegen elf Mann gespielt werden mußte. Ein Taxi, mit drei „Wartenfels“-Spielern besetzt, hatte den Weg zum Sportplatz erst mit einer halbstündigen Verspätung und nochmaliger Rückfrage im Seemannsheim gefunden.

Zur Zeit sucht die Mannschaft des SC Wartenfels nach Gegnern, die durch Vermittlung des Seemannsheimes Calcutta und der hiesigen Agentur noch gefunden werden müssen.

An dieser Stelle möchten wir der Schiffsleitung, der Agentur Shaw Wallace in Madras, den Seemannsheimen in Rotterdam und Colombo und allen anderen am Zustandekommen der Spiele Beteiligten nochmals für ihre Mühe und ihr Entgegenkommen danken.

Der SC Wartenfels hofft, noch weitere Spiele durchführen zu können und wird auf der Heimreise davon berichten.

Sportclub Wartenfels  
i. A. Knobloch, F. O.

## Und so spielten sie in Rotterdam:

JUNI 1967	
Sabratha - Astrid	4:3
Transontario - Ford Royal (franz.)	4:0
Bilbao - Najade	6:1
Nürnberg - Allmark	5:2
Syllum - Hanno (holl.)	4:5
Santa Rosa - Rabat	0:3
Krugerland - Usaramo	11:1
Prignitz - Hammonia	2:1
Tanga - J. C. Ertel	10:3
Wartenfels - August Leonhardt	3:2
Borussia - Cap Palmas	4:0
Wartenfels - Sabratha	1:2
Isarstein - Geestemünde	7:2
Windhuk - Assyr Med (Libanon)	5:3
Ulanga - NSR (norw.)	1:4
Erika - Cyrene	6:2

Alsterufer - Lichtenstein	7:3
Blumenthal - J. S. M. (holl.)	3:2
Talana - Leads (engl.)	4:1
Bilbao - Augsburg	0:1
Rendsburg - Augsburg	6:1
Bilbao - Lago Travali (arg.)	1:2
Eckenheim - Usaramo	3:1
August Leonhardt - Gutenfels	6:3
Stoltera - Langelsheim	2:2
Stoltera - Lausitz	4:3
Bodenstein - Leipzig	4:1
Ernst Schneller - Roers (holl.)	3:5
Cap San Diego - Santa Rita	3:0
Krugerland - Borussia	9:0
Montan - Sperber	4:0

## JULI 1967

Hannover - Elster	11:2
Botilla Russ - Bejado	6:3
Hannover - Solingen	12:2
Ulanga - Poseidon	3:2
Hannover - Tricolor (norw.)	1:2
Bilbao - Oga Bakka (norw.)	3:1
Botilla Russ - Z. W. S. H. (holl.)	1:3
Talana - N. R. V. (holl.)	0:2
Transseuropa - Tollense	4:9
Transseuropa - Roers (holl.)	0:7
Transseuropa - Cap San Nicolas	1:6
Bellavia - Wuppertal	3:1
Stuttgart - Ostertor	3:1
Margarethe Bolten - Nabstein	4:3
Kulmerland - Paul Lorenz Russ	5:0
Bilbao - Lisboa	1:0
Syllum - Hanno (holl.)	2:2
Transmichigan - Ruhrstein	6:0

# Tag des Schiffsingenieurs 1967

Der „Tag des Schiffsingenieurs 1967“ erlebte mit seiner repräsentativen Ausstellung „Schiffstechnik - heute und morgen“ bei der Eröffnung in Bremerhaven am 31. 8. 1967 einen wahren Ansturm der Fachleute. Jedoch fanden die ausgezeichneten Referate, die Diskussionen und der messerartige Überblick über die Schiffstechnik auch bei breiten Bevölkerungsschichten großes Interesse. Aufschlußreich war zu beobachten, daß die fertig konstruierten technischen Anlagen der praktischen Anwendung und Handhabung im Schiffsbetrieb offenbar noch einen Schritt voraus sind. Einen sehr markanten Akzent für die Schiffsaufbau setzte der Hauptreferent Professor Dr. Kurt Illies, Vorsitzender der Schiffbautechnischen Gesellschaft und Inhaber eines Lehrstuhls an der TH Hannover und der Universität Hamburg. Seine Prognose lautete: „Die Schiffe der Zukunft werden noch sicherer und unabhängiger vom Wetter sowie leichter bedienbar sein als bisher.“

Im folgenden bringt KEHRWIEDER Auszüge aus seinem Referat:

