C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Bitte einer kleinen Seemannstochter an den Weihnachtsengel

Hart und heiß

Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals

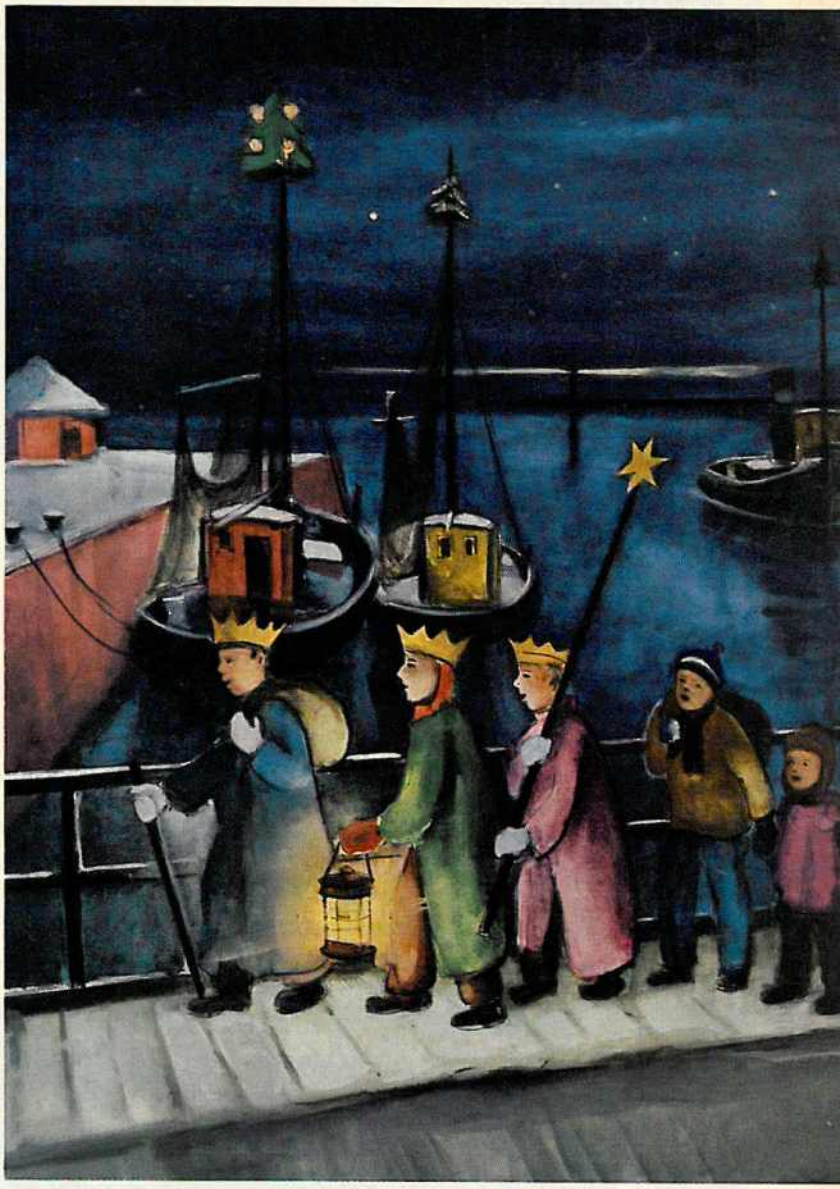
Mittelfristige Finanzplanung

Winterfahrt

Wer war beschenkt?

Seemann, Palette und Kamera

Heiligabend auf See



Die Heiligen Drei Könige im Hafen — Tempera von **Heiner Palinkas**

Jahrgang 11 Nr. 12

Dezember 1967

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

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

Zillertal bleibt Zillertal

Antoni Höen Nchf.
PROVIANT
DECK- U. MASCHINEN-STORES
Hamburg 11, Sandtorquai 32 · Telefon: 36 57 93/36 57 95
Telex: 021 4705

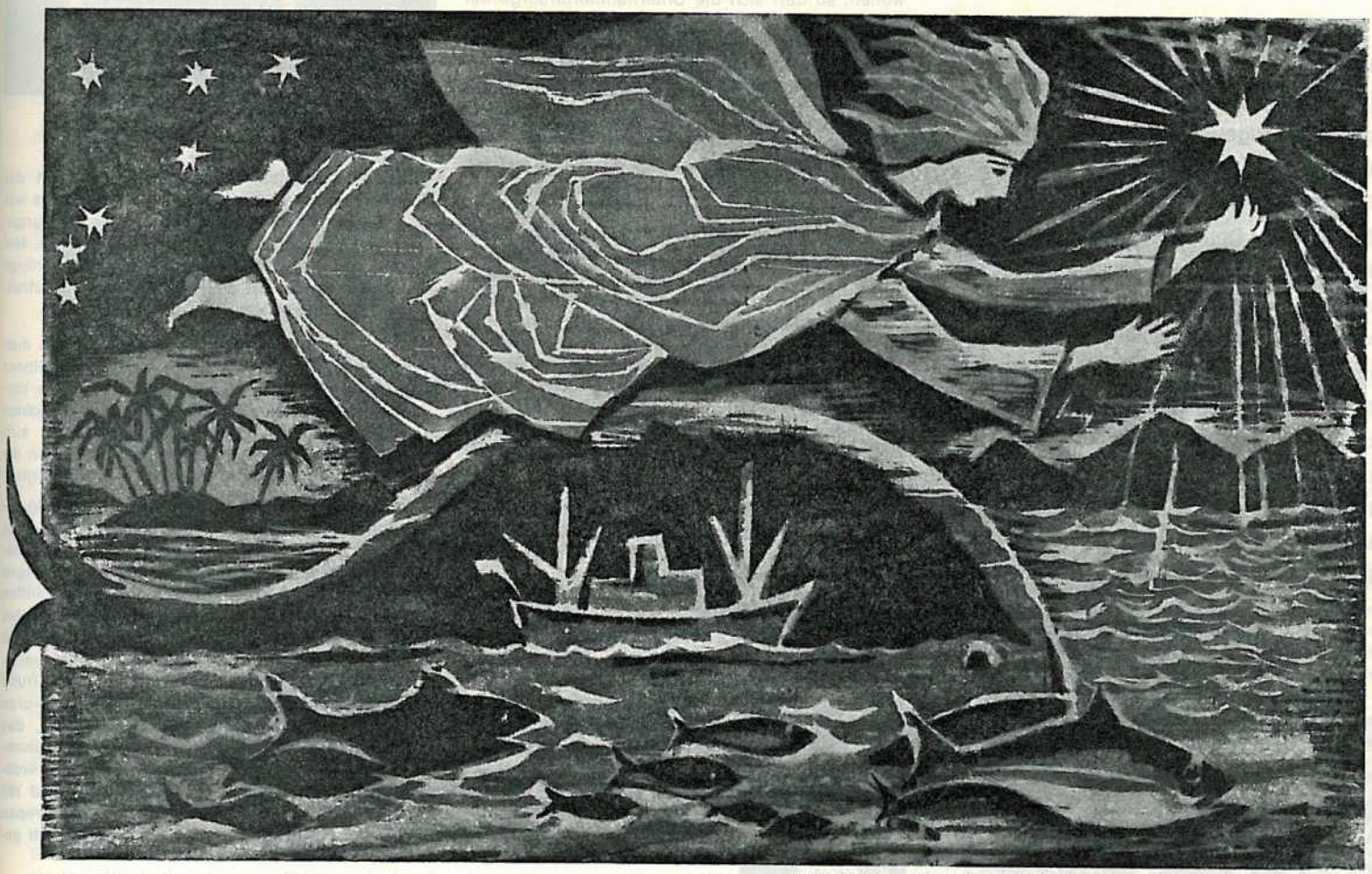
GEGR. 1881
GEORG P. Möller
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen
HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 363031 Tag und Nacht

Seit 1875
Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung
Steinmetz & Hehl
Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91

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

Kehrwieder

11. Jahrgang | Dezember 1967 | Nr. 12



Holzschnitt aus Stauholz an Bord gefertigt und Gedicht von **Heiner Palinkas**

◆

Wir
wünschen
allen Fahrens-
leuten auf See, in
fernen Häfen und in
der Heimat ein frohes
Weihnachtsfest und ein
glückliches, erfolgreiches
NEUES
JAHR

Ihre Reederei und
Ihre *Kehrwieder*

Bitte einer kleinen Seemannstochter an den Weihnachtsengel

In meinem Bilderbuch hab' ich gelesen,
Ihr Engel seid so gute Wesen,
Schwebt über Berge, Meer und Land,
Haltet schützend eure Hand
Über Gute und Gerechte
Und sogar auch über Schlechte.

Und allen, die verloren,
Kündet ihr, Christ ist geboren.
Lieber Engel, vergiß auch nicht
Die auf See mit deinem Licht.

Und lieber Engel, schütze auch
Den Eisenkahn im Walfischbauch
Mit allen Leuten, die drauf sind,
Bring auch ihn' das Christuskind.
Bewahre sie vor Haifischzähnen
Und den wilden Hurri-Kähnen.

Den wir immer Papa nennen,
Den wir Kinder fast nicht kennen,
Der nur immer Briefe schreibt
Und der nie zu Hause bleibt,
Gib, daß nun zum Weihnachtsfest
Der Reeder ihn in Ruhe läßt.
Doch kann er wieder mal nicht kommen,
Ist er wieder fortgeschwommen,
Dann schweb hin zum Eisenkahn
Auf dem großen Ozean,
Grüß ihn von uns in Christkinds Namen.
Amen. —

Am Peilkompaß

HART UND HEISS

In dieser Ausgabe finden unsere Leser die Ergebnisse einer umfassenden Personalanalyse wortgetreu im Original.
Diese Ergebnisse sprechen eine harte Sprache über ein heißes Thema.
Der Verband Deutscher Reeder und die KEHRWIEDER nehmen bewußt das Risiko auf sich, welches die Veröffentlichung von Tatsachenmaterial mit sich bringt, das nichts beschönigt und niemand verschont. Sie tun es jedoch im Vertrauen darauf, daß jeder die konstruktive Absicht erkennt und anerkennt. Denn diese Absicht besteht darin, den genauen Standort zu bestimmen, um den richtigen personellen Kurs absetzen zu können.

■■■■■■

Es ist kein Geheimnis, daß Berufsaufklärung und Festigung der Berufstreue zu einer Existenzfrage unserer gesamten Seeschiffahrt geworden sind. Damit ist, wie in anderen Wirtschaftszweigen auch, in unserer Seeschiffahrt der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Belangen zum Problem Nr. 1 geworden. Dies deshalb, weil sich der Mensch nicht als kalkulierbares Objekt in den Wirtschafts- und Arbeitsprozeß einordnen läßt. Kein Mensch ist Objekt. Vielmehr ist jeder Mensch als einmalige Persönlichkeit immer Subjekt. Wie in anderen Handelsflotten erfährt das Problem Mensch in der Seefahrt eine Potenzierung, denn in der Seeschiffahrt handelt es sich nicht nur um den arbeitenden, sondern vielmehr um den Menschen insgesamt. Wenn also die Reeder ihr Personal erhalten wollen, so darf sich die Unternehmerfürsorge auf See nicht wie an Land nur auf den Menschen im Arbeitsprozeß am Arbeitsplatz beschränken, sondern muß sich erstrecken auf den gesamten Lebensbereich auch in der Freizeit.

Dies bedeutet eine außergewöhnliche Belastung des seegebundenen Unternehmers, die seine soziale Leistungsfähigkeit weitgehend übersteigt, eine Tatsache, die bei allen tariflichen und sozialen Forderungen an die Reeder übersehen wird. Wäre sie, wie in anderen Seefahrtsländern, bekannt, dann wären die außerordentlichen Verzichtleistungen der Seeleute sowie die außerordentlichen Ausgleichsleistungen der Reeder schon lange Gegenstand einer Gemeinschaftsaufgabe für unsere Gesellschaft und unsere Gesamtwirtschaft. — Und es gäbe in unserer Seefahrt weder Sorgen um den Nachwuchs noch um die Berufstreue in dem Ausmaß, wie sie bestehen.

Dem ist aber leider nicht so. Deshalb mußten alle materiellen Maßnahmen von der Tarifgestaltung her wie im reederseitig sozialen Bereich bisher Stückwerk bleiben. Etwas besser scheinen sich Maßnahmen im mitmenschlichen Bereich zu bewähren, nämlich Seemannsbetreuung seitens der Missionen, Agenturen und Clubs an Land, planmäßige Bordausbildung, Ausbildung in Menschenführung an den Schulen, Herausgabe eines Leitfadens „Führungskräfte und Mitarbeiter in der Schiffahrt" und anderes mehr. Aber auch das war im Vergleich zur unveränderten Abwanderungsquote nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Nur in der Berufsaufklärung begannen sich Erfolge abzuzeichnen. Doch die Abwanderung neutralisierte sie. Das Problem Nr. 1 blieb ungelöst.

. . . um den ganzen Menschen

Kein Problem ist zu lösen, dessen Ursachen man nicht kennt. Und gerade die Ursachen mangelnder Berufstreue lagen tatsächlich im Dunkel von Vermutungen, Forderungen, gelegentlichen Berichten und Unmutsäußerungen. Niemand konnte sich daraus ein klares Bild machen. Am wenigsten die mit dem Stoppen der Abwanderung Beauftragten.

Tatsachen mußten her und der Mut, ihnen Auge in Auge gegenüberzutreten. Für alle Bemühungen um größere Berufstreue der Seeleute, für alle Bemühungen, den durch bindende Verordnungen festgelegten Personalstand auf unseren Schiffen zu erhalten, war Voraussetzung, daß exaktes Grundlagenmaterial vorlag. Deshalb entschloß man sich, der sozialen, personellen und beruflichen Situation unserer Seeleute auf den Grund zu gehen. Zur Durchführung dieser Aufgabe wurde ein neutrales Gutachtergremium gewonnen, das sich aus Wissenschaftlern und Praktikern zusammensetzte. Die Analyse wurde mit ideeller Förderung des Verbandes Deutscher Reeder und mit Unterstützung einer Gruppe von seebefahrenen Studenten der Universität Hamburg in Angriff genommen.

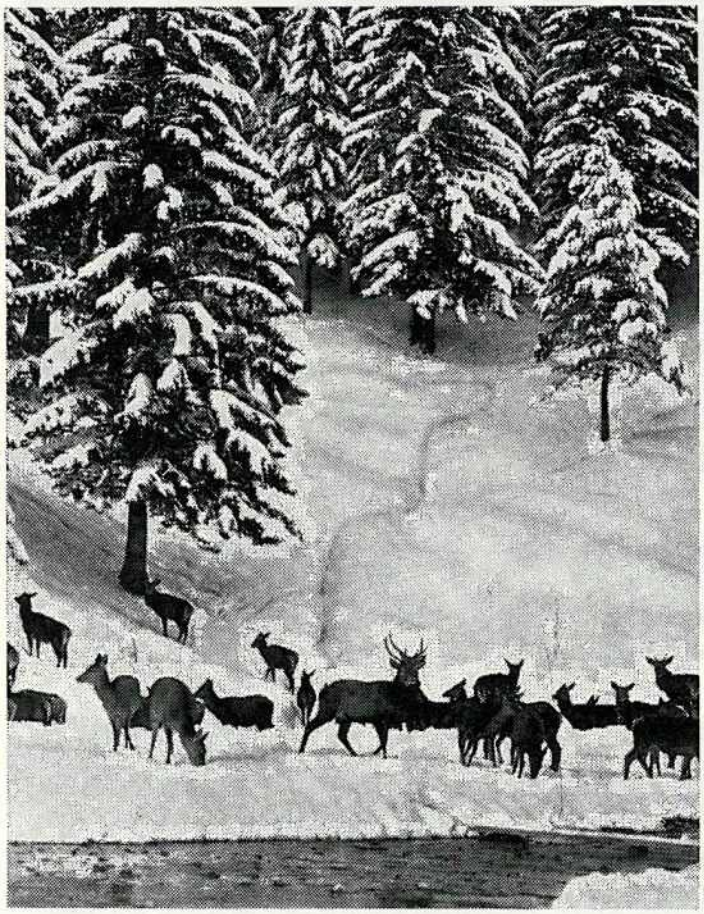
Um einen repräsentativen Aussagewert zu ermitteln, wurden befragt:

852	Berufsanfänger in sechs Seemannsschulen
191	Junggrade während der Ausbildung und kurz vor der Matrosenprüfung
367	Studierende an unseren nautischen und technischen Fachschulen
917	Seeleute an Bord von Schiffen verschiedener Typen und Fahrtgebiete während der Reise
176	an Land tätige ehemalige Seeleute
2503	insgesamt also.

Um die Wirkung von Suggestivfragen und Verfälschungen durch Befangenheit der Befragten auszuschalten, wurden die Fragen in schriftlicher Form vorgelegt und von den Mitgliedern des Erhebungsteams interpretiert: die ausgefüllten Fragebogen brauchten nicht namentlich unterzeichnet zu werden.

Die Antworten sind ausgewertet, die Analyse erstellt, ihr Ergebnis liegt vor. Es deckt Ursachen auf und enthält das gesuchte Grundlagenmaterial. Möge es unseren Seeleuten dienen und unserer Seeschiffahrt von Nutzen sein. Möge es den Sozialpartnern in Gemeinschaftsarbeit helfen, den richtigen personellen Kurs zu finden.

W. O.



◆◆◆◆◆◆◆◆

Unser schönes Deutschland

Winterlicher Schwarzwald

Foto: Josef Grossauer

◆◆◆◆◆◆◆◆

Grundlagenmaterial zur sozialen Situation des seemännischen Personals in der deutschen Handelsschiffahrt

Ergebnisse einer Befragungsaktion

Die Untersuchung und ihre Ergebnisse

1. Die Problemstellung der Untersuchung
2. Zur Situation des seemännischen Nachwuchses
   a) Die Schüler an den deutschen Seemannsschulen
   b) Die Junggrade auf Ausbildungsschiffen und die Anwärter zur Matrosenprüfung, die nicht auf einem Ausbildungsschiff gefahren sind
   c) Die nautischen und technischen Patentanwärter an den seemännischen Berufsfachschulen
3. Zur Situation des seemännischen Personals an Bord
4. Die Aussagen ehemaliger Seeleute verschiedener Laufbahnen und ihre Erfahrungen in Landberufen.

1. Die Problemstellung der Untersuchung

Wir gingen bei unserer Untersuchung von folgenden Annahmen aus:

- **In der deutschen Seeschiffahrt herrscht eine sehr starke unerwünschte Fluktuation des seemännischen Personals von Schiff zu Schiff und in geringerem Umfange auch von Reederei zu Reederei.**
- **In der deutschen Seeschiffahrt vollzieht sich ständig innerhalb ihres Personals eine positive Auslese zu Ungunsten der Seeschiffahrt im Sinne einer Abwanderung zahlreicher qualifizierter Mitarbeiter aller Laufbahnen in Landstellungen.**

Beide Fakten haben für die deutsche Seeschiffahrt, wie das Ergebnis der Untersuchung zeigen wird, u. a. folgende Konsequenzen:

Unzureichendes Teamwork an Bord,

Unzufriedenheit der leitenden Mitarbeiter an Bord,

Erhebliche Leistungsminderung und eine dadurch bedingte

Erhebliche Kostensteigerung (an Bord hoher Materialverschleiß und Verpflegungsverlust, bei den Reedereien erhebliche Mehrkosten durch Wechsel und Neueinstellung des seemännischen Personals).

Ziel unserer Untersuchung sollte es sein, auf empirischem Wege, das heißt durch die Befragung eines repräsentativen Querschnitts des seemännischen Personals in den verschiedenen Stadien der Berufsausbildung und in den verschiedenen Dienststellungen an Bord, die Motive nachzuweisen, die dem oben erwähnten Wechsel des Arbeitsplatzes beziehungsweise der auffallend starken Abwanderung vieler qualifizierter Mitarbeiter zugrunde liegen.

Unsere Untersuchung beschäftigte sich vor allem mit folgenden Fragen:

a) Der familiäre Kontakt, die schulische Vorbildung und – gegebenenfalls – die berufliche Ausbildung des seemännischen Nachwuchses an Land.

b) Die Motive, die bei der Wahl des Seemannsberufes entscheidend gewesen sind.

c) Die Berufserwartungen beim Eintritt in den Seemannsberuf.

d) Die Ausbildung des seemännischen Personals im Urteil ihrer Absolventen.

e) Die Verhältnisse an Bord im Urteil des seemännischen Personals.

f) Die Vertreter der Reedereien im Urteil des seemännischen Personals.

g) Die Verbesserungsvorschläge des seemännischen Personals im Blick auf die Verhältnisse an Bord und in den Reedereien.

h) Das Urteil der ehemaligen Seeleute über den Seemannsberuf.

i) Die beruflichen und menschlichen Erfahrungen ehemaliger Seeleute an Land.

Unsere Untersuchung nahm folgenden Verlauf:

1. Abschnitt

Die Befragung von 455 Junggraden der deutschen Seemannsschulen und eine Ergänzung der in diesem Zusammenhang gewonnenen Ergebnisse auf der Grundlage der Personalunterlagen der 397 Seemannsschüler der Winterkurse 1965/66.

2. Abschnitt

Die Befragung von 83 C-5-Anwärtern und 79 C-6-Anwärtern an drei deutschen Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen, 107 A-5- und 98 A-6-Anwärtern an drei deutschen Seefahrtschulen, 98 Junggraden auf 7 deutschen Ausbildungsschiffen verschiedener Reedereien und 93 Teilnehmern an mehreren Matrosenprüfungen.

3. Abschnitt

Die Befragung von 917 Besatzungsmitgliedern auf 9 verschiedenen Schiffen unterschiedlichen Typs und mehrerer Reedereien an Bord im Verlauf mehrwöchiger Reisen.

4. Abschnitt

Die Befragung von 176 ehemaligen Seeleuten verschiedener Laufbahnen.

Die Untersuchung zu Abschnitt 1 wurde im Mai 1966, zu den Abschnitten 2 bis 4 in den Monaten Juli bis Dezember 1966 durchgeführt. Die Befragung zu den Abschnitten 1 und 2 nahmen die Herren Dr. Rünger und Kleemann vor. Im Verlauf des 3. Abschnittes beteiligten sich außer den genannten Herren fünf Studenten der Universität Hamburg an der Durchführung der Untersuchung, die bis auf einen seemännische Berufserfahrung hatten. Die Befragung zum Abschnitt 4 wurde brieflich durchgeführt. Die gesamte Untersuchung fand unter Verzicht auf eine Namensangabe statt. Es wurden insgesamt 2503 Seeleute sämtlicher Dienstgrade in die Untersuchung einbezogen. An verschiedenen Stellen der Untersuchung überschreitet die Prozentangabe die Zahl 100, weil auf die betreffenden Fragen mehrere Antworten gegeben wurden.

2. Zur Situation des seemännischen Nachwuchses

a) **Die Schüler der deutschen Seemannsschulen**

Die Befragung von 455 Junggraden der Seemannsschulen hatte folgendes Ergebnis:

55 % aller Jungen entstammten den Bundesländern Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen, also den küstennahen Gebieten der Bundesrepublik.

Der Anteil der Heimatvertriebenen lag mit 33 % erheblich über dem Bundesdurchschnitt (13 %).

Das Durchschnittsalter der Befragten betrug 16,6 Jahre, 18 % waren 14 oder 15 Jahre alt.

Die 14 oder 15 Jahre alten Jungen erscheinen unter dem Aspekt der Acceleration (Reifungsbeschleunigung im körperlichen, Reifungsverzögerung im seelisch/geistigen Bereich der Persönlichkeit) vor allem hinsichtlich der gegenüber Landberufen in mancherlei Hinsicht schwierigeren Lebensbedingungen des Seemannsberufes als für diesen Beruf zu jung.

11 % der befragten Junggrade waren 19 Jahre alt oder älter.

