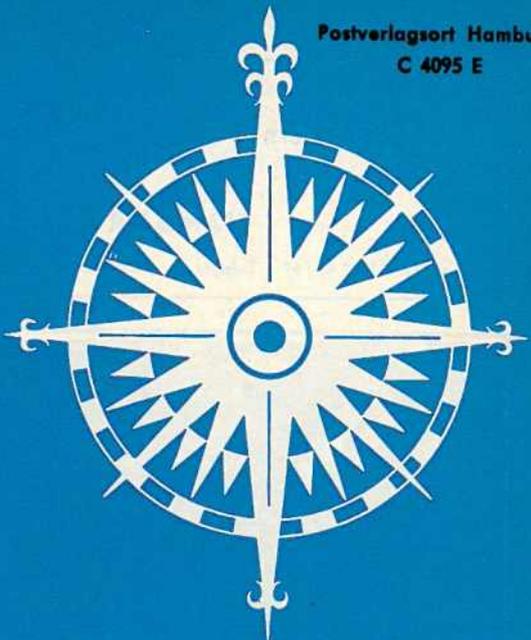
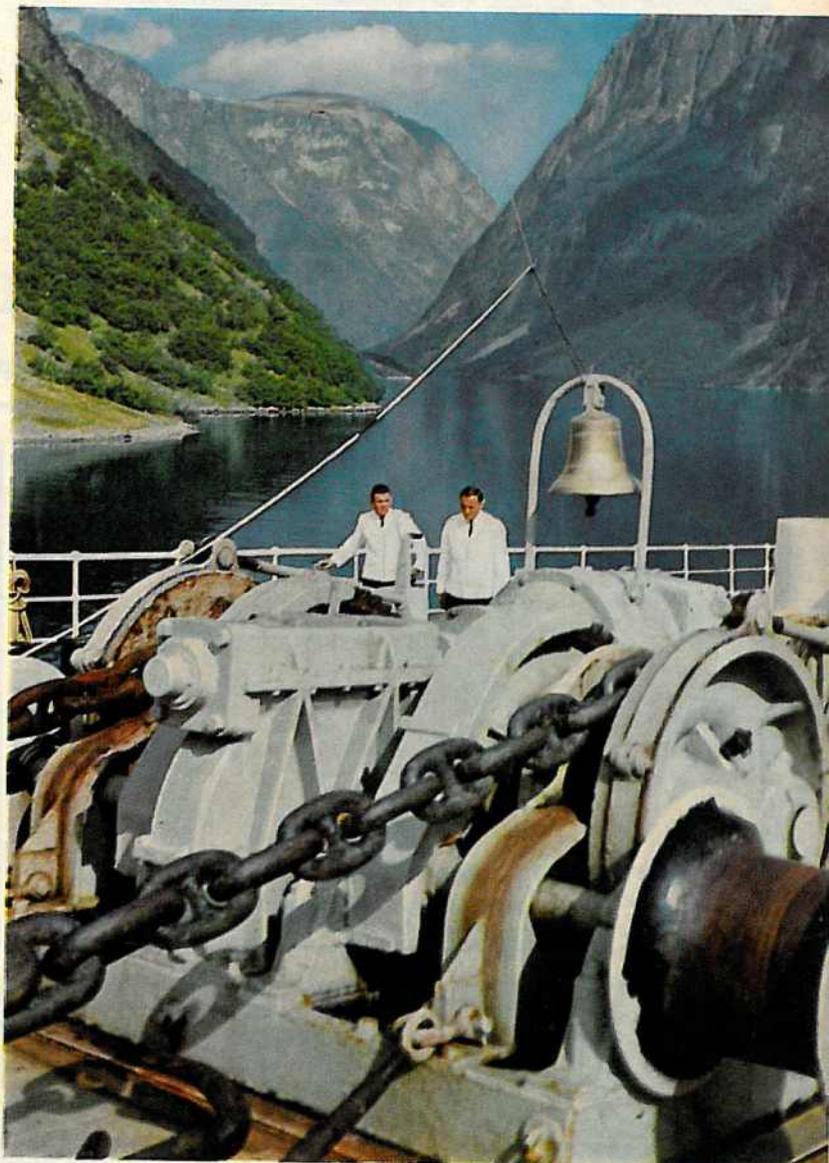


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Der Ast und das Faß
- Politisches Gewissen
- World Press Photo 64/65
- Mit Preissteigerungen leben
- Unsere Wasser- und
Schiffahrtsdirektionen
- Landgang mit 100 Sachen
- Der letzte Raddampfer
- Streifzüge
durch die Ostblockhäfen
- In Sexologie durchgefallen
- Schmunzelauge
- Ehe, Liebe, Sex und
Bevölkerungspolitik
- Schülergehalt
- Frischer Seewind ins
Binnenland
- Sport an Bord



Fjordfahrt

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

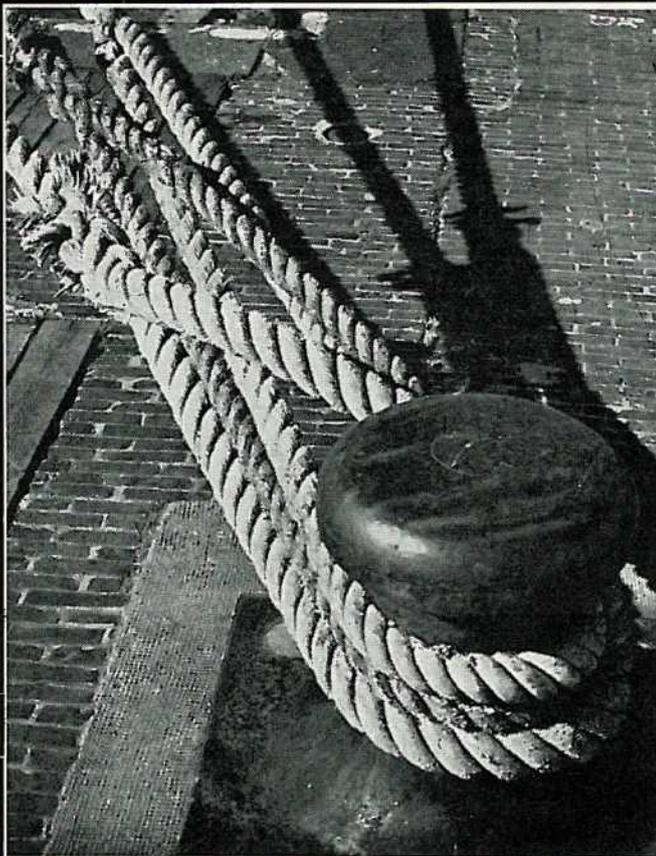
HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

Telefon 31 12 01/03 - Telegramme: Schiffreder - Fernschreiber 021-3098



GELD BEWAHREN GELD VERMEHREN

Wir beraten Sie bei der Geldanlage und erteilen
gern Auskunft über

- Sparanlagen mit gesetzlicher Kündigungsfrist oder mit vereinbarten längeren Kündigungsfristen
- das prämiengünstige Sparen
- den Ankauf von Wertpapieren
- das Bausparen
- andere Formen der Geldanlage

WENN'S UM GELD GEHT . . .

Sparkassen, Landesbanken und öffentliche Bausparkassen in den Ländern Hamburg u. Bremen

International



Holzapfel

Schiffsfarben

Holzapfel Farbenwerke GmbH, Hamburg 11,
Vorsetzen 35 - Telefon 36 24 66



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND
KAJOTAUSRÜSTUNGEN

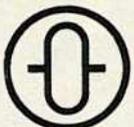
EIGENE KOHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, RHEINSTRASSE 23

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG



ANSCHÜTZ

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT



ANSCHÜTZ

Kehrwieder

9. Jahrgang

April 1965

Nr. 4

Wenn ein Schiff nach langer Reise am Wochenende im Heimathafen einläuft und von der Reederei läßt sich niemand sehn und Geld gibt's erst am Montag,

wenn ein Neuer in der Seefahrt drei Wochen an Bord ist und seine Arbeit tut, ohne daß er Gelegenheit hat, seinen Ressortchef kennenzulernen,

wenn einer im Hafen irgendwo an Deck schlafen muß, weil sein Kammerkollege ein Mädchen bei sich hat,

wenn man Menschen an Bord zu sturen Befehlsempfängern und funktionierenden Schiffsteilen degradiert,

wenn ein WO einem Junggrad auf Wache seinen gewählten Beruf miesmacht,

dann ist das keine Bestandspflege, dann sägen wir den Ast ab, auf dem wir alle sitzen, dann ist unsere Nachwuchswerbung das Füllen eines Fasses ohne Boden.

Pflege des Personalbestandes an Bord, das ist eine menschliche Angelegenheit. Sie wird von Menschen für Menschen gemacht. Zum Erfolg führen kann solches Bemühen nur in möglichst engem Kontakt aller Beteiligten. Bestandspflege ist immer auch die Pflege der guten menschlichen Beziehungen, vor allem zwischen Reederei und Schiff, sowie an Bord zwischen Schiffsleitung und Besatzung. Selbst die bestgemeinten Maßnahmen verpuffen im luftleeren Raum, wenn sie eben nur Maßnahmen bleiben. Am grünen Tisch ausgedacht und dann durchgeführt. Erst die menschliche Geste, das menschliche Wort, das mitmenschliche Verhalten bewirken, daß die Maßnahmen der Bestandspflege auch „ankommen“, denn dabei handelt es sich doch um Maßnahmen, die erkennen lassen, daß der Einsatz im Beruf, daß alle Arbeit, aller Verzicht, alle Mühe und Sorgen, die sich der Einzelne um das Gelingen jeder Reise und um das Gedeihen seines Unternehmens macht, ebenfalls ankommen. „Ankommen“ heißt: Anerkennung spüren.

Das ist immer noch die beste Bestandspflege:

Persönlich menschlich zeigen, daß man die Leistung des an Bord arbeitenden Menschen würdigt. Das geht nicht mit Maßnahmen allein, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord verbessern, so unerlässlich sie auch sind. Das geht nur, wenn die Maßnahmen erkennen lassen, daß damit Menschen für Menschen etwas tun, weil sie sich begreifen und anerkennen.

Dafür ein Beispiel:

Da hat man sich im Verband deutscher Reeder gesagt:

Am Peilkompaß:

Der Ast und das Faß

Bestandspflege

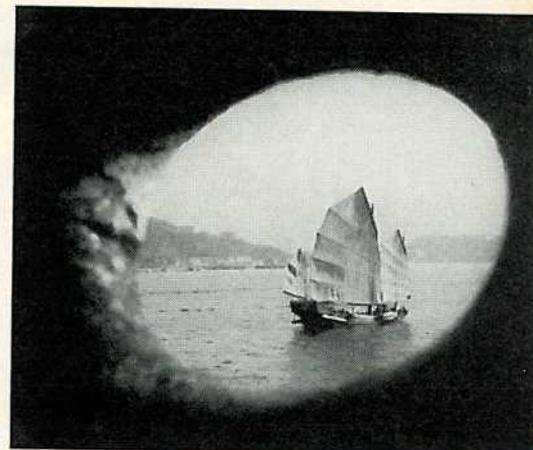
Wenn wir Bestandspflege betreiben wollen, insbesondere Nachwuchspflege, dann müssen wir von denen an Bord, denen wir unseren Nachwuchs anvertrauen, auch erwarten, ja fordern, daß sie ihr Bestes tun, um diesen Nachwuchs in der Bordpraxis auszubilden und zu erziehen. Ganz abgesehen davon, daß wir uns auch darauf verlassen müssen, daß man sich an Bord menschlich um die jungen Menschen kümmert. Da wir genau wissen, daß wir den Vorgesetzten an Bord damit zu ihren vielen Aufgaben zusätzlich schwere pädagogische Pflichten aufbürden, müssen wir diesen Bordausbildern helfen. Wir geben ihnen also ein Ausbildungsbuch in die Hand, das ihnen und dem Nachwuchs das Lehren und Lernen an Deck erleichtern soll. Wir meinen, daß wir damit einen wesentlichen Beitrag zur Bestandspflege leisten können.

Dieses Buch ist nur mit viel Idealismus (das weist der Preis aus) ganz im Hinblick auf die Ausbildungsverhältnisse an Bord fertiggestellt und Ende des letzten Jahres zu je zwei Exemplaren auf Kosten des Verbandes Deutscher Reeder auf jedes Schiff geschickt worden. Ein drittes der Neuauflage ging erst kürzlich an Bord. Auch an den Seemannsschulen wurde und wird das Buch kostenlos verteilt. Wer wollte bestreiten, daß dies eine Aktion in Sachen Bestandspflege ist?

Der Wachoffizier bekam einen Brief vom Diplom-Psychologen Dr. Sorge, Leiter der Arbeitsgemeinschaft für Schiffsahrts-Soziologie (übrigens auch eine Maßnahme der Bestandspflege). In diesem Brief heißt es: Heute, am 24. März, stellte ich fest, daß von 60 meiner Schüler höchstens fünf das Buch „lehren und lernen an Deck“ kennen. Da es kostenlos verteilt wird, wundert es mich, daß das nicht vermerkt wird. Bei dem permanenten „was tut der Reederverband schon?“ wäre ein Hinweis, in dem Buch: Unterrichtsmaterial, überreicht vom Verband Deutscher Reeder, sinnvoll.

Wahrhaftig, bei der ganzen Bestandspflege ist es sinnvoll, klar herauszustellen, wer für wen etwas tut. Das gilt beispielsweise auch für „Kehrwieder“ und für den Funkpressedienst sowie für alle Sonderzuwendungen.

Am Rande sei nur vermerkt, daß der Verband deutscher Reeder den Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses, die Seemannsmissionen, Inspektoren, sowie die Leiter der Heuerstellen und der Seemannsschulen zu eingehenden Beratungen in Sachen Bestandspflege versammelt hatte.



Dschunke durch die Klüse geschossen

Neue Maßnahmen zeichnen sich ab. „Kehrwieder“ wird ausführlich darüber berichten.

Doch außer den menschlichen Itüpfelchen braucht die Bestandspflege noch mehr: Daß man an Bord mitzieht. Denn Bestandspflege wird auch betrieben, um nicht den Ast abzusägen auf dem wir alle sitzen. Selten fügt ein Unternehmen alle Beteiligten so sinnvoll und so nahtlos zusammen, wie die Bestandspflege.

Der Wachoffizier

Politik und Gewissen

Die Verlängerung der Verjährung für die Naziverbrechen hat im März erheblich die Gemüter bewegt, und zwar im Parlament und überall in bundesrepublikanischen Ländern.

Die Frage ist: Sollen auf Grund unserer gültigen Rechtsprechung die noch nicht abgeurteilten Naziverbrecher (Mörder-, Massenmörder und Beihelfer zu Morden) nach dem 8. Mai 1965 straffrei ausgehen oder nicht? Der 8. Mai 1965, das sind 20 Jahre nach der Kapitulation, 20 Jahre nach der Liquidierung des 1000jährigen Reiches, das 12 Jahre währte.