## „Schiffstechnik - heute und morgen“

Das sehr umfangreiche Thema ist eingegrenzt auf seegehende Handelsschiffe. Für die technische Entwicklung sind daher, neben der als selbstverständlich vorausgesetzten Betriebssicherheit, wirtschaftliche Überlegungen bestimmend. Dabei gilt nicht nur die Wirtschaftlichkeit aus der Sicht des Reeders, sondern die Gesamtwirtschaftlichkeit in volkswirtschaftlicher Hinsicht; z. B. werden mit sehr großen Schiffen wohl niedrige Transportkosten erreicht, die Tiefgänge dieser Schiffe bedingen aber unter Umständen sehr kostspielige Vertiefungen der Häfen usw. - entscheidend ist letztes Endes die Gesamtwirtschaftlichkeit.

Aus Entwicklungstendenzen der letzten Jahre und zur Zeit erkennbaren technischen Möglichkeiten wird auf die voraussichtliche Weiterentwicklung während der nächsten 20 Jahre geschlossen. Dabei werden Schiff, Antriebsorgan (Propeller) und Maschine als Einheit betrachtet und nachstehende Folgerungen erarbeitet:

### Schiff:

Mit Rücksicht auf Ladung und ihren Umschlag wird Spezialisierung der Schiffsarten (z. B. Tanker, Containerschiffe usw.) anhalten. Dagegen wird das „individuelle“, für jeden Reeder eigens konstruierte Schiff wegen der höheren Baukosten wegfallen.

Die Tendenz zu größeren und schnelleren Schiffen wird anhalten. Die größten Schiffe werden Tankschiffe bleiben - Einheiten um 250 000 tdw werden zahlreich gebaut werden; größere Schiffe können europäische Häfen wegen ihres Tiefganges in vollbeladenem Zustand nicht anlaufen. Die schnellsten Schiffe werden Containerschiffe sein; Geschwindigkeiten bis zu 30 kn werden vorkommen.

Aus Schiffsgröße und Geschwindigkeit ergeben sich Maschinenleistungen von max. 60 000 WPS für Tanker und um 100 000 WPS für Containerschiffe.

Ein besonderes technisches Problem ergibt sich aus den sehr langen Stoppwegen und -zeiten der großen und schnellen Schiffe; das Problem ist aber lösbar, wobei die Rückwärtsleistung, Steuerfähigkeit des Schiffes usw. eine Rolle spielen.

### Antriebsorgan (Propeller)

Mit Rücksicht auf die Maschine hat der Verstellpropeller, im Hinblick auf den Antriebswirkungsgrad der gegenläufige Propeller Aussichten.

Astrid - Vava	0:0
Astrid - SFR (holl.)	0:4
Berlin - Wilhelm Florin	2:6
Gran Canaria - Kravitia (franz.)	4:2
Transmichigan - Astrid	5:0
Sonderburg - Wilhelm Florin	0:6
Pazifik - Darss	0:3
Bilbao - KSCC (holl.)	5:2
Cyrene - Westfriesland	4:0
Cyrene - Westfriesland	5:3
Blumenthal - Kulmerland	3:1

## AUGUST 1967

Rijndam - Köln	5:1
Bellavia - Elster	4:1
Wien - Oder	0:2
Langelsheim - Halberstadt	1:8
Sonderburg - Halberstadt	1:4
Halberstadt - I. S. M. (holl.)	5:3
Halberstadt - Stoltera	4:1
Bilbao - Elisabeth Wiards	4:1
Marburg - Roers (holl.)	1:2
Saarland - Roers (holl.)	3:7
Fraunheim - Usaramo	2:4
Sperber - Reifenstein	1:1
Kiffa - Cap San Marco	3:2
Kiffa - Cap San Marco	1:2
Eckenheim - Oldenburg	4:1
Stoltera - Conдор	4:1
Nürnberg - Hannoverland	4:3
Stoltera - Windhuk	4:7
Gonzenheim - Robin Kövby (engl.)	3:2
Erika - Rothesay (engl.)	3:4
Hornstern - KSCC (holl.)	4:4
Santa Rosa - Mulde	3:2

### Maschine

Aus den Maschinenleistungen werden Rückschlüsse auf die Maschinenarten und Energiequellen (Heizöl oder Uran) gezogen.

a) **Dieselmotor** - zur Zeit die vorherrschende Antriebsmaschine, durchweg als langsamlaufender Schwerölmotor. Da jetzt auch Mittelschnellläufer (n=350-500 UpM) mit Schweröl arbeiten können, so wird dieser Motor, der verschiedene Vorteile aufweist, in dem Bereich bis um 25 000 WPS zunehmend in Frage kommen.