Wir befragten alle Seemannsschüler über ihre Beziehungen zum Elternhaus. 90 % bezeichneten ihr Verhältnis zu den Eltern als sehr gut oder gut. Bei 5 % war es gestört und 5 % waren ohne familiären Kontakt zu den Eltern. Ihr Verhältnis zu den Geschwistern bezeichneten 77 % der Seemannsschüler als sehr gut oder gut. 69 % der Befragten schreiben ein- bis zweimal wöchentlich an ihre Eltern und 76 % verbringen ihren Urlaub regelmäßig im Elternhaus.

Diese Ergebnisse widerlegen eindeutig die immer wieder geäußerte Vermutung, der seemännische Nachwuchs stamme vorwiegend aus sozial gestörten oder zerstörten Familien.

Besonders aufschlußreich war die Befragung über die schulische Vorbildung. In Klammern erscheinen jeweils die Vergleichszahlen der erfahrungsgemäß im Blick auf die schulische Vorbildung weniger qualifizierten Winterkurse 1965/66.

1 % (4 %) kam von der Hilfsschule,
8 % (34 %) hatten die Abschlußklasse der Volksschule nicht erreicht,
44 % (51 %) hatten die Volksschule mit Erfolg besucht,
41 % (6 %) hatten die „mittlere Reife",
4 % (3 %) kamen von der Oberstufe eines Gymnasiums,
2 % (2 %) hatten das Abitur.

Die Mehrzahl der Seemannsschüler (70 %) wiesen gute bis befriedigende Leistungen in den Fächern Deutsch und Mathematik nach.

Dieses über alle Erwartungen günstige Ergebnis widerspricht der Behauptung, der seemännische Nachwuchs ergänze sich vorwiegend aus dem Kreis der Jugendlichen, die in der Schule versagt haben. Unseres Erachtens handelt es sich im Gegenteil unter Berücksichtigung der schulischen Vorbildung um einen sehr qualifizierten Nachwuchs, der leider (vergleiche die Abschnitte 2 und 3) im Verlaufe der dreijährigen Ausbildungszeit einer starken, zu Ungunsten der Seeschiffahrt verlaufenden Auslese unterworfen ist.

Würde es gelingen, durch eine Verbesserung der Nachwuchsförderung vor allem die Abwanderung eines erheblichen Anteiles der Seemannsschüler mit „mittlerer Reife" in Landstellungen zu verhindern, wäre der zukünftige Bedarf des nautischen Nachwuchses als gedeckt anzusehen.

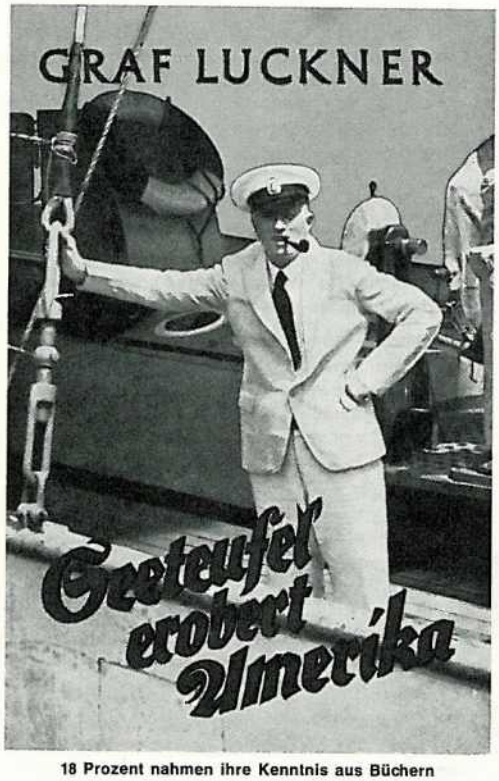
11 % der befragten Seemannsschüler hatten vor Eintritt in die Seemannsschule an Land eine Berufsausbildung begonnen. 4 % hatten diese Ausbildung abgeschlossen, 7 % haben sie ohne Abschluß beendet.

Im Blick auf dieses Ergebnis kann die Behauptung, beim seemännischen Nachwuchs handele es sich vorwiegend um junge Menschen, die in einer Berufsausbildung an Land versagt hätten, nicht aufrechterhalten werden.

Die Vergleichszahlen aus dem Winterkursus 1965/66 sind folgende:

Von den 397 ermittelten Junggraden hatten 56 % eine abgeschlossene Berufsausbildung, 35 % haben ihre Berufsausbildung an Land ohne Abschluß vorzeitig beendet. Hier überrascht der hohe Anteil der Junggrade mit abgeschlossener Berufsausbildung ebenso wie der hohe Anteil derjenigen ohne abgeschlossene Berufsausbildung. Wenn 91 % der Junggrade vor ihrem Eintritt in die Seeschiffahrt in eine Berufsausbildung an Land traten, dann wird sichtbar, in welch starkem Maße das Elternmotiv bei der Berufsentscheidung eine Rolle spielt.

49 % der Junggrade gaben Sport als bevorzugte Freizeitbeschäftigung an, und 65 % von ihnen waren vor ihrem Eintritt in die Seemannsschule Mitglied einer Jugendgruppe. 33 % bekannten sich ausdrücklich zu ihrer Bindung an die Kirche.



18 Prozent nahmen ihre Kenntnis aus Büchern

28 % der Junggrade waren vor dem Besuch der Seemannsschule zur See gefahren, 22 % hiervon sind ehemalige Schiffspraktikanten. Hier zeigt sich deutlich, daß das Schiffspraktikum für die Fragen der Nachwuchsgewinnung und Berufsaufklärung (vergleiche den folgenden Abschnitt) einen erheblichen Wert darstellt.

Auf die Frage, auf welchem Wege sie Einzelheiten über den Seemannsberuf erfahren hätten, nannten:

54 % den Berufsberater,
22 % das persönliche Erlebnis,
18 % Bücher,
4 % den Film und
je 1 % das Fernsehen, den Rundfunk und verschiedene Zeitschriften.

Von besonderem Interesse für die Untersuchung war die Frage: „Wie lange möchten Sie Seemann bleiben?"

52 % der Jungen gaben an – für immer
48 % auf Zeit (3 bis 5 Jahre).

Hier erscheint es wichtig, darauf hinzuweisen, daß nahezu die Hälfte der Jungen bereits zu Beginn ihres seemännischen Berufsweges den Seemannsberuf als Durchgangsberuf betrachtet.

Verständnis und Freundschaft der Vorgesetzten

Die Befragung nach dem seemännischen Berufsziel hatte folgendes Ergebnis:

78 % der Jungen wollen Kapitän oder Nautischer Schiffsoffizier werden,
14 % gaben als Ziel ihres Berufsweges den Bootsmann an,
4 % wollen Matrose bleiben und
4 % waren ohne Entscheidung.

Hier wird deutlich, daß die Berufsaufklärung für den Seemannsberuf noch realistischer als bisher gestaltet werden muß.

Sehr überrascht hat uns die Antwort der Jungen auf die Frage: „Was erwarten Sie von Ihren Vorgesetzten?".

Von ihren Vorgesetzten erwarten:

49 % Verständnis und Freundschaft,
44 % eine gute Ausbildung,
22 % Gerechtigkeit,
12 % ein erstrebenswertes Vorbild und
je 4 % Autorität und Strenge.

Hier ist der hohe Prozentsatz derer besonders aufschlußreich, die eine gute Ausbildung, Verständnis und mitmenschlichen Kontakt erwarten, weil in diesen Punkten, wie die folgenden Abschnitte zeigen, die berufliche Enttäuschung der Seeleute in erster Linie ihren Ursprung hat.

Im Blick auf ihre weitere seemännische Ausbildung haben 53 % der Jungen den Wunsch, auf einem Ausbildungsschiff zu fahren. 84 % wollen ihre Ausbildung auf mehreren Schiffen absolvieren, um verschiedene Schiffstypen und Fahrtgebiete kennenzulernen, und 39 % wollen Erfahrungen als Mitarbeiter bei mehreren Reedereien sammeln.

Als bevorzugten Schiffstyp nannten 36 % der Jungen das Tramp- und Massengutschiff, 27 % das Linienschiff, 16 % (vorwiegend Verwandte von Schiffseignern) das Kümo, 8 % das Passagierschiff und je 2 % den Tanker und das Kühlschiff. 9 % waren ohne besondere Wünsche. Hier überrascht vor allem die offenbar recht präzise Sachkenntnis hinsichtlich des bevorzugten Schiffstyps.

92 % der Jungen bevorzugen die weltweite und 8 % die europäische Fahrt. Offensichtlich möchten diejenigen Jungen, die sich für den Schiffstyp des Kümos entschieden haben, zunächst für eine begrenzte Zeit auf weltweite Fahrt gehen.

b) **Die Junggrade auf Ausbildungsschiffen und Anwärter zur Matrosenprüfung, die nicht auf einem Ausbildungsschiff gefahren sind**

Im Verlaufe unserer Untersuchung befragten wir 98 Junggrade auf 7 deutschen Ausbildungsschiffen verschiedener Reedereien und 93 Teilnehmer mehrerer Matrosenprüfungen.

Die in Klammern eingefügten Zahlen beinhalten die Aussagen der Teilnehmer an den Matrosenprüfungen. Durch dieses Verfahren bietet sich die Möglichkeit an, das Ergebnis der beiden genannten Gruppen miteinander zu vergleichen.

Das Durchschnittsalter betrug 19,7 (20,4) Jahre. Auf die Frage, ob ihre Verbindung zu den Angehörigen durch den Seemannsberuf beeinträchtigt sei, antworteten 92 % (61 %) der Befragten mit Nein. Ihre Ausbildung an der Seemannsschule beurteilten 52 % (51 %) positiv, 48 % (16 %) bezeichneten sie als zu kurz, 64 % (74 %) der Befragten beanstandeten bei der Beurteilung der Seemannsschule rückblickend das Fehlen der bordnahen Ausbildung.

Sämtliche Junggrade beurteilen die Zeit, die sie auf einem Ausbildungsschiff verbrachten, positiv. 94 % (16 %) der Befragten antworteten auf die Frage, ob sie an Bord ihren Vorstellungen gemäß ausgebildet wurden, mit Ja. 74 % (33 %) aller Befragten gaben an, ausreichende Möglichkeiten der Freizeitgestaltung an Bord und im Hafen gehabt zu haben.

Auf die Frage nach dem seemännischen Berufsziel erhielten wir folgende Angaben:

Nautischer Schiffsoffizier und Kapitän	86 %	(84 %)
Bootsmann	10 %	(3 %)
Matrose	4 %	(5 %)
Ohne festes Berufsziel		(8 %)

36 % (12 %) der Befragten wollen für immer und 64 % (80 %) auf Zeit zur See fahren (in den meisten Fällen bis zur Eheschließung). Alle Befragten, die nur auf Zeit zur See fahren wollen, gaben familiäre Gründe für ihre Absicht an. 8 % der Matrosenanwärter wollen sofort nach der Matrosenprüfung abmustern. Das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung zeigt außerdem, daß der Trend, den Seemannsberuf als einen Durchgangsberuf zu betrachten, mit zunehmender Fahrtzeit ständig größer wird (vergleiche auch Abschnitte 1 und 3).

86 Prozent haben den nautischen Offizier und Kapitän als Berufsziel

Die Frage nach dem späteren Berufsziel an Land wurde folgendermaßen beantwortet:

28 %	(16 %)	wollen einen neuen Beruf erlernen,
8 %	(18 %)	wollen Hafenarbeiter werden,
8 %	(4 %)	möchten in den erlernten Beruf zurückkehren,
	(15 %)	wollen zur Bundesmarine gehen,
54 %	(47 %)	machten keine Angaben.

Auf die Frage, was zur Berufskonstanz verbessert werden sollte, erhielten wir folgende Antworten:

88 %	(92 %)	jährlich drei Monate Urlaub nach vereinbartem Termin unter Einbeziehung der auf See verbrachten Wochenenden.

Folgende Verbesserungsvorschläge wurden weiterhin vorgetragen:

Unterkunft	4 % (6 %)
Bordklima	4 % (9 %)

(außerdem, jedoch nur bei den Anwärtern auf die Matrosenprüfung):

Höhere Heuer	(69 %)
Jährliche Mitfahrt der Ehefrauen aller Dienstgrade	(36 %)
Bessere Arbeitsbedingungen	(3 %).

Der geringe Anteil der Anwärter auf die Matrosenprüfung, die eine Verbesserung des Bordklimas wünschen, erklärt sich aus einer weitgehenden Resignation der Befragten in dieser Gruppe. „Das hat doch keinen Sinn", „Das läßt sich nicht verbessern", waren immer wieder zu hörende Äußerungen. Der geringe Anteil der Junggrade auf Ausbildungsschiffen, die eine Verbesserung des Bordklimas wünschen, ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Mehrzahl der Befragten dieser Gruppe sich an Bord wohlfühlten.

72 % (72 %) der Befragten bevorzugen das Linienschiff wegen seiner geregelten Fahrtzeit, 28 % (6 %) möchten auf einem Tramp- oder Massengutschiff fahren. Von den Anwärtern auf die Matrosenprüfung nennen außerdem 3 % den Tanker und 6 % das Passagierschiff als bevorzugten Schiffstyp. 13 % von ihnen haben keine besonderen Wünsche.

Als bevorzugtes Motiv für die Wahl des Seemannsberufes wurden angegeben:

Die Welt kennenlernen	**80 % (42 %)**
Persönliche Freiheit	10 % (3 %)
Verschiedene	6 % (5 %)
Beruflicher Aufstieg	4 % (33 %).

. . . die Welt kennenlernen

17 % der Anwärter auf die Matrosenprüfung gaben an, ohne besondere Erwartungen den Seemannsberuf gewählt zu haben.

Auf die Frage, ob sich ihre Erwartungen an den Seemannsberuf erfüllt haben, antworteten 94 % (66 %) mit Ja und 6 % (34 %) mit Nein.

Bei der Auswertung dieses Abschnittes unserer Untersuchung halten wir es für besonders wichtig, auf die gravierenden Unterschiede hinzuweisen, die sich bei der Gegenüberstellung der beiden Gruppen zugunsten des Ausbildungsschiffes ergeben. Zugleich kann nicht unerwähnt bleiben, daß die Junggrade, vorwiegend noch am Beginn ihrer seemännischen Ausbildung stehend, an einigen Stellen sehr idealistische Antworten gaben, während die Matrosenprüflinge nach dreijähriger Fahrtzeit sehr viel nüchterner, sachlicher, manchmal sogar resignierend antworteten.

Auf die Frage: „Was hat Sie im Blick auf das Leben an Bord am meisten enttäuscht?" erhielten wir folgende Antworten:

Fehlender menschlicher Kontakt zur Schiffsleitung	12 % (24 %)
Die Kameraden	8 % (21 %)

Die Anwärter zur Matrosenprüfung nannten außerdem:

Die Arbeitsbedingungen	(34 %)
Die Vertreter der Reedereien	(11 %)
Die Vorgesetzten	(9 %)

80 % der Junggrade auf Ausbildungsschiffen gaben an, daß sie bisher an Bord keine Enttäuschung erlebt hätten.

78 % (33 %) der Befragten nahmen die Einrichtungen der Seemannsmissionen in Anspruch. 16 % (57 %) haben dazu keine Lust. 6 % der Anwärter auf die Matrosenprüfungen gaben an, keine Zeit dazu zu haben und 4 % verzichteten aus Abneigung gegenüber der Kirche.

Folgende Vorschläge zur Verbesserung der Bordsituation wurden geäußert:

Im allgemeinen zufrieden, keine präzisen Vorschläge	80 %	(10 %)
Besseres Verhältnis zur Schiffsleitung	14 %	(37 %)
Abmusterung der Ausländer	6 %	(28 %)

Von den Anwärtern auf die Matrosenprüfung wurden zusätzlich folgende Vorschläge unterbreitet:

Bessere Ausbildung	(62 %)
Säuberung der Mannschaft von negativen Elementen	(18 %)
Bessere Unterkünfte	(16 %)
Mehr Freizeit	(5 %)
Bessere Arbeitsbedingungen	(3 %)

c) **Die nautischen und technischen Patentanwärter an den seemännischen Berufsfachschulen**

Wir berichten nun über das Ergebnis der Befragung von 107 A-5- und 98 A-6-Anwärtern an drei deutschen Seefahrtschulen und 83 C-5- und 79 C-6-Anwärtern an drei deutschen Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschulen. Zunächst geben wir die Prozentzahlen an, die sich bei der Befragung der nautischen Patentanwärter ergaben. Die in Klammern gesetzten Zahlen an zweiter Stelle beziehen sich auf die technischen Patentanwärter.

Die Frage nach dem Familienstand ergab folgende Antworten:

ledig	44 %	(23 %)
verlobt	8 %	(24 %)
verheiratet	48 %	(53 %)

47 % (78 %) der Befragten sind der Überzeugung, daß ihre Verbindung zu den Angehörigen durch den Seemannsberuf beeinträchtigt ist. An dieser Stelle möchten wir auf die jeweils verschiedene Einstellung der nautischen und technischen Patentanwärter zu den familiären

Bessere Ausbildung

Konsequenzen des Seemannsberufes hinweisen. Die Nautiker finden sich in weit höherem Maße mit der Trennung von ihrer Familie, als einer Konsequenz ihres Berufes, ab als die technischen Patentanwärter, die in näherer oder fernerer Zukunft aufgrund ihrer beruflichen Ausbildung die Möglichkeit eines Wechsels in eine Landstellung sehen.

18 % (47 %) der Befragten nehmen die Einrichtungen der Seemannsbetreuung in Anspruch. 81 % (53 %) verzichteten auf diese Einrichtung aus folgenden Gründen:

Keine Lust	45 %	(31 %)
Abneigung gegenüber der Kirche	41 %	(12 %)
Keine Zeit	14 %	(57 %)

Die Frage: „Auf welchem Wege haben Sie Einzelheiten über den Seemannsberuf erfahren?" wurde wie folgt beantwortet:

Verwandte	42 %	(17 %)
Eigenes Erleben	18 %	(11 %)
Freunde	16 %	(24 %)
Bücher	14 %	(6 %)
Berufsberater	10 %	(42 %)

74 % der nautischen Patentanwärter beurteilen ihre Ausbildung an der Seemannsschule positiv. 12 % sehen sie negativ und 14 % sind ohne Urteil. 36 % vermißten an der Seemannsschule den Kontakt zu den Lehrern und den Leitern und 46 % die bordnahe Ausbildung.

16 % (13 %) aller Befragten wurden an Bord ihren Vorstellungen gemäß ausgebildet. 84 % (87 %) vermißten diese Ausbildung. Alle, die eine ausreichende Ausbildung an Bord vermißten, führten diesen Mangel auf das fehlende Interesse und die mangelhafte Anleitung der Schiffsleitung zurück.

58 % der nautischen Patentanwärter sind auf 10 und mehr Schiffen gefahren, die technischen Patentanwärter durchschnittlich auf 4 bis 5 Schiffen. Die Frage nach dem Grund

Gute Berufsausbildung

des Wechsels der Schiffe wurde wie folgt beantwortet:

Versetzung	71 % (28 %)
Fortbildung	21 % (68 %)
Unzufriedenheit	8 % (4 %)

13 % (3 %) der Befragten wollen für immer und 87 % (58 %) noch 3 bis 5 Jahre lang zur See fahren. 39 % der technischen Patentanwärter wollen nach dem Besuch der Schiffsingenieurschule nicht mehr zur Seefahrt zurückkehren.

87 % (100 %) gaben als Ursache für ihre Entscheidung, nicht immer bei der Seeschiffahrt bleiben zu wollen, familiäre Gründe an.

Die Berufsziele an Land der nautischen Patentanwärter sind folgende:

49 % ohne konkretes Ziel,
36 % Lotse,
12 % neuer Beruf,
3 % alter Beruf.

Bei den technischen Patentanwärtern wollen 94 % Ingenieur an Land und 6 % Technischer Inspektor bei einer Reederei werden.

Auf die Frage nach der Berufskonstanz erhielten wir folgende Antworten:

76 % (94 %) jährlich drei Monate Urlaub nach vereinbartem Termin unter Einbeziehung der auf See verbrachten Wochenenden
64 % (58 %) jährliche Mitfahrt der Ehefrauen aller Dienstgrade
4 % (— %) bessere Arbeitsbedingungen
3 % (8 %) höhere Heuer.

Bevorzugte Schiffstypen:

69 % (68 %) Linienschiff
12 % (10 %) Tramp- oder Massengutschiff
9 % (16 %) Tanker
4 % (6 %) Passagierschiff
6 % der nautischen Patentanwärter waren ohne besonderen Wunsch.

Als Grund für die Bevorzugung eines Schiffstyps gaben an:

86 % (78 %) die geregelte Fahrtzeit und
14 % (22 %) den höheren Urlaubsanspruch, der sich bei langen Trampfahrten aus den Seesonntagen ergibt.

Gute Berufsausbildung

Zu den Erwartungen an den Seemannsberuf äußerten sich die Befragten wie folgt:

Beruflicher Aufstieg	61 % (24 %)
Die Welt kennenlernen	26 % (35 %)
Gute Berufsausbildung	13 % (22 %)
Guter Verdienst	8 % (11 %)
Persönliche Freiheit	2 % (8 %)

- Die Tatsache, daß 61 % der Nautischen Schiffsoffiziere innerhalb der Seeschiffahrt den beruflichen Aufstieg suchen, zeigt deutlich, wie hoch das Sozialprestige des Nautischen Schiffsoffiziers und Kapitäns immer noch ist.

33 % (24 %) der Befragten sahen ihre Erwartungen an den Seemannsberuf restlos, 9 % (10 %) sahen sie teilweise und 58 % (66 %) nicht erfüllt.

Die Frage: „Was hat Sie im Hinblick auf das Leben an Bord am meisten enttäuscht?" ergab die folgenden Antworten:

Die Vertreter der Reedereien	**46 % (38 %)**
Das Verhalten der Vorgesetzten	**38 % (54 %)**
Fehlender menschlicher Kontakt zur Schiffsleitung	**16 % (18 %)**
Die Kameraden	13 % (6 %)
Die Arbeitsbedingungen	12 % (2 %)
Die Verpflegung	4 % (2 %)
Die Unterkunft	3 % (2 %)

Menschlicher Kontakt zur Schiffsleitung

Die Kameraden

Zur Verbesserung der Bordsituation wurden folgende Vorschläge unterbreitet:

Schulung der Vorgesetzten in Fragen der Menschenführung	**58 % (18 %)**
Bessere Ausbildung	**48 % (48 %)**
Besseres Verhältnis zur Schiffsleitung	**38 % (38 %)**
Bessere Arbeitsbedingungen	12 % (2 %)
Mehr Freizeit	6 % (6 %)
Ohne Vorschläge	6 % (3 %)
Höherer Verdienst	3 % (4 %)
Bessere Unterkünfte	3 % (4 %)
Säuberung der Mannschaft von negativen Elementen	3 % (— %)
Abmusterung der Ausländer	2 % (— %)

67 % (36 %) der Befragten bevorzugen die weltweite Fahrt, 33 % (64 %) ziehen das europäische Fahrtgebiet vor.

Gute Berufsausbildung

Bei der Lektüre dieser Zahlen wird deutlich, daß im Mittelpunkt der Kritik der Patentanwärter an ihrem Beruf nicht materielle, sondern Fragen des mitmenschlichen Verhältnisses zur Schiffsleitung und zu den Vertretern der Reedereien sowie der Ausbildung und familiäre Probleme im Vordergrund stehen. Auch die immer wieder zu hörende Meinung, es fehle an Bord an der nötigen Freizeit, wird durch die diesbezüglichen Ergebnisse der Untersuchung widerlegt.