Die Schwierigkeiten sind: Wenn die Naziverbrechen nach diesem Datum noch verfolgt und bestraft werden können, dann müßte diese Verlängerung auch für alle anderen Mörder gelten, denn nach Grundgesetz sind bei uns vor dem Gesetz alle gleich. Doch die Verlängerung der Verjährung zielt ausschließlich auf die Naziverbrechen ab. Läßt man andererseits die noch nicht Gefaßten straffrei, dann könnte es passieren, daß ein NS-Mörder aus Argentinien angereist kommt und seinen Mörderkollegen im Zuchthaus besucht, der kurz

vor dem 8. Mai noch Lebenslänglich bekommen hat. Das ist ungerecht. Auch würden unsere anglo-amerikanischen Verbündeten und erst recht die aus dem Ostblock mit dem Finger auf uns zeigen und schreien: Seht, die Deutschen decken ihre Verbrecher, jetzt zeigen sie wieder ihr wahres Gesicht, im Grunde sind sie immer noch Nazis! Denn das anglo-amerikanische Recht kennt keine Verjährung. Dabei ist sich unsere Justiz seit Jahren völlig einig. Wenn es nach ihr allein ginge, dann könnte oben erwähnter Gefängnisbesuch stattfinden, dann würden wir das politische Weltgewissen gegen uns aufbringen. Die Juristen argumentieren: Nach 20 Jahren ist es zu schwierig, einen Fall so aufzuklären, daß man noch zu einem richtigen Urteil gelangen kann. Außerdem hat sich dann auch das Verhältnis, die Einstellung des Täters zu seiner Tat verändert. Damit stehen sie vollkommen auf dem Boden des geltenden Rechts. Außerdem führen sie ins Gefecht: Es widerspricht den Grundsätzen eines Rechtsstaates, daß er sich Gesetze macht, wie sie gerade in die Tagespolitik passen. Das war Naziart.

Die größte Schwierigkeit ist das große allgemeine Unbehagen, das den Bundesrepublikaner bei dem Wort Naziverbrechen auf den Nerv trifft. Schluß, Schluß, endlich Schluß! Aus der Welt damit! Aber wie? Juristisch, politisch oder christlich nach dem Gewissen; das steht alles im Widerstreit miteinander. Doch ein befreiendes Wort ist am 11. März 1965 im Bundestag gefallen. Arndt, SPD: Auch ich fühle mich mitschuldig. „Ich bin nicht auf die Straße gegangen und habe geschrien, als die Juden abtransportiert wurden. — Und was die Gegensteine tat? Wir dürfen nicht Verbrechen gegen Verbrechen aufrechnen.“ — Vergib uns unsere Schuld wie wir vergeben unseren Schuldigern. — Es müßten die Angehörigen und

Überlebenden der Opfer zu Worte kommen —, und die Entnazifizierten, die sich nach ihrem Gewissen dennoch nicht schuldig fühlen können. Durch ihr Wort würde offenbar werden, wie hier Frieden zu schaffen ist, untereinander, mit der Welt und mit der allerhöchsten Instanz.

Vollkommen nach demokratischen Spielregeln und nach einer Reihe von zwar leidenschaftlich, so doch mit tiefem Ernst geführten Parlamentsdebatten, die einer jungen Demokratie wohl anstehen, wurde schließlich am 25. März ein Kompromiß geschlossen: Auch in den nächsten fünf Jahren soll kein NS-Mörder seiner Strafe entgehen. Der Bundestag beschloß, erst am 1. Januar 1950 die Verjährungsfrist beginnen zu lassen.

Aus Vietnam nichts Neues

In Vietnam haben die Amerikaner ihre Vergeltungsschläge ausgedehnt auf systematische Bombenangriffe, die in Nord-Vietnam die Zentren des Nachschubs für den Guerillakrieg in Südvietnam treffen. Das könnte die Vietkong zwingen, den Partisanenkrieg in Südvietnam aufzugeben und in einen konventionellen Krieg mit den USA einzutreten. Ohne Sowjetrußland und Rotchina können sie das aber nicht. Die Bombenschläge verfolgen also die Absicht, diesen schmutzigen Krieg überhaupt zu beenden, haben den Verhandlungstisch zum Ziel. Allerdings noch mit wenig sichtbarem Erfolg. Das ist ein Wettlauf mit dem Risiko des Eingreifens sowjetischer und chinesischer Freiwilliger. Moskaus und Pekings Antwort auf den massiveren amerikanischen Luftkrieg bestand in massiveren Bombenanschlägen und Drohungen, Freiwillige in den Kampf zu werfen.

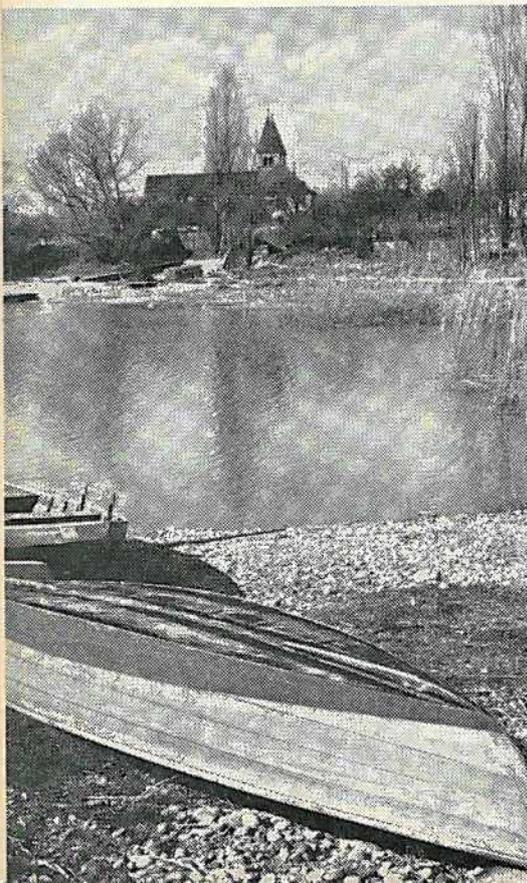
Drei Tatsachen gaben den Amerikanern Chance, diesen Wettlauf gegen ein zweites Korea zu gewinnen. Erstens: Peking verweigerte die Genehmigung zur Überführung sowjetischer Düsenjäger und anderen Kriegsmaterials auf dem Luftwege nach Nordvietnam. Zweitens: Nichts hassen die Nordvietnamesen mehr, als den Gedanken an ein Eingreifen Pekings. Drittens: Der britische Premier schickte einen Sondervertreter des Außenministers zu Entschärfungsverhandlungen nach Südostasien.

Aber selbst wenn auf diese Weise nach amerikanischer Hoffnung das Problem langsam sterben würde, haben die Rotchinesen schon einen Ersatzkrieg an der weichen Flanke Eurasiens parat. Nach letzten Meldungen vor Redaktionsschluß Ende März werden in Tibet, Indien und auf Ceylon kommunistische Partisanen ausgebildet.

Heinrich Schopper

Unser
schönes
Deutschland

Auf der Insel Reichenau im Bodensee



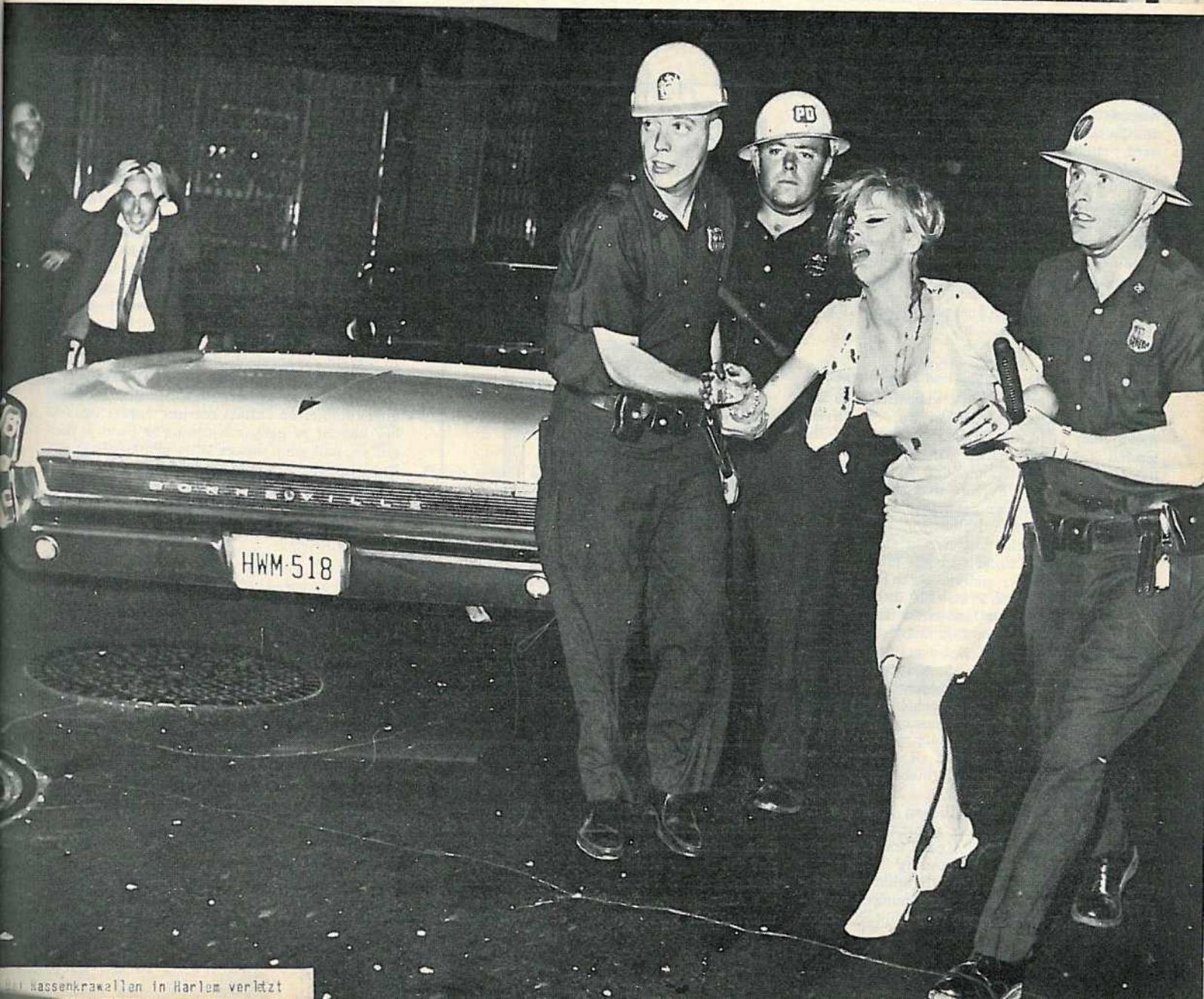
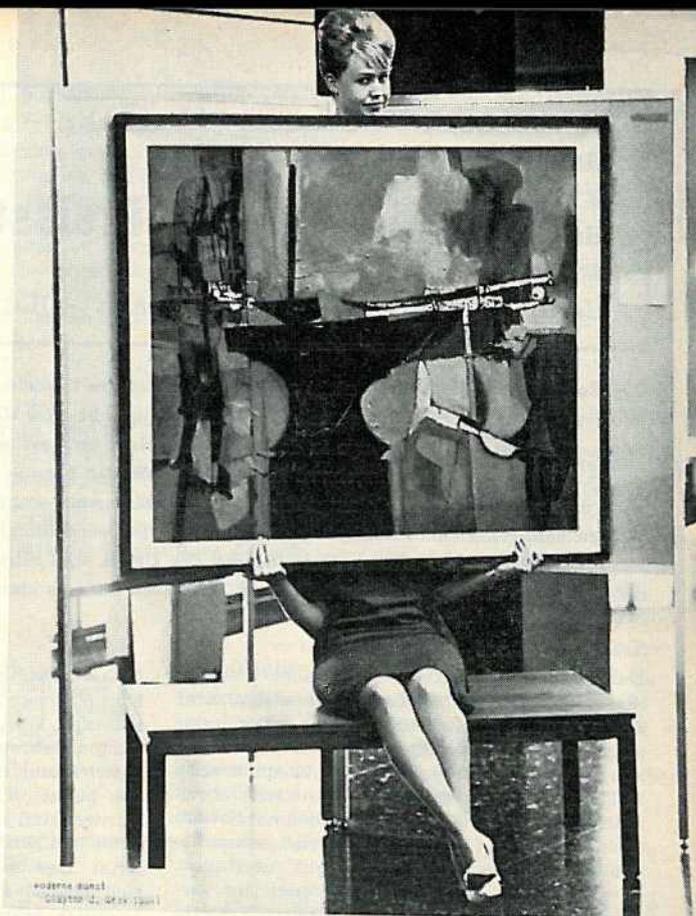
World Press Photo 64/65

Ausstellung vom 6. März bis 19. April in der Halle des Verlagshauses Axel Springer.

Das Verlagshaus übernahm die Ausstellung zum sechsten Mal von der niederländischen Stiftung „World Press Photo“, die die besten internationalen Pressefotos zeigt. Vertreten waren auf der bisherigen Ausstellung Arbeiten von Pressefotografen aus 51 Ländern.

Besonders gut schnitten die westdeutschen Bildjournalisten ab. Unter den Preisträgern und ehrenvollen Nennungen werden siebenmal deutsche Namen genannt.

Auf dieser und auf den Seiten zehn und elf geben wir unseren Lesern einen Begriff von der Faszination, die von dieser Ausstellung ausgeht. Man sollte allen, die in der Welt herumkommen, auch uns Seeleuten, die Augen von Pressefotografen wünschen.



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Mit Preissteigerungen leben?** Wirtschaft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Die Entwicklung der Preise, nicht nur für die Güter des täglichen Bedarfs, sondern auch für alle anderen Waren, steht schon seit langem im Mittelpunkt aller Gespräche, in denen in irgendeiner Weise die wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik erörtert wird. Es ist tatsächlich schon ein Kreuz mit den Preisen! Manchmal hat man Anlaß zur Freude, weil saisonale Preiserhöhungen nach und nach wieder zurückzugehen beginnen. Dann aber werden wir bereits wieder von Nachrichten beunruhigt über Preissteigerungen, die alle Berechnungen zunichte machen. Sehr schnell folgt angesichts einer solchen Entwicklung das Urteil, daß alles teurer wird und daß die Preise offenbar eine sichere Tendenz haben, ständig nach oben zu klettern.

Schwacher Trost

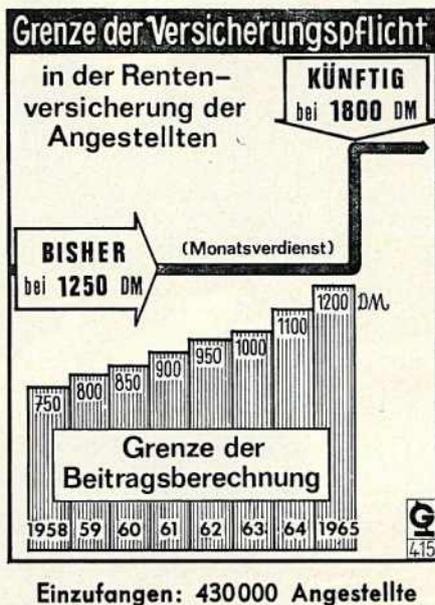
Dabei ist es dem deutschen Verbraucher sicherlich nur ein schwacher Trost, daß es ihm nicht allein so geht, sondern daß auch in unseren unmittelbaren Nachbarstaaten ähnliche Tendenzen zu verzeichnen sind. So sind beispielsweise in Frankreich die Preise und Löhne seit Jahren mächtig in der Bewegung. Sie haben ein Niveau erlangt, das das deutsche teilweise schon erheblich übersteigt. Das gleiche gilt für Italien. In diesem Land ist es, wie bekannt, im vergangenen Jahr nur unter den größten Schwierigkeiten gelungen, eine Inflation zu verhindern und es zu unterbinden, daß die Bevölkerung mehr konsumierte als die Wirtschaft produzieren konnte. Ähnliche Feststellungen gelten übrigens auch für Belgien und Holland.