b) **Dampfturbine** - sie hat gute Zukunftsaussichten in dem Bereich über 25 000 WPS; in dem Bereich über 40 000 WPS wird sie wohl das Feld beherrschen - das hängt u. a. damit zusammen, daß sie erschütterungsfrei arbeitet. Anlagen mit nur einem Hauptkessel und Zwischenüberhitzung des Dampfes werden sich durchsetzen.

c) **Gasturbine** - von ihr erwartet der Schiffsmaschinenbauer eine weitgehende Vereinfachung der Maschinenanlage. Eine Gasturbine in einfacher Form erfordert aber sehr hohe Gastemperaturen, um gute Wirkungsgrade zu erzielen. Hierfür stehen zur Zeit noch keine Werkstoffe zur Verfügung; die Einführung der Gasturbine in den Schiffsbetrieb ist also eine Werkstoff-Frage.

d) **Kernenergie-Antriebe** - eigentlich keine neue Antriebsmaschine, sondern Ausnutzung einer anderen Energiequelle - Uran statt Heizöl. Damit sind aber zahlreiche Probleme verbunden. Zum Beispiel bedingt die bei der Uranspaltung auftretende Strahlung aufwendige und teure bauliche Maßnahmen, eine beträchtliche Erhöhung der Halftipflichtversicherung usw. Von einer Wirtschaftlichkeit kernenergieangetriebener Schiffe kann zur Zeit nicht die Rede sein. Derartige Schiffe können in Zukunft vielleicht für Leistungen über 60 000 bis 80 000 WPS in Betracht gezogen werden; in Verbindung mit Dampf- oder Gasturbinen. Da die Uranvorräte der Welt kleiner sind als ursprünglich angenommen, so kommen Brutreaktoren in Frage, die aber noch entwickelt werden müssen.

e) **Andere Antriebsarten** - zum Beispiel mit Hilfe direkter Energiekonversion sind zur Zeit nicht in Sicht.

### Automatisierung

Größere und schnellere Schiffe mit wesentlich größeren Maschinenleistungen führen zwangsläufig zu einer Automatisierung des gesamten Schiffs- und Maschinenbetriebes. Hierdurch wird der Mensch entlastet, die Betriebssicherheit erhöht. Der Mensch beschränkt sich auf die Befehlsabgabe; die Überwachung und alle Routinearbeiten erledigt die Anlage selbstständig.

### Zusammenfassung

Vor rund 150 Jahren überquerte „Savannah“ vorwiegend mit Maschinenkraft den Atlantik; damit begann das Maschinenzeitalter für die Schifffahrt.

Heute stehen Schifffahrt und Schiffbau wieder vor einem unwalzenden Abschnitt. Bei den zunehmenden Schiffsgrößen, Geschwindigkeiten und gewaltigen Maschinenleistungen handelt es sich nicht nur um eine einfache, kontinuierliche Weiterentwicklung; es treten völlig neue Momente auf - vor allem ist auch die Automatisierung notwendig damit verbunden. Die Bedeutung der Maschine nimmt weiter zu; Schiffsführung und Maschinenleitung wachsen zunehmend zu einer Einheit zusammen. Die Schiffe der Zukunft werden noch sicherer und unabhängiger vom Wetter sowie leichter bedienbar sein als bisher.

## See-Ausrüstung

**CARL BOLLWITT Hamburg 11**  
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebücke) Tel. 34 35 28  
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)  
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

## Alles für den Seemann

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

## Drahtseile

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

## Elektrische Schiffsanlagen

Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Elektromaschinenbau  
**HEINRICH G. HOMEYER**  
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31, Telex: 02 11 674



## Ein Begriff für Qualität

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

### Modell BERND

Gr. 26-45

DM 7.75 bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45  
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM ölfest

Gr. 36-45  
DM 15.75 und 16.75



### Keine Fußpilzbildung möglich

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

Unverbindliche Richtpreise!

Modell THEO

Gr. 36-47 DM 7.90 bis 8.90

Modell ÖL-THEO

Gr. 40-46  
DM 13.50



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:  
2800 Bremen, Schiffsausrüstung von der Aa, Osterortsteinweg 40 (N) - 2800 Bremen, Schiffsausrüstung Thölen, Waller Ring 2 (N) - 2850 Bremerhaven-Mitte, Schiffsausrüstung Varoga, Am Lüne-  
deich 1 (N) - 2 HH 11, Schiffsausrüstung Bollwitt, Vorsetzen 52 (N) 2 HH 11, Schiffsausrüst. Busch, Johannibollwerk 14/15, (N) - 2 HH 11, Schuhhaus Schöpfcher, Diltmar-Koel-Str. 12 (NR)