3. Zur Situation des seemännischen Personals an Bord

Im dritten Abschnitt der Untersuchung befragten wir insgesamt 917 Besatzungsmitglieder verschiedener Schiffstypen in verschiedenen Fahrtgebieten mehrerer Reedereien. Die Befragung wurde auf 9 Schiffen entweder in kleinen Gruppen oder einzeln im Verlauf einer mehrwöchigen Reise und nach intensiver Kontaktnahme der Befragenden mit der jeweiligen Besatzung durchgeführt. Die Dienstgrade der Befragten waren:

Kapitän und Nautischer Schiffsoffizier	11 %
Funker	4 %
Bootsleute	3 %
Matrosen	15 %
Decksmann/Deckshelfer	18 %
Ltd. Ingenieur und Schiffsingenieure	8 %
Ing.-Assistenten	12 %
Reiniger	12 %
Stewards und Köche	12 %
Verschiedene	5 %

67 % der Befragten waren ledig
18 % der Befragten waren verlobt
15 % der Befragten waren verheiratet.

54 % sahen ihre Verbindung zu den Angehörigen durch den Seemannsberuf als beeinträchtigt an.

Die Befragten in diesem Abschnitt hatten folgende Schulbildung:

6 % Hilfsschule
43 % Volksschule
23 % „mittlere Reife"
4 % Abitur
24 % Absolventen versch. Berufsfachschulen

27 % der Befragten hatten vor Beginn ihrer seemännischen Laufbahn an Land einen Beruf ausgeübt, 13 % mit abgeschlossener Berufsausbildung.

Auf die Frage nach den Gründen für die Aufgabe des Landberufes erhielten wir von den oben erwähnten 27 % der Befragten folgende Antworten:

Keine Lust	14 %
Geringer Verdienst	5 %
Die Welt kennenlernen	5 %
Keine Aufstiegsmöglichkeiten	3 %

Einzelheiten über den Seemannsberuf hatten die Befragten auf folgendem Wege erfahren:

Berufsberater	38 %
Freunde und Verwandte	26 %
Eigenes Erlebnis	24 %
Bücher	10 %
Filme und Fernsehen	2 %

51 % der Befragten hatten eine Seemannsschule besucht. 68 % von ihnen bezeichneten ihre Ausbildung an der Seemannsschule rückblickend als wirklichkeitsfremd. Unter den Befragten waren folgende Patentinhaber:

A 5	8 %
A 6	6 %
C 5	7 %
C 6	4 %
Seefunkzeugnis	4 %

94 % der Patentinhaber hielten ihre Ausbildung an der seemännischen Berufsfachschule im Lehrfach „Personelle Betriebsführung" für nicht ausreichend. 93 % aller Befragten bezeichneten ihre Ausbildung an Bord als unzureichend.

Die Befragungen im Hinblick auf den Besuch der Einrichtungen der Seemannsbetreuung und hinsichtlich der Freizeitgestaltung an Bord und im Hafen ergaben keine neuen Gesichtspunkte.

Durchschnittlich waren die Befragten auf 10 bis 15 Schiffen bei 3 bis 4 Reedereien gefahren. Als

Gründe für den von den Besatzungsmitgliedern freiwillig vollzogenen Wechsel wurden angegeben:

Fortbildung	38 %
Bessere Arbeitsbedingungen	33 %
Besserer Verdienst	28 %
Unzufriedenheit	26 %
Beruflicher Aufstieg	16 %

Von den Reedereien wurden 68 % versetzt.

12 % aller Befragten wollen für immer und 88 % auf Zeit zur See fahren. 84 % haben die Absicht, aus familiären Gründen abzumustern.

Verbesserungsvorschläge zur Berufskonstanz:

Geregelter Urlaub nach vereinbartem Termin unter Einbeziehung der auf See verbrachten Wochenenden	**75 %**
Günstigeres Betriebsklima	**44 %**
Bessere Arbeitsbedingungen	16 %
Höherer Verdienst	3 %

Die Erwartungen der Befragten beim Eintritt in den Seemannsberuf:

Erlebnis fremder Länder	44 %
Berufliche Fortbildung	28 %
Höherer Verdienst	16 %
Beruflicher Aufstieg	16 %
Eine gute Bordgemeinschaft	13 %

17 % sahen ihre Erwartungen an den Seemannsberuf voll, 27 % zum Teil und 56 % nicht erfüllt.

Die Frage: „Was hat Sie im Hinblick auf das Leben an Bord am meisten enttäuscht?" wurde wie folgt beantwortet:

Die Urlaubsregelung	**77 %**
Die Behandlung durch die Vertreter der Reederei	**36 %**
Das Verhältnis zur Schiffsleitung	**31 %**
Die Bordgemeinschaft	**23 %**
Die Arbeitsbedingungen	**14 %**
Die Unterkunft	**10 %**
Die Verpflegung	**7 %**
Der Verdienst	**4 %**

Vorschläge zur Verbesserung der Verhältnisse an Bord:

Mitfahrt der Familienangehörigen	**82 %**
Geplanter Urlaub	**80 %**
Besseres Bordklima	**74 %**
Bessere Arbeitsbedingungen	18 %
Bessere Verpflegung	6 %
Höhere Heuer	5 %
Bessere Unterkünfte	4 %

38 % der Befragten befürworteten die Anmusterung weiblicher Besatzungsmitglieder. 26 % lehnten sie ab und 36 % waren in dieser Frage ohne Meinung.

Als Tätigkeitsgebiete für weibliche Besatzungsmitglieder empfehlen

84 % die Bedienung
72 % die Küche
33 % den Funkdienst.

27 % der Befragten bejahten ausländische Mitarbeiter an Bord, 66 % lehnten sie ab und 7 % waren in dieser Frage ohne Meinung.

Die Gemeinschaftsmesse für alle Besatzungsmitglieder befürworteten 36 % der Befragten (vorwiegend Patentinhaber), 43 % lehnten sie ab (vorwiegend Mannschaften und Unteroffiziere), 21 % hatten keine Meinung.

23 % aller Befragten fühlten sich an Bord als Mitarbeiter, 61 % fühlten sich nicht als Mitarbeiter und 16 % hatten keine Meinung. Die Befragung nach den bevorzugten Fahrtgebieten und Schiffstypen ergab keine wesentliche Änderung gegenüber dem 2. Abschnitt.

Die Differenz im Hinblick auf die Ergebnisse bei der Beantwortung der Frage, ob der Kontakt zur Familie durch den Seemannsberuf beeinträchtigt sei, ergibt sich unter anderem aus der Tatsache, daß im Verlauf der einzelnen Abschnitte ein Teil der Befragten an Land, ein anderer Teil an Bord befragt wurden. Die Feststellung, daß 28 % der Befragten aus finanziellen Gründen die Reederei gewechselt haben und nur 3 % eine höhere Heuer als Verbesserungsvorschlag zur Berufskonstanz angeben, läßt sich nicht exakt erklären. Das gleiche trifft für die verschiedenen Antworten hinsichtlich des Betriebsklimas bei der Frage nach der Verbesserung der Berufskonstanz und der Verbesserungsvorschläge der Verhältnisse an Bord zu.

Im Rahmen unserer Untersuchung zu Abschnitt 3 stellte die Befragung der Besatzung zweier deutscher Passagierschiffe in ihrem Ergebnis im Blick auf die große Zahl der im Verpflegungs- und Bedienungssektor beschäftigten Mitarbeiter eine Ausnahmesituation dar.

Die Zahl der an Bord beschäftigten Jugendlichen unter 18 Jahren lag mit 10 % weit über unserem bei der Befragung der in den Abschnitt 3 einbezogenen Schiffsbesatzungen gewonnenen Erfahrungsdurchschnitt. Die Zahl dieser unter 18 Jahre alten Jugendlichen betrug 6,2 %. Die berufliche Unterweisung und pädagogische Betreuung der Jungen war völlig unzureichend.

Wir halten, wie bereits unter Abschnitt 2 ausgeführt, aufgrund der deutlich festgestellten Verwahrlosungserscheinungen die Beschäftigung von Jugendlichen unter 16 Jahren auf Seeschiffen für nicht ratsam und empfehlen zugleich eine intensive persönliche Anleitung und menschliche Führung aller unter 18 Jahre alten Jugendlichen an Bord.

Es erscheint uns dringend notwendig, im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Untersuchung Überlegungen anzustellen, mit dem Ziel, für alle Berufsanwärter des Verpflegungs- und Bedienungssektors eine der seemännischen Ausbildung an Land entsprechende vorbereitende Berufsausbildung und den Abschluß eines rechtsverbindlichen Lehrvertrages zu erreichen.

4. Die Aussagen ehemaliger Seeleute verschiedener Laufbahnen und ihre Erfahrungen in Landberufen

Der vierte Abschnitt unserer Untersuchung umfaßt die Befragung von 176 ehemaligen Seeleuten. Wir hatten an insgesamt 820 ehemalige Seeleute je einen Brief geschrieben und um Beantwortung unserer Fragen gebeten. Von den 510 Junggraden, 48 Funkoffizieren, 153 Technischen Schiffsoffizieren und 109 Nautischen Schiffsoffizieren antworteten insgesamt 176. Etwa 30 ehemalige Seeleute (vorwiegend Patentinhaber) teilten mit, daß sie wieder zur Seefahrt zurückgekehrt seien. Die weitaus größte Zahl der versandten Briefe kam mit dem Vermerk „Unzustellbar" an uns zurück.

Die Befragten gaben als letzten Dienstgrad in der Seeschiffahrt an:

Kapitän	14 %
Nautischer Schiffsoffizier	23 %
Schiffsingenieur	17 %
Funker	11 %
Junggrad	31 %
Matrose	4 %

Das Durchschnittsalter betrug 26,4 Jahre. 34 % der Befragten waren ledig, 11 % verlobt und 55 % verheiratet.

37 % hatten Volksschulabschluß, 54 % „mittlere Reife" und 9 % Abitur.

Hier wird die eingangs geäußerte Vermutung, daß sich eine ständige positive Auslese der Seeleute mit qualifizierter Schulbildung zu Ungunsten der Seeschiffahrt vollzieht, belegt.

69 % der Befragten hatten vor Beginn ihres seemännischen Berufsweges keinen, 31 % hatten einen Beruf ausgeübt (von den letzteren 24 % mit beruflichem Abschluß). Durchschnittlich waren die Befragten auf 11 Schiffen gefahren. Als Grund für den Schiffswechsel wurden angegeben:

Versetzung	63 %
Unzufriedenheit	19 %
Verschiedene Gründe	18 %

Die Reederei wechselten die Befragten im Durchschnitt zwei- bis dreimal, 63 % von ihnen wegen Unzufriedenheit und 37 % aus verschiedenen Gründen. Im Durchschnitt waren die Befragten 4,4 Jahre lang bei der Seefahrt.

46 % der Befragten erwarteten vom Seemannsberuf die Begegnung mit fremden Ländern
33 % suchten sozialen Aufstieg und
17 % suchten höheren Verdienst
76 % aller Befragten sahen ihre Erwartungen an den Seemannsberuf nicht erfüllt.

Im Hinblick auf das Leben an Bord enttäuschte die ehemaligen Seeleute am meisten:

89 % die Urlaubsregelung
68 % das Bordklima und
39 % die Behandlung durch Vertreter der Reedereien.

Verbesserungsvorschläge für die Berufskonstanz wurden wie folgt unterbreitet:

Urlaubsregelung nach eigener Planung	89 %
Besseres Betriebsklima	76 %
Höherer Verdienst	10 %

34 % der Befragten befürworteten die Anmusterung weiblicher Besatzungsmitglieder, 56 % lehnten sie ab und 10 % waren ohne Meinung.

48 % bejahten die ausländischen Mitarbeiter an Bord, 52 % lehnten sie ab.

Nur 16 % der Befragten fühlten sich an Bord als Mitarbeiter, in der derzeitigen Landstellung dagegen waren es 65 %.

Auf die Frage, wie man für die Seeschiffahrt werben solle, antworteten 92 % „Realistisch und den Verhältnissen an Bord entsprechend".

Als besonders negativ bezüglich der Bordsituation wurden bezeichnet:

Mangelnde Kontaktmöglichkeit zur Familie	**91 %**
Die Urlaubsregelung ohne eigene Planung	**88 %**
Das Bordklima	**78 %**
Die Tradition	**61 %**
Die Standesunterschiede	**46 %**

16 % bezeichneten ihre Seefahrtzeit im Blick auf ihre jetzige Tätigkeit an Land als völlig verloren. 23 % haben noch Kontakt zu Seeleuten, 16 % haben durch den Wechsel von Bord an Land einen finanziellen Gewinn erzielt und 84 % einen finanziellen Verlust erlitten.

Als entscheidende Gründe für den Weggang von der Seeschiffahrt wurden genannt:

Die Trennung von der Familie	**89 %**
Eine besonders schlechte Bordsituation	**63 %**
Ein besonders negativer Vorgesetzter	**58 %**
Die geringe Bezahlung	**4 %**
Die Seefahrt im allgemeinen	**4 %**

Die Ergebnisse des Abschnittes 4 zeigen noch einmal sehr deutlich, daß die weitaus größte Zahl der Seeleute, die in Landstellungen gegangen sind, diese Entscheidung aus menschlichen und nicht aus materiellen Überlegungen getroffen haben. Diese Aussage wird besonders durch die Tatsache bestätigt, daß 84 % der ehemaligen Seeleute an Land einen finanziellen Verlust in Kauf nehmen.

Zusammenfassung

Die hier vorliegenden Ergebnisse unserer Untersuchung beweisen wohl eindeutig, daß im Mittelpunkt aller nun folgenden Überlegungen Fragen der personellen Existenz der deutschen Seeschiffahrt stehen müssen. Wir sind der Überzeugung, daß Empfehlungen zur Verbesserung der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in allen Bereichen, der Menschenführung an Bord und von seiten der Reedereien, sowie einer Verbesserung der derzeitigen Urlaubspraxis ausgearbeitet werden sollten.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Mittelfristige Finanzplanung

Dem unbefangenen Beobachter unserer bundespolitischen Entwicklung will es mehr und mehr so scheinen, als sei in dem einen Jahr des Bestehens dieser Bundesregierung der Sprachgebrauch unserer Tage um eine beträchtliche Anzahl von Neuschöpfungen erweitert worden. Die Skala solcher Wortschöpfungen – hier auf den wirtschaftspolitischen und finanzpolitischen Bezirk begrenzt – reicht etwa von den Begriffen der „konzertierten Aktion" über die „Talsohle" und den „Aufschwung nach Maß" bis hin zur „Mittelfristigen Finanzplanung", die Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen sein soll. Hinter diesem Begriff verbirgt sich etwas Neues: Das Vorhaben der Bundesregierung, ihre finanziellen Planungen auf einen längeren Zeitraum auszudehnen, nämlich auf vier Jahre, vom Jahre 1967 bis zum Jahre 1971. Damit soll sichergestellt werden, daß die deutsche Wirtschaft nicht überlastet wird und daß die Aufgaben, die der Regierung gestellt werden, sich erfüllen lassen.

Zweifellos sind die seit Jahren gewachsenen finanziellen Schwierigkeiten des Bundeshaushalts der Anlaß zu dieser mittelfristigen Finanzplanung. Erinnern wir uns kurz – und sehr global –, wie es zu diesen Schwierigkeiten gekommen war: Seit Jahren waren die durch Gesetz festgelegten Ausgaben höher als die dementsprechenden und zu erwartenden Einnahmen. Die Steuereinnahmen wiederum sind durch den Rückgang der Konjunktur stärker, weit stärker vermindert worden, als zu erwarten war. Natürlich werden die Politiker behaupten, die Gesetze, die heute derartig hohe Ausgaben nach sich ziehen, seien einzeln gesehen durchaus notwendig gewesen. Es ist allerdings ein heute allgemein eingestandener Fehler gewesen, die Ausgabewirksamkeit solcher Gesetze immer nur für die ersten Jahre, nicht aber für einen längeren Zeitraum vorauszuschätzen. Was den zweiten Teil dieser „Finanzklemme", den geringeren Eingang von Steuern anlangt, so liegt dieser Faktor entscheidend in der abgeflachten konjunkturellen Entwicklung begründet. Nachdem im Zeitraum der Jahre 1964/65 die Leistungskraft der Wirtschaft durch die Anforderungen der öffentlichen Hand, durch überhöhte Abschlüsse zwischen den Sozialpartnern, durch übertriebene Wünsche mancher Interessentengruppen (mit starken Wählergruppen!) und schließlich durch hohe Investitionstätigkeit mehr ausgeschöpft wurde, als das vernünftigerweise hätte geschehen dürfen, entstand ein Preisauftrieb, der gebremst werden mußte. Konsolidierungsmaßnahmen der damaligen Bundesregierung nützten nichts. Also mußte die Bundesbank als Hüterin unserer Währung die Bremsen betätigen, um durch die Verteuerung der Kredite den Geldumlauf zu verringern.

So ungefähr stellte sich die Lage dar, als die neue Bundesregierung vor knapp einem Jahr ihren Willen in der damaligen Regierungserklärung bekundete, durch eine mittelfristige Finanzplanung Grund in die Dinge zu bekommen. Diese Arbeit ist aus einem besonderen Grunde schwieriger gewesen als zunächst gedacht. Es mußte ein Programm entworfen werden, das zwei Ziele zugleich verfolgte, die notwendigerweise divergierende Tendenzen hatten. Es war nicht nur die Aufgabe gestellt, das Wachstum der Wirtschaft zu sichern, wozu eigentlich Steuersenkungen besser als Steuererhöhungen gepaßt hätten. Mit Steuersenkungen hätte man wirksam die Investitionsbereitschaft und die Gewinnerwartung der Unternehmen anregen und gleichzeitig die Kaufkraft und Kaufbereitschaft breiter Bevölkerungsschichten hervorrufen beziehungsweise verstärken können. Beides hätte konjunkturbelebend wirken müssen.

● **Es mußte indessen nicht nur an das Wirtschaftswachstum, sondern gleichzeitig auch an die Beseitigung wahrhaftig erdrückender Haushaltsdefizite gedacht werden.**

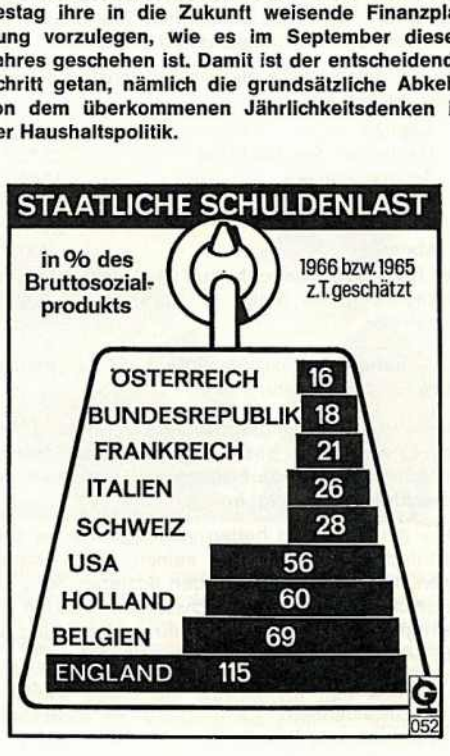
Das ist der Punkt, den die Regierung der Großen Koalition nicht müde wird zu bezeichnen als „schlimmes Erbe der Vergangenheit und gemeinsam begangene Sünden". Diese Situation, in die unser Staatswesen geraten wäre, wenn keine einschneidenden Maßnahmen getroffen worden wären, zeigt sich am deutlichsten in den Deckungslücken der Bundeshaushalte der Jahre 1968 bis 1971; sie hätten – ohne einschränkende Maßnahmen – betragen

im Jahre 1968 = 14,2 Milliarden DM
im Jahre 1969 = 14,7 Milliarden DM
im Jahre 1970 = 17,3 Milliarden DM
im Jahre 1971 = 17,6 Milliarden DM

Das wären unmögliche, unerträgliche und vor allem gefährliche Zustände gewesen.

Um es vorwegzunehmen: durch die Haushaltsvoranschläge, die das Jahr 1968 betreffen, sind 5,3 Mia. DM an Einsparungen erfolgt, und infolge der bekannten, aber auch begrenzten Steuererhöhungen wird mit einem Steuermehraufkommen von 1,2 Mia. DM gerechnet. Das betrifft indessen nur die nächste Zukunft, also den mittelfristigen Rahmen der Jahre bis 1971. Hier, in der Finanzplanung des Bundes für die nächsten vier Jahre, liegt der entscheidende Einschnitt in der nunmehr achtzehnjährigen Finanzgeschichte der Bundesrepublik.

Die Bundesregierung hat sich im § 9 Absatz 2 des Stabilitätsgesetzes selbst verpflichtet, dem Bundestag ihre in die Zukunft weisende Finanzplanung vorzulegen, wie es im September dieses Jahres geschehen ist. Damit ist der entscheidende Schritt getan, nämlich die grundsätzliche Abkehr von dem überkommenen Jährlichkeitsdenken in der Haushaltspolitik.



Diese Finanzplanung soll dazu führen, den Unterschied zu vermindern zwischen dem, was sachlich richtig, wirtschaftlich zweckmäßig und finanzpolitisch notwendig ist auf der einen Seite und dem, was politisch als möglich anerkannt wird auf der anderen Seite. Mit anderen Worten: es handelt sich um eine sichtbare Herausarbeitung eines in Zahlen gekleideten politischen Gesamtprogramms mit ganz gewissen Schwerpunkten, aber nicht um einen Vierjahresplan nach dem Muster totalitärer Staaten.

Drei Ziele sind es, die grundlegend von dieser vierjährigen Planung verfolgt werden. Einmal sollen mit der mittelfristigen Finanzplanung Fehlentscheidungen der Vergangenheit bewältigt und eine dauerhafte Ordnung der Bundesfinanzen sichergestellt werden. Sodann sollen vorausschauend die finanzpolitischen Entscheidungen mit den volkswirtschaftlichen Daten, Möglichkeiten und Notwendigkeiten abgestimmt werden. Und schließlich soll durch verstärkte öffentliche Investitionen die Zukunft gemeistert werden, das heißt, der Bund will, soweit er in seiner Zuständigkeit dazu berufen ist, helfen, das Leben von morgen zu gestalten.

Diese, vielleicht im dritten Punkt ein wenig emphatische Erklärung muß vor dem Hintergrund der Tatsache gesehen werden, daß die schwierige finanzielle Lage des Bundes in der zurückliegenden Zeit zu einem allgemeinen Gefühl der finanziellen Hilflosigkeit oder Ausweglosigkeit geführt hat und damit auch zu einem Vertrauensschwund in die Zukunft. Zum Teil ist ja auch dieser Vertrauensschwund ein Grund für die wirtschaftliche Abwärtsentwicklung.

Der Zusammenhang zwischen wirtschaftspolitischen und finanzpolitischen Gesichtspunkten, der in dem „Max-und-Moritz-Bild" der beiden Ressortminister Strauß und Schiller recht deutlich im Bewußtsein der bundesdeutschen Öffentlichkeit eingeprägt ist, kommt erfreulicher- und notwendigerweise auch bei der mittelfristigen Finanzplanung zum Ausdruck. Ihr liegt nämlich zugrunde eine mehrjährige gesamtwirtschaftliche Zielprojektion. Diese geht, damit die wirtschaftspolitischen Hauptziele (Vollbeschäftigung, angemessenes Wachstum, Preisstabilität und außenwirtschaftliches Gleichgewicht) erreicht werden, von einer Steigerung des Bruttosozialprodukts um 5 bis 5 1/3 % im Zeitraum der Jahre 1968 bis 1971 aus. Es handelt sich im Zusammenhang mit dem Zweiten Konjunktur- und Strukturprogramm 1967/68 um ein geschlossenes, nach vorn gerichtetes Konzept der Wirtschafts- und Finanzpolitik. Zur gleichen Zeit, zu der die Grundsätze der mittelfristigen Finanzplanung bekanntgegeben wurden, wurden die Einzelheiten über das aufgrund dieses Zweiten Programms bereitgestellten Investitionsvolumens von 5,3 Milliarden DM veröffentlicht.