Angesichts des allzu vorschnellen Urteils, das an die Preisentwicklung manchmal angelegt wird, stellt sich tatsächlich die ernsthafte Frage, ob sich unsere Wirtschaft nicht wirklich in einer Periode eines allgemeinen Preisanstiegs befindet und ob wir nicht auch in der Zukunft mit ständig steigenden Preiserhöhungen rechnen müssen. Die Beantwortung dieser Frage setzt naturgemäß voraus, daß man sich einmal darüber klar wird, auf welchen Ursachen diese Preiserhöhungen tatsächlich beruhen und wie das Bild unserer wirtschaftlichen Lage im einzelnen aussieht.

Industrie, Dienstleistungen und Landwirtschaft

Vorweg sei zum Ausdruck gebracht, daß die Dinge auch nicht übertrieben werden dürfen. Sieht man sich die Preiserhöhungen in der letzten Zeit etwas näher an, so gelangt man bald zu der Feststellung, daß die Preise für alle industriellen Fertigwaren seit langem praktisch unverändert geblieben sind. Im Gegenteil, es gibt eine Reihe von Gütern, bei denen eine Preiserhöhung nur in einem geringen Ausmaß oder sogar fast gar nicht zu verzeichnen ist. Auf der anderen Seite läßt es sich nicht leugnen, daß die Preise für Dienstleistungen und vor allem für landwirtschaftliche Erzeugnisse in der letzten Zeit nicht unbedeutend erhöht worden sind. Bei den Dienstleistungen ist dies kein Wunder, denn auf diesem Gebiet gibt es nur in einem beschränkten Ausmaß die Möglichkeit, Kostenerhöhungen durch Produktivitätssteigerungen auszugleichen. Auf dem Gebiet der Landwirtschaft muß man sich darüber bewußt werden, daß sich die gesamte Landwirtschaft in einem Umstellungsprozeß befindet, der dem Ziel dient, das Einkommensniveau der landwirtschaftlichen Betriebe an das der übrigen Wirtschaft anzupassen. Dieser Umstellungsprozeß ist übrigens im Gegensatz zu der landläufigen Auffassung keineswegs erst durch die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und ihre neuen Marktordnungen ausgelöst worden. Dieser Prozeß war vielmehr schon

früher in vollem Gange. Er wäre auch ohne die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft weitergelaufen. Wenn auch die Landwirtschaft in den letzten Jahren ihren Anteil an der Aufwärtsentwicklung der deutschen Wirtschaft durchaus gehabt hat, so darf doch nicht vergessen werden, daß sie in manchem Punkte der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung nachhinkt. Das bedeutet zumindest ihre Fähigkeit, sich ebenso schnell wie die Industrie an die jeweilige Marktsituation und an die Entwicklung der Märkte für ihre Produkte anpassen zu können.



Etwa 430 000 Angestellte werden von der Rentenversicherung wieder „eingefangen“, wenn der Beschluß der CDU/CSU-Bundestagsfraktion vom Parlament gebilligt wird; danach soll die Versicherungspflicht bis zu einem Monatsgehalt von 1800 Mark ausgedehnt werden. Schuld daran sind die steigenden Einkommen: Durch sie erhöhen sich automatisch die Grenzen für die Beitragsberechnung und die Renten; gleichzeitig entweichen aber immer mehr Beitragszahler durch Überschreiten der 1250-Mark-Grenze der Versicherungspflicht.

Preise steigen mit der Nachfrage

Auf der anderen Seite ist es sicherlich eine Illusion annehmen zu wollen, daß sich in einer ständig fortentwickelnden Wirtschaft die Preise auf die Dauer stabil halten könnten. Das geht schon deshalb nicht, weil sich der Preis für die Arbeitsleistungen in der letzten Zeit nicht unerheblich verteuert hat und weil auch von

den Arbeitszeitverkürzungen und Urlaubsverlängerungen Wirkungen ausgegangen sind, die sich zwangsläufig in gewissen Preissteigerungen niederschlagen mußten. Hinzu kommt, daß die ständig anschwellende Ausgabenlawine des Staates, also des Bundes, der Länder und der Gemeinden zu einem ständigen Preisdruck geführt hat. Da die Nachfrage insofern stärker gestiegen ist als das Angebot an Gütern und auf der anderen Seite alle wirtschaftlichen Leistungen in irgendeiner Weise miteinander zusammenhängen, mußten gewisse Preissteigerungen in der letzten Zeit zwangsläufig erfolgen.

Im ganzen stabil

Auf der anderen Seite ist es aber durchaus falsch zu meinen, daß wir uns damit abfinden müssen, mit ständigem Preiserhöhungen zu leben. Daß es auf einigen Gebieten einmal zu Preissteigerungen kommt, ist sicherlich unausweichlich. Diese Preiserhöhungen sind ohne Zweifel ein Ausdruck dafür, daß wir das Tempo auf dem Wege zu einem weiteren Wohlstand etwas zu stark forciert haben. Wichtig ist jedoch die Tatsache, daß sich Preiserhöhungen und Preissenkungen in etwa die Waage halten mit dem Ergebnis, daß das Preisniveau insgesamt stabil bleibt und nicht unaufhörlich eine aufwärts gerichtete Tendenz annimmt. Hierüber zu wachen ist die wichtigste Aufgabe der staatlichen Wirtschaftspolitik. In diesem Zusammenhang ist es erfreulich, daß gerade in der jüngsten Zeit von seiten der Bundesregierung mehrfach versichert worden ist, daß man auf die Zielsetzung, unsere Währung stabil zu halten und gleichzeitig die Vollbeschäftigung zu sichern, stets ein besonderes Augenmerk richten wird. Das betrifft insbesondere die Gefahr, daß inflationistische Auswirkungen aus dem Ausland auf unsere Wirtschaft ausgehen. In diesem Zusammenhang ist es ebenso erfreulich festzustellen, daß sich auch im Ausland die unbekümmerten Inflationierung vorbei ist. Daher kommt es gerade heute mehr denn je darauf an, daß auch unsere Wirtschaftspolitik alle Experimente, die zu Lasten der Stabilität unserer Währung gehen könnten, abgelehnt werden, damit das im großen und ganzen geordnete Preisniveau der letzten Zeit auch künftig erhalten bleibt.

★ ★ ★

Nutzen des Streiks ...

Die Gewerkschaft der Transportarbeiter in Philadelphia (USA) veröffentlichte einen Brief, den sie wenige Tage zuvor von einer jungen Dame erhalten hatte: „Meine Schwester in Chicago hat mir geschrieben, sie hätten dort einen Streik gegen die Omnibusgesellschaft gehabt. Sie mußte fünf Tage zu Fuß zur Arbeit gehen und hat dabei soviel abgenommen, daß sie jetzt viel besser aussieht. Aber nicht nur das. Auf dem Weg zur Arbeit lernte sie auch einen netten jungen Mann kennen. Sie heiratete jetzt. Könnten Sie nicht auch mal in Philadelphia streiken?“

FLOTTEN- UMSCHAU

Bundesmarine

Das erste der beiden von der Bundesmarine bestellten kleinen Versuchs-Uboote wurde Mitte März in Bremen zu Wasser gelassen. Das etwa 100 ts verdrängende Fahrzeug ist nur 22 m lang, hat 8 Mann Besatzung und soll lediglich zu Versuchszwecken bei einer Erprobungsstelle der Bundeswehr benutzt werden. Die Anhebung der Größe der Küsten-Uboote von 350 ts Wasserverdrängung (etwa 43 m Länge, 21 Mann) auf 450 ts wird sich bei der geplanten Serie „U 13“ bis „U 20“ auswirken. Möglicherweise wird man auch später einige größere U-Jagd-Uboote (unter 1000 ts) in Auftrag geben. In einigen Jahren können der Bundesmarine dann etwa 30 Uboote verschiedener Typen zur Verfügung stehen. Das vierte der 15 Uboote des 350-ts-Typs, die in Emden für Norwegen gebaut werden, ist als „Kuma“ in die norwegische Marine eingereicht worden.

Das Marinearsenal Wilhelmshaven soll im ehemaligen Bauhafen neu ausgebaut werden. Außer einem 1000-ts-Dock soll dort auch ein 8000-ts-Schwimmdock verankert werden.

Zur diesjährigen Kieler Woche werden zwei Viermaststrahschoner erwartet. Es handelt sich um das etwa 3700 ts große spanische Schulschiff „Juan Sebastian de Elcano“ und das etwa gleich große chilenische Schulschiff „Esmaralda“ (ex „Don Juan d'Austria“). Auf jedem Schiff ist eine Besatzung von rund 300 Mann. Ferner rechnet man wieder mit dem Eintreffen der beiden kleinen französischen Toppsegelschoner „L'Etoile“ und „La Belle Poule“. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ soll am 20. April eine Reise nach Westindien antreten und vom 18. bis 22. Mai in Puerto Rico festmachen. Zur Kieler Woche soll die „Gorch Fock“ wieder zurück sein.

Vizeadmiral Wegener, Befehlshaber der alliierten Seestreitkräfte der Ostseezugänge der NATO in Kiel-Holtenau, der Ende März in den Ruhestand getreten ist, wurde vorher vom dänischen König zu einer Abschiedsaudienz empfangen. Sein Nachfolger ist der 60jährige dänische Vizeadmiral Aage Linde.

Fremde Marinen

In den großen Marinen besteht wachsendes Interesse an der Erforschung der Temperatur-, Salzgehalts- und Strömungsverhältnisse im Meer und an der Erweiterung der Kenntnisse des Meeresbodens für den Einsatz von hochseefähigen Ubooten und für die Ubootsabwehr.

Die Ozeanographen streben eine Vorhersage der Verhältnisse im Meer an, ähnlich wie die Meteorologen die Wetterprognose bringen. Es werden Meßträger, Tauchkörper, Versuchsfahrzeuge und unterseeische Stationen entwickelt und gebaut, um bessere Kenntnisse über die Meere und den Meeresboden zu gewinnen. Die heutigen kernenergiegetriebenen Uboote aus besonderem Stahl können wesentlich größere Tiefen erreichen als die herkömmlichen Uboote. Mit Piccards Batyskap „Trieste“, eine Stahlkugel unter einem mit Leichtbenzin gefüllten Schwimmkörper, erreichte man bereits 10 000 m Wassertiefe. Das aus Aluminium hergestellte amerikanische Tauchfahrzeug „Aluminaut“ (15 m Länge), das im Herbst 1964 vom Stapel lief, soll später bis auf 4000 m Wassertiefe tauchen können. Es werden verschiedenartige Fahrzeuge und Geräte gebaut, die sich selbst im Wasser oder am Meeresboden fortbewegen können. Wissenschaftliche und militärische Stellen wollen sich in diesem Jahrzehnt nicht nur über den Weltraum, sondern auch über die Tiefsee bessere Kenntnisse verschaffen. —R—

20 auf See verschwundene Goldbarren

im Werte von 1,12 Mill. DM, die Anfang Februar auf „Capetown Castle“ offenbar gestohlen worden waren, haben Detektive an Bord desselben Schiffes teils auf dem Touristendeck in einer Sandkiste einzementiert, teils in der Nähe des Maschinenraums gefunden. Vorher hatten 100 Polizisten das Schiff vergeblich durchsucht, auch waren alle Besatzungsmitglieder und Passagiere, sogar die schon ausgestiegenen, vernommen worden.

Drei Haifänger aus Seenot geborgen

hat bei stürmischem Wetter südlich von Melbourne der Hamburger Frachter „Cap Frio“. Die Schiffbrüchigen waren mit Motorschaden von einem Sturm überrascht und schon zwei Tage lang mit ihrem Boot in die offene See getrieben worden, als sie der 1. O. der „Cap Frio“ sichtete.

71 Schiffe zu verkaufen

Der griechische Großreederei Niarchos beabsichtigt, seine gesamte Flotte für 800 Mill. DM zu verkaufen. Man sagt, er wolle wegen besserer Rationalität von seinen Supertankern auf atombetriebene Schiffe umsteigen.



gehört
gesehen
festgehalten

Einen achterausgesegelten Kapitän

der um Asyl bat, hatte Hamburg am 29. März zu verzeichnen. Es war Kapitän Hahn vom ostdeutschen Schlepper „Eisvogel“, der den 400-t-Kran „Magnus“ von dem in der Themsemündung gesunkenen Zonenfrachter „Magdeburg“ nach Hamburg gebracht hat.

Einen neuen Staat in der Themsemündung

wollte ein Piratensenderchef aus Folkestone auf einigen alten Befestigungen gründen, auf denen er mit ein paar Getreuen seinen Schwarzsender betreibt. Doch vorerst war das Wetter für die bereits mit allem Pomp angesetzten Unabhängigkeitsfeiern zu schlecht.

Bessere medizinische Hilfe für Seeleute

soll ein internationales medizinisches Nachschlagewerk gewährleisten. Das Buch soll eine obligatorische Medikamentenliste enthalten und besondere Zeichen im internationalen Signalcodex, mit denen ärztliche Anweisungen auf See angefordert und gegeben werden können.

Die Stadt Bremen und der Deutsche Schiffsverein

kamen anlässlich der diesjährigen ordentlichen Mitgliederversammlung des DSV auf „Schulschiff Deutschland“ überein, daß die von Bremen erbaute Seemann-Berufsschule dem Verein überlassen wird, während dieser seine

schwimmende Ausbildungsstätte „Schulschiff Deutschland“ der Stadt Bremen weiterhin zur Verfügung stellt.

Flirt — Freundschaft — Liebe

lehrt ein Seminar, das der Christliche Verein Junger Männer für 15—17jährige Jungen in Hamburg eröffnet hat.

SOS — der Kapitän ist betrunken

Solch einen Notruf von „Carl Lehnkering“ (298 BRT) alarmierte den holländischen schweren Flagkreuzer „De Zeven Provinciën“.

Unweit Texel-Feuerschiff schickte er drei Soldaten an Bord des Kümo, um es nach Rotterdam zu bringen. Dort wurden Kapitän und Steuermann fristlos entlassen. Grund: Trunkenheit, Schlägerei und Mißbrauch der Seenotfrequenz. Der Tatbestand der Meuterei war nicht gegeben.

Zum traditionellen Dankesmahl

versammelten sich zehn Kapitäne und führende Männer des „Hauses Seefahrt“ im Lloydhotel zu Bremen. Der Dank gilt den Kapitänen, die nach altem Brauch Geldspenden für ihre von der Stiftung „Haus Seefahrt“ betreuten pensionierten Kollegen und deren Angehörige sammelten.

Mit einer hohen Taxirechnung aber ohne Geld und Schiff

stand kürzlich ein 23jähriger englischer Seemann in Bremerhaven vor dem Richter. Als er mit seiner Taxe, von einem Hamburger Bummel kommend, Bremerhaven erreichte, war sein Schiff und damit seine Geldquelle für die 160,— DM Taxe bereits abgefahren. Der Taxifahrer lieferte ihn bei der Polizei ab.

Leser schreiben für Leser

Alptraum vom Frieden

von

Joachim Knutschke

Höchster Stand des Geistes und der Technik: Ein Kurzschluß im Hirn, ein Kontakt wird durch einen Knopfdruck ausgelöst. Kernwaffen tun ihre, vom Menschen zugegebene Pflicht. Die Menschheit grub sich wie ein Bazillus ihr eigenes Grab. Atompilze leuchten herrlich rot im Abendsonnenschein. Die Tilgung war vollständig. Die Krone der Schöpfung schuf den Untergang der Schöpfung. Chaos? Nein, der Anfang des Friedens, des ewigen Friedens auf Erden.