N - Nachnahmeversand  
R - Reparaturmöglichkeit

**BEWÄHRT  
UND ZUVERLÄSSIG**



Halbhoher Stiefel  
Modell BOY

Gr. 40-46  
DM 16.90

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:  
**FREUDENBERG & Co. Abt. Noraplast**  
6940 WEINHEIM (Bergstr.) Postfach 229; Nr. 231



### Schwingmetall®-Elemente

Isolieren

Maschinenschwingungen

dämmen

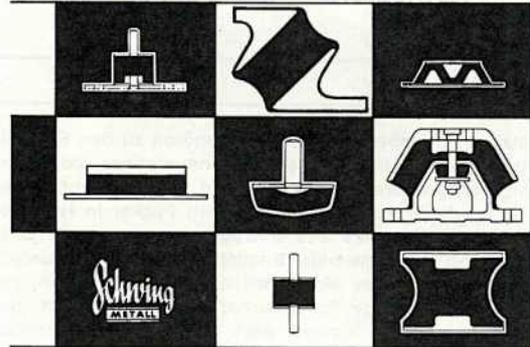
Erschütterungen u. Körperschall

verhindern

Lärmübertragungen

Schwingmetall®-Elemente sind wartungsfreie Bauteile aus Gummi mit anvulkanisierten Metallteilen.

Seit 35 Jahren liefern wir Schwingmetall als elastische Lagerungen für Maschinen, Aggregate, Instrumente, Geräte und Leitungen.



Verlangen Sie unseren Schwingmetall-Katalog oder fragen Sie unsere Ingenieure, wenn spezielle Probleme zu lösen sind.

**WILLBRANDT & CO**

2 HAMBURG 57 · EIDELSTEDT · SCHNACKENBURGALLEE 100 · TELEFON 541844 · TELEX 2-15114



## Antoni Höen Nchf.

PROVIANT

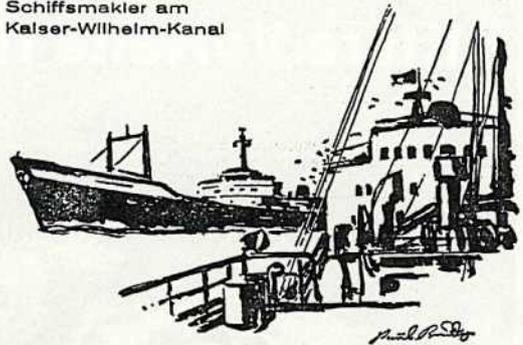
DECK- U. MASCHINEN-STORES

Hamburg 11, Sandtorquai 32 · Telefon: 36 57 93/36 57 95

Telex: 021 4705

## ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB  
WILHELMSHAVEN

## Seit 1875

Marine-Uniformen  
Tropenausrüstung  
Segel- u. Arbeitsbekleidung

## Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43  
Ruf 36 46 91



„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahlwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.

Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.



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



## 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!**

Auslandsumzüge und Überseetransporte gehören zu den Spezialitäten unseres Hauses. In robusten Liftvans eigener, bewährter Konstruktion transportieren wir Möbel und andere empfindliche Gegenstände in alle Welt. Unsere geschulten Packer in Hamburg und Bonn sorgen dafür, daß das Umzugsgut auch die längsten Seetransporte und die schwerste Beanspruchung gut übersteht. An allen wichtigen Plätzen sind andere Möbelspeditionen, mit denen uns eine langjährige Freundschaft verbindet, bereit, das Gut zu übernehmen und schnell dem Empfänger zuzustellen.

**möbel-**  
**Lingenberg trans**  
**porte**

Hamburg · Winterhuder Weg 10 · Telefon 22 20 03 · Telex 02 12762  
Bonn · Bornheimer Straße 131 · Telefon 5 09 21 · Telex 08 86649



## Klare Vorteile für HATLAPA-Hydraulik



- einfache, robuste Konstruktion
- betriebssicher bei geringster Wartung
- einfache, leichte Bedienung
- geräuschloser Lauf
- große Wirtschaftlichkeit
- zwei stufenlos regelbare Geschwindigkeiten
- geringer Verschleiß
- bewegliche Teile laufen in Öl
- lastabhängiger Kraftverbrauch
- hohe Beschleunigung
- sicherer Überlastschutz
- unempfindlich gegen Feuchtigkeit

**UETERSENER MASCHINENFABRIK HATLAPA**

2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Fernsprecher: Uetersen Sammel-Nummer 2766 · Telegr: Hatlapa Uetersen · Fernschreiber: 0218510