Im Gegensatz zum Ersten Programm der Bundesregierung sind die Aufträge aus diesem Zweiten Programm nicht nur im Volumen größer, sondern werden erheblich mehr in die Breite und in die Tiefe wirken. Hochbau- und Investitionsgüterbereiche werden zu etwa 70 % im Vordergrund stehen gegenüber 54 % im Ersten Programm. Dementsprechend ist der Anteil des Tiefbaus von 46 % auf 29 % gesunken. Diese Verlagerung der Schwergewichte ist auch auf die Erkenntnis zurückzuführen, daß die Vorlieferanten des Hochbaus und der Investitionsgüterindustrie in unserer immer arbeitsteiliger werdenden Wirtschaft sich

auf sehr viel mehr Branchen unserer Volkswirtschaft verteilen als im Bereich des Tiefbaus.

Natürlicherweise hat die mittelfristige Finanzplanung und das mit ihr als ordnendem Faktor verbundene Zweite Konjunkturprogramm als belebendes Element nicht nur Zustimmung gefunden. Die einen sagen, weshalb Steuererhöhungen; die anderen sagen, warum nicht eine weit stärkere Erhöhung der Steuern als die dreiprozentige Ergänzungsabgabe auf mittelhohe und höhere Einkommen. Die Regierung geht einen Mittelweg, der insbesondere im Blick auf andere ausländische Steuersätze vertretbar erscheint. Weit gewichtiger, weil prinzipieller Natur, ist der Vorwurf der Kritik, der Bund bediene sich im Zeitraum der nächsten zwei Jahre so stark der Kreditfinanzierung, daß eine zunehmende Inflationsgefahr gegeben sei. Zugegeben, daß es erhebliche Mehrkreditaufnahmen sind, die die Bundesregierung eingeplant hat, so darf doch dreierlei nicht übersehen werden: Dieser Kreditumfang ist mit der Deutschen Bundesbank als Hüterin unserer Währung abgestimmt. Sodann ist das Mittel dieses „deficit spending" nur in dem Maß herangezogen worden, wie es konjunkturell notwendig ist einerseits und andererseits, wie es mit den Notwendigkeiten einer Gesamtfinanzpolitik prinzipiell in Einklang zu bringen ist. Ein Blick auf das im Rahmen dieses Artikels abgedruckte Schaubild zeigt, daß in Prozenten des (bei uns relativ hohen) Sozialproduktes die Bundesrepublik hinsichtlich einer Zunahme der staatlichen Verschuldung größere Sorgen eigentlich nicht zu haben braucht.

Die Bundesregierung geht also einen Weg, der letzten Endes der Stabilität unserer Währung und damit jedem einzelnen von uns zugute kommt.

Die Abkehr vom Jährlichkeitsdenken, die mit dem Übergang zur mittelfristigen Finanzplanung zwangsläufig verbunden ist, hat allgemein, vor allem aber auch in der Schiffahrt Zustimmung gefunden. Seit Beginn des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte hat der Bund fast ununterbrochen Mittel des Bundeshaushalts und des ERP-Sondervermögens für die verschiedensten Finanzierungshilfen zur Verfügung gestellt. Dabei hat es allerdings jeweils jährlicher, manchmal mit erheblicher Mühsal verbundener Anstrengungen für die entsprechenden haushaltsmäßigen Bewilligungen bedurft. Darauf und vor allem darauf, daß diese Schwierigkeiten sich mit dem Übergang auf eine mittelfristige Haushalts- und Finanzplanung im begrüßenswerter Weise ändern werden, hat Ministerialrat Westphal von der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums in einem kürzlich gehaltenen Referat vor dem Seeverkehrsbeirat in überzeugenden Worten aufmerksam gemacht.

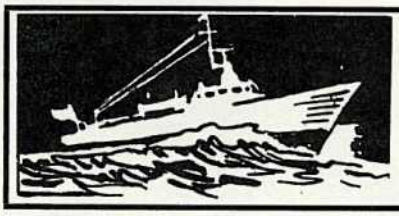
Es ist der frühere Bundesminister der Finanzen, Franz Etzel, gewesen, der einmal vom Bundeshaushalt als dem „Schicksalsbuch der Nation" gesprochen hat. Es ist der amerikanische Präsident John F. Kennedy gewesen, der gesagt hat: „Unsere Staatseinkünfte und damit der Erfolg der Staatsführung hängen davon ab, daß unsere Unternehmen mit Gewinn arbeiten. Weit entfernt davon, natürliche Gegner zu sein, sind Regierung und Unternehmerschaft notwendigerweise Verbündete." Diese Gedanken der Bedeutung des Bundeshaushalts und der Notwendigkeit des Profitierens der Wirtschaft werden von der mehrjährigen Finanzplanung vollen Umfangs respektiert. Das kam besonders deutlich in denjenigen Ausführungen des Bundesministers der Finanzen, Dr. Franz Josef Strauß, in seiner Bundestagsrede am 24. Oktober zum Ausdruck, mit der er den Haushaltsentwurf 1968 einbrachte und dabei zur politischen Bedeutung der mehrjährigen Finanzplanung sagte: „Der Übergang zur Erstellung mehrjähriger Finanzprogramme, die den einzelnen Jahreshaushalten vorgeschaltet sind, ist nicht nur für unsere Haushalts- und Finanzpolitik, sondern für unsere Gesamtpolitik überhaupt von allergrößter Bedeutung.

Es wird allerdings manchmal so getan, als ob wir mit dieser mittelfristigen Finanzplanung gewissermaßen auf der grünen Wiese hätten beginnen können; als ob wir unabhängig von dem, was war, unabhängig von den gegebenen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen und ohne Rücksicht auf die gegebenen Strukturen sozusagen mit einem finanzpolitischen Kraftakt unter Ausnutzung „der Gnade des Nullpunkts" ein Idealrezept hätten schaffen können: Ein Idealrezept, das mit einem Schlag eine grundlegende Sanierung unserer Staatsfinanzen herbeizaubert und darüber hinaus als willkommenes Nebenprodukt eine Globallösung aller aufgestauten politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme unseres Staates bietet.

Der Finanzminister ist kein Magier und kann keine paradiesischen Zustände herbeizaubern. Die Bundesregierung kann und konnte nichts anderes tun, als den Weg aufzeigen, wie auf weite Sicht eine Gesundung der Staatsfinanzen herbeigeführt werden kann, wie auf der Grundlage einer gesamtwirtschaftlichen Zielprojektion und einer Bestandsaufnahme die Ausgabenstruktur an die neuen Ziele einer zukunftsorientierten Wachstumspolitik anzupassen ist.

Mittelfristige Finanzplanung ist ein Instrument praktischer Politik. Sie zeigt uns auf, wo die kritischen Punkte liegen, wie groß oder wie eng der Spielraum für Entscheidungen mit finanzwirksamen Folgen ist.

Was wir zuerst und was wir später erledigen wollen, müssen wir selber politisch entscheiden. Da hilft uns kein Computer, da müssen wir Farbe bekennen. Die finanziellen Möglichkeiten und Grenzen sind aufgezeigt. Wir unterliegen dem heilsamen Zwang, Prioritäten zu setzen. Wir müssen uns auf die vorrangigen Aufgaben konzentrieren. Vor den mit der Finanzplanung ausgewiesenen Fakten und Zahlen kann niemand die Augen verschließen. Durch die Finanzplanung erhalten die Wirkungs- und Entscheidungsmöglichkeiten des Parlaments und der Regierung wiederum den ihnen angemessenen Rahmen."



Flottenumschau

Neue Unterwasserfahrzeuge

Die Unterwassererkundung und Meeresforschung wird in mehreren Ländern mit großem materiellen und personellen Aufwand vorangetrieben. In den USA wird der Erkundung und Erforschung der tieferen Meeresgebiete und des Meeresbodens das gleiche Interesse entgegengebracht wie der Raumfahrt. Es wird auch freimütig über den Stand der Arbeiten berichtet. Dadurch wird erkennbar, daß seit etwa 1960 neben den herkömmlichen Überwasserschiffen für die reine Meeresforschung eine Reihe verschiedenartiger Tieftauchboote, Tauch-Bergungs-Geräte und Unterwasserwohnstätten für die Unterwassererkundung gebaut oder geplant wurden.

Tieftauchboote

Bereits 1934 begann die Forschungstätigkeit in großen Meerestiefen. Damals wurde die Tauchkugel des Amerikaners Beebe an einer Trosse auf 923 m Tiefe herabgelassen. Wie man in der Luftfahrt vom Fesselballon über den Freiballon und Zeppelin zum modernen Flugzeug gelangte, will man auch den Weg zu selbst navigierenden, unabhängigen Tieftauchbooten finden. Piccard und Welsh erreichten im Januar 1960 mit dem Tauchboot „Trieste" im Marianengraben eine Tiefe von 10 910 m. Dieser Erfolg und die Erfahrungen nach dem Verlust des U-Boots „Thresher" gaben in den USA den Anstoß zum Bau einer größeren Anzahl von manövrierfähigen Unterwasserfahrzeugen und -geräten, womit eine neue Zeit der Tiefsee-Erkundung eingeleitet wird.

Bodenschätze des Meeres

An den Arbeiten auf dem Meeresboden hat auch die Wirtschaft Interesse, denn auf dem Seegrund liegen in bestimmten Gebieten hochkonzentrierte Erze, und unter dem Meeresboden können Erdöllagerstätten angetroffen werden. Daher sind in den USA auch private Firmen in der Entwicklung von Tieftauchgeräten tätig.

30 Supertauchboote bis 1970

Das 15 m lange Tieftauchboot „Aluminaut" der USA wurde 1965 fertiggestellt. Es kann 4 bis 6 Mann aufnehmen und soll bis 4500 m Tiefe tauchen können. Ursprünglich war das Boot für die Mineralien- und Ölsuche am Meeresboden vorgesehen. Es hat Greifarme und Fernsehkameras. Im Jahre 1966 wurde es mit Erfolg bei der Suche nach der an der spanischen Küste verlorengegangenen Atombombe eingesetzt.

„Trieste II" wurde 1958 von Piccard gekauft. Das 20 m lange Boot kann mit 3 Mann besetzt werden. Es hat nach dem Verlust des U-Boots „Thresher" wertvolle Unterwasserfotos hergestellt. Jetzt dient es in den USA als Ausbildungsstätte für Tiefseetaucher und Aquanauten. „Trieste II" und das französische „Archimede" können die größten Tiefen der Ozeane aufsuchen und sind dadurch bekannter als andere Tauchfahrzeuge.

Das nur 4,2 m lange Fahrzeug „Deep Star 2000" (2 Mann) ist in der Erprobung. Es hat einen Werkzeugarm und kann 2000 Fuß = 609 m Tiefe erreichen. „Deep Star 20 000" soll 1970 erprobt werden und mit 3 Mann Besatzung bis in 20 000 Fuß Tiefe (rund 6000 m) vordringen können. Die beiden im Dienst befindlichen, U-Boot-ähnlichen „Cubmarine" sind 5,6 und 6,6 m lang und heute im Einsatz. Sie haben 2 Mann an Bord und tauchen bis 100 bzw. 200 m Tiefe.

Ein bojenähnliches Fahrzeug ist „Alvin I" (6,6 m Länge), das mit 2 Mann Besatzung seit 1965 im Dienst ist. Es wurde ebenfalls bei der Suche nach der verlorenen Atombombe vor der spanischen Küste eingesetzt. Der Nachfolger, „Alvin II", soll 1968 in Dienst kommen und bis 2000 m tief tauchen können. „Alvin III" ist geplant. Im Bau befindet sich das kernenergiegetriebene Fahrzeug „NR-1", das mit 5 bis 7 Mann bis in 900 m Tiefe vordringen soll. Wegen der Antriebsart ist die Einsatzdauer nur dadurch begrenzt, daß die Besatzung sich nach einer gewissen Zeit erholen oder neuen Proviant erhalten muß. Man rechnet damit, daß dieses Fahrzeug eine Tauchdauer von 30 Tagen erreichen wird. „NR-1" kostet wegen des Antriebs etwa 30 Millionen Dollar

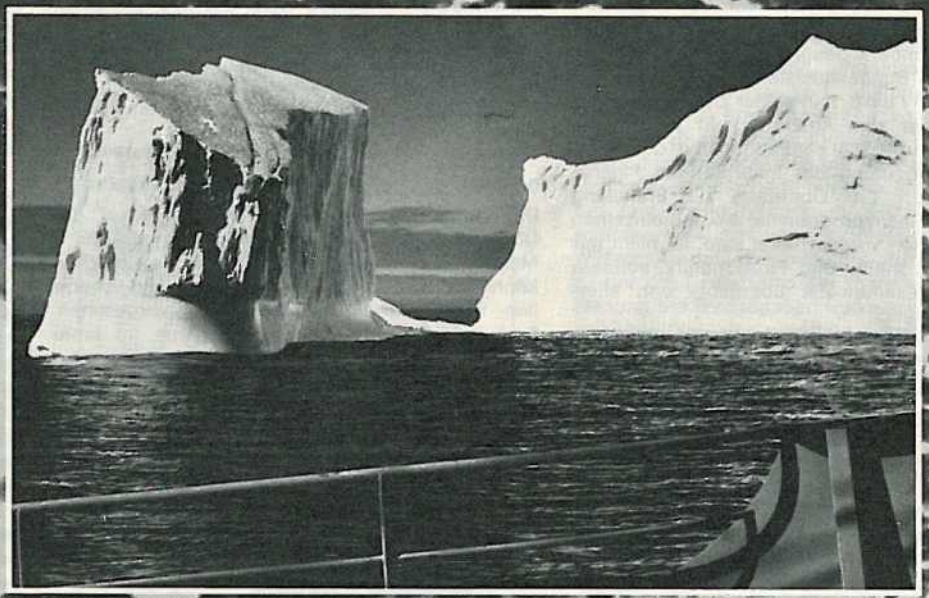
30 Tage in Unterwasserhäusern

Die Erprobung der Lebensmöglichkeiten für den Menschen unter Wasser wird von verschiedenen Nationen mit besonderen „Unterwasserhäusern" durchgeführt. Diese Versuche sind in erster Linie für die Marinen interessant, aber auch für die Meeresbiologie. Der französische Tauchexperte Cousteau hat in früheren Jahren im Roten Meer und im Mittelmeer auf diesem Gebiet bemerkenswerte Pionierleistungen vollbracht und den Bau von Unterwasserhäusern vorgezeichnet. Die jetzigen Unterwasserwohnstätten für Taucher haben einen Aus- und Einstieg, Arbeits-, Wohn- und Schlafraum sowie eine geeignete Küche. In der US Navy ist das Unterwasserlaboratorium „Sealab II" eingesetzt, um zu erproben, wie lange der Mensch unter Wasser leben kann, um die Tauch- und Bergungstechnik weiter zu entwickeln und auch meereskundliche sowie biologische Untersuchungen durchzuführen. „Sealab II" ist 15 m lang und hat 3,7 m Durchmesser. Die Taucher können durch einen Schacht in das Gehäuse einsteigen. Die Atmungsluft im „Haus" besteht aus einem Gemisch von Helium, Sauerstoff und Stickstoff. Zehn Mann können in diesem Unterwasserlabor in 60 m Tiefe leben.

Der Astronaut Carpenter ist an Bord von „Sealab II" ein Aquanaut geworden und ist bereits 30 Tage unter Wasser geblieben.

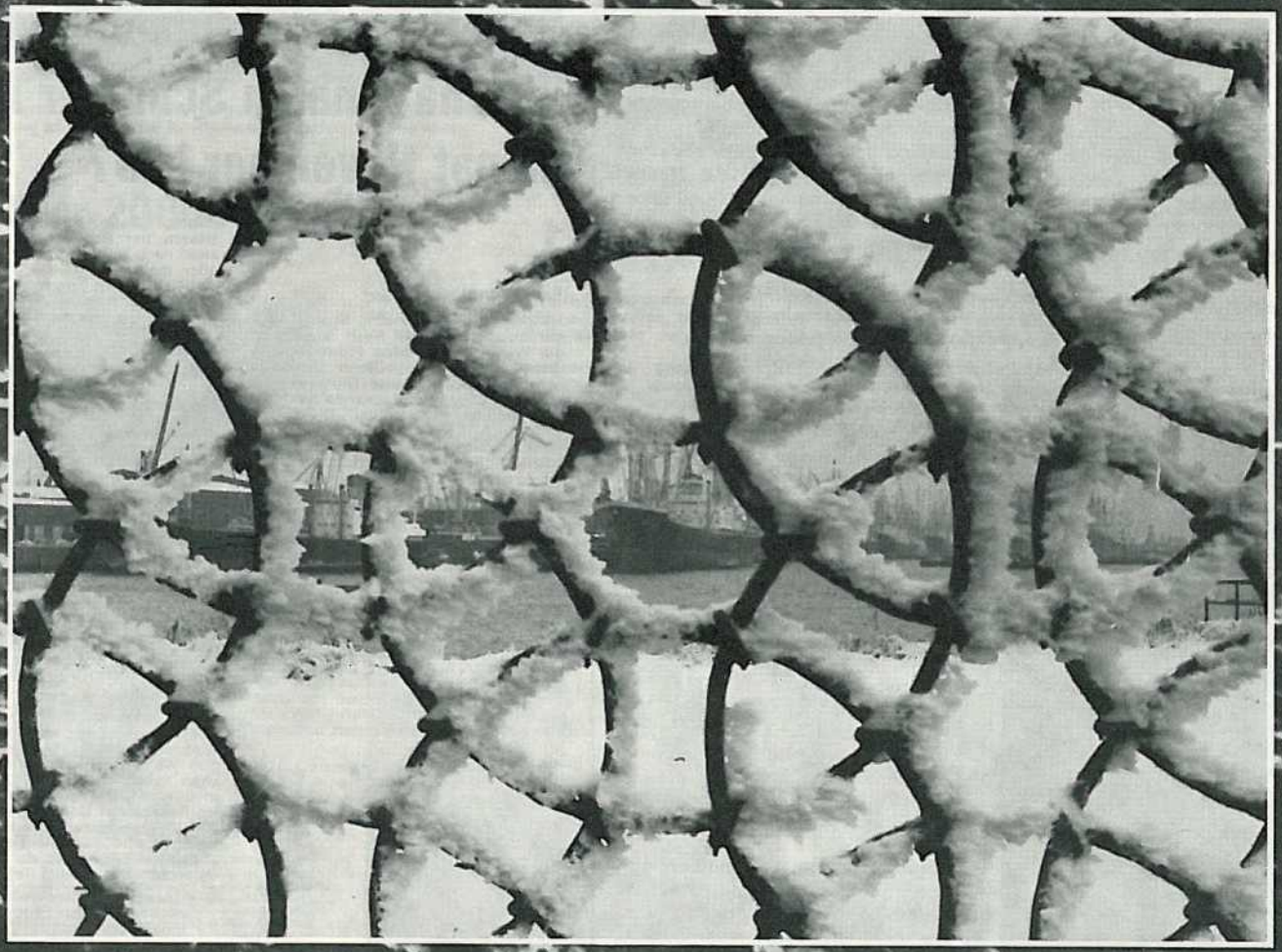
„Sealab III" soll 1968 in den USA in Dienst kommen. Mit diesem Gerät will man bis zu 130 m Wassertiefe vordringen. Fünf Taucherteams zu je 8 Mann sollen nacheinander jeweils 12 Tage unter Wasser leben, dort arbeiten und forschen und sich dann ablösen. „Sealab III" soll 60 Tage unter Wasser bleiben. Man glaubt in den USA, daß man etwa im Jahre 1970 Aquanauten ausgebildet haben wird, die etwa 30 Tage ohne aufzutauchen in etwa 200 m Tiefe — also auf dem Schelf oder Festlandsockel — leben können.

— R —

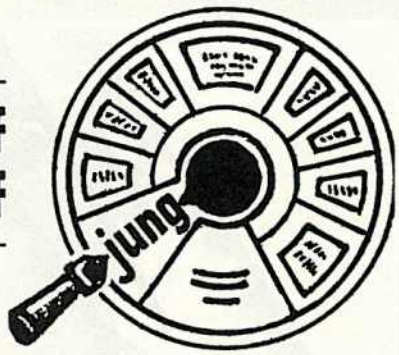


WINTER-FAHRT

Fotos: Dr. F. Krogler (2), Conti-Press, Kurt Wengel, Karl Bitterling



Telegraf auf



Wer war beschenkt?

Von Winfried Kleemann

Es ist nun zwar schon eine Zeit her, aber dieses Weihnachtsfest werde ich nie vergessen!

Jedesmal, wenn hier an Land die Glocken zur Weihnachtsfeier läuten, sehe ich wieder den kleinen, heißen Hafen an der Westküste Südamerikas vor mir . . .

Ich war damals 2. Offizier auf einem Massengutfrachter. Zehn Tage hatten wir vor der brasilianischen Küste auf Reede gelegen, und ausgerechnet am Heiligabend holte man uns in den stickigen, verdreckten und mückenverseuchten Hafen. Unsere Stimmung war nach dem Festmachen trotz einer Außentemperatur von 45° C unter den Gefrierpunkt gesunken. Wir knurrten und schimpften, schrien uns bei der geringsten Gelegenheit an, es gab sogar eine Schlägerei an Deck . . . O du fröhliche Weihnachtszeit!

Aber gegen Mittag und dann am Nachmittag, als der Zimmermann den Tannenbaum im Vormast anbrachte, wurden wir immer stiller.

„Nun gehen sie zu Hause in die Kirche . . ."

„Nun werden die Kinder beschert . . ."

„Nun feiern sie schon . . ."

Weihnachten im Hafen Foto: Pundsack

Und dann haben wir uns doch wieder zusammengesetzt, nachdem wir zuerst versucht hatten, alleine „in Weihnachtsstimmung zu machen" — haben verzweifelt den Kurzwellen irgendwelche weihnachtlichen Töne zu entlocken versucht, haben selbst ein wenig mitgekrächzt.

Und dann sind wir Offiziere mit unseren „bunten Tellern" in die Mannschaftsmesse gegangen. Aller Streit war auf einmal vergessen.

Der Alte hat die Telegramme verlesen. Hier und da wagte sich schüchtern ein Weihnachtslied hervor . . .

Schon lange vorher hatte ich meinen Wachmatrosen mit einer Flasche Whisky bestochen, uns zu Weihnachten ein Gedicht aufzusagen. Natürlich nur über die Lautsprecheranlage des Schiffes! Jetzt bekam er oben auf der Brücke die falschen Knöpfe zu fassen, und Jochen Kleppers einfache Worte schallten statt in die Messe durch den Maschinenraum und über Deck und Back hinein in den abendlichen Hafen:

Die Nacht ist vorgedrungen,
der Tag ist nicht mehr fern.
So sei nun Lob gesungen
dem hellen Morgenstern!
Auch wer zur Nacht geweinet,
der stimme froh mit ein.
Der Morgenstern bescheinet
auch deine Angst und Pein.
Dem alle Engel dienen,
wird nun ein Kind und Knecht.
Gott selber ist erschienen
zur Sühne für sein Recht.
Wer schuldig ist auf Erden,
verhüll nicht mehr sein Haupt.
Er soll errettet werden,
wenn er dem Kinde glaubt.
Die Nacht ist schon im Schwinden,
macht euch zum Stalle auf!
Ihr sollt das Heil dort finden,
das aller Zeiten Lauf
von Anfang an verkündet,
seit eure Schuld geschah.
Nun hat sich euch verbündet,
den Gott selbst ausersah.

Als unser Gesang dann endlich die Tränen verwischte, stand plötzlich unsere Mannschaft auf, kam auf uns da vorne zu . . . „Sie gestatten doch!" — „Darf ich?" — „Sie haben doch nichts dagegen?!" . . . und nahm von unseren „bunten Tellern", was ihnen mitnehmenswert erschien: Zigaretten — Rumkugeln — Schokolade — Kekse — Apfelsinen — Bonbons — Marzipanbrote, stopfte alles in die weißen Hemden und verschwand in den dunklen Hafen.

Kurz nach Mitternacht — ich hatte mich gerade darüber gewundert, daß mein Weihnachtsgeschenk, ein Plastik-Mecki, an der Kammerwand die erstaunliche Länge von 2 Metern erreicht hatte — kamen sie alle zusammen zurück.

Leise und fröhlich.