Sie kämpften für den Frieden. Und wie tapfer sie kämpften. Nun ist er da. Man könnte sie alle für Märtyrer halten.

Die Verwüstung ist Mahnmal des Grauens, doch keiner legt Kränze nieder. Es wird nie wieder geschehen, es ist Frieden für immer.

Keiner betet mehr: „Oh Herr, warum hast Du mich verlassen?“, denn sie haben ihr Ziel erreicht. Friedlich liegen sie nebeneinander, ein Bild des Friedens. Man muß tot sein, um diesen Frieden zu erleben. Aber es geht, es geht auch so, die Erde dreht sich weiter. Doch sie ist klein geworden, winzig klein, bloße Materie, ein Atom im Kosmos.

Ihr Zweck? Aber darüber brauchst du dir dann keine Gedanken zu machen. Dieser Friede ist ewig, ewige Stille und Leere. Du bist der Verantwortung enthoben. Dann!

Unsere Wasser- und Schifffahrts-direktionen

Von Heinrich Schopper

Ein Schiff steuert auf dem Zwangsweg in der Ostsee. Es ist dick, pottendick, der Telegraph steht auf langsam, die letzte Wegetonne hat man nicht erwischt. Jetzt suchen sie fieberhaft die letzte Tonne vor Kiel-Feuerschiff, denn hier bei der Ansteuerung kurz vor der Einfahrt in das Fördefahrwasser heißt es besonders sorgfältig navigieren — noch dazu im Nebel. Man braucht dringend genaue Positionen, man braucht die Tonne. Da, weit Backbord ein Echo im Radar. Der W. O. nimmt Zeit und Peilung. Nein, es ist kein Fahrzeug, das Echo liegt fest, es muß die Tonne sein. Aber soweit an Backbord? Nun ja, man fährt Ballastschiff, Wind und See stehen von Steuerbord vorn. Also hin zur Tonne. Man muß sie sehen, muß Kennung und Nummer ausmachen. Noch eine halbe Meile ab, nichts, noch näher ran. „Tonne an Backbord,“ meldet der Ausguck, eine Schattierung im Nebel, dann rötlich und dann dicht bei. Sie erkennen die Nummer, aber es ist eine ganz andere Nummer als die erwartete. Eine ganz andere Tonne also. Man müßte sie schon längst passiert haben. Mit schwerem Zweifel setzt man nun neuen Kurs ab. Aber der stimmt nicht, kann nicht stimmen, denn die Numerierung der Tonne war falsch oder sie lag falsch. —

So könnte es zu einer Strandung kommen, weil die Seezeichen nicht stimmen. Doch das ist ausgeschlossen, denn auf die Seezeichen können wir uns verlassen, hundertprozentig. Selbst wenn eine Tonne vertrieben sein sollte, wissen wir, daß wir sofort informiert werden. Was in der Seekarte und in den Seehandbüchern unserer Küsten steht über die Seezeichen, seien sie nun fest oder schwimmend, das ist über jeden Zweifel erhaben.

Selbstverständlich wie die Natur

Genaue Art des Seezeichens, Position und die Kennung in Licht-, Schall- oder Funkzeichen, man nimmt sie so selbstverständlich, als absolut sicher hin, wie die Küstenlinie selbst. Und doch ist dieses weitverzweigte Wegweisersystem auf See nicht von der Natur geschaffen, sondern von Menschen. Von den Männern im Dienste der Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Dort sind die Manager, die Organisatoren der Küstennavigation, die Garanten ihrer größtmöglichen Sicherheit. Sicher an Untiefen und Bänken vorbei, durch gewundene Rinnen und Priele hindurch zu Lotsenstationen, Einfahrten, Schleusen und Häfenbecken hin leitet uns ein wohldurchdachtes System von tausenden Seezeichen. Bei Tag und bei Nacht, im Sommer und im Winter bei jedem Wetter, bei Ebbe und Flut: Die Seewasserstraßen bleiben klar für den Schiffsverkehr, so daß jede Schiffsführung, jeder Lotse jederzeit für jeden Quadratmeter Wasser weiß, wie sie zu steuern und zu fahren haben, um die berühmten zwei Zoll Wasser unter dem Kiel zu behalten. Dazu müssen die Fahrinnen in ihre Richtung, in Tiefe und Breite unablässig gegen Strom, Schlick und Sand geschützt werden. Molen schützen die Schiffe, betriebsklare Schleusen nehmen sie auf, Kais stehen zur Verfügung und die Ufer sind geschützt gegen See und Sog. Geschützt mit Steinen, mit Beton und Buhnen, mit Stags und Faschinen. Eine Flotte von Spezialschiffen und Booten, ein Arsenal von Baggern, Kränen und Rammen ist dauernd im Betrieb. Routine-mäßig, um die Wasserstraßen für den Schiffsverkehr offen und für die Navigation klar zu

halten, im besonderen Einsatz bei Neubauten, Überbrückungen, Untertunnelungen, Erweiterungen und Vertiefungen nach Schäden. Für all das und noch mehr zeichnen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen verantwortlich. Wir Seeleute hören und sehen wenig von ihnen und was wir wahrnehmen, nehmen wir als selbstverständlich — jedoch nur deshalb, weil wir uns so hundertprozentig auf die Sicherheit der Seewasserstraßen und ihrer Einrichtungen verlassen können.

Was heißt Verwaltung, Betrieb, Unterhaltung?

Unsere Wasser- und Schifffahrtsdirektionen obliegt Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen. Sie sichern damit 30 Prozent unseres bundesdeutschen Binnenverkehrs.

Der Direktion Kiel untersteht das gesamte Küstengebiet des „meerumschlungenen“ Schleswig-Holstein, der Kiel-Kanal und andere Wasserstraßen. Darüber hinaus hat sie die Aufsicht über die Länderhäfen. 900 sm Küste hat die Bundesrepublik, 470 davon entfallen allein auf die Kieler Direktion. Ihrem Bereich unterstehen (mit NO-Kanal) 900 sm betonntes und 230 sm beprechtetes Fahrwasser. Drei-Feuerschiffe, 220 Leuchtfeuer und 1300 Tonne kennzeichnen die Wasserstraßen des Verwaltungsgebietes.

Die Geographie selbst bestimmt die Besonderheiten ihrer Aufgaben. Da ist die Nordseeküste mit ihren Inseln, Prielen und Watts, da ist die völlig andere Struktur der Ostseeküste, in sich wieder gliedert in offene Seeküste und Förden. Schließlich gehört der NO Kanal dazu.

Die Direktion ist Großgrundbesitzer von gewaltigem Ausmaß. Sie ist nämlich nicht nur Eigentümer der Wasserstraßen sondern auch ihrer Ufer. Sie tritt auf als Pächter für ihre Anlagen und zugleich als Verpächter für Industrieanlagen, Werften usw. Das sind rein fiskalische Aufgaben. Ihre Durchführung vollzieht sich



So wird der neue Leuchtturm anstelle von Kiel-Feuerschiff aussehen

still im Hintergrund, unauffällig. Eine Hoheitsaufgabe ergibt sich durch die Strom- und Schifffahrtspolizei, die ihr unterstehen. Sie verkörpert die gesetzgeberische Staatsgewalt über die Bundeswasserstraßen. Besser bekannt ist uns die Wasserschutzpolizei. Sie untersteht dem jeweiligen Land und verkörpert die Vollzugsgewalt.

Ein Verkehrskuriosum

Um in diesem Rahmen wenigstens einen vagen Begriff von dem zu geben, was Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung unserer Wasserstraßen bedeutet, sei hier einmal kurz der Kielkanal unter die Lupe genommen. Er ist der stärkst befahrene Kanal der Welt. Ihn passieren doppelt soviel Schiffe wie den Suez- und den Panama-Kanal zusammen. Zu ihm gehören die Schleusen an beiden Enden, die Ausbuchtungen der Weichen, ein weitgehend ausgebautes Signalwesen u.a.m. Darüberhinaus gilt jedem Meter Uferböschung die besondere, ständig wachsende Sorge der Verwaltung. Auch die Aufsicht über das Lotsenwesen ist Sache der Direktion.

Der Kanal durchschneidet ein Land, Festland. Er unterbricht damit Verkehrswege: Land- und Wasserstraßen und Eisenbahnen. Soweit sie beim Bau des Kanals schon bestanden, muß die Direktion für Unterhalt und Betrieb sorgen. Ein weiteres umfangreiches Gebiet also: Der Querverkehr, nämlich Fähren und Brücken.

Und dann der Schiffsverkehr selbst, pausenlos, rund um die Uhr.

Jedes Jahr mehr Schiffe, immer größere Schiffe in beiden Richtungen. Diesen enorm dichten Verkehr fließend zu erhalten ist eins der größten und immer schwieriger werdenden Probleme der Direktion. Sie schaffen es noch. Obwohl der Kanal zu schmal ist, um zwei große Schiffe über 6000 BRT und 6,1 m Tiefgang auf Gegenkurs in Fahrt passieren lassen zu können. Dazu muß ein Fahrplan aufgestellt werden. Dieser Fahrplan dürfte ein Verkehrskuriosum sein. Alle Fahrpläne werden auf lange Sicht aufgestellt (Sommer- und Winterfahrplan). Nach allen bekannten Fahrplänen haben sich die Verkehrsteilnehmer zu richten. Die Fahrpläne des Kielkanals jedoch werden immer wieder neu erstellt. Sie richten sich nach dem anfallenden Verkehr. Das heißt nach den Schiffen und ihrer Anzahl und Größe, ganz wie sie kommen und gehen. Nur so bleibt der Plan elastisch, bleibt den Erfordernissen angepaßt. Und nun kommt das zweite Verkehrskuriosum. Ist der Plan einmal aufgestellt, für eine bestimmte Anzahl von den in fünf Klassen aufgeteilten Schiffen, dann muß er ablaufen wie ein Uhrwerk. Auf die Minute genau. Das bedingt, daß die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel die einzige Verkehrsbehörde ist, die dann in den Verkehr unmittelbar eingreift. Den Takt geben die großen Schiffe. Sie dürfen sich in Fahrt nicht begegnen. Jeweils eines muß in die Weiche, während das andere oder die anderen passieren. Ansammlungen müssen verhindert werden, alles muß fließen in beiden Richtungen. Um das zu gewährleisten, um diesen ungeheuer dichten Schiffsverkehr nach kurzfristigen Meldungen, ohne gefährliche Begegnungen, ohne unnötige Manöver und ohne Stockung zu leiten, während die Schleusen pausenlos neue Schubs in den Kanal entlassen, sitzen an beiden Enden die Strategen, die Streckenkapitäne in den Schiffslenkungsstellen. Diese bekommen vom Schleusenmeister die Außenmeldungen und vom Kollegen am anderen Ende die Gegenmeldungen. Daraus stellen sie dann den jeweils erforderlichen Fahrplan auf. Das machen sie rationellerweise zeichnerisch auf Blättern, die dem Laien anmuten wie abstrakte Kunstwerke. Ihre Meister aber, die Streckenkapitäne, lesen darin genau ab, wann und wo ihre vielen großen und kleinen Schiffe sind, sein müssen und sein werden. Dazu hat er alle Schiffe an der Strippe, bzw. an einem ausgeklügelten Signalsystem. Auch das braucht laufend Wartung und gegebenenfalls Reparatur. So bekommt jedes Schiff aus den Hauptquartieren in Brunsbüttelkoog oder Holtenu seine Fahrtrweisung, bekommt genau vorgeschrieben, wann es wo zu sein hat, an welcher Weiche es gegebenenfalls festmachen und warten muß, bis das Signal zur Weiterfahrt kommt.

Im Durchschnitt 237 Schiffe täglich, 237 Schiffe in einer schmalen Rinne von 100 km Länge, die erfaßt und geleitet werden müssen. Bei Tag und Nacht in jedem Wetter. Und es funktioniert, — noch. Obwohl die Schiffe längst über den Kanal hinausgewachsen sind. Die Wasserbauer haben für einen sicheren Verkehr, sicher für Schiff und Böschung, einen Kanaldurchschnitt errechnet, der siebenmal so groß sein soll, wie der Schiffsquerschnitt (7:1). Für große Schiffe, und die passieren immer häufiger, ist der Kanaldurchschnitt aber nur noch viermal so groß (4:1). Unter diesen Umständen grenzt der relativ reibungslose und flüssige Schiffsverkehr im Kanal ans Wunderbare.

Aber der Kanal ist nicht nur eine Hauptschlagader des Welthandels, sondern buchstäblich auch eine Hauptschlagader „des Blutes der Erde“, des Wassers. Er ist der größte Vorfluter (Entwässerer) Schleswig-Holsteins. Zwischen Holtenu und Rendsburg beispielsweise übernimmt er die gesamte Entwässerung des durch den Kanalbau abgeschnittenen oberen Eidergebietes. Maximal 240 m³ Wasser pro Sekunde ergießen sich in den Kanal. Viele Gebiete liegen tiefer als der Kanal. Da müssen 14 elektrische Schöpfwerke die Entwässerung besorgen. Die Kanalverwaltung muß sie bauen, unterhalten und betreiben.

1895 wurde er erbaut und 1913 erweitert. Er stellt die kürzeste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee dar, 200–300 m kürzer als der Weg um Skagen. Hier in der Einsparung durch den Kanal liegt die Grenze der Passagegebühren. Sie müssen stets niedriger gehalten werden, als diese Einsparung. Mit den Einnahmen können nur die normalen Betriebs- und Unterhaltungs bestritten werden: Schleusen, Lenkungsanlagen, Uferböschung, Schöpfwerke usw. Nicht aber decken können sie die rasend anwachsenden Kosten durch das Anwachsen der Schiffszahl und -größe (Erweiterung, Vertiefung, Vergrößerung). Auch die Kosten durch Abspülungen der Böschungen, hervorgerufen durch das untragbar gewordene Mißverhältnis zwischen Schiffs- und Kanalquerschnitt, reißen ein Loch. Das gleiche gilt für den Querverkehr, der bei Inbetriebnahme angelegt wurde für die Benutzung durch Pferd und Wagen.

Trotz Schlick und Eis voran

Lübeck ist der größte Hafen des verwalteten Gebietes. Zur Zeit wird die Trave vertieft, um Schiffen bis zu 15 000 t₀ die Zufahrt zu ermöglichen. Ein Meter tiefer, das bedeutet 50 % größere Schiffe und das kostet 30 Mill.