Und sangen still vergnügt vor sich hin:

Laßt uns froh und munter sein und uns recht von Herzen freu'n . . .!

Später auf See habe ich dann erfahren, was sie an diesem Heiligabend erlebt hatten.

Sie waren mit ihren „bunten Tellern" in jenes Viertel verschwunden, das sich nach Auskunft einschlägiger Filme und Literatur durch eine Vielzahl roter Lampen auszeichnet, hatten dort ihre Sachen ausgebreitet und die Mädchen beschert. Offenbar hat es sie aber nicht mehr in den Räumen gehalten, und sie sind wieder auf die Straßen gegangen, auf denen in diesen Gegenden bis spät in die Nacht die Kinder herumspielen. Wie es angefangen hat, wußte hinterher keiner genau zu sagen; auf jeden Fall hatten sie auf einmal die ganze Kinderschar um sich und verteilten alles, was sie noch bei sich fanden: Bonbons — Drops — Nüsse — Kaugummi — Schokolade — Kekse . . . Vielleicht ist in diesem Augenblick ein Funke von jenem großen Weihnachtslicht auf sie übergesprungen, auf das wir so oft vergeblich warten! Denn dann sind sie — 12 junge Seeleute und fast 70 Kinder — wie der Rattenfänger von Hameln durch die Straßen gezogen, bis sie ein annehmbares Lokal gefunden hatten.

Dort haben sie die Kinder essen und trinken lassen, was die hungrigen Mäuler und erstaunten Gesichter nur vertragen konnten, solange ihr Geld reichte.

Ganz verschämt gesteht einer von ihnen noch:

Wir haben dann auch ein Weihnachtslied versucht, aber das war wohl nichts. Die Kinder und die anderen Gäste haben auch etwas gesungen, das nach Weihnachten klang.

Aber da wurde es uns zu rührselig! Wir haben dem Wirt schnell unser letztes Geld gegeben und sind abgehauen . . .

In einem gewissen Alter bedeutet Weihnachten nicht mehr das, was man selbst bekommt, sondern das, was man für andere tut!

Doch bis heute habe ich eine Frage noch nicht beantworten können: Wer waren hier die Beschenkten? . . . die brasilianischen Bambini oder die deutschen Seeleute?

Rangliste der deutschen und internationalen Schlager im Monat November 1967

1

San Francisco

Herzlichen Glückwunsch, Scotty! Wieder an erster Stelle! Noch lange sind die Wogen des großen Flower-Power-Schwunges, bei dem Scott McKenzie „großer Häuptling" der Blumenkinder ist, nicht abgeebbt. Tausende huldigen dem berühmten Pop-Star. Dieser Hit steht auch in Österreich, Polen, Dänemark, Italien und der Schweiz an erster Stelle. In Frankreich auf Nummer 2.

2

Der letzte Walzer

. . . Peter Alexander bittet zum Tanz. Und er kann's — als waschechter Weana, versteht sich. Der charmante Österreicher bringt uns „deutschsprachigen" jedenfalls „The Last Waltz" von Engelbert Humperdinck neu ins Licht. (In Frankreich wird „La dernière Valse" von Mireille Mathieu serviert und steht dort an 3. Stelle.)

Am 28. Oktober kamen erstmals 120 000 Singles dieser deutschen Traum-Melodie zum Fachhandel.

3

Excerpt from „A Teenage Opera"

Ganz recht, Sie haben richtig gelesen. Keith West ist mit seiner Teenager-(früher „Backfisch"-)Oper unter den Besten der Besten. Wir müssen sie zwar noch erst verdauen als doppelte oder mehrfache Twens; kommen aber vielleicht doch noch auf den Geschmack. In Holland 2. Titel.

4

Massachusetts

The Bee Gees sitzen hiermit endlich in England „hoch zu Roß", nämlich auf dem 1. Platz. Sie rangen sieben Wochen verbissen mit Engelbert Humperdinck um den Top-Hit und verdrängten den Guten schließlich von der Spitze der Hit-Parade. Massachusetts — mit seiner Cowboy-Romantik — aber bringt die Neue Welt zu uns und nach Österreich, wo er Platz 2 eroberte.

5

Adios, My Darling

Last but not least singt sich hiermit Ronny mit viel „Soul" in die Herzen der Schlagerfreunde. Auch diese Platte wird wohl nebst vieler anderer, neben den Weihnachtsliedern in neun Sprachen von Vico Torriani „Weihnachten in Europa", den beiden neuen Christfestliedern von Udo Jürgens „Wünsche zur Weihnachtszeit" und „Schau, es schneit" und dem neuen Freddy mit „Seemann, weit bist du gefahren" — unter dem Christbaum liegen.

Gesegnete, frohe Weihnacht
an Bord und an Land wünscht
Ihnen allerherzlichst
Ihre **Magdalena Ahlers** aus Hamburg

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

SEEMANN UND PALETTE KAMERA

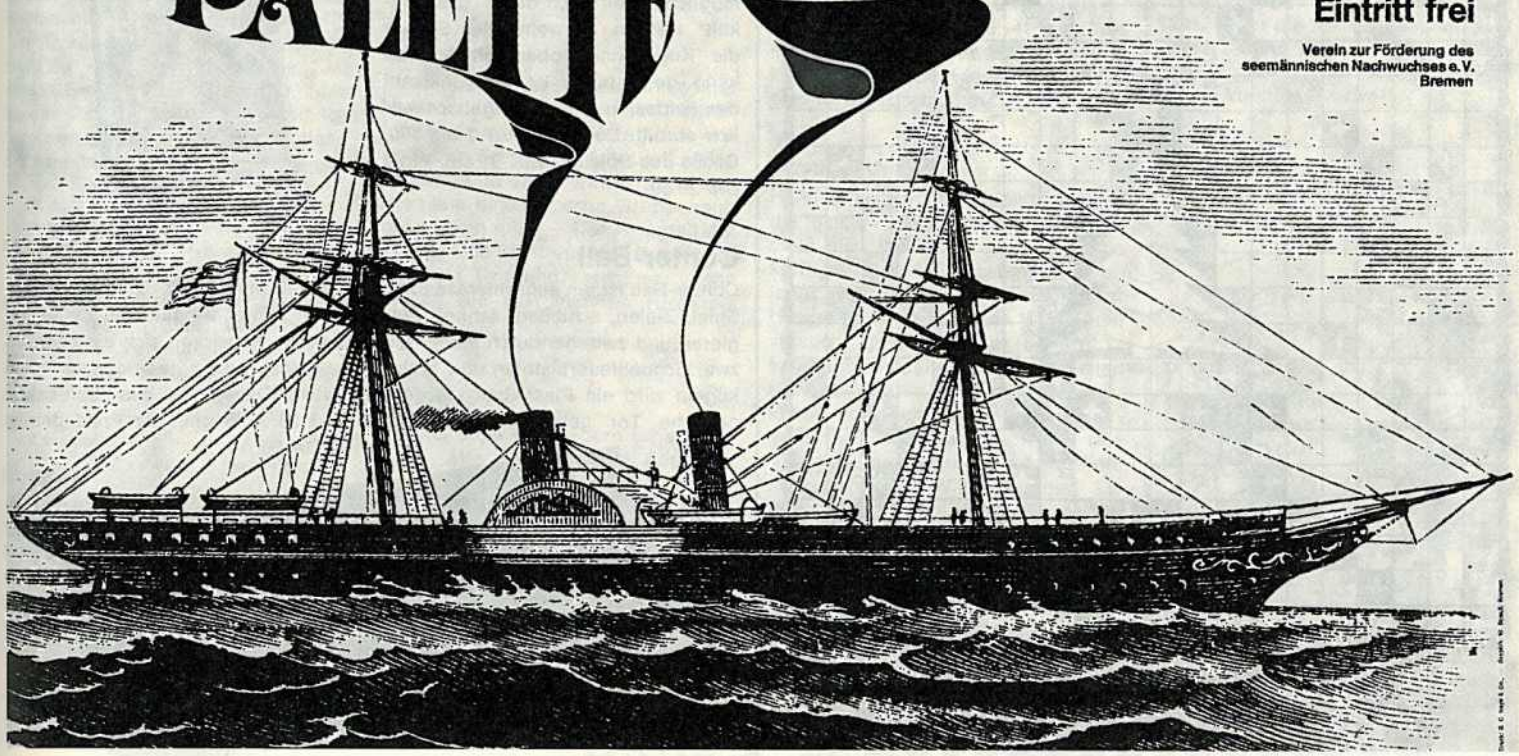
Eine Ausstellung von Ölbildern, Aquarellen, Fotos und anderen Freizeitarbeiten der Seeleute

Unter der Schirmherrschaft von Herrn Senator Dr. Georg Borttscheller

vom 3.-12. November 1967 in der unteren Halle des Bremer Rathauses Geöffnet von 10[00]-18[00]

Eintritt frei

Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V. Bremen



Die Ausstellung wurde in Bremen eröffnet von Ministerialdirektor Dr. Schubert, Leiter der Abteilung Seeverkehr im Bundesverkehrsministerium, Hamburg.

Bremer Nachrichten

Kunstwerke — an Bord entstanden

Ausstellung „Seemann, Palette und Kamera" wird im Rathaus eröffnet

Kokoschka kann es besser. Und auch an Barlach reichen sie nicht heran. Geschweige denn an Rembrandt und an Tilman Riemenschneider. Aber dafür sind sie auch keine Künstler, sondern Kapitäne und Decksjungen, Messestewards und Funkoffiziere. Und wenn man's so betrachtet, dann könnten sich die Berühmten eine dicke Scheibe davon abschneiden. Wer's nicht glaubt, sollte sich in den nächsten Wochen beim Weg über den Markt einen Zehn-Minuten-Abstecher in die untere Rathaushalle leisten. „Seemann, Palette und Kamera" heißt die Ausstellung, die der Verein zur Förderung des Seemännischen Nachwuchses dort heute um 15 Uhr eröffnet.

Um auf Kokoschka zurückzukommen. Auf Lukenpersenning hat der — soweit man es weiß — noch nicht gemalt. Und erst recht nicht hat er sich den Spannrahmen aus Stauholz zusammengenagelt. Ganz zu schweigen davon, daß er die Farben aus der Tube drückt und nicht, wie sein Kollege von Bord, den Pinsel in die Ölfarbe stippt, die beim Pönen des Schornsteins übriggeblieben ist. Aber genauso zum Beispiel ist jenes vornehmlich in Schwarz und Gelb gehaltene Bild einen nächtlichen Hafens entstanden, das jedem auffallen wird, weil er hier den Wind spürt, den feinen Regen auf der Haut, den Geruch nach Tang und öligem Wasser ...

Eigentlich müßte man sagen, daß es Kapitän soundso war, der das Bild malte. Aber dann würde man all den anderen Ungenannten unrecht tun — mehr als 700 Seeleute waren es, die aus allen Winkeln der Erde ihre Kisten und Luftpostpakete schickten, als sie dazu aufgerufen worden waren. Sogar die Veranstalter, die eigentlich nur mal zeigen wollten, was der Seemann in seinen Mußestunden an Bord so macht, verschlug es die Sprache.

Da kamen Gemälde und Aquarelle, die man getrost in „richtige" Kunstausstellungen schmuggeln könnte, da kamen rührende, bunte „Naive", da schickte man Fotos, die den Beschauer treffen wie ein schwerer Brecher — wie jene dokumentarischen Bilder von den Schiffbrüchigen tief unten, die sich verzweifelt an das gekenterte Rettungsboot klammern. Ein paar Schritte weiter eine ähnliche Situation, hier allerdings mit anderen Mitteln festgehalten: Kollision zweier Schiffe, erlebt und gemalt von einem der beiden Kapitäne.

Der Pinsel ist überhaupt das bevorzugte Werkzeug der Hochsee-Künstler. Aber auch der Lötkolben und der Schmiedehammer und selbstverständlich das Schnitzmesser kommen zu Ehren. Unglaublich, mit welcher Geduld jener Kapitän gesegnet sein muß, der die großen Holzreliefs meißelte. Nur mühsam unterdrückt der Betrachter den Wunsch, zu tasten, zu fühlen, wie seidig der Künstler gearbeitet hat, wie zerbrechlich dann das alles ist.

Aber auch die üppige, schwere und dennoch blankpolierte „Frau aus der Elbe" mag den Kunstfreund überraschen. Wobei er sich nur fragen wird, wie der Titel des Werkes entstanden ist. Die Antwort ist leicht: Die Dame stammt wirklich aus der Elbe. Der Seemann, der sie schuf, hatte gerade dabeigestanden, wie der Bagger einen jahrehundertealten, schlammigen Pfahl aus der Tiefe holte — willkommener Materialnachschub für den Amateurschnitzer.

Rsp

Schon über 20000 Besucher

Die Ausstellung von Freizeitarbeiten der Seeleute wurde bisher in drei Städten, nämlich in Hamburg, Hamm und Bremen, in insgesamt 42 Tagen gezeigt. In dieser Zeit zählte sie über 20 000 Besucher, davon allein in Bremen 12 500 in zehn Tagen.

Alle regionalen Tageszeitungen beschäftigten sich mehrfach in ausführlichen Reportagen und Hinweisen mit dieser als sehr originell bezeichneten Schau. Rundfunkreportagen wurden nicht nur von den Sendern der Küstenländer, sondern beispielsweise auch vom Saarländischen Rundfunk und vom Süddeutschen Rundfunk ausgestrahlt. Beide deutschen Fernsehanstalten brachten insgesamt 35 Minuten lang Ausschnitte und Reportagen.

Der Tenor aller Veröffentlichungen war: Der deutsche Seemann ist besser als sein Ruf. Das genau ist der Sinn dieser Aktion des Verbandes Deutscher Reeder.

WESTFALENPOST

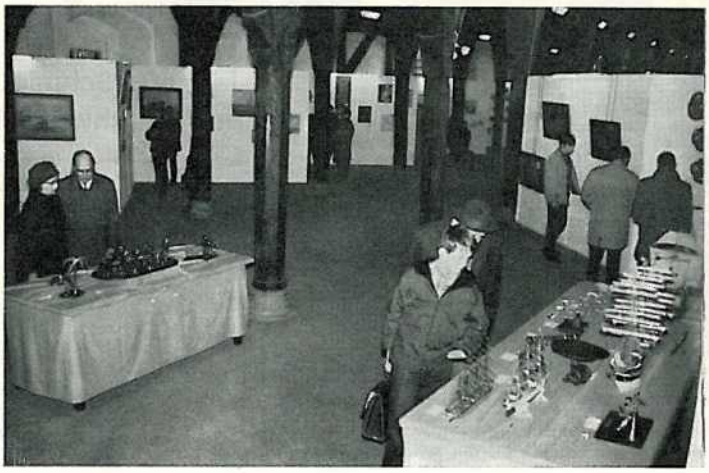
Seebären: Kamera und Palette

Einiges Interesse sollte auch die Ausstellung „Seemann, Palette und Kamera" in dem früheren Ausstellungsraum der Stadtwerke am Westring finden. Fotos in Schwarzweiß und Farbe, bildnerische Darstellungen in verschiedenen manuellen Techniken und kunstgewerbliche Stücke sind hier zusammengetragen, die Seeleute an Bord mit denen ihnen hier zur Verfügung stehenden Mitteln angefertigt haben.

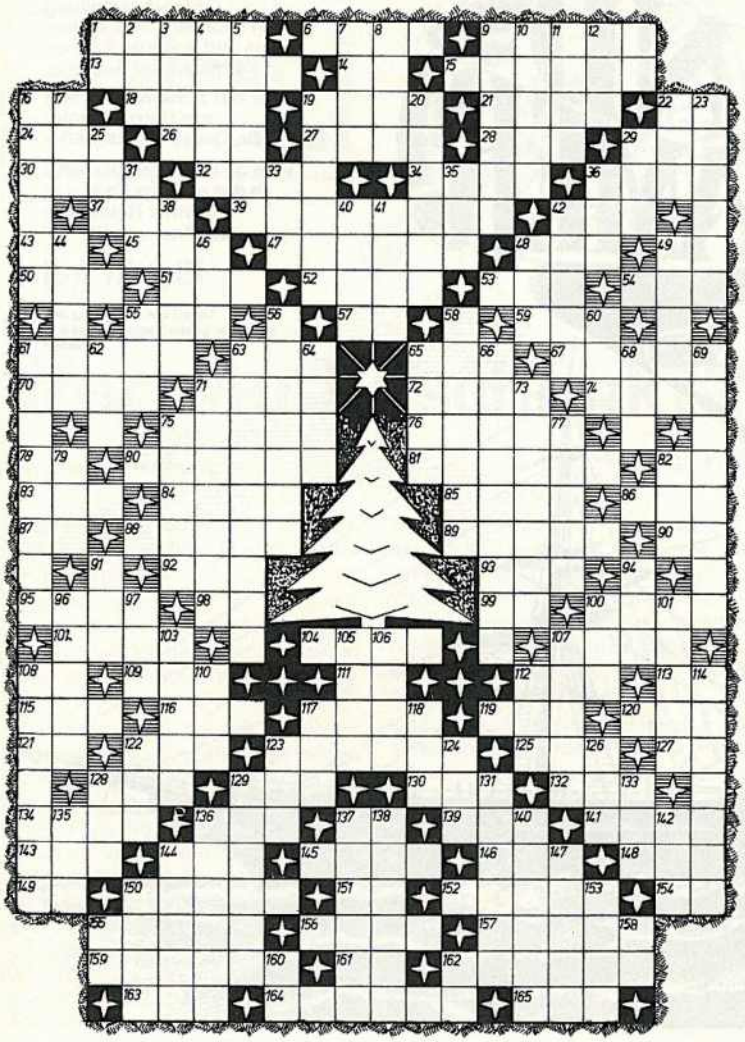
Die schwimmenden Maler und Zeichner beweisen hier eindrucksvoll, daß manche Begabung in ihnen steckt. Das zeigen die schönen Fotos ebenso wie die Holzschnitte, die Öle, die Zeichnungen oder die naive Malerei. Unser Bild gibt einen kleinen Einblick. Rechts ist eine von einem Maschinisten geschnitzte Figur aus einem 40 Jahre alten Eichenbalken. Davor steht eine Tanzkapelle aus Kupfer, Stahl und Messing.

Kapitän Schoppen weiß bei seinen Erläuterungen manches interessante, ja spannende Detail zu erzählen, das bei der Entstehung einzelner Arbeiten eine Rolle gespielt hat.

Dank dem Bremer Senat für den repräsentativen Rahmen in der ehrwürdigen Gotik des Rathauses. Foto: E. de Jong



Unser Weihnachtskreuzworträtsel



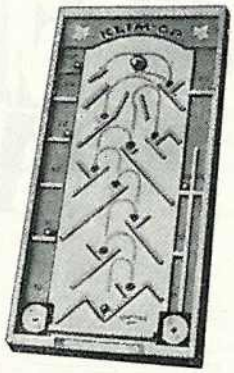
Waagerecht: 1. Ursache, Beweggrund, 6. amtliches Schriftstück, 9. Karpfenfisch, 13. Erlasse des Sultans, 14. Geliebte des Zeus, 15. schöner Jüngling, Geliebter der Aphrodite, 16. Vogelerzeugnis, 18. Teil von Saudi-Arabien, 19. Nebenfluß der Donau, 21. Blutgefäß, 22. Spielkarte, 24. bayerischer Donauzufluß, 26. römischer Sonnengott, 27. englisch: Einheit, 28. Name einer spanischen Königin, 29. lateinisch: ist, 30. Nebenfluß der Mosel, 32. kraterförmige Senke, 34. Zahl, 36. Wetteinrichtung, 37. Trinkstube, 39. Großhändler, 42. Artikel, 43. ägyptischer Sonnengott, 45. Papierformat, 47. Abstand, gespreizte Hand, 48. Vorderteil des Schiffes, 49. Abkürzung für sine loco, 50. Abkürzung für Nettoregistertonne, 51. Tiefenmeßgerät, 52. Pflanzengattung, 53. Gotteshaus, 54. Nibelungenmutter, 55. Teil eines Bühnenwerks, 57. Abkürzung für zum Beispiel, 59. Segelstange, 61. niederländischer Freiheitskämpfer, 63. Wurfspieß, 65. Gebirgslandschaft in Marokko, 67. steif geworden, bewegungslos, 70. Armknochen, 71. Stadt in Thüringen, 72. französischer Schriftsteller, 74. Schlingpflanze, 75. Mastbaum, 76. Nichtfachleute, 78. Abkürzung für Zentimeter, 80. mit Büchern beschäftigt, 81. Freifrau, 82. Flächenmaß, 83. Kopfbedeckung, 84. Berg am Vierwaldstätter See, 85. Baum, 86. Westeuropäer, 87. Fürwort, 88. mittelalterlich: Liebe, 89. weibliches Pferd, 90. chemisch. Zeichen für Aktinium, 92. Abschiedswort, 93. franz.: Esel, 95. Gewichtseinheit, 98. lateinisch: und, 99. Doppelmitlaut, 100 Metallfraß, 102. Weinernte, 104. Überbleibsel, 107. heimischer Name von Rom, 108. italienisch: ja, 109. Sportwink, 111. Skatausdruck, 112. Beamtentitel, 113. Abkürzung für Motorschiff, 115. griechischer Hirtengott, 116. Schicksal, 117. musikalisches Intervall, 119. Körperreinigung, 120. Tapferkeit, 121. Fürwort, 122. germanische Göttin der Unterwelt, 123. Verwandte, 125. englische Anrede, 127. Abkürzung für Mittelalter, 128. englische Insel in der Irischen See, 129. Ansturm, 130. Wacholderschnaps, 132. eintönig, 134. Zahl, 136. Gegenteil von hin, 137. chem. Zeichen für Barium, 139. Tonstufe, 141. Vogelbau, 143. Schwur, 144. Ausguck, 145. Teil des Schlüssels, 146. tibetanisches Rind, 148. Segelkommando, 149. Zeichen für Radium, 150. Bienenerzeugnis, 151. Ausruf, 152. der König der Vögel, 154. Fürwort, 155. australischer Windhund, 156. Radteil, 157. Gipfel der Berner Alpen, 159. Herrscher, 161. Zeichen für Neon, 162. Vorname des Schriftstellers Hemingway, 163. Abkürzung vor akademischen Titeln, 164. Ruheständler, 165. biblischer Hohepriester.

Senkrecht: 1. italienische Tonsilbe, 2. lateinisch: bete, 3. russische Telegrafen-Agentur (Kurzform), 4. Spracheigenart, 5. Vertriebsunternehmen f. Druckerzeugnisse, 7. Teil des Kopfes, 8. Koseform von Anton, 9. die Zeit vor Weihnachten, 10. niedersächsischer Dichter, 11. der zweithäufigste Mädchenname der Welt, 12. Ablehnung, 16. aus Metall, 17. Vorname der Schriftstellerin Seidel, 19. Erdteil, 20. gewöhnliche Mineralien, 22. Baumteil, 23. Weihnachtsgebäck, 25. Nebenfluß der Donau, 29. griechische Göttin der Morgenröte, 31. Maschinenteil, 33. lateinisch: Kunst, 35. Nebenfluß d. Aller, 36. Zeitabschnitt, 38. deutscher Lyriker, 40. Speisewürze, 41. Wichtigtuer, 42. Autor v. „Der Graf von Monte Christo", 44. Luftgeist, 46. Elend, 48. chemisches Element, 49. Gardine, 55. germanische Gottheit, 56. Blume, 58. spanische Großstadt, 60. griech. Göttin, 61. siehe Anmerkung, 62. Stadt an d. Donau, 63. siehe Anmerkung, 64. äußere Begrenzung, 65. Männername, 66. siehe Anmerkg., 68. Abkürzung für „Arbeitsgemeinschaft freier Angestelltenverbände", 69. siehe Anmerkung, 71. Hauspersonal, 73. Zerlegung, 75. sowjetischer Politiker (erschossen), 77. Fehllos, 79. Breispeise, 82. Papageienart, 91. Importbier, 94. europäische Hauptstadt, 96. griechisches Heldengedicht, 97. Himmelsrichtung, 100. Farbe, 101. Wüstensturm, 103. hasten, 105. griechischer Liebesgott, 106. Astrolog Wallensteins, 107. Rundfunk, 108. Schenkender, 110. Endpunkt der Erdachse, 112. abessinischer Häuptling, 114. Anlasser, 117. jetzt, 118. schmal, 122. Raubfisch, 123. Heilverfahren, 124. gerichtliches Beweismittel, 16. nordischer Hirsch, 128. akademische Abkürzung, 129. Bezirk, Zone, 131. Mißgünstiger, 133. Artikel, 135. Kurzform von Maria, 136. Naturtrieb, 137. Südfrucht, 138. Bewohner einer vorderasiatisch. Halbinsel, 140. Salzwerk, 142. Gewässer, 144. Laufleine für Pferde, 147. geometrische Figur, 150. Melderuf, 153. Koseform von Therese, 155. Abkürzung für Doktor, 158. Abkürzung für Registertonne, 160. chem. Zeichen für Tellur, 162. französ.: und. (i=j)

Anmerkung: 63. und 66. im Zusammenhang gelesen ergeben unseren Weihnachtswunsch an alle Leser; wer recht artig war, wird sicher ein schönes 61. von Knecht 69. erhalten!

— Unser Freizeittip —

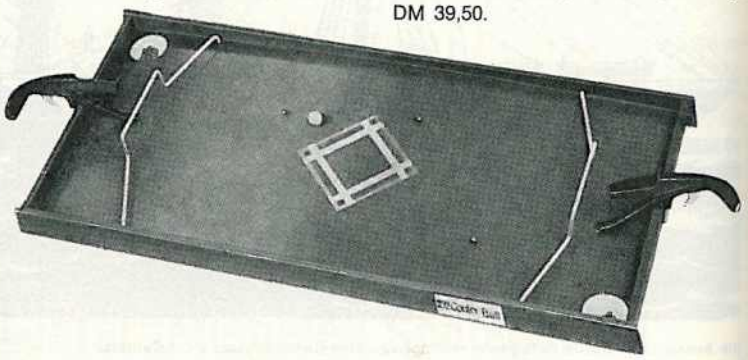
Klim-op-Spiel



Für bedachtsame Gemüter, die sich gern in Geschicklichkeit üben, ist das Klim-op-Spiel zu empfehlen. Der Name deutet schon an, worauf es dabei ankommt. Eine Kugel muß durch geschicktes manuelles Manövrieren möglichst weit nach oben „geschukkelt" werden. Je weiter der Spieler die Kugel nach oben praktizieren kann, desto höher ist die Punktzahl des Feldes, in das die Kugel schließlich abrollt. Das geht von 0 bis 100. Größe des Spieles 62 × 31 cm, Preis DM 20,50.

Conter-Ball

Conter-Ball ist ein sehr interessantes Spiel. Zielen, schießen, schnell reagieren und zwischendurch laden. Mit zwei Schnellfeuerpistolen und Stahlkugeln wird ein Plastikball ins gegnerische Tor getrieben oder vom eigenen abgewehrt. Die Stahlkugeln rollen immer wieder zum Laden zurück. So entwickelt sich ein sehr turbulentes und temperamentvolles Match. Die Maße des Spielfeldes sind 99 × 45 cm, der Preis beträgt DM 39,50.



Indio-Blasrohr-Schießen

Es muß nicht immer gleich Kleinkaliber sein, wenn man an Bord ein Preisschießen veranstalten will. Man wird erstaunt sein, auf wie weite Entfernung man noch genau treffen kann. Nur durch Pusten. Außerdem ist das Blasrohrschießen ungefährlicher und billiger als mit Pistolen oder Gewehren. Unser „Indio", bestehend aus einem dreiteiligen Kunststoffrohr, drei Pfeilen und einer Zielscheibe, kostet DM 12,90. Angeboten werden auch noch ein Wurfspiel (Pfeile) zu DM 7,90 und ein Raketenpfeilspiel zu DM 14,90. Das dürfte manchen Abend auf See sehr unterhaltsam machen.

Alle hier beschriebenen Spiele sind zu beziehen durch Firma

Jakobus Schmidt, 29 Oldenburg in Oldenburg, Donnerschweer Straße 182. Postfach 1084.

SCHÄDLINGSBEKÄMPFUNG

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

CAESAR SIMON & SOHN

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

Klar bei Schmunzelauge

Ehekrach

Die Weihnachtspost kommt an Bord und wird verteilt. Als der Bootsmann seinen Brief öffnet, luchst ihm der Zweite über die Schulter. „Mensch, Bootsmann", sagt er dann verblüfft, „der Briefbogen ist ja völlig leer, da steht ja kein Wort drauf." — „Ja, wissen Sie", meinte darauf der, „das ist nämlich so: Meine Frau und ich sprechen schon eine ganze Zeitlang nicht mehr miteinander."

*

Peinlich

„Das ist der erste Schuh, der mir paßt!", rief die dicke Dame und stand entzückt auf. „Bitte Verzeihung", lispelte die Verkäuferin, „aber Sie stehen in der Schachtel des letzten Paares."

*

Mißtrauen

„Angeklagter, zunächst mal möchte ich von Ihnen wissen, ob Sie den Einbruch allein verübt haben?" — „Selbstverständlich, Herr Richter, denn wenn man noch einen Kumpel mitnimmt, weiß man doch nie, ob der auch ehrlich ist."

Ehebruch

„Du Hein", sagte Fietje zu seinem Macker, „ich glaube, deine Frau betrügt uns."

*

Schlagfertig

Flunki, der Messesteward, will seiner Mutter zu Weihnachten ein Porträtfoto von sich schenken. Aber er will auch den Fotografen auf die Schippe nehmen und sagt zu ihm: „Bitte machen Sie eine hübsche Gruppenaufnahme von mir." — Der Fotograf läßt sich jedoch nicht aus der Ruhe bringen. „In Ordnung", sagt er, „dann stellen Sie sich man im Halbkreis auf."

*

Jagdglück

Eine Gruppe von Jägern ist auf der Jagd. Alle sind auf ihre Kondition und Zielsicherheit bedacht und nehmen unterwegs nur Kaffee oder Tee zu sich — bis auf einen. Der hat schon am frühen Morgen eine Buddel Steinhäger gelenzt und kippt sich im weiteren Verlauf des Jagdausfluges einen Schnaps nach dem anderen in die Figur. Plötzlich wird ein Hirsch gesichtet — ein kapitaler Bursche mit prachtvollem Geweih — ganz freistehend auf einer Lichtung. Nacheinander geben die Jäger Feuer — doch alle schießen daneben. Als auch der Getränksmann seine Flinte endlich klar hat, ist der Hirsch schon mit langen Sprüngen im Entwetzen. Er schießt aus unmöglichem Winkel hinterher und — das Tier bleibt mit einem astreinen Blattschuß liegen. „Wie hast du das in deinem Zustand bloß geschafft?", wollen die erstaunten Jagdgefährten von dem glücklichen Schützen wissen. — „Na, hört mal", lallte der, „das ist doch wohl kein Kunststück, aus dem Rudel einen 'rauszuschießen!"

*

Verständlich

Hungrig erreicht der Alpenwanderer die einsame Almwirtschaft und bestellt sich etwas zu essen. Als die kräftige Suppe aufgetragen wird, langt er tüchtig zu. Da erscheint der riesige Bernhardiner des Wirtes und versucht gutmütig, aber beharrlich, seinen ebenfalls offensichtlichen Hunger aus dem Teller des Gastes zu stillen. Nachdem der vergebens versucht hat, das Tier von Tisch und Teller zu verdrängen, ruft er schließlich nach dem Wirt: „Können Sie Ihren Hund nicht gefälligst besser füttern, das ist doch eine Unverschämtheit, daß das Tier so bei den Gästen bettelt!" — „Na, dös is a Irrtum", meint der Almwirt unerschüttert, „hungrig is er net, der Hund, er kennt halt bloß seinen Teller."

Relingsgeflüster

„Na, meine Kleine, wollen Sie mich heute nacht nicht mal in meiner Kabine besuchen?" — „Aber mein Herr", entrüstet sich die Schöne, „ich bin doch kein Freudenmädchen!" — „Aber, aber", beruhigt sie der Schürzenjäger, „wer spricht denn vom Bezahlen!"

*

Fürsorglich

Jonny krempelt sich die Ärmel hoch. Doch bevor die Keilerei losgeht, sagt er zu seinem Gegner: „Ehe wir anfangen, gib mir besser die Adresse deiner künftigen Witwe!"

„Hier, die junge Dame von gegenüber, die Sie sich gewünscht haben!"

Balle-Grog macht kein Kopfzerbrechen.

Einfaches Rezept: Wasser kann, Zucker darf, Balle muß. Ein Grog von Balle schmeckt immer. Zwei schmecken besser. Drei, vier oder fünf... Sie schmecken immer besser. Daran erkennt man eben Balle. Er ist gut. Der milde Balle ist edler, feiner ... Jamaika-Rum-Verschnitt. Seit 250 Jahren ist Balle Tradition.

Balle GÜTEZEICHEN ★ FÜR BESTE ★ RUM-PRODUKTE

Das Flensburger Rum-Handelshaus Balle liefert Ihnen echte Übersee-Rums und Jamaica-Rum-Verschnitte in höchster Qualität.

Seefahrtschule Hamburg

Am 8. November 1967 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Klaus Bremerstein, Udo Bruhn, Hans-Peter Bünning, Rolf Büsching, Volker Busenbender, Kilian Düll, Ingo Dupke, Werner Feustel, Hajo Hinrichs, Jürgen Hubrich, Wolfgang Jahn, Gunter Kneschke, Christian Kümmell, Uwe Lange, Rüdiger Lüdke, Jürgen Mascow, Jürgen Prieß, Gerhart Schröder, Ekkehard Seliger, Hans-Joachim Sich, Volker Stute, Fritz Suhr, Eberhard Dorn, Uwe Koch.

Am 19. Oktober 1967 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt** (A 5) folgende Herren:

Gerd Bardenhagen, Gerhardt Blasl, Rainer Blum, Wolf-Dieter Ebeling, Wolfgang Graefe, Ingo Hellmundt, Jens Kiesbye, Knud Klawitter, Markus Kohlhoff, Bernd Metzger, Heinrich Müller, Jörg Niemann, Dieter Sander, Klaus Sauer, Volker Schaefer, Heinrich Schoeller, Rüdiger Sievers, Rainer Stück, Otmar Tschiggerl, Hans-Dieter Wegener, Klaus Wolter, Wolf Spaarmann.

Außerdem hat am gleichen Tage die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt** (A 2) bestanden:

Herr Klaus-Eckhardt Storm.

Am 15. November 1967 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt** (A 2) folgende Herren:

Bernd Appel, Uwe Baack, Dieter Dühn, Uwe Eichel, Bernd Grüneberg, Volker Horl, Joachim Kersten, Gerhard Klank, Helmut Kronast, Uwe Nehmann, Holger Puttfarken, Dieter Rötger, Detlev Ronneberger, Klaus Rosenkranz, Alfred Schmeer, Peter Schudak, Volker Schumacker, Dirk Wadephul, Richard Ahrenhold.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Hans-Dieter Alpers, Wolfgang Eberlein, Volker Ehlers, Günter Fiolka, Kurt Flechsenhar, Walter Funk, Werner Hartung, Wolfgang Hastenrath, Heinz Kasprowicz, Ulrich Kriwat, Dieter Kruppa, Klaus-Peter Lange, Uwe Leverenz, Johann-Peter Lottner, Richard Meins, Peter Niemeyer, Robert Offner, Hartmut Rau, Reiner Scheel, Herbert Sievers, Detlef Statllmann, Ingo Stenner, Heinrich Stroh, Harry Trappe, Ulrich Trense, Friedrich-Alexander Vogel, Alfred Weber, Stephan Wettig, Heinz-Joachim Zapke, Peter Zimmermann.

Prüfungsstelle Bremen

Uwe Beyer, Klaus-Gerd Blanke, Dieter Brose, Siegfried Eufinger, Manfred Fischer, Michael Gabbey, Hans-Michael Gielsdorf, Mario Graetz, Günter Helwig, Eckhard Janz, Antoni Kofa, Axel Krempin, Wolfgang Kunde, Josef Lim, Gero Mentz, Peter Nowack, Uwe Renk, Klaas-Eilert Schröder, Reinhardt Tanke, Georg Unger.

Prüfungsstelle Travemünde

Bernd Beister, Bernd Bode, Ulrich Chmielewski, Martin Detlesf, Johannes Jessen, Klaus Kalkmann, Hinrich v. Kampen, Wilhelm Lessing, Bruno-Uwe Pauls, Uwe Ploetze, Nikolaus Richarts, Dieter Rütten, Dietmar Sabla, Rainer Scherr, Herbert Stolte, Wolfgang Wissel, Wolfgang Wissing, Wolfgang Zäpernick.

Wegen hervorragender Leistungen bei der Matrosenprüfung wurden folgende Absolventen mit einer Buchprämie ausgezeichnet:

Uwe Beyer

Kurt Flechsenhar

MS „Polar Ecuador"

Von der Blohm+Voss AG, Hamburg, an die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, Hamburg.

Die „Polar Ecuador" ist der erste Neubau einer Serie von sechs Einheiten, die zu den schnellsten und größten Kühlschiffen der deutschen Handelsflotte zählen.

Ähnlich ihren Schwesterschiffen – die „Polar Argentinia", die „Polar Columbia" und die „Polar Brasil" befinden sich bereits in der Ausrüstung – verfügt die „Polar Ecuador", die bei 147,89 m Länge und 19,60 m Breite als Volldecker mit 5617 BRT vermessen ist und 7957 t trägt, über Kühlräume mit einem Fassungsvermögen von 420 000 cbf. Dieser große Laderaum konnte durch den Einbau einer raumsparenden Pielstick-Doppelmotoren-Anlage (2×7440 PSe) gewonnen werden. Die Antriebsanlage wird von der Brücke direkt gefahren und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 23 Knoten.

Der Neubau wurde weitgehend automatisiert; zum erstenmal ist es möglich, die Maschinenanlagen durch ein Elektronengehirn, einen AEG-Prozeßrechner, zu überwachen und auch zu steuern. Der Rechner kontrolliert an 380 Punkten der Hauptmaschine, der Hilfsmaschinen und Kühlanlagen ständig die Betriebswerte, vergleicht sie mit den Sollwerten und sorgt für ein einwandfreies Funktionieren der Anlagen. Jede der sieben Kühlraumgruppen kann unabhängig voneinander mit verschiedenen Temperaturen, die bis auf 0,1 Grad konstant gehalten werden können, zwischen + 12° und – 20° gefahren werden.

Der Rechner steuert auch die Einrichtungen zum automatischen Betrieb Betrieb der Doppelmotorenanlage und ein besonderes Alarmsystem für den 16stündigen wachfreien Betrieb. Um den Sicherheitsbedingungen in jeder Hinsicht zu entsprechen, steht neben dem freiprogrammierbaren Zentralrechner noch ein festprogrammierter Stand-by-Rechner zur Verfügung. In einem besonderen Kontrollraum im Wohnbereich des technischen Personals kann jederzeit der Zustand der Anlage in ihren sämtlichen Funktionen überblickt werden.

Die „Polar Ecuador" ist das erste Schiff, das mit einem „Schecküberwachungsheft" fährt, wie es bisher nur im Auto- und Luftverkehr erprobt worden ist. Nach diesem Scheckheft muß das technische Personal in bestimmten, genau vorgeschriebenen Zeitabständen die Aggregate überprüfen und abgeschlissene Teile erneuern. Die Reederei hofft, durch Einsatz des Elektronengehirns und die Überwachung, verbunden mit der vorbeugenden Instandhaltung, die Reparaturanfälligkeit erheblich zu mindern.

Auch bei der Inneneinrichtung des Schiffes wurden neue Wege beschritten. Sämtliche Kammerwände und andere Einrichtungsteile bestehen aus kunststoffbeschichteten Stahlelementen, die nach dem neuen Blohm+Voss-Einrichtungssystem vorgefertigt und normiert sind und eine maximale Feuersicherheit bei hohem Wohnkomfort gewährleisten.

MS „Harmen Oldendorff"

Vom Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack an die Reederei Egon Oldendorff, Lübeck.

Der 30 510 BRT große Massengutfrachter hat eine Tragfähigkeit von 52 650 tdw. Seine Länge über alles beträgt 213,90 m, die Breite auf Spanten 30,85 m, die Seitenhöhe 16,80 m und der Tiefgang auf Sommerfreibord 12,18 m. Ein Bremer Vulkan/MAN-Diesel mit einer Leistung von 13 800 PSe bei 118 UpM ermöglicht dem Schiff, das mit 32 Mann Besatzung fährt, eine Geschwindigkeit von 15,5 Knoten.

MS „Brüssel"

Von der Rheinstahl Nordseewerke GmbH, Emden, an die Reederei Alfred C. Toepfer, Hamburg.

Die „Brüssel" hat bei 229,10 m Länge über alles, 28,50 m Breite, 18 m Seitenhöhe und 12,63 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von 53 500 tdw. Sie ist mit einem MAN-Diesel ausgerüstet, der bei 118 UpM 13 800 PSe leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15,4 Knoten verleiht. Der Massengutfrachter entstand in außerordentlich kurzer Zeit; zwischen Kiellegung und Probefahrt lagen nur 4½ Monate.

Schnellfrachter MS „Friesenstein"

Von der Lübecker Flender-Werke GmbH, Lübeck, an den Norddeutschen Lloyd, Bremen.

MS „Friesenstein", der erste der sieben neuen Schnellfrachter des Norddeutschen Lloyd für den Ostasiendienst, hat eine Vermessung von 7485 BRT als Freidecker und 10 481 BRT als Volldecker; seine Tragfähigkeit beträgt 9758 bzw. 12 787 tdw. Die Hauptabmessungen des Neubaus belaufen sich auf: Länge über alles 162 m, Breite auf Spanten 22,50 m, Tiefgang als Freidecker 9,02 m, als Volldecker 9,99 m. Die Maschine ist ein einfachwirkender Zweitakt-Dieselmotor mit Aufladung der Firma Bremer Vulkan, Lizenz MAN; sie gibt dem vollbeladenen Schiff eine Geschwindigkeit von 21,5 Knoten. Zur besonderen Ausstattung des Schiffes gehört ein Spezialdeck für die Beförderung von Pkw sowie eine Cargo-Caire-Anlage. Das Ladegeschirr der „Friesenstein" besteht aus 14 Ladebäumen, vier Bordkränen, einem 80-t-Schwergutbaum und einem Spezialkran für Autos.

MS „Cadiz", MS „Huelva" und MS „Algarve"

Von der Schiffswerft J. J. Sietas an die Franz Haniel & Cie. GmbH, Duisburg-Ruhrort; Korrespondent-Reeder ist die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie., K.G., Hamburg.

Die drei Schwesterschiffe können wahlweise als Schutz- oder Volldecker eingesetzt werden und haben bei einer Vermessung von 958 bzw. 1541 BRT eine Tragfähigkeit von 1543 bzw. 2420 tdw. Ihre Hauptabmessungen lauten wie folgt: Länge über alles 79,65 m, Breite auf Spanten 11,80 m, Tiefgang 4,50 bzw. 5,85 m. Die Antriebsanlage besteht aus einem 1970 PSe leistenden MAN-Diesel, der den Frachtern eine Geschwindigkeit von 14,5 Knoten verleiht.

Die drei Luken, die auf dem Oberdeck nach dem MacGregor-System und im Zwischendeck mit Faltdeckeln verschlossen werden, können mit drei auf der Werft gebauten Schwenkkränen bedient werden. Die Laderäume wurden mit besonderen Lüftungsanlagen für den Fruchttransport ausgerüstet. Außerdem erhielten die drei Neubauten Einrichtungen für den Paletten- und Container-Transport.

MS „Otto Leonhardt"

Von der Kieler Howaldtswerke AG., Kiel, an die Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg.

Die Hauptdaten des mit 23 414 BRT vermessenen Massengutfrachters, der eine Tragfähigkeit von 40 440 tdw besitzt, lauten wie folgt: Länge über alles 202,33 m, Breite auf Spanten 28,50 m, Seitenhöhe 15,60 m und Tiefgang 11,27 m. Ein Howaldt/MAN-Diesel, der bei 115 UpM 12 600 PS leistet, verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Knoten.

MS „Astrid Schulte"

Von der Werft Paul Lindenau in Kiel-Friedrichsort an die Reederei Bernhard Schulte, Hamburg.

Die „Astrid Schulte" weist folgende Hauptabmessungen auf: Länge über alles 107,90 m, Breite auf Spanten 15,20 m, Tiefgang als Volldecker bei einer Tragfähigkeit von 5720 tdw 7,42 m und als Schutzdecker bei einer Tragfähigkeit von 4336 tdw 6,05 m. Die entsprechenden Vermessungsdaten betragen 3573 bzw. 2 242 BRT. Als Antriebsanlage dient ein MAN-Diesel von 3480 PS Leistung, der dem Schiff eine Fahrtgeschwindigkeit von 15,5 kn verleiht. Der mit einer Besatzungsstärke von 26 Mann fahrende Frachter verfügt über ein Ladegeschirr, das aus 10 Bäumen von je 3/5 t und je einem Schwergutbaum von 25 und 60 t besteht.

MS „Lühesand"

Von der Schlichting-Werft in Lübeck-Travemünde an die Partenreederei MS „Lühesand", für die die Firma A. F. Harmstorf & Co., Hamburg, Korrespondentreeder ist.

Das Kühlschiff kann sowohl als Volldecker mit 1733 BRT und 1947 tdw als auch als Schutzdecker mit 965 BRT und 1082 tdw zum Einsatz kommen. Seine Hauptabmessungen: Länge über alles 88,80 m, Breite auf Spanten 12,50 m, Tiefgang 5,22 bzw. 4,12 m. Die Antriebsmaschine, ein MaK-Diesel, der bei 275 UpM 2750 PS leistet, gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten.

Die Maschinenanlage ist weitgehend automatisiert, so daß ein 16stündiger wartungsfreier Betrieb möglich ist; auch die gesamte Steuerung der Dieselgeneratoren und der Kühlanlage erfolgt vollautomatisch.

MS **„Transamerica"** (ex „Thorshall"), 3623 BRT, Baujahr 1948, von der Poseidon Schiffahrt GmbH, Hamburg, an griechische Interessenten.

MS **„Alsterpark"**, 874 BRT, Baujahr 1952, von der gleichnamigen Partenreederei, Korrespondent-Reeder Weidtman & Ballin, Hamburg, an die Reederei Chr. M. Sarlis in Piräus, Griechenland, die das Schiff in „Peltastis" umbenannte.

D **„Nabob"**, 7907 BRT, Baujahr 1943, vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, nach Panama.

MS **„Irmgard Jacob"** (ex „Annemarie"), 1516 BRT, Baujahr 1950, von der Reederei Ernst Jacob, Flensburg, an die Reederei Heinrich von Bargen & Sohn, Wischhafen. Der Motorfrachter führt jetzt den Namen „Ralph von Bargen".

MS **„Burg Sparrenberg"**, 4142 BRT, Baujahr 1951, von der Chemischen Fabrik Budenheim (Oetker-Gruppe) nach Griechenland. Neuer Name: „Liberator Colocotronis".

MS **„Jan Molsen"**, 1294 BRT, Baujahr 1925, von der Hafen-Dampfschiffahrt A.-G. Hamburg, an eine Reederei in Neapel. Der neue Name des populären Hamburger Hafenfährschiffes, das nach dem letzten Krieg bis 1949 das größte Schiff der deutschen Handelsflotte war, lautet jetzt „Isola di Capri".