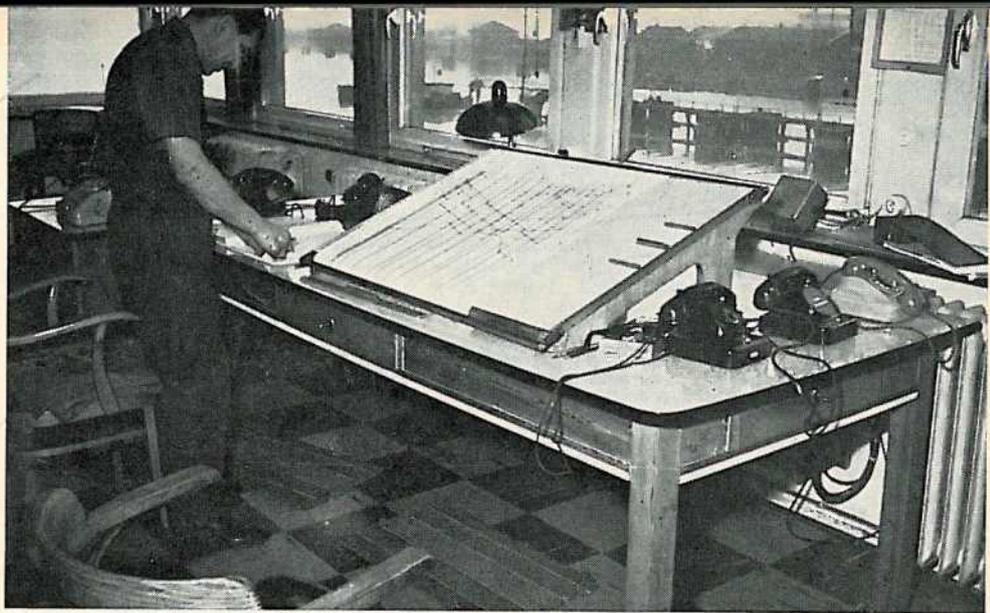
Alle 4–5 Jahre vereiste Ostsee. Im Winter 62/63 mußte der Kielkanal 10 Prozent Einbuße durch Eis hinnehmen. Der Kanal selbst blieb passierbar. Nicht aber die westliche Ostsee. Bis 1945 war keine Not. Da sprang immer die Marine mit ihren dicken Brocken ein. Aber 1962 konnte ein einziger Eisbrecher es nicht schaffen. Jetzt sichert ein Abkommen mit Finnland einen starken Eisbrecher, denn Finnland hat selbst Interesse an der Zufahrt in der westlichen Ostsee und ein eigener Eisbrecher müßte ja vier bis fünf Jahre unbenutzt im Hafen liegen, um dann nur in einem Winter gebraucht zu werden.

Noch einen kurzen Zickzackkurs durch die Aufgabenbereiche unter der Verantwortung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Kiel. Da sind auf dem technischen Sektor: Eiderabdämmung, Küsten- und Inselnschutz, Versuche zur Feststellung der Witterungs- und Unterwasserbeständigkeit von Metall- und Kunststoffüberzügen und als Novum für eine zivile Behörde: Wasserbaumaßnahmen für die Bundesmarine. Geleistete Arbeiten in der Wasserwirtschaft finden wir in der Hydrologie, im Pegel- und Meßwesen, bei der Ölverschmutzung und Radioaktivität. Darüberhinaus fallen Aufgaben an z. B. im Kartenwesen, der Vermessung und im Liegenschaftswesen.

Als Beispiel dafür, wie sie auf der Direktion technisch auf der Höhe sind, sei erwähnt, daß die routinemäßige Positionskontrolle der schwimmenden Seezeichen mit allen Schikanen vorgenommen wird: Mit Sichtfunkpeilern, Decca und Radar.

Doch auch in die Zukunft ist der Blick gerichtet. Vor allem im Seezeichenwesen geht man voran in der Rationalisierung. Feuerschiffe werden durch Leuchttürme ersetzt, nach Flensburg folgt jetzt Kiel. Man ist bestrebt, die Rationalisierung durch bezirkweise Zentralisierung und Automation der Fernsteuerung der Kennungen zu erreichen.

—hs—



Hier werden die Fahrpläne des NO-Kanals zusammengestellt und überwacht

Landgang mit 100 Sachen

Heute: Ein Volk von Verbrechern?

Nachdem bereits ein druckfertiger Autobebericht mit interessanten Einzelheiten über ausländische Verkehrsverhältnisse auf dem Tisch der Kehr wieder-Redaktion gelegen hatte, haben wir uns in letzter Minute nach dem Motto: „Warum denn in die Ferne schweifen . . .?“ entschlossen, in dieser Ausgabe ein wenig auf den Straßen vor der eigenen Tür zu kehren.

Grund genug dafür schien uns Bonn's neuestes „Geschenk“ an die Autofahrer, das zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs zu sein, daß bereits lange vor seinem Inkrafttreten am 26. 11. 1964 viel Staub aufgewirbelt hat. Wie sehr sich dieses neue Gesetzeswerk in das Vorfeld der allgemeinen Diskussion geschoben hat, zeigen allein schon die vielen Druckspalten, in denen sich Boulevard-Presse und auch seriöse Blätter mit der neuen Situation auf unseren Straßen beschäftigen. Je nach Temperament und Laune werden darin die schärfsten Attacken gegen das neue Verkehrsgesetz geritten, die wohl in der polemischen Frage eines 10 Pfennig-Blattes gipfeln: „Wir Deutschen — ein Volk von Verbrechern?“

Obwohl auch uns der zweite Teil des oben zitierten Sprichwortes „ . . . denn das Gute liegt so nah!“ auf deutsch gesagt im Halse stecken blieb, möchten wir doch klarstellen, daß wir mit diesem Bericht keine Stimmungsmache, sondern eine objektive Darstellung der neuen Gegebenheiten verfolgen.

Ob darum das Gesetz der Weisheit letzter Schluß ist, braucht hier nicht untersucht zu werden. Doch daß etwas getan werden mußte, steht außer Zweifel. Beweis ist die Zahl der Unfalltoten und -verletzten. Mit etwa 20 000 im Jahr entspricht sie der Einwohnerzahl einer bundesdeutschen Kleinstadt.

Trifft das Gesetz alle Autofahrer mit unbilliger Härte? Die wesentlichen Punkte besagen folgendes:

- Wer an verbotener Stelle parkt oder hält und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit geringfügig überschreitet, muß weiter wie bisher mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung rechnen. Die dafür höchste Strafe von bisher DM 150,— wurde jedoch auf DM 500,— heraufgesetzt. Außerdem kann bei Übertretungen und Vergehen ein Fahrverbot von 1 bis 3 Monaten ausgesprochen werden, ohne daß der Führerschein eingezogen wird.
- Falsches Fahren an Fußgängerüberwegen kann jetzt als Vergehen bestraft werden, wenn der Fahrer erstens grob verkehrswidrig, zweitens aber auch rücksichtslos fährt und „Leib und Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.“ Dann wird er in schwerwiegenden Fällen mit Gefängnis bedroht. Außerdem Führerscheinentzug, wie es das Gesetz jetzt vorschreibt.



- Für Autofahrer, die an unübersichtlichen Stellen (Bergkuppen, Bahnübergängen) zu schnell oder nicht auf der rechten Seite der Fahrbahn fahren und dabei andere Verkehrsteilnehmer gefährden, gelten die gleichen Bestimmungen wie beim falschen Fahren an Fußgängerüberwegen.
- Wer auf der Autobahn wendet, erhält nicht, wie häufig angenommen, grundsätzlich Gefängnis. Doch wendet er „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“, so daß eine Gefährdung anderer entsteht, dann kann er in der Regel mit Gefängnis bestraft werden. Dazu gehört auch der Führerscheinentzug.
- Mit einer Gefängnisstrafe muß auch ein Autofahrer rechnen, der wegen einer Panne hält und sein Fahrzeug nicht auf einer ausreichenden Entfernung gesichert hat. Wer also auf Abend- und Nachtfahrten nicht verzichten kann, muß praktisch eine Warnlampe oder ein Warndreieck mit sich führen, um nicht die Gefährdung eines anderen Verkehrsteilnehmers heraufzubeschwören.
- Wer ohne Führerschein fährt, weil er ihm entzogen worden ist oder weil er Fahrverbot hat oder weil er keinen Führerschein erworben hat, dem droht Gefängnis bis zu einem Jahr. Wer seinen Führerschein nur vergessen oder verloren hat, wird lediglich wegen einer Übertretung bestraft.
- Jeder, der sich betrunken ans Steuer setzt oder der aus anderen Gründen (z. B. wegen Einnahme von Medikamenten) fahrunfähig ist, kann jetzt wegen eines Vergehens Gefängnis bis zu einem Jahr erhalten oder mit Geldstrafen bis zu 10 000 DM belegt werden. Auf jeden Fall wird der Führerschein eingezogen. Wie gefährlich es ist, vor Antritt einer Fahrt Medikamente zu sich zu nehmen, zeigt sich darin, daß ca. 11 Prozent aller Kraftfahrer, die an Unfällen beteiligt sind, unter der Wirkung von Arzneimitteln stehen.

Wer nüchtern und unvoreingenommen das neue Gesetz betrachtet, wird erkennen müssen, daß es sich vor allem gegen die Rowdys im Straßenverkehr richtet, nicht aber gegen den anständigen Autofahrer. Denn die wirklich durchgreifenden Änderungen (außer der Erhöhung der Geldstrafen bei Übertretungen) bestehen darin, daß bei grob verkehrswidrigem und rücksichtslosem Verhalten und bei Trunkenheit am Steuer der Führerscheinentzug als Regel vorgeschrieben ist und bei allen Straftaten schwerer Art jetzt ein Fahrverbot verhängt werden kann.

Für den anständigen Kraftfahrer besteht also keine Veranlassung, seine Fahrweise grundlegend zu ändern und künftig etwa mit 30 Stundenkilometern auf freier Strecke zu „kriechen“.

Das letzte Wort ist damit aber nicht gesprochen, denn erst die Praxis der Rechtsprechung kann zeigen, ob das Gesetz wirklich dem Wohl der Anständigen dient.

—ge—



Die Freiwache

Der letzte Raddampfer

Mit dem Verkauf der „Hansa“ verliert die Unterelbe ein letztes Stückchen Romantik

Von Ludwig Dinklage

Die „Hansa“, der letzte Paddelkasten der Unterelbe, hat uns in diesen Tagen verlassen. Damit sind wir um etwas Romantik, die erfreulicherweise immer noch bei den „Este-Linern“, wie die Schiffe der Hamburg-Blankenese-Este Linie hier auf der Elbe genannt werden, bewahrt wurde, ärmer geworden. Zwei Raddampfer besaß diese Reederei, die „Lessing“ und die „Hansa“. Die „Lessing“, als „Königin Luise“ 1911 in Königsberg erbaut, wurde im vergangenen Jahr abgewrackt. Und nun folgt ihr die „Hansa“. Mehrere Jahre hat sie angebunden unter den Gärten von Cranz an der Este gelegen. Die Hadag, die die weiße Flotte mit dem blauen Schornsteinring und den gekreuzten weißen Schlüsseln darin am 1. Mai 1963 übernommen hatte, wußte mit diesen „ollen Paddelkästen“ genau so wenig anzufangen, wie mit den drei Raddampfern „Delphin“, „Phönix“ und „Primus“ des Köhlbranddienstes, die bis auf ein Schiff, das die Holländer kauften, schon lange ihren Weg zu den Abwrackplätzen angetreten hatten.

1905 lief die „Hansa“ unter dem Namen „King Alfred“ an der Themse vom Stapel. König Edward VII. eröffnete auf ihr den Themsedienst. An die dreißig Schwesterschiffe verkehrten hier sehr bald. Die „King Alfred“ wurde noch vor dem 1. Weltkrieg zum Rhein verkauft und lief dort unter dem Spitznamen „Müllemer Bötche“, bis sie 1920 nach Memel verkauft wurde und den Namen „Memel“ erhielt. Von hier holte sie 1924 Sletas, der Chef der Este-Liner, zur Elbe und taufte sie um auf den Namen „Hansa“.

Gewiß, das Schiff hat ausgedient. Als Kohlenfresser ist es nicht mehr wirtschaftlich genug. Obwohl der Stahlrumpf noch außerordentlich gut erhalten ist, würde sich der Umbau zu einem Motorschiff doch nicht mehr recht lohnen. Zudem haben die schwerfälligen Raddampfer in unserer hektischen Zeit nichts mehr zu suchen.

Hätte man es aber nicht doch ermöglichen können, die gute, alte „Hansa“ als Museumschiff, als ein Relikt einer guten alten Zeit zu erhalten? Sehen wir uns einmal die Holländer an. Schon fast drei Jahre liegt dort die „Hugo Basedow“ in Delfzijl und man hofft, sie als schwimmendes Museum erhalten zu können. Anderswo hegt man die alten Wattenfahrer,

die Bojer, Tjalken, Botter und Kuffs. England hat die „Victory“, das Flaggschiff Nelsons, hat die „Cutty Sark“ und selbst unsere frühere „Peking“. Wir finden weiter solche Schiffe in Schweden, Norwegen, Finnland, Italien, Portugal, den Vereinigten Staaten, Japan und selbst in Rußland. Jedes Land hegt und pflegt diese alten Veteranen als kostbare Zeugen einer vergangenen Zeit. Nur bei uns scheint solches nicht möglich zu sein. Selbst Professor Hävernick, der sehr viel Sinn für die Seefahrt hat, ist es nicht gelungen, als eine „Außenstelle“ seines Museums hamburgischer Geschichte den 1873 erbauten und 433 BRT großen Schraubendampfer „Pionier“ als Erinnerung an den Aufbau der deutschen Seeschifffahrt im Hamburger Hafen ein Plätzchen zu geben.

Natürlich ist es nicht Sache des Reeders, Museumsstücke zu schaffen. Der Reeder kann und darf kein Romantiker sein, aber er könnte beim Staat darauf hinwirken, daß keine Dinge auf dem Schrotthaufen enden, die dereinst einen großen Wert haben werden. Die Museen hätten es dann nicht nötig, von Hafen zu Hafen, von Abwrackplatz zu Abwrackplatz zu reisen, um alte nautische Instrumente, Seemanns- und Schiffbauerwerkzeug oder Galionsfiguren aufzukaufen.

Könnte man nicht, ähnlich wie es bei den sogenannten „Kunstprozenten“ öffentlicher Bauten ist, den Bauherren zur Auflage machen, einen bestimmten Satz für die Beschaffung und Rettung historischer Schiffskörper, Fahrzeuge und schiffstechnischer Gerätschaften zur Verfügung zu stellen? Ich glaube, dieser Weg wäre gangbar und ein Plätzchen im Hafen dafür würde sich auch noch finden lassen.

Wer ist wer?

Kapitän Heinrich Tetzen

Auf dem Kriegsfeuerschiff „Elbe C“ war es, als ich ihn kennenlernte, den Steuermann der Seewehr Heinrich Tetzen. Aber das liegt nun schon fünfzig Jahre zurück. Tetzen war damals Kapitän des 571 BRT großen Dampfers „Jacoba“ der Hamburger Reederei L. F. Mathies & Co. und wurde bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges in Bausch und Bogen von der

Kaiserlichen Marine eingezogen: er und sein Schiff und seine ganze Besatzung. Und da lag sie nun, vom Schornstein bis hinunter zur Wasserlinie grau gepönt als innerstes Feuerschiff in der Elbmündung und wartete auf den bösen Feind. „Bei Feindberührung vor der Elbe alle deutschen Schiffe passieren lassen und nach dem letzten Anker slippen, Position verlassen und versuchen zu entkommen oder das Schiff auf den Strand zu setzen und zu sprengen.“ So lautete der Befehl, den er und die beiden anderen Feuerschiffe, der Kirstendampfer „Maas“ und das „etatsmäßige“ Feuerschiff „Elbe 1“ erhalten hatten. Wochenlang, monatelang lagen dort die Schiffe. Keiner kümmerte sich um sie, bis es dem Kommandanten des Feuerschiffes „Elbe A“ zu dumm wurde und er dem Flottenchef Admiral Scheer einen Winkspruch aufgab, als dieser gerade mit seinem dicken Ziegenbock, dem Linienschiff „Friedrich der Große“, in die Elbe dampfte: „Kommandant an Flottenchef: Bitte Exzellenz um Ablösung!“

Da war die Bombe geplatzt. Wieso Ablösung? Seit neun Monaten schwabbelten die Feuerschiffe hier herum und neun Monate lang hatten die Männer an Bord keinen Fuß an Land gesetzt und erinnerten sich nur noch dunkel, daß es an Land so etwas wie Mädchen gab. — Natürlich, gern hätte sie ihr hoher Chef, der Sperrkommandant, abgelöst. Aber wie? Er hatte weder Männer dafür noch ein Schiff, und alle seine Gesuche, ihm diese zu stellen, waren abgelehnt worden. Nun aber ballerte Admiral Scheer selbst mit der Faust dazwischen. In Hamburg lagen noch viele Dampfer. Wir suchten uns die „Rhein“ dazwischen heraus, auch ein Kirsten-Schiff, und hatten nun endlich die Ablösung. Wie konnte das mit einem Mal alles schnell gehen, wenn man gleich oben anpochte und nicht bescheiden durch den Lieferanteneingang kam?