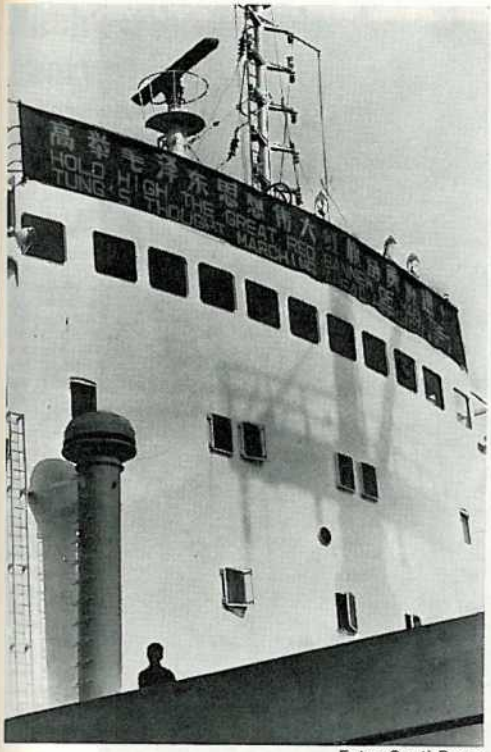


Foto: Conti-Press

Mit Losungen von Mao Tse-tung an den Brückenaufbauten in chinesischer und englischer Sprache machte kürzlich die „Liming" in Hamburg fest.

Rationell + speziell

Schnelle Containerschiffe mit nuklearem Antrieb geplant

Die American Export Isbrandtsen Line entwickelt gegenwärtig einen Plan zum Aufbau einer atomgetriebenen Handelsflotte, die der amerikanischen Schiffahrt zu einem revolutionären Durchbruch auf dem Gebiet der Dienstgeschwindigkeiten von Seeschiffen verhelfen könnte.

Die Reederei hält den Vorschlag zum Bau von großen Containerschiffen, die über Reaktoren mit einer Leistung von 100 000 PS verfügen und eine Geschwindigkeit von 30 kn erreichen, für einen notwendigen Schritt innerhalb des Schiffbauprogramms der Vereinigten Staaten, die damit auf diesem Sektor eine führende Stellung einnehmen würden.

Innerhalb eines Monats will die auf dem Gebiet der atomgetriebenen Handelsschiffahrt exponierte Reederei dem Kongreß einen Plan zum Bau von drei Containerschiffen mit nuklearem Antrieb vorlegen, die im Ostasiendienst eingesetzt werden sollen. Die bei einer Länge von möglicherweise 305 m etwa 1500 Container tragenden Schiffe sollen über eine Reaktoranlage mit einer Leistung von über 100 000 PS etwa 50 % schneller als konventionelle Schiffe sein. Dabei fällt auf, daß die Größe der Reaktoren im Generalplan wesentlich kleiner als die 20 000 PS leistende, als überholt betrachtete Anlage des Versuchsschiffes „Savannah" erscheint. Obwohl man die herkömmlichen Schiffsantriebe zur Erreichung einer Geschwindigkeit von 30 kn weiterentwickeln könnte, wären die damit verbundenen Brennstoffkosten nach Meinung von Mr. John M. Will im Vergleich zu einem nuklear angetriebenen Schiff unrentabel. Da die Anschaffungskosten der Atomschiffe gegenüber einer Flotte von konventionellen Containerschiffen gegenwärtig noch erheblich höher sind, hofft die Reederei auf Gewährung von Subventionen in Höhe dieser Differenz, obwohl ihre früheren Pläne bisher von der Regierung aus Gründen der Haushaltslage zurückgestellt wurden.

Billigere Meerwasser-Entsalzungsanlagen

Eine Serie automatisch arbeitender Meerwasser-Destillieranlagen für Diesel- und Dampfschiffe hat eine schottische Firma auf den Markt gebracht; die Preise sollen 25 Prozent und mehr unter denen früherer Typen liegen.

Die Serie besteht aus acht Grundtypen mit Leistungen zwischen ca. 5000 und 60 000 Litern pro Tag. Die Aggregate sind mit allen erforderlichen Pumpen und Regeleinrichtungen ausgerüstet. Die laufende Prüfung der Solekonzentration zur Einschränkung der Krustenbildung, die Überwachung des Frischwassers zur Aufrechterhaltung der Reinheit und eine ständige Kontrolle der Nennleistung zur Verhinderung der Überlastung der Aggregate erfolgen vollautomatisch. Alle mit Seewasser in Berührung kommenden Innenteile sind mit einem Spezial-Schutzbelag versehen. Als Heizmittel kann sowohl Heißwasser als auch Dampf verwendet werden. Die Aggregate beanspruchen für ihre Installation eine verhältnismäßig kleine Bodenfläche, da der Destillier-Verdampfer über dem Heizelement montiert ist. Entwurfs-Vereinfachung und Rationalisierung werden als zwei der Hauptgründe dafür angeführt, daß die Anlagen um 25 Prozent billiger verkauft werden können als andere vollautomatische Aggregate.

Information

Das Bundesministerium für Verkehr teilt folgendes mit:

Schiffswege in der Straße von Dover

Die internationalen Bemühungen zur Erhöhung der Sicherheit in Seegebieten mit hoher Verkehrsdichte haben zur offiziellen Empfehlung zur Trennung der Verkehrsströme im Englischen Kanal am 1. Juni 1967 geführt.

Die gleichzeitig von dem Internationalen Hydrographischen Büro im Auftrage der IMCO durchgeführte ständige Beobachtung der Auswirkungen der Verkehrstrennung sowie zahlreiche Berichte von anderer Seite haben jedoch ergeben, daß immer noch eine nicht geringe Anzahl von Schiffen den Empfehlungen nicht nachkommt und dadurch die Wirksamkeit der Empfehlungen, die ausschließlich der erhöhten Sicherheit in diesem schwierigen Seegebiet dienen, in bedenklichem Maße herabgesetzt wird.

Nach deutscher Auffassung ist die Benutzung derartiger, empfohlener Verkehrstrennungswege als Seemannsbrauch im Sinne der Regel 29 der Seestraßenordnung anzusehen; die private Rechtsprechung sieht in dem Nichtbefolgen derartiger Empfehlungen, sofern keine schwerwiegenden Gegengründe vorliegen, ein überwiegendes Verschulden.
Es darf vermutet werden, daß auch die deutschen Seeämter sich dieser Auffassung anschließen werden.

Verhalten in China

Verschiedene Vorfälle in China zeigen deutlich die gegenwärtige Empfindlichkeit der Chinesen gegenüber allen Versuchen von Ausländern, Material über die gegenwärtigen politischen Vorgänge, insbesondere über Manifestationen der Kulturrevolution, zu sammeln, zum Beispiel Maueranschläge zu fotografieren oder abzuschreiben, Demonstrationen zu fotografieren oder auf Tonband aufzunehmen oder ähnliches mehr. Es muß auch abgeraten werden, über Aussprüche Mao Tse-tungs zu argumentieren oder Häfen und Flugplätze zu fotografieren, was zu unliebsamen Zwischenfällen geführt hat.

Es darf angeregt werden, Reisenden nach China und Besatzungsmitgliedern deutscher Schiffe Zurückhaltung in politischer Hinsicht nahezulegen. Beim Aufenthalt in chinesischen Häfen oder Orten kann nur empfohlen werden, sich nach den Anordnungen der chinesischen Behörden zu richten und nicht durch Mißfallensäußerungen gegen chinesische Propaganda (Abstellen des Rundfunks, Zerreißen chinesischer Schriften) den Unwillen der Chinesen zu erregen.

* * *

Professor Steppes 85 Jahre

Am 13. November 1967 erhielt der bekannte Oberseefahrtschuldirektor a. D. Professor Otto Steppes, der am 11. November 1967 85 Jahre alt geworden ist, die ihm vom Bundesverkehrsminister Georg Leber verliehene silberne Seewart-Medaille aus der Hand des Leiters der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums, Ministerialdirektor Dr. Karl Schubert.

Professor Steppes, aus dem Binnenland stammend, hat sein ganzes Leben der Schiffahrt gewidmet. Er hat an den Seefahrtschulen Elsfleth, Geestemünde und Hamburg Generationen von Seeleuten zu Schiffsoffizieren und Kapitänen ausgebildet. In zahlreichen Abhandlungen hat er die Entwicklung der Navigation nachhaltig gefördert. Die von ihm herausgegebenen Lehrbücher („Mathematik für Nautiker", „Lehrbuch der Navigation", „Mathematische Aufgaben für Seefahrtschulen" und „Nautische Tafeln") werden auch künftig Unterlagen der Ausbildung sein und der praktischen Anwendung dienen. Als Beisitzer im Seeamt Hamburg und im Bundesoberseeamt hat Professor Steppes von 1936 bis 1966 an der Untersuchung von Seeunfällen mitgewirkt. Über 20 Jahre hat er dem Vorstand des Nautischen Vereins zu Hamburg angehört.

Die Seewart-Medaille wird zur Anerkennung langjähriger freiwilliger Mitarbeit der Seefahrer an den amtlichen nautischen Veröffentlichungen sowie zur Würdigung anderer besonders hoher Verdienste um die Sicherheit der Seefahrt verliehen. Professor Steppes ist der vierte Inhaber dieser Auszeichnung in Silber.

Jahrbuch des Schiffahrtwesens, 6. Folge 1967

Hestra-Verlag, Darmstadt, Schriftleitung Dr. Jolmes; Bildbandformat, Preis DM 28,–.

Dieses interessante Werk hat seinen Platz in der Reihe der internationalen Jahrbücher über die Seewirtschaft gefunden. Kompetente Autoren schildern in zwölf reich bebilderten Beiträgen die maritime, ökonomische und technische Entwicklung des deutschen und auch internationalen Schiffahrt- und Hafenwesens. Zu den alljährlich wiederkehrenden Darstellungen über „Die Seewirtschaft im Jahre 1966/67" von Dr. I. Jolmes, über die Küsten- und Binnenschiffahrt kommen unter anderem Berichte über den Containerverkehr und seine wachsende Bedeutung, über das deutsche Seezeichenwesen, über die sowjetische Seehafenplanung und über die Schiffsausrüstung und ihre Probleme.

Chronik der Seefahrt, Kalender 1968

Verlag Egon Heinemann, Garstedt bei Hamburg; 13 Blätter im Format 41×41,5 cm, Preis DM 19,80.

Der Kalender „Chronik der Seefahrt" 1968 zeigt ergänzend zu den Ausgaben der letzten Jahre weitere Segelschiffsdarstellungen aus den verschiedenen Epochen bedeutender Seefahrtsnationen. Damit wird das Bestreben fortgesetzt, eine vollständige Pinakothek der Segelschiffahrt zwischen dem 18. und 19. Jahrhundert zu schaffen. Jedes Blatt ist mit historisch exakten Angaben und Erläuterungen über Schiffstyp und Bauart in deutscher und englischer Sprache versehen. Durch die Güte der Druckqualität stellen diese Faksimile-Wiedergaben für den Seefahrtskundigen und Liebhaber der Darstellungsweisen vergangener Jahrhunderte eine außergewöhnliche Kostbarkeit dar. Alle Blätter können in einem vom Verlag speziell abgestimmten Wechselrahmen (Preis DM 14,75) zu einem dekorativen Wandschmuck eingerahmt werden.

Ti

Spiegel der Seefahrt, Kalender 1968

Verlag Egon Heinemann, Garstedt bei Hamburg; 12 Blätter im Format 29×34 cm, Preis DM 10,80.

Die Neuausgabe des Kalenders „Spiegel der Seefahrt" 1968 zeigt interessante und spannende Darstellungen aus der früheren Seefahrt. Die Reproduktionen nach Seestücken und Ölgemälden erzählen aus der maritimen Geschichte und lassen das Leben der alten Seefahrer wieder lebendig werden. Alle Blätter sind mit historischen Angaben und Erläuterungen versehen. Durch die Qualität der Farbreproduktionen wird das Betrachten der Bilder zu einer wahren Freude, da auf die Darstellung aller Details und Einzelheiten große Sorgfalt verwendet wurde.

Ti

Die Seerüstung der Sowjetunion

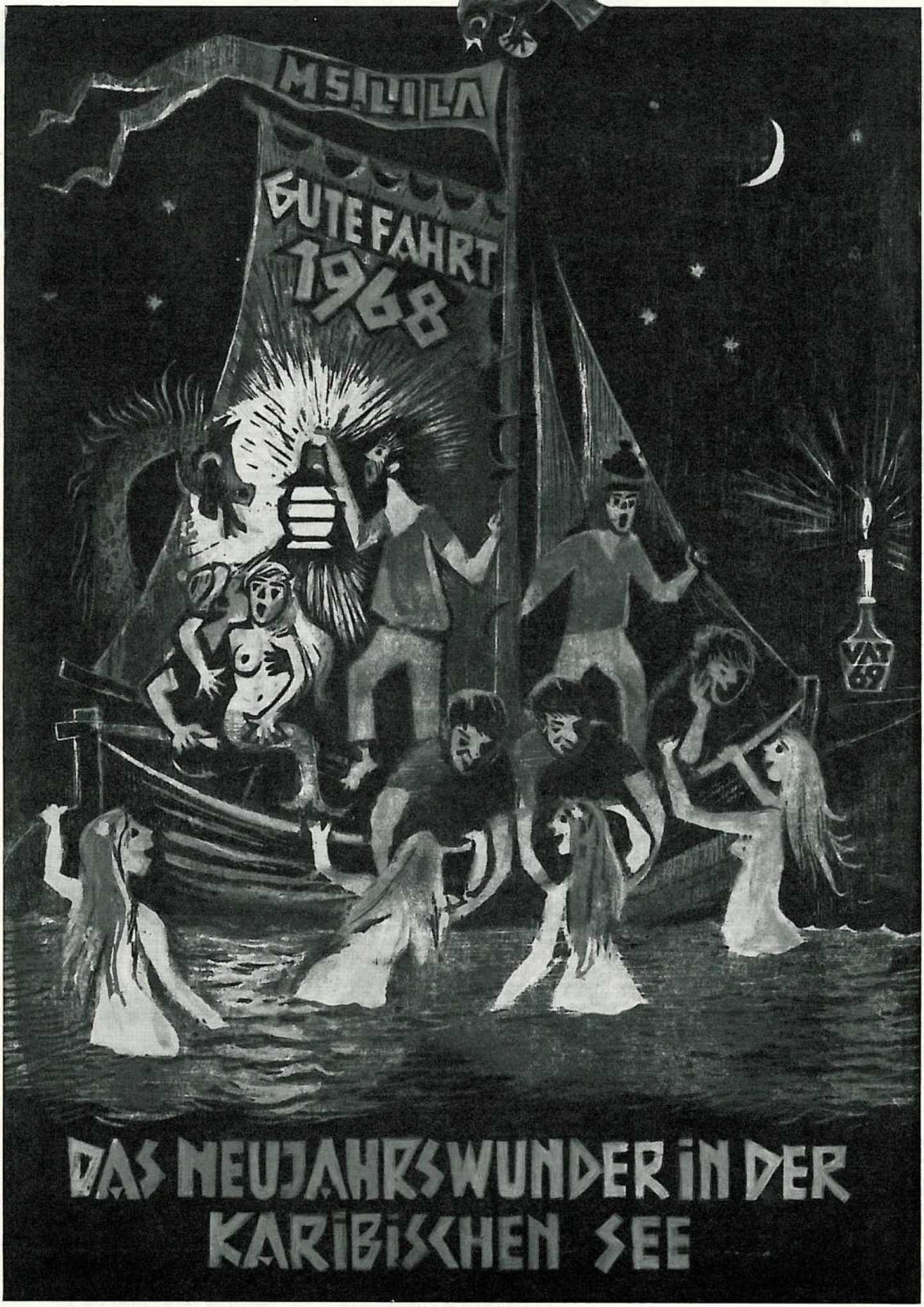
J. F. Lehmanns Verlag, München, DM 40,–.

Der Verfasser dieses Buches, Siegfried Breyer, ist ein versierter Fachjournalist, von dem ein umfassender, nüchterner Bericht über dieses Thema zu erwarten ist. Die Seerüstung der Sowjetunion wird seit Jahren von westlichen Marineexperten aufmerksam verfolgt. Die Anstrengungen, die unser östlicher Nachbar auf diesem Gebiet unternimmt, sind beträchtlich. Schon lange ist England, die traditionelle Seemacht, überrundet. Wird die UdSSR auch zur stärksten Militärmacht auf dem Meer? Über alle Vorgänge ist strengste Nachrichtensperre verhängt. Beobachter sind auf Bruchstücke angewiesen. Siegfried Breyer hat es verstanden, aus diesen Bruchstücken, auch in Auswertung östlicher Literatur, ein Mosaik zusammenzufügen, das einen ausgezeichneten Überblick vermittelt. Das Werk gibt nicht nur Aufschluß über Schiffe, sondern auch über Marineflugzeuge, Marinelandstreitkräfte, halbmilitärische Marineorganisationen, Werften, Stützpunkte und Personalfragen. Außerdem enthält es Angaben über die Seestreitkräfte der Satellitenstaaten. Im Ganzen gesehen ist das vorliegende Buch ein bedeutsames Auskunftsmittel über die maritimen Möglichkeiten des Ostblocks, seine Strategie und seine Schwächen. Es ist gleichermachen der Fachwelt wie auch dem interessierten Leser zu empfehlen.

– wth –

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

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



An Bord in Kistenholz geschnitten von **Heiner Palinkas**

Nachwuchs-Tiefstand überwunden

Der Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e. V., Bremen, hielt am 2. November 1967 in Bremen seine Jahreshauptversammlung ab. Der Vorsitzende, der Bremer Reeder Hansen-Stahl, erklärte u. a. folgendes:

Auch in der Berichtszeit wurden in Travemünde, Hamburg und Bremen Matrosenprüfungen durchgeführt.

● **Seit Einführung dieser Prüfungen 1958 haben mehr als 15 000 Seeleute daran teilgenommen.**

Die Prüfungsergebnisse sind im allgemeinen zufriedenstellend. Technische Entwicklungen machen laufend die Änderung der Ausbildung notwendig, die auch zu einer Änderung der Prüfungsanforderungen führen. Die Anmeldungen zu den Seemannsschulen im Jahre 1967 haben einen erfreulichen Anstieg gezeigt. Ganz offenbar habe man den Tiefstand von 1965 überwunden, und man könne nur hoffen, daß auch in den kommenden Jahren eine für die Ausnutzung der vorhandenen Plätze auf den Seemannsschulen genügende Anzahl von Nachwuchskräften zur Verfügung stehe.

Die Anerkennung von mehr als zur Zeit 240 Ausbildungsschiffen durch den Bundesminister für Verkehr hat zu einer Erweiterung unseres Beratungsdienstes geführt.

Hansen-Stahl betonte, daß dieser Aufgabe in Zukunft noch mehr Beachtung geschenkt werden muß. Die fortschreitende Automation unserer Seeschiffe und die geplante Neuregelung der praktischen Ausbildung angehender Nautiker erfordern mehr und besonders dafür vorgebildete Ausbildungsoffiziere.

Hansen-Stahl dankte allen Kapitänen, Schiffsoffizieren und Bootsleuten, die sich bisher dieser Aufgabe mit soviel Idealismus angenommen haben.

Das Hauptreferat, das in diesem Jahr Ministerialrat Fettback vom Bundesverkehrsministerium übernommen hatte, stand unter dem Thema „Ausbildungssysteme des Auslandes".

Fettback führte aus, daß in einer Zeit verstärkter Integration im europäischen Raum Gedanken und Erfahrungen über die Ausbildung zum nautischen Schiffsoffizier und Kapitän anderer Staaten ausgenützt werden müßten. Es sei jedoch sicher, daß wegen der Verschiedenheit der Ausbildungssysteme in absehbarer Zeit eine Einheitsausbildung im westeuropäischen Raum nicht möglich sein werde.

In einigen Ländern, so in Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien, Portugal, Belgien und auf den Marineakademien der USA begänne die Ausbildung grundsätzlich auf Schulen. Diese schulische Ausbildung werde durch einige kurze Seereisen meist auf schuleigenen Schulschiffen unterbrochen, die eigentliche praktische Ausbildung und Bewährung erfolge nach Ablegung der Prüfung.

„England, Skandinavien und die Bundesrepublik Deutschland", erläuterte Fettback, „schreiben den Ausbildungsgang in der Weise vor, daß erst nach einer bestimmten Seefahrtzeit die Zulassung zu einer theoretischen Ausbildung erfolgt. Überall werden aber seemännische Vorschulen von sehr verschiedener Dauer auf staatlicher oder privater Basis betrieben, ebenso gibt es in allen diesen Ländern auch Schulschiffe der verschiedensten Art."

Besonders eingehend beschäftigte sich Ministerialrat Fettback mit dem neuen französischen System, das vorsieht, die Ausbildung der Schiffsingenieure und Nautiker der großen Fahrt zusammenzulegen und ein Patent zu erteilen, das die Ausübung beider Berufe gestattet. Dieses System wurde auch von einer deutschen Reedergruppe vor kurzem vorgeschlagen.

Fettback wies darauf hin, daß in einem Einführungsartikel für die neue gesetzliche Regelung in Frankreich betont wird, daß den Bewerbern für die höchsten Befähigungszeugnisse eine Ausbildung gegeben werden soll, die sie besser als bisher befähigt, nach dem Ausscheiden aus der Seefahrt Landstellungen zu erhalten.

In Rußland sei anscheinend ebenfalls eine Entwicklung beabsichtigt, die eine gemeinsame Ausbildung der Nautiker und Ingenieure vorsieht.

Ausbildungsprobleme der Seefahrt

Zu einer Wochenendtagung zu diesem Thema hatten am 11. und 12. November 1967 der AStA der Seefahrtschule Hamburg und die Evangelische Studentengemeinde an Hochschulen, Ingenieurschulen und Höheren Fachschulen eingeladen.

Erfreulich hoch war die Teilnehmerzahl, und zwar diesmal auch die der Techniker und sogar der Dozenten.

Es referierten:

Dozent Dr. Rünger (Universität Hamburg): „Probleme der seemännischen Ausbildung heute und morgen."

Kapitän Elson (Verband Deutscher Reeder): „Aus der Praxis der Ausbildung an Bord."

Ingenhoven (Verband Deutscher Reeder): „Nachwuchsmangel und Berufsaufklärung für die Seefahrtberufe."

Oberschulrat Dr. Ing. Determann (Schulbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg): „Das nautische und technische Studium."

Die Referate wurden zwar mit Dank und mit größtem Interesse aufgenommen, jedoch nicht ohne Kritik hingenommen. Letzteres gilt vor allem für die Referate von den Herren aus dem Verband Deutscher Reeder.

In diesem Rahmen soll nur auf eine wesentliche Folgerung aus den Diskussionen hingewiesen werden:

● Es ist ein nutzloses Unterfangen, die Schuld für ungelöste Ausbildungsprobleme und für Unzulänglichkeiten von Gruppe zu Gruppe zu verweisen. Denn was wechselseitig den Reedern oder ihrem Verband oder den Studierenden oder den jungen Offizieren oder den Gewerkschaften als Versäumnis oder Fehlleistung angelastet wird, sind in Wirklichkeit nichts anderes als die mit Landverhältnissen nicht vergleichbaren viel größeren personellen Schwierigkeiten, denen sich die Seefahrt gegenübersieht.

Des Reeders „Belegschaft" ist ja nicht mit ihm unter einem Dach, sondern schwimmt auf See, zersplittert in so viele relativ kleine Gruppen, wie er Schiffe hat. Ihm steht für seinen Betrieb nicht e i n e Lehrwerkstatt mit e i n e m Lehrmeister zur Verfügung, sondern er müßte deren so viele haben, wie er Schiffe hat. Das sind genauso wie die Tatsache, daß des Reeders Sozialfürsorge der außerordentlichen Verzichtleistung seiner Seeleute auf Privat- und Familienleben Rechnung tragen muß (Landbetrieb?) Probleme, die nur als Gemeinschaftsaufgabe gelöst werden können. Dabei muß auch die Gemeinschaft aller deutschen Bundesbürger in der Verpflichtung ihrer Seefahrt gegenüber inbegriffen sein.