So kam dann Kapitän Tetzen nach neun Monaten „Seefahrtszeit“ endlich wieder an Land und fuhr gleich nach Blankenese in den wohlverdienten Urlaub.

Viel Urlaub hat ein Seemann ja sowieso nicht. Wohin auch? Als er vier Jahre alt war, hatte er bereits seine Mutter verloren. Seinen Vater hatte er überhaupt nur dreimal gesehen. Vater Tetzen fuhr als Kapitän zur See und blieb auch auf See. Als der Sohn Heinrich die Schule hinter sich hatte, ging auch er zur See. Auf einem Segelschiff natürlich. Anderes kam für ihn nicht in Frage, wie überhaupt nicht für einen Blankeneser.

Neunmal schipperte er um Kap Hoorn herum. Als er endlich den „Schiffer auf großer Fahrt“ in der Tasche hatte, stieg er um auf einen Dampfer und landete bei der Mathies-Reederei. Etwas geruhsamer ging es hier ja zu mit den kurzen Reisen in der Nord- und Ostseefahrt.

Bis zum Jahre 1935 fuhr Kapitän Tetzen noch bei dieser Linie und er machte immer glückliche Reisen. Dann setzte er sich in Blankenese zur Ruhe. In seinem gemütlichen Haus am Strandweg konnte er nun am 1. April seinen 90. Geburtstag gesund und rüstig erleben.

L. Dinklage

Streifzüge durch Ostblockhäfen

1. Fortsetzung

Müde und bildungshungrig

In den nächsten Tagen durchstreife ich ohne Begleitung Leningrad, um möglichst viele Eindrücke von den Lebensgewohnheiten der Menschen und ihren Bedürfnissen zu erhalten. Ich gehe zu Fuß, fahre mit Taxi, U-Bahn, Bus und Straßenbahn und stelle fest, daß die Benutzung der Verkehrsmittel spottbillig ist. Für 4½ Stunden Taxifahrt zahle ich 1 Rubel 60 Kopeken, etwa 6,50 Mark. Die Straßen, Bahnhöfe und Parks sind piktesauber, Zigarettenstummel, Abfälle und dergleichen wirft der Sowjetbürger in bereitgestellte Behälter.

Unweit der Peter-Paul-Festung entdeckte ich den Kreuzer „Aurora“, der bei der Oktoberrevolution das Feuer auf das Winterpalais eröffnet hat. Heute ist dieser Kreuzer eine der über 230 Leningedenkstätten, die sich allein in Leningrad befinden. Auch eine Zigarettenmarke trägt seinen Namen, um den Raucher ständig an die Bedeutung der geschichtlichen Vergangenheit zu erinnern.

Von hier fahre ich mit der U-Bahn, die nach dem zweiten Weltkrieg gebaut wurde. Es ist eine großartige Verkehrsanlage, deren prunkartige Stationen nach verschiedenen Themen gestaltet wurden: „Wahrzeichen des Waffenruhms“, „Die Industrialisierung der S. U.“, „Ruhm der Arbeit“, „Die Salve der Aurora“, „Die sowjetische Wissenschaft“, „Die sozialistische Revolution“ u. a. Mit einem unvorstellbaren Kostenaufwand wurden die einzelnen Stationen mit verschiedenfarbigem Marmor, vergoldeten Kronleuchtern und Ornamenten ausgestattet. Allein die Vielzahl der Skulpturen und mit Halbedelsteinen verzierten Mosaiken repräsentieren einen unvorstellbaren Wert.

Wie kraß ist jedoch der Gegensatz zwischen diesem Prunk und den Fahrgästen! Ernst und verbissen sind die Mienen meiner Umgebung, kaum ein Laut oder fröhliches Lachen ist zu hören. Ich habe den Eindruck, daß alle furchtbar müde sind. Stark beeindruckt bin ich, wie überall auch im Straßenbild sichtbar, von dem Bildungshunger der einfachen Menschen. Fast jeder liest in Büchern oder Zeitschriften, erstaunlich oft stelle ich Fachliteratur, auch in ausländischer Sprache, fest. In der größten Buchhandlung Leningrads, Newski-Prospekt 167, herrscht ein unvorstellbares Gedränge. In mehreren Etagen sind die Fachabteilungen Gesellschaftswissenschaften, Kunst, Technik, Medizin, Chemie u. a. untergebracht. Erstaunlich viel deutsche Fachliteratur ist vorhanden. Die Buchpreise sind außerordentlich niedrig. Auf offener Straße werde ich Zeuge einer Buchbörse, die sich größter Beliebtheit erfreut. Offenbar wird nicht nur nachgeholt, was lange entbehrt werden mußte, sondern es äußert sich

hier der Wissensdurst eines unverbildeten Volkes. Kritisch, ja ablehnend sind die Bemerkungen meiner jüngeren Gesprächspartner darüber, daß von der vorübergehenden Freiheit der Kunst nicht mehr viel zu merken ist. Starke Kritik wird wieder wegen des „Formalismus“, „Modernismus“ und anderer Entartungserscheinungen an den Schriftstellern geübt.

Gewürze nur auf dem Schwarzmarkt

Besondere Aufmerksamkeit schenke ich auch den Geschäften, um mir einen Überblick über das Warenangebot zu verschaffen. Von Geschäften in unserem Sinne kann hier auch nicht annähernd gesprochen werden — Verteilungsstellen scheint mir die bessere Bezeichnung zu sein. Lieblos, ohne jede Dekoration, lagert die Ware auf Regalen und auf der Erde. Neben ausgezeichnet schmeckendem Brot sind Berge von Weißkohl sichtbar; Früchte werden nirgends angeboten. Das Fleisch scheint reichlich vorhanden, es wird in Zeitungspapier eingewickelt. Süßigkeiten kleben in dicken Trauben unappetitlich in Glasbehältern, erfreuen sich aber trotzdem der besonderen Beliebtheit der Kinder. Pfeffer sowie andere Gewürze sind kaum erhältlich und zählen daher zu den beliebtesten Waren des Schwarzmarktes. Textilgeschäfte sind wenig sichtbar, Kleider und Anzüge von mäßiger Qualität und teuer. Kunstfaserprodukte erfreuen sich der besonderen Beliebtheit der Bevölkerung, sind aber kaum erhältlich. Auf der Straße werde ich immer wieder danach angesprochen. Im Kaufhof „Costiny Dwor“ werden in mehreren Etagen wohl sämtliche Konsumgütererzeugnisse der sowjetischen Industrie angeboten. Bei 40 Grad Wärme herrscht überall ein beängstigender Andrang, gekauft wird wenig, da die Kaufkraft zu gering ist. Anatol, von dem schon eingangs die Rede war, erzählte mir, daß für seinen streikenden Wecker schon seit Monaten keine Ersatzteile zu erhalten seien. In einem Feinkostgeschäft halte ich mich besonders lange auf. Hier werden die Produkte des Landes in Hülle und Fülle angeboten. Erlesene Fleisch- und Fischwaren sind ebenso vorhanden wie alkoholische Getränke und Süßfrüchte. Die anwesenden Käufer sind auch für westliche Verhältnisse gut gekleidet, die Damen haben von Lippenstift und Nagellack reichlich Gebrauch gemacht. In einer Nebenstraße besuche ich ein Rundfunk- und Elektrogeschäft. Die ausgestellten technischen Artikel sind schlecht verarbeitet, die Galvanik teilweise abgeplatzt; je ein elektrischer Rasierapparat, Staubsauger, Elektroherd, Tauchsieder werden gezeigt. Rundfunkgeräte sind reichlich vorhanden, Fernsehgeräte dagegen nicht. Interessenten müssen sich in eine Vormerkliste eintragen lassen, die Wartezeit soll zur Zeit etwa ein Jahr betragen. Fernsehgebühren werden seit zwei Jahren nicht mehr erhoben, dafür sind die Preise gestiegen.

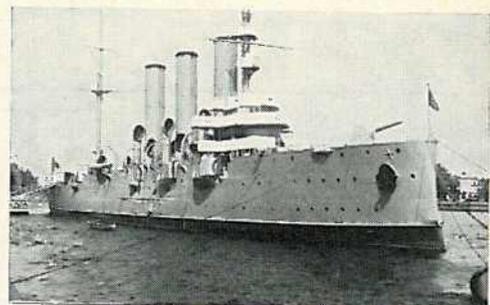
Spuren des Krieges

Am Ende des Prospektes Statschek (Streik-Allee) entdeckte ich auf einem Betonsockel einen Panzer der Bauart T 34. An dieser Stelle verlief während des letzten Krieges die vorderste Front des Einschließungsringes um Leningrad. Die Stadt war fast 900 Tage eingeschlossen und hatte nach russischer Darstellung 650 000 Tote zu beklagen. Die Zahl der

Verhungerten soll größer gewesen sein als die der Gefallenen. Die Brotration betrug 125 Gramm pro Tag. Auf dem Streik-Platz, wo 1905 ein Arbeiterstreik von Kosaken zusammengeschossen wurde, sind in dem grauen Granit des Fahrdammes zur Erinnerung an das verfllossene Blut rote Platten eingefügt. Heute hat der russische Arbeiter kein Streikrecht, da nach Auffassung der Gewerkschaftsführer die Arbeitsbedingungen ideal sind. Streik bedeutet Produktionsausfall und ist daher unsozialistisch.

Gottlosenkultur in der Kathedrale

Die letzten Stunden meines Leningradaufenthaltes nutze ich zur Besichtigung der weltberühmten Isaakskathedrale, die am Dekabristenplatz liegt. Die Bauzeit des mit Säulengängen und 382 Bronzeskulpturen verzierten majestätischen Bauwerkes betrug 40 Jahre. Gekrönt wird die Kathedrale von einer vergoldeten Kuppel riesigen Ausmaßes. Die stellenweise fünf Meter dicken Mauern sind mit Marmor verkleidet, die Innenwände und der Fuß-



Kreuzer „Aurora“, schwimmendes Nationalheiligtum

boden mit Platten aus russischem, italienischem und französischem Marmor, die Säulen mit Malachit und Lapislazuli getäfelt. Allein die mit Hochreliefs und Ornamenten versehenen beiden Bronzetüren wiegen zwei Tonnen. Das Innere wurde mit 200 Wandgemälden und Mosaiken von 600 qm Gesamtfläche ausgestattet, etwa 13 000 Menschen finden Platz. Heute beherbergt die Kathedrale ein Museum für Religionsgeschichte (Gottlosenkultur). Der mit vielen Verdienstmedaillen geschmückte Pförtner beklagt sich im Gespräch mit mir über das ständig geringer werdende Interesse in den letzten Jahren im Gegensatz zu den dreißiger Jahren. Was im Museum gezeigt wird, kann er mir nicht richtig erklären. Die Kathedrale selbst ist jedoch das Ziel eines ständigen Besucherstromes.

Wie zur Zarenzeit

Im Hotel Astoria beende ich meinen Leningradbesuch. Vom Erlebten, Gehörten und Gesehenen völlig erschöpft, gestattete ich mir für meine letzten Rubel noch eine kleine Erfrischung. Aufmerksamste Bedienung, eine prachtvolle Innenausstattung mit viel Plüsch und Zierrat zeichnen dieses alte Hotel aus der Zarenzeit aus. Von Fürstengeschirr kann der Gast hier die erlesensten Gerichte der russischen Küche zu sich nehmen. Edle Weine und Krimsekt sind ebenso vorhanden wie echter Kaviar. Leider ist alles nur unwahrscheinlich teuer und für gewöhnliche Sterbliche nicht erschwinglich. Geddecke unter zwanzig Rubel gibt es nicht.

Fortsetzung folgt

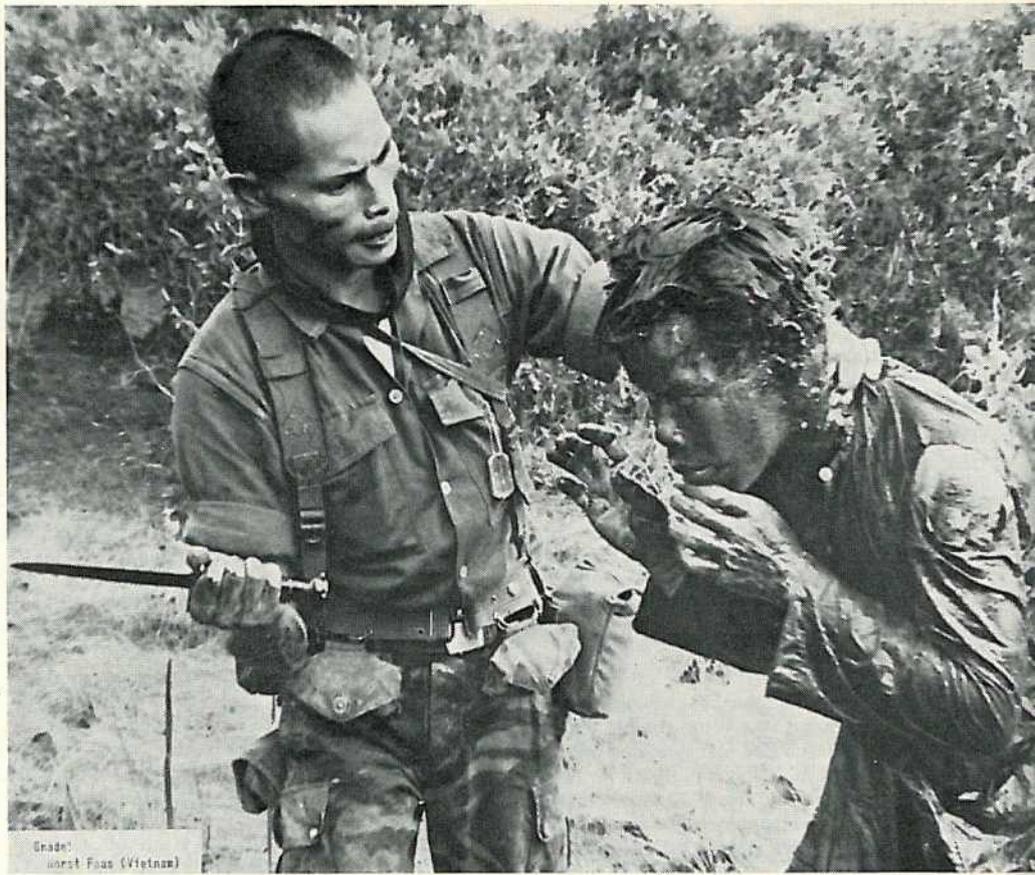
Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ESSOMARINE-SCHMIEROELE