Mit dieser zentralen Feststellung zu allen unseren Problemen im personellen Bereich soll nicht in Abrede gestellt werden, daß nicht auch mancher durchaus konstruktiver und diskutabler Vorschlag zur Sprache kam. — Sp —

Wachwechsel in der Bremer Schifferkirche

Am Seemannssonntag, 19. Oktober, wurde in der Bremer Schifferkirche St. Stephani Seemannspastor Wilhelm Brakmann von Pastor W. Desch und Superintendent Meyer feierlich in sein Amt eingeführt. Pastor B r a k m a n n tritt die Nachfolge von Pastor Erich H a a r m a n n an, der nach 34 Jahren vollen Einsatzes als Seemannspastor in den Ruhestand tritt. Als Geschäftsführer des Fachverbandes „Deutsche Seemannsmission" wird Pastor Haarmann jedoch weiterhin seine Kraft und seine Zeit dem guten Werke widmen.

Nicht nur weil Pastor Haarmann Träger der Wichern-Plakette und des Kronenkreuzes der Inneren Mission in Gold ist, wird der Antritt der Nachfolge für Pastor Brakmann sehr schwer sein. Es ist eine riesengroße Last, die der neue Bremer Seemannspastor dem scheidenden nun abnehmen soll. Es ist die Last der totalen christlich-mitmenschlichen Zuwendung zum Seemann, zu seinen Familien, zu seinen Sorgen und Nöten, deren Übernahme allein die echte Nachfolge sichern kann. Denn Pastor Haarmann wartete nicht am Altar und auf der Kanzel, bis seine Seeleute zu ihm kamen, damit er an ihnen seinen Auftrag, das Evangelium zu verkünden, erfüllen konnte. Sicher: Taufen, Trauungen und Beerdigungen sowie die Betreuung der Seemannsheime und der Schiffsbüchereien und die Bemühungen um die „innere Führung" an Bord bildeten allein schon eines ganzen Mannes Tageswerk, doch Pastor Haarmann ging unermüdlich zu den Seeleuten an Bord, in die Krankenhäuser und wo immer sie ihn brauchten. Tag und Nacht war er in den von ihm nach dem Kriege aus dem Boden gestampften Heimen zusammen mit seiner Frau mitten unter ihnen. Nicht als Hausierer mit frommen Sprüchen, sondern einfach als Mensch, der mit seiner ganzen liebevollen Person für sie da war, sich unermüdlich für ihr leibliches und seelisches Wohl einsetzte.

Es ist ein glücklicher Umstand, daß der neue Seemannspastor Brakmann diese praktische Art von Verkündigung schon gelernt hat, als er als Vikar in der Bremer Seemannsmission tätig war. Und er bestätigte in seiner Antrittspredigt, daß gerade dieses Herausgehen aus der Kirche zum Seemann hin es war, was ihn dazu bestimmt hat, dieses Amt zu übernehmen.

Anschließend im Seemannsheim dankten dem scheidenden Pastor und begrüßten seinen Nachfolger der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, Dr. Arnold Rutenberg, Präsident des Kirchenausschusses der Bremischen Evangelischen Kirche, Reeder Werner Vinnen als Vorsitzender der Seemannsmission sowie Pastor Kieseritzky, geschäftsführender Seemannspastor des lutherischen Zweiges der Seemannsmission.

— Sp —

Auf kreuzenden Kursen der Lesermeinungen

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

„Der Funkoffizier als Postangestellter"

Lieber Herr Verfasser,

vermutlich wird Sie der nachfolgende Text abschrecken, eine Veröffentlichung in der „Kehrwieder" zu veranlassen. Leider fiel mir Ihr Artikel erst sehr spät in die Hände, weil ich mich auf einem Schiff befinde, das in der Auslandsfahrt beschäftigt ist.

Im Rahmen Ihrer Neuregelungsaufzeichnungen kommt man jedoch einfach nicht umhin, einige Worte zu äußern:

Ihr vornehmlichster Gedankengang führt zur Gleichstellung der älteren Funkoffiziere mit dem 1. Offizier bzw. dem 1. Ingenieur. — Bitte, überlegen Sie doch einmal sachlich und betrachten Sie die beiden wichtigsten Punkte für eine Anhebung des Berufsstandes etwas genauer. Nämlich:

1. Dauer und Umfang ihrer Ausbildung und
2. Das Maß ihrer Verantwortung an Bord.

Zu 1. wäre zu sagen, daß ein 1.-Klasse-Funkpatent, schon rein zeitmäßig, noch nicht einmal mit dem A 5 / C 5 gleichgestellt werden kann. Vom Maß ihrer Verantwortung an Bord ganz zu schweigen.

Für eine Nautikernebenbeschäftigung, die vor dem Kriege der 2. oder 3. Offizier erledigte, möchten Sie heute einen goldbetreßten, pensions- und salonberechtigten Postbeamten einsetzen.

Schon das Herausstellen, daß es Ihnen unangenehm ist, „die harte Bank der Messe zu drücken", läßt erkennen, welch vornehme Rolle Sie an Bord einzunehmen gedenken. Oder ist Ihnen nicht bekannt, daß es in der Offiziersmesse keine harten Bänke gibt?

Zusammenfassend entnehme ich Ihrem Artikel, daß es Ihnen der 3. Streifen angetan hat und Sie gerne im Salon mit dem Kapitän bzw. den 1.-Klasse-Passagieren „dinnieren" möchten. Ganz nebenbei sind Sie dann höherer Postbeamter, der natürlich mit Verwaltungs- und sonstigen Schiffsaufgaben nicht mehr belästigt werden darf.

Es bleibt nur zu hoffen, daß die Seefahrt vor goldbehangenen Funk-Salonlöwen bewahrt bleibt.

Christian Thiele, 2. Offizier, A 6

Sport an Bord

Reger Sportbetrieb auf MS „Cap Finisterre"

Schon seit längerer Zeit besteht bei uns an Bord ein Sportklub, in dem nicht nur Fußball gespielt wird, sondern auch noch andere Sportarten betrieben werden.

Als größten Erfolg kann man den Gewinn des **„Intership Whaler Race"** in Vancouver bezeichnen. Dieses wurde am 18. Juli 1967 gegen zwei englische und ein norwegisches Schiff gewonnen. Das Rennen ging über eine halbe Meile und wurde von unserer Mannschaft unter den denkbar ungünstigsten Bedingungen ausgetragen. Unser Schlagmann hatte nämlich gleich zu Beginn des Rennens seinen Riemen abgerissen und mußte dann mit dem Stummel weiterrudern.

Durch gutes Steuern und gleichmäßigen Schlag wurde dieser Nachteil gutgemacht und das Rennen mit einer halben Bootslänge in einer Zeit von 6:45 Minuten gewonnen. Die Mannschaft bestand aus den beiden 3. Offizieren Jaklin und Lüdtke, dem OA. Jensen als Steuermann und den Matrosen Keil, Krause und Gronert.

Kapitän Heyden nimmt den Pokal des „Intership Whaler Race" entgegen.

Weitere Erfolge haben wir im Fußball zu verzeichnen:

Duncan Bay, 21. Juli 1967:
Cap Finisterre — Besseggen (norw.) 2:2

Sydney, 19. August 1967:
Cap Finisterre — Leipzig (NDL/Hapag) 7:0

Sydney, 20. August 1967:
Cap Finisterre — Westmoreland 4:1

Melbourne, 26. August 1967:
Cap Finisterre — Westmoreland 4:0

Brisbane, 20. September 1967:
Cap Finisterre — F.C. Germania 3:1

Zu diesen Spielen ist folgendes zu sagen: Das norwegische Schiff spielt seit etwa zwei Jahren mit derselben Mannschaft und hat noch kein Treffen, auch gegen Landmannschaften, verloren. Unsere Mannschaft dagegen bestritt das erste Spiel in neuer Aufstellung.

Die Spiele gegen die anderen Schiffe waren gutes Training. Während der 18tägigen Seereise von Los Angeles nach Sydney wurde ein Schachturnier mit 13 Teilnehmern arrangiert.

Außerdem wurde an zwei Wochenenden ein Preisskat mit 21 bzw. 18 Teilnehmern durchgeführt. Beide Sportarten wurden unter Wettkampfbedingungen ausgetragen.

Mit freundlichen Grüßen zeichne ich für MS „Cap Finisterre"

O. Heyden, Kapitän

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

Heiligabend auf See

Ein Vorschlag für die Feiergestaltung

Von Seemannsdiakon H. J. Hyballa

Diese Feier spätestens acht Tage vorher vorbereiten. – Besorgen Sie sich nach Möglichkeit ein Schallplattengerät oder besser ein Tonbandgerät mit Weihnachtsmusik. – Sind bei Ihnen an Bord Leute, die ein Instrument spielen können, dann sollen diese bald ein paar Weihnachtslieder einüben. Denken Sie auch früh genug an einen Weihnachtsbaum und Schmuck. Man könnte z. B. auch einen Mann, der geschickt dafür ist, als Weihnachtsmann auftreten lassen.

Zur Feier selbst: Möglichst alle wachfreien Besatzungsmitglieder in einem Raum versammeln. – Den betreffenden Raum so schön wie möglich weihnachtlich ausschmücken. Genauen Termin vom Beginn der Feier festlegen und früh genug bekanntgeben.

Feier: Begrüßung durch den Kapitän oder 1. Offizier. – Danach Vorlesen der Telegramme und besonderen Grüße und Austeilung der Post. – Weihnachtsmusik einschalten (Tonband oder Radio). – Nach etwa einer halben Stunde wird zusammen selbst ein Lied gesungen: O, du fröhliche, Vers 1 bis 3. (Bitte singen Sie zusammen, auch wenn der eine oder andere Ton nicht so ganz richtig ist). – Dann: Weihnachtsgedicht, gesprochen am besten vom jüngsten Besatzungsmitglied. – Danach verliest einer der Offiziere das Weihnachtsevangelium: Lukas 2, 1–14 oder auch bis Vers 20 (einschl.).

Danach singen: Stille Nacht, heilige Nacht, Vers 1 bis 3.

Kapitän oder Vertreter: Gedanken über Weihnachten. Hier können Sie selbst etwas vorbereiten und sagen oder dieses vorlesen:

Im Weihnachtsevangelium heißt es: Euch ist heute der Heiland geboren!

Euch – Heute. Man kann diese Weihnachtsbotschaft also ganz persönlich und aktuell nehmen. Es nützt ja nichts, wenn wir uns heute lediglich an eine freundliche Geschichte erinnern, die sich vor mehr als 1900 Jahren zugetragen hat, sondern es wäre schön, wenn es ein **persönliches** Erlebnis werden könnte, dieses Weihnachtsfest. Wer es nämlich erfährt, daß die Weihnachtsbotschaft zu einem persönlichen Erlebnis für ihn selbst wird, der begreift mit einem Male: Die Mächte der Finsternis in dieser Welt, die unter den Völkern soviel Verwirrung hervorrufen, können überwunden werden. Ja selbst in all die Unordnung des eigenen Lebens, in all die Nöte und Sorgen, die jeder einzelne mit sich herumträgt, in die Verworrenheit und Friedlosigkeit dieser Welt scheint ein helles Licht herein. Wie es in einem alten Weihnachtslied heißt: „Das ewige Licht geht da herein, gibt der Welt einen neuen Schein / Es leucht wohl mitten in der Nacht / und uns zu Lichtes Kindern macht!"

Wir singen: O Tannenbaum, o Tannenbaum.

Danach gemeinsames Essen.

Dann noch einmal Weihnachtsmusik erklingen lassen (Tonband, Radio oder Instrument).

Dann ist zu empfehlen, **keine andere Musik** spielen zu lassen (Schlager o. ä.). Mann kann zum Beispiel Spiele machen, etwa folgendes: Jeder darf etwas dichten, nicht länger als 15 Zeilen. Inhalt muß sein: Weihnachten 1967 auf See. Vorher wird eine Jury gewählt. Sie entscheidet, wer das beste Gedicht gemacht hat. Die drei besten bekommen einen Preis.

Ferner möchte ich empfehlen, nach zwei, drei oder vier Stunden einen richtigen Abschluß zu machen, zum Beispiel mit dem Lied: O du fröhliche. Den Schluß der Feier schon zu Beginn bekanntgeben.

Sie können die Weihnachtsfeiern natürlich ganz nach Ihrer Situation umgestalten. Sind Seemannsfrauen an Bord, dann bitte ich sie: Sorgen Sie bitte dafür, daß viele Weihnachtslieder gesungen werden!

O du fröhliche, o du selige

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Welt ging verloren, Christ ist geboren:
Freue, freue dich, o Christenheit!

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Christ ist erschienen, uns zu versühnen:
Freue, freue dich, o Christenheit!

O du fröhliche, o du selige,
gnadenbringende Weihnachtszeit!
Himmlische Heere jauchzen dir Ehre:
Freue, freue dich, o Christenheit!

Stille Nacht, Heilige Nacht

Stille Nacht, heilige Nacht!
Alles schläft, einsam wacht
nur das traute, hochheilige Paar.
Holder Knabe im lockigen Haar,
schlaf in himmlischer Ruh,
schlaf in himmlischer Ruh.

Stille Nacht, heilige Nacht!
Hirten erst kundgemacht;
durch der Engel Halleluja
tönt es laut von fern und nah:
Christ, der Retter ist da!

Stille Nacht, heilige Nacht!
Gottes Sohn, o wie lacht
Lieb aus deinem göttlichen Mund,
da uns schlägt die rettende Stund,
Christ, in deiner Geburt.

O Tannenbaum, o Tannenbaum

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
wie grün sind deine Blätter!
Du grünst nicht nur zur Sommerszeit,
nein, auch im Winter, wenn es schneit.
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
wie grün sind deine Blätter!

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
du kannst mir sehr gefallen!
Wie oft hat nicht zur Weihnachtszeit
ein Baum von dir mich hoch erfreut!
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
du kannst mir sehr gefallen!

O Tannenbaum, o Tannenbaum,
dein Kleid will mich was lehren:
Die Hoffnung und Beständigkeit
gibt Mut und Kraft zu jeder Zeit!
O Tannenbaum, o Tannenbaum,
dein Kleid will mich was lehren.

Auflösung unseres Weihnachtskreuzworträtsels von Seite 14

Waagerecht: 1. Motiv, 6. Akte, 9. Aland, 13. Iraden, 14. Io, 15. Adonis, 16. Ei, 18. Asir, 19. Enns, 21. Vene, 22. As, 24. Inn, 26. Sol, 27. Unit, 28. Ena, 29. est, 30. Saar, 32. Maar, 34. eins, 36. Toto, 37. Bar, 39. Grossist, 42. das, 43. Ra, 45. DIN, 47. Spanne, 48. Bug, 49. s.l., 50. NRT, 51. Lot, 52. Aloe, 53. Dom, 54. Ute, 55. Akt, 57. z.B., 59. Raa, 61. Geuse, 63. Ger, 65. Rif, 67. starr, 70. Elle, 71. Gera, 72. Anet, 74. Efeu, 75. Besan, 76. Laien, 78. cm, 80. lesend, 81. Freiin, 82. Ar, 83. Hut, 84. Rigi, 85. Erle, 86. Ire, 87. es, 88. Minne, 89. Stute, 90. Ac, 92. Ade, 93. Ane, 95. Kilo, 98. et, 99. gg, 100. Rost, 102. Lese, 104. Rest, 107. Roma, 108. si, 109. Tip, 111. Re, 112. Rat, 113. MS, 115. Pan, 116. Los, 117. None, 119. Bad, 120. Mut, 121. es, 122. Hel. 123. Kusine, 125. Sir, 127. MA, 128. Man, 129. Run, 130 Gin, 132. oed, 134. drei, 136. her, 137. Ba, 139. des, 141. Nest, 143. Eid, 144. Lug, 145. Bart, 146. Jak, 148. Ree, 49. Ra, 150. Honig, 151. nal, 152. Adler, 154. er, 155. Dingo, 156. Nabe, 157. Eiger, 159. Regent, 161. Ne, 162. Ernest, 163. rer., 164. Emerit, 165. Eli.

Senkrecht: 1. mi, 2. ora, 3. TASS, 4. Idiom, 5. Verlag, 7. Kinn, 8. Toni, 9. Advent, 10. Loens, 11. Anna, 12. nie, 16. eisern, 17. Ina, 19. Europa, 20. Steine, 22. Ast, 23. Stolle, 25. Nab, 29. Eos, 31. Rad, 33. ars, 35. Ise, 36. Tag, 38. Rilke, 40. Salz, 41. Snob, 42. Dumas, 44. Ariel, 46. Not, 48. Bor, 49. Store, 55. Ase, 56. Geranie, 58. Linares, 60. Ate, 61. **Geschenk,** 62. Ulm, 63. und 66. **Gesegnete Feiertage!,** 64. Rand, 65. Ralf, 68. AfA, 69. **Ruprecht,** 71. Gesinde, 73. Teilung, 75. Beria, 77. Niete, 79. Mus, 82. Ara, 91. Ale, 94. Rom, 96. Ilias, 97. Ost, 100. rot, 101. Samum, 103. eilen, 105. Eros, 106. Seni, 107. Radio, 108. Spender, 110. Pol, 112. Ras, 114. Starter, 117. nun, 118. eng, 122, Hai, 123. Kuru, 124. Eid, 126. Ren, 128. med., 129. Region, 131. Neider, 133. der, 135. Ria, 136. Hunger, 137. Banane, 138. Araber, 140. Saline, 142. See, 144. Longe, 147. Kegel, 150. hier!, 153. Resi, 155. Dr., 158. RT, 160. Te, 162. et.

Elektrische Schiffsanlagen
Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Elektromaschinenbau
HEINRICH G. HOMEYER
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 31 15 31, Telex: 02 11674

Alles für den Seemann
Seemannsausrüstung — Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

See-Ausrüstung
CARL BOLLWITT Hamburg 11
Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

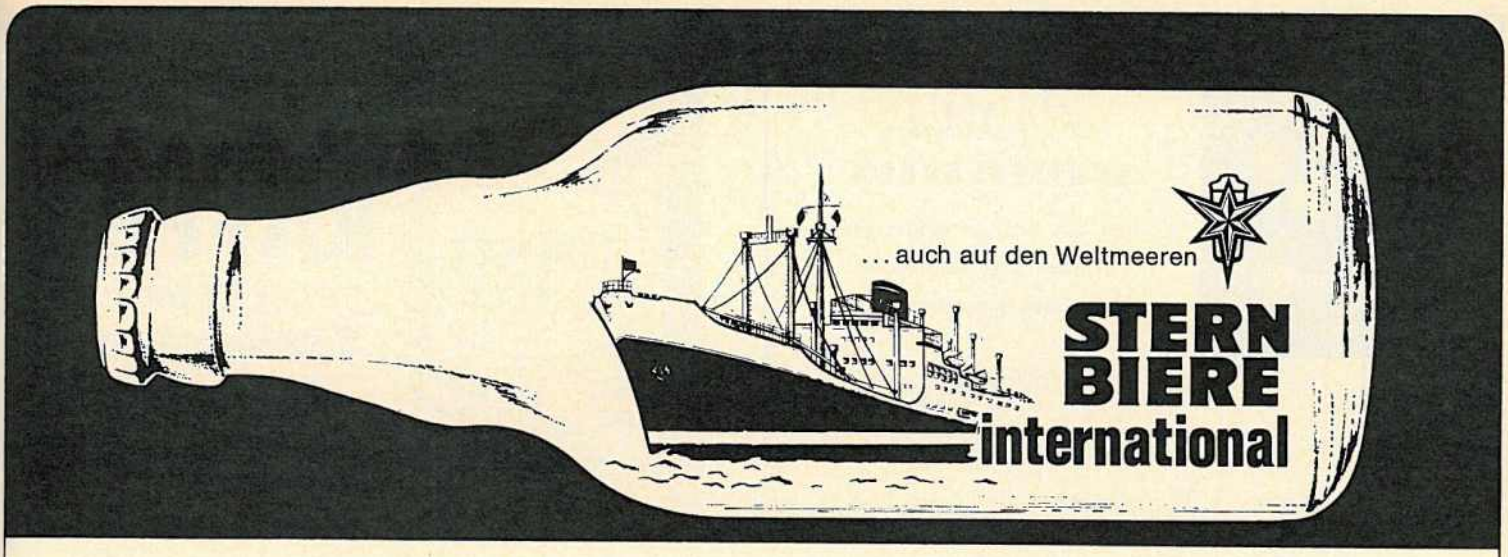
Drahtseile
Tauwerk · Bindfäden · Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt"
Telefon 24 94 47/49

BUGSIER-,
REEDEREI- U. BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG 11
Johannisbollwerk 10
Telefon 31 12 81 - 86 Nachtruf 6 78 02 84, 5 22 22 66, 86 06 54
Telegr.: BUGSIER - Hamburg - Telex: 02 11228 und 02 14203

Bergungsstationen
Deutsche Küste
Dover
Brest
La Coruna (Spanien)
Las Palmas de Gran Canaria
Cape Town

Schleppassistenz
Hamburg
Brunsbüttelkoog
Kiel-Kanal
Wilhelmshaven
Cuxhaven

Überseeschleppungen



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

Bremen and Weserports

Tariffs — Expenses

Ausgabe 1967 — neu erschienen!

Dieses Buch enthält unter anderem alle dem Schiff in den Bremischen Häfen, Bremerhaven und den anderen Unterweserhäfen entstehenden Kosten, die zur Verfügung stehenden Reparatur- und Dockmöglichkeiten sowie viele andere für die Schiffahrt wichtigen Angaben wie zum Beispiel Hafen-, Lade- und Lösch- bzw. Stauerei- und Schleppkosten.
Entfernungen von Bremen nach den verschiedenen europäischen Häfen und anderes.

erscheint jährlich bei der

SEEFAHRT-VERLAG G.M.B.H.
2 Hamburg 50 (Altona) · Stahltwiete 7
Telefon 4 39 36 41 / 42

H/1/64 S

Bei jeder Brise diese Devise:
Hansen
als Grog und pur

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —
bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

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

Lindolin-Farben
TAC van der Linden & Co
Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

Lindolin-
SCHIFFSFARBEN
sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

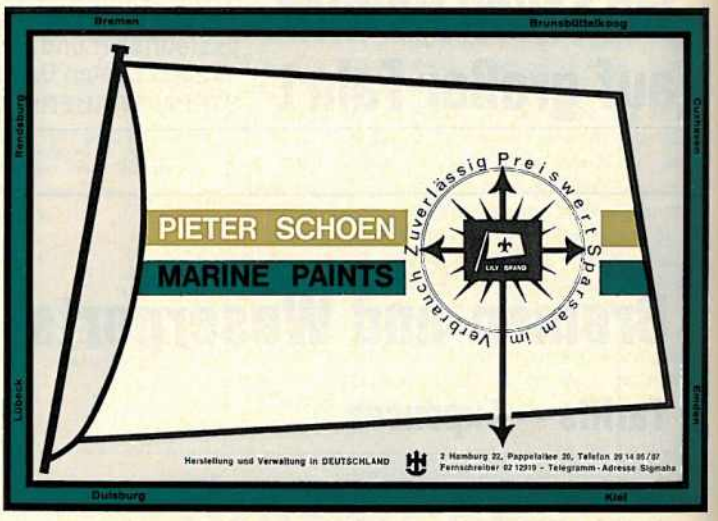
SEIT ÜBER 135 JAHREN

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-transporte
Klingenberg

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



Gegr. S·N 1851

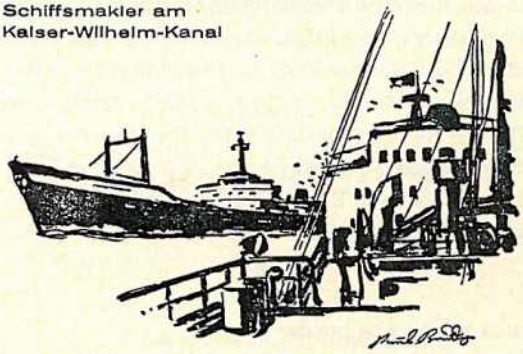
Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

„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), Stahltwiete 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