**Aus der
Ausstellung
World Press Photo
64/65**

gezeigt im März - April
im Axel Springer-Haus in Hamburg



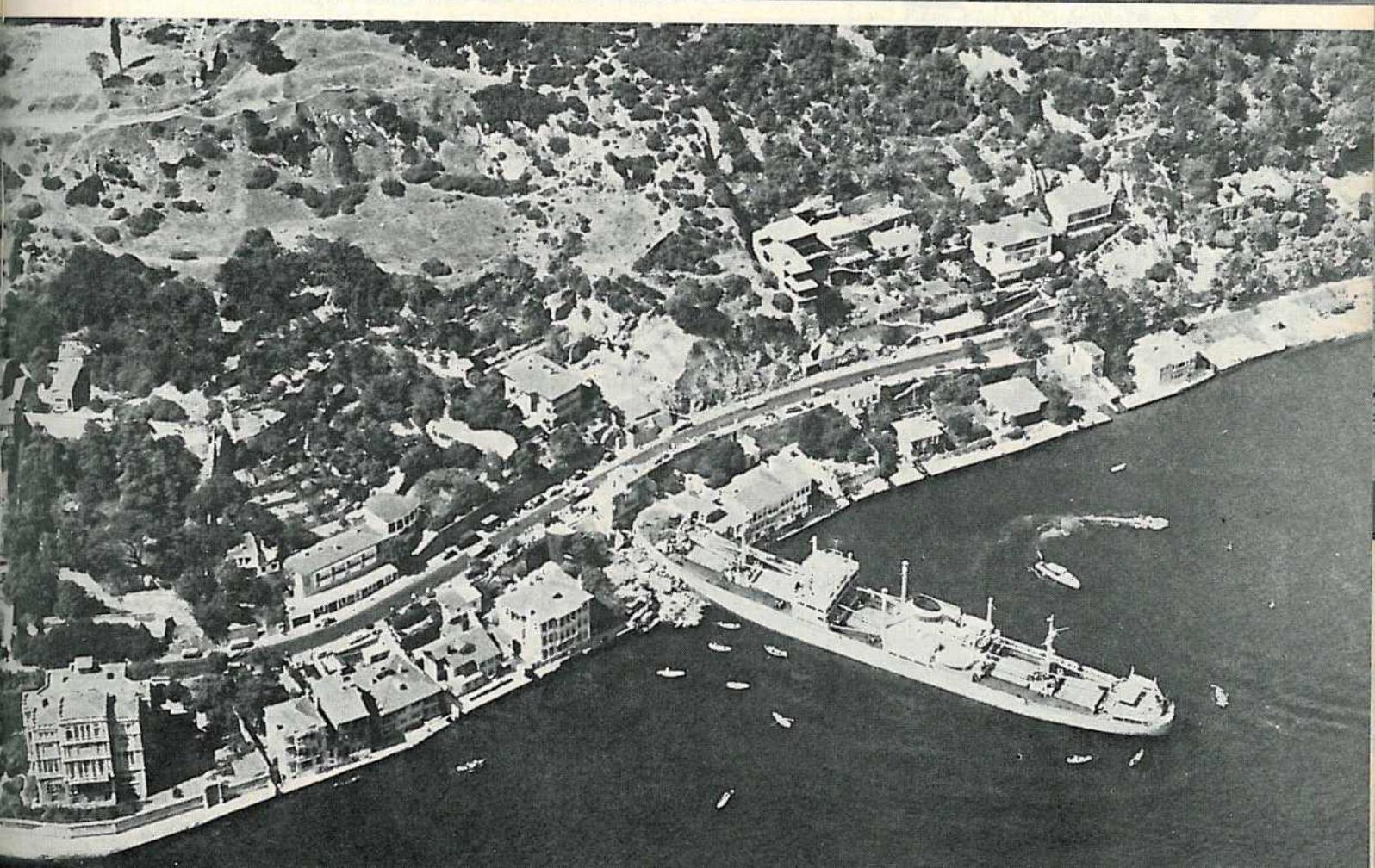
Grade:
west Fias (Vietnam)

Bildunterschrift Seite 11 unten:
Russischer Frachter rammt Häuser am Bosphorus.





in ost-berlin
Carillo Fischer (Bundesrepublik)



IN SEXOLOGIE DURCHGEFALLEN

von Jürgen Burmeister

Wenn man von 12.00—4.00 Uhr Wache hat, freut man sich auf die Koje. Heute habe ich es aber ganz besonders eilig, von der Brücke herunter zu kommen. In meiner Kabine wartet nämlich ein Päckchen auf mich, das unser Makler noch im letzten Augenblick an Bord brachte.

In dem Päckchen ist ein Buch — ein ganz besonderes Buch. Ich fühlte mich bisher als ein ganz normaler Mensch und gesunder Durchschnitts-europäer, aber in der letzten Zeit

Jede Illustrierte bringt außer dem Fernsehprogramm auch einen Anzeigenteil. Da kann man alles kaufen, vom Teppich über den Rasierapparat bis zum Kochbuch. Auch sogenannte Aufklärungsbücher werden angeboten. „Mach mich glücklich“ — „So wird's gemacht“ usw. — Vom Preise ab DM 9,50 bis DM 20,— erhältlich — diskreter Versand.

Nicht viel, wenn man bedenkt, daß so ein Buch aus einem zweifelge-

amten und mit dem Lerneifer eines Seefahrtsschülers im ersten Semester zu studieren. Nach den ersten fünf Seiten kommen mir Zweifel, ich bin kein Artist, nur ein sturmerprobter Seemann. Bei den letzten Seiten kommen mir noch mehr Zweifel. Wenn nun, so frage ich mich, was passiert, wenn die Frau nicht das gleiche Buch gelesen hat? Trotzdem beschließe ich meine neuen Kenntnisse anzuwenden. Unser nächster Hafen ist Stockholm. Schwedisch habe ich auf meinen vielen Reisen dorthin gelernt und Aufklärungsbücher gibt es im modernen Schweden auch. So steht meiner Sexkarriere vom Steuermann zum Casanova nichts mehr im Wege.

Nach ein paar Tagen kommen wir in Stockholm an. Abends mache ich mich landfein. Ziehe meinen besten blauen Anzug an, schmiere etwas Duft hier und dort hin und bändige mein Haar mit Wasser. Mit einer Taxe komme ich schnell zu einer mir bekannten Tanzbar. Nachdem sich meine Augen an das matte Licht gewöhnt haben, entdecke ich auch bald eine kleine blonde Deern. Also auf zum Gefecht.

Mit feurigen Augen und weichen Knien steure ich auf mein erstes Opfer los. Ich habe Glück, ich darf mich setzen. Das Anlegemanöver wäre also geglückt, nun auf zu meinem Test.

Ich habe mir das Buch gut durchgelesen und mir die „erogenen Zonen“ der Frau gemerkt. Eine die-

ser Zonen, das Knie, nehme ich mir jetzt vor. Vorsichtig bugsiere ich mein Knie an das ihre und schaue sie schmachmend an. Langsam verstärke ich den Druck meines Knies, sie hält dagegen. Ich glaube, der Test ist schon halb geglückt. — Da kommt ein anderer Kavalier und fordert sie zum Tanz. Ich schaue ihn mitleidig an, was will der noch?

Doch zu meinem Erstaunen steht sie auf und tanzt mit ihm. Auf einmal merke ich — ihr Knie ist ja noch hier. Verwirrt schaue ich unter den Tisch. Mein Knie liegt fest am Tischbein, ich bin erschüttert. — Aber ich gebe noch nicht auf.

Kaum kommt sie zurück, fordere ich sie auf zum Tanz. Und nun nichts wie ran, genau nach dem Buch. Ich drücke hier und schiebe dort. Die Kapelle spielt dazu „Was machst Du mit dem Knie lieber Hans...“ Ich finde das anzüglich, zumal ich doch garnicht Hans heiße. Doch auf einmal läßt mich das Mädels stehen — mitten auf der Tanzfläche. Ich bin wie erschlagen — doch dann fällt mir ein, die hat bestimmt das Buch nicht gelesen. Oder vielleicht kennt sie nur Tänze „ohne“, — nicht „ohneoben“, ohne Anfassen, Twist und so?

Was soll ich noch weiter sagen; über meinen zweiten Versuch will ich lieber garnicht erst schreiben... Ich suche weiter. — Wenn zufällig ein Mädels diese Zeilen lesen sollte, die auch das Buch gelesen hat... meine Adresse ist beim Verlag.



hatte meine Selbstsicherheit einen kleinen Knacks bekommen. Ich zweifelte an mir selber, an meinen Fähigkeiten.

Nein, nicht an meinen geistigen, ich zweifelte an meinen Fähigkeiten als Mann schlechthin. Und das will bei einem Seemann schon was heißen.

Eigentlich gab es gar keine Veranlassung zu irgendeinem Zweifel. Dennoch wurde mein Selbstvertrauen langsam aber sicher untergraben. Denn schauen Sie doch mal in eine Illustrierte. Sie finden mindestens zwei Artikel, in denen von Sex die Rede ist. Überschriften wie „Bring Deinen Sex in Ordnung“ — „Jede zweite Frau findet keine Erfüllung in der Ehe“ — „Jede dritte Frau betrügt ihren Mann“ — usw. usw.

Ja sollen — ja, müssen einem da nicht Zweifel kommen? Bin ich auch solch ein Versager?

Welcher Mann läßt sich sowas gerne sagen? Ich jedenfalls nicht. Ich beschloß, der Sache auf den Grund zu gehen.

plagten Seemann einen erfolgreichen Casanova machen kann! Also nicht lange gezögert. Aber so einfach ist es garnicht. Außer den DM 20,— (so viel wollte ich schon anlegen) mußte ich erst noch eine eidesstattliche Erklärung abgeben, daß ich 21 Jahre alt wäre und daß ich mit dem Buch keinen Mißbrauch treiben würde. — Nun, 21 Jahre bin ich schon lange (leider) und Mißbrauch wollte ich auch nicht treiben. Absolut nicht, ich wollte nur ein vollwertiger Mann (wieder) werden.

Nun kann man solche Bücher auch im Buchladen kaufen, aber dazu brachte ich den Mut nicht auf. Was soll die kleine Verkäuferin von mir denken? — So ließ ich mir das Buch auf dem Versandwege schicken.

Kurz vor dem Auslaufen brachte unser Makler nun das langersehnte Werk. Und nun bin ich stolzer Besitzer eines Aufklärungsbuches. Trotz meiner Müdigkeit mache ich mich jetzt daran, Sexologie mit pedantischer Genauigkeit eines Be-

Brown kam zu spät

Von Michael Loring

Der Kriminalassistent reichte seinem Chef den Hörer: „Herr Kommissar, Sie werden persönlich am Telefon verlangt.“

„Brown“, meldete sich der Kommissar brümmig. „Geht in Ordnung, heute abend!“ sagte er dann und entzündete sich umständlich eine seiner schweren Zigarren. „Halder, kennen Sie eine Artistin Lia Hennig?“ fragte er seinen Mitarbeiter nachdenklich.

„Die Sängerin aus dem Alligator? Hübsche Frau, recht nette Stimme. Elegante Bar, aber sehr anrühiges Publikum, soweit mir bekannt ist.“ „Wir wollen die Dame heute abend

aufsuchen. Sie hat selber darum gebeten. Können Sie sich den Grund denken?“

„Vielleicht weiß sie etwas über Johnson und diverse Morde seiner Bande. Sicher will sie ihren Kopf aus der Schlinge ziehen“, entgegnete der Assistent gleichgültig.

„Wenn wir diesen glatten Burschen endlich einmal an der richtigen Stelle packen, wenn wir ihm nur einen Mord nachweisen könnten“, meinte der Kommissar. „Stellen Sie vorher noch die genauen Personalien der Dame fest, ich will nicht ganz unwissend sein, wenn ich die Ehre habe, ihre Bekanntschaft zu machen.“

Der Empfangschef der Alligator-Bar taxierte die beiden eintretenden Gäste. Der Herr mit den grau melierten Schläfen, der makellose, gutschitzende Abendanzug, das ruhige und selbstsichere Auftreten ließen den erfolgreichen Geschäftsmann vermuten. Er wurde von einem jüngeren, segnigen Mann begleitet. Der Oberkellner wies beiden eine kleine Nische an, von der aus man das Lokal gut übersehen konnte, ohne selber im Blickpunkt zu sein.

„Na Halder, wie gefällt es Ihnen hier“, fragte der ältere Herr. „Recht nett, Mister Brown.“

Mit Kennerblick vertiefte sich der Kommissar in die Weinkarte, ohne das Lokal und das elegant gekleidete Publikum zu beachten.

„Sehr schöne Frauen“, meinte Halder anerkennend, als der Ober mit dem affektierten Gesicht eines Generals, der vor der Kamera steht, den Wein brachte.

Mit einem Tusch wurde die Sängerin Lia Hennig angekündigt. Der Conférencier bedauerte, daß die bekannte Künstlerin durch leichte Heiserkeit heute abend behindert sei, sie habe sich aber doch entschlossen zu singen, um ihr Publikum nicht zu enttäuschen. Begeisterter Beifall klang auf, als der Star auf der Tanzfläche erschien. Man wußte nicht, galt er ihrem Entschluß, doch zu singen, oder nur ihrem Aussehen. Sie war eine blendende Erscheinung.

Aufmerksam hörten die Gäste dem sentimental Song zu.

„Vom Singen versteht sie nicht viel“, flüsterte Halder dem Kommissar zu. „Stimmt, aber tanzen kann sie“, und — als er den fragenden Blick seines Assistenten bemerkte: „Sehen Sie sich einmal die Bewegungen der Frau an. Sie singt mehr mit den Hüften als mit der Kehle.“

Halder grinste. Als der Auftritt vorüber war, schlenderten sie durch die Bar, dem Garderobenausgang zu. Eilfertig, mit verstehendem Lächeln, öffnete ihnen der Empfangschef, der gerade in der Nähe weilte, die Flügeltür. Er schien von den Gesprächen seiner Gäste gut unterrichtet zu sein. „Letzte Garderobe links“, flüsterte er Halder zu, und mit Anerkennung stellte der Kriminalassistent fest, daß der Mann richtig getippt hatte.

„Sie wünschen“, fragte die Sängerin mit ihrer etwas heiseren Stimme. „Brown“, stellte sich der Kommissar vor. „Hatten wir uns nicht verabredet?“

„Nicht daß ich wüßte“, lächelte die Frau. „Viele Männer versuchen auf mehr oder weniger plumpe Art, meine Bekanntheit zu machen.“ „Entsinnen Sie sich überhaupt nicht mehr?“

Halder tastete mit seinen Augen den Raum ab, ob sich irgendwo jemand verborgen habe, aber er konnte nichts entdecken.

„Es ist möglich, daß wir uns einmal gesehen haben, aber ich kann

mich nicht erinnern, vielleicht helfen Sie mir.“

„Gern“, entgegnete der Kommissar. „Sie haben mich erst heute angerufen und hergebeten.“

„Bedaure, das muß ein Irrtum sein“, entgegnete die Frau. „Sie sind wahrscheinlich einem schlechten Scherz zum Opfer gefallen, denn ich habe heute nur mit einigen guten Bekannten telefoniert.“

Brown und Halder traten rasch zurück, als es klopfte. Sie standen hinter der aufgestoßenen Tür und wurden von dem Eintretenden nicht sofort bemerkt.

„Bara, das hast Du blendend gemacht, kein Mensch hat gemerkt, daß Du . . .“ sagte der Mann und brach sofort ab, als er die erschrockenen Augen der Sängerin sah. Schnell drehte er sich um, aber es war schon zu spät. Der Revolver in Halders Hand war drohend auf ihn gerichtet.

Mister Johnson persönlich, welche Ehre“, meinte der Kommissar und schloß die Tür, während Halder dem Fremden Handschellen anlegte.

„Ich brauche mich wohl nicht mehr vorzustellen“, meinte der Kommissar und zückte seine Dienstmarke. Er wandte sich zu der Sängerin. „Sie heißen also Bara und nicht Lia, haben Sie zufällig einen Ausweis hier?“

Die Frau zeigte ihren Paß, den der Beamte nur flüchtig betrachtete. „Es ist der Ihrer Zwillingsschwester

Lia. Sie aber sind die Tänzerin Bara, nicht wahr? Ich habe es mir gleich gedacht, als ich Sie singen — sah und — daß ich für Ihre Schwester leider zu spät kommen würde.“

Als der Kommissar die Bestürzung der Frau bemerkte, nutzte er die Situation aus. „Wissen Sie, was aus Ihrer Schwester wurde, deren Rolle Sie übernommen haben? — Sie wurde beiseite geschafft, weil sie zuviel wußte und nicht mehr recht mitmachen wollte! Und Sie haben kaltblütig mitgeholfen, Ihre Schwester umzubringen!“

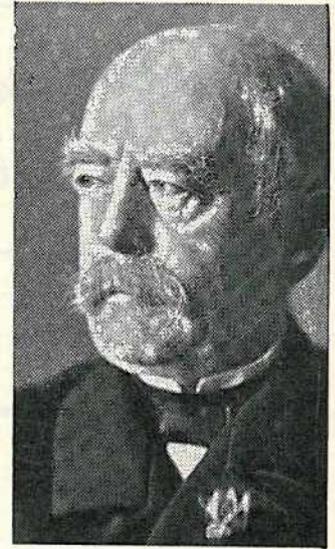
„Nein, das ist nicht wahr“, schluchzte die Frau.

„Doch, sie lebt nicht mehr. Sie ist heute umgebracht worden, so wie man Sie eines Tages ermordet hätte, wenn Sie Johnson unbehaglich geworden wären!“

„Fragen Sie den da, der kann mehr sagen“, schrie die Frau und zeigte auf den Gangster. Dann schlug sie die Hände vor das Gesicht und begann heftig zu weinen. „Das genügt schon“, begütigte der Kommissar. „Ziehen Sie sich einen Mantel an und kommen Sie mit uns.“

Dann wandte er sich Halder zu, der in aller Ruhe Johnsons Taschen untersucht hatte und interessiert eine Pistole betrachtete. „Ich glaube von den Kugeln aus dieser Kanone haben wir bereits einige in unserer Sammlung! Sind Sie nicht auch der Ansicht, daß Ihnen das den Hals brechen wird, Mister Johnson?“

Zum 150. Geburtstag



Otto von Bismarck

geb. 1. IV. 1815 in Schönhausen, gest. 30. VII. 1898 in Friedrichsruh

Der preußische Staatsmann wurde 1862 von König Wilhelm I. zum Ministerpräsidenten ernannt. Er führte den Krieg gegen Dänemark und gegen Österreich. Der siegreiche Ausgang des Deutsch-Französischen Krieges gab 1871 den Anstoß zur Gründung des Deutschen Reiches. Bismarck übernahm als Kanzler die Führung der Innen- und Außenpolitik.

sogar auf Platz 2 damit von Start 10 über Nr. 8. Wenn das nichts ist?

3. Das war mein schönster Tanz
Hier haben wir es wieder mit Bernd Spier zu tun. Ein netter Titel, der jedem, der gern tanzt gleich „in die Beine“ und vielleicht — in seliger Erinnerung — auch ins Herz geht. Wer dächte nicht schmunzelnd an seinen schönsten Tanz und damit auch an seine liebste Tänzerin zurück? . . .

4. Kleine Annabell

Jetzt wäre es an uns gewesen, traurig zu sein, wenn wir die Kleine Annabell, die sich so in „unser Gemüt“ eingeschmuggelt hat, hätten vermissen müssen. Ronny wird hiermit gewiß noch lange begehrt bleiben — denn dieser Schlager gehört wohl zu den wenigen, die zeitlos beliebt bleiben könnten — in Melodie wie auch im Textlichen.

5. Das ist die Frage aller Fragen

Auch Cliff Richard hätten wir vielleicht schon vermißt. So aber dürfte die März-Hit-Paraden-Society recht gut zusammenpassen und uns ein hübsches abgerundetes Bild verschafft haben von der singenden klingenden „Drehscheiben-Beliebtheit“ dieses Frühlings.

Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge: Der Musikmarkt)

Lotungen

Heute erlebst du deine Zukunft von gestern, weil du heute auch deine Zukunft von morgen machst. -hs-

„Wenn auch die Welt im ganzen fortschreitet, die Jugend muß immer wieder von vorn anfangen.“ Goethe

In jedem Beruf ist der erste Schritt zum Erfolg, sich dafür zu interessieren. Osler

Das, was die meisten Menschen am notwendigsten für ihr Alter sparen sollten, ist ein bißchen Jugend . . . im Denken oder im Fühlen. (ici)

„Sprächen die Menschen nur von Dingen, von denen sie etwas verstünden, die Stille wäre unerträglich“ . . .

-Friedrich Dürrenmatt-

Rangliste der deutschen Schlager im März 1965

1. Downtown

Herzlichen Glückwunsch Petula Clark! Jetzt ist der Welt-Hit „Downtown“ mit der großartigen Komposition, die Tony Hatch eigens für Petula schrieb, auch bei uns „eingeschlagen“. (In den USA und in England rangierte er schon wochenlang auf Nr. 1). Das verdanken wir nicht zuletzt der unübertrefflichen deutschen Version von Carl-Ulrich Blecher, der — wie er sagte — Tag und Nacht daran feilte. Mit diesem Lied, das wieder drei Generationen anspricht, ist ein attraktives Gegenstück zur Beat-Welle geschaffen.

2. Don't Ha Ha Ha

The Governors nehmen sich sehr ernst. Sie wollen nicht „ausgelacht“ werden. Und warum auch? Sie machen ihre Sache gut und kamen

Seit 1875

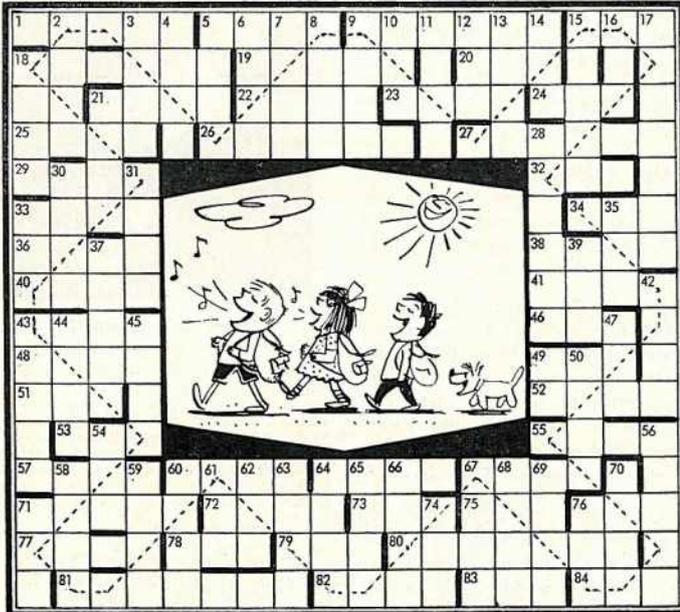
Marine-Uniformen
Tropenausrüstung
Segel- u. Arbeitsbekleidung

Steinmetz & Hehl

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43
Ruf 36 46 91



Ein Frühlingslied wird hier gesucht



Waagrecht: 1. Rat der Alten, 5. Fluß in NW-Spanien, 9. Insel, 15. aromatisches Getränk, 18. Stoß- und Wurfwaffe (Mehrz.), 19. früherer USA-Präsident, 20. Insel an der Westküste Nordindiens, 21. Verfall, Untergang, 22. in der Mathematik: Glied einer Summe, 23. Zier- und Heilpflanze, 24. Wagenteil, 25. Schabeisen der Kammacher, 26. Kampfmittel der Werktätigen, 27. Hunnenkönig, 29. Mißgunst, 32. Nebenfluß des Neckars, 33. Frauenname, 34. Schiffstau, 36. holländisches Städtchen, 38. Großstadt am Rhein (ö = 1 Buchstabe), 40. Gefäß, 41. Luftkurort in der Schweiz, 43. Vorgesetzter, 46. Fels, Schiefer, 48. Augsburger Baumeister, erbaute das dortige Rathaus, 49. Insel in der Zudersee, 51. Nebenfluß des Rheins, 52. Kreisstädtchen am Niederrhein, 53. Teil des Fußes, 55. Fluß in Lothringen, 57. englische Schulstadt mit berühmter Gelehrten-schule, 60. Schlag, Streich, 64. Städtchen an der Etsch, 67. Futterbehälter, 71. weiblicher Vorname, 72. Fluß- und Küstenfahrzeug, 73. Segelstange, 75. Mädchenname, 76. Schiffsseite, 77. Operettenkomponist (Leo), 78. englische Biersorte, 79. spanische Exkönigin, 80. französische Stadt im Unterelsaß, 81. ev. Kirchenliederdichter (Lobe den Herrn), 82. Berg bei Innsbruck, 83. Stadt in Georgien (UdSSR), 84. Kurzwort für: Organisation der Vereinten Nationen.

Senkrecht: 2. Englischer Adelstitel, 3. Himmelsblau, 4. Stück vom

ganzen, 5. Nebenfluß der Donau, 6. überdrüssig, gestillt, 7. Nebenfluß der Fulda, 8. Fluß in der Schweiz, 9. weiblicher Vorname (Koseform), 10. Mädchenname, 11. Farbton, 12. Kurzform für: Adolf, 13. Verbindungsstift, 14. harte Tonart, 15. Wagenzug, Troß, 16. Schwur, 17. Alpental in Graubünden, 18. Ölpflanze, 21. deutscher Pädagoge (Handbuch der Pädagogik), 28. niederdeutsch für: Dackel, 30. Tierprodukte, 31. Nebenfluß des Rawis in Pakistan, 33. Mündungsarm des Rheins, 35. Hohepriester, 37. Zweikampf, 39. Schlaufe, 42. deutscher Dirigent und Musikschriftsteller (1858—1929), 43. Staat in Südamerika, 44. Brennmaterial, 45. Ungeziefer, 47. Spitzname eines ehemaligen USA-Präsidenten, 49. Auerochs, 50. gefrorener Tau, 54. griechische Göttin der Morgenröte, 56. Strom in Spanien, 58. Fettart, 59. Fluß in Nordspanien, 60. Schottischer Stammesverband, 61. flüssiges Fett, 62. männlicher Vorname, 63. Mitglied des hohen englischen Adels, 64. Koseform von: Erna, 65. Grünfutter, 66. Nebenfluß des Rheins, 67. Stadt in Japan, 68. Hafenstadt am Golf von Arabien, 69. nordamerikanischer Indianerstamm, 70. rheinische Erzählerin (Roman: Kind aller Länder), 71. Hauptstadt einer Sowjetunionsrepublik, 74. Fisch, 76. Temperaturzustand.

Bei richtiger Gesamtlösung ergeben die punktierten Felder, bei 9 beginnend, Zeilen aus einem Frühlingslied.

Was macht eigentlich ein Programmierer?

(kos). Der Beruf des Programmierers ist noch keine 20 Jahre alt. Das ist wohl auch die Ursache, daß das Berufsbild des Programmierers kein einheitliches ist; genauso wenig einheitlich ist die verlangte Vorbildung: man findet unter den Programmierern ungeschulte Friseur und Bergleute wie Fachschulingenieure und Diplommathematiker. Welchen Anforderungen ein Programmierer ausgesetzt ist, erfahren wir aus der soeben bei Franckh, Stuttgart, erschienenen „Programmierfibel“ von Theo Lutz und Volker Hauff:

Die erste Arbeit bei der Programmierung besteht darin, daß man das anstehende Problem aufbereiten und analysieren muß. Hier geht es um den systematischen Aspekt. Die Gruppe von Programmierern, die diese Arbeit ausführt, nennt man Systemingenieure, Systemplaner oder Systemanalysten. Der Systemanalyst ist mehr organisationsorientiert denn maschinenorientiert. Von ihm erwartet man die Fähigkeit, eine vorhandene Organisation nicht nur durchschauen zu können, sondern sie auch im Hinblick auf elektronische Datenverarbeitung zu sehen. Zwar erfordern alle diese Aufgaben nicht unbedingt einen Akademiker, aber solche Leute bringen meist die besseren Erfahrungen mit.

Der eigentliche Programmierer ist aber derjenige, welcher die Systeme in ein Maschinenprogramm überträgt. Unter Fachleuten wird nämlich unter der Rubrik „Programmierer“ lediglich diese Tätigkeit aufgeführt.

Selbstverständlich ist die Grenze zwischen Systemanalyst und Programmierer fließend!

Ein Programmierer muß wenigstens einen Maschinentyp in allen programmtechnischen Einzelheiten kennen. Kennt er mehrere, ist es natürlich besser. Beim Programmieren ist derjenige König, dem das kombinatorisch systematische Denken liegt. Wenn er gewohnt ist, mit Formeln und abstrakten Begriffen umzugehen, so erleichtert ihm das die Berufsausübung. Während der akademisch gebildete Systemplaner unter Umständen gegenüber dem Nichtakademiker einen Vorteil hat, gilt dies beim Programmieren nicht unbedingt. Hier ist Erfahrung und eine gewisse Beweglichkeit entscheidender als die Vorbildung. Kaufleute mit einer soliden Ausbil-

dung, guten Kenntnisse in Fragen der Organisation und einem technischen Gespür geben oft gute und sehr gute Programmierer ab.

Zum Programmierer gehört die programmiertechnische Assistentin. Sie muß von der Maschine soviel verstehen, daß sie dem Programmierer in allen Fragen folgen kann. Ihre Aufgaben sind: Ausarbeitung der endgültigen Dokumente und Unterlagen, Vorbereitung von Tests, Vorbereitung von Lochkarten und Lochstreifen und unter Umständen Codierungsarbeiten. Diese Assistentinnen verdienen im allgemeinen mehr als Stenotypistinnen, oft soviel wie gute Chefsekretärinnen und haben vor allem die Chance, aufzusteigen und Programmiererin zu werden.

Die letzte Gruppe, die noch als Programmierer bezeichnet wird, ist die Gruppe der Operatoren. Man bezeichnet damit diejenigen Leute, die fertig programmierte Programme auf der Maschine laufen lassen. Man verlangt von ihnen viel Geduld. Vor allem müssen sie entschlußfreudig sein, improvisieren können und die Maschine mit allen Tücken und Stärken kennen. Das Gehalt eines Operators liegt zwischen dem einer Assistentin und dem eines Programmierers.

* * *

Unser Tip



Höflichkeit ist eine Tugend des Taktes. Wer ein feines Empfinden für Nuancen hat, spürt auch ohne Knigge, daß im Restaurant die Dame einzig und allein der Obhut ihres Begleiters anheim gegeben ist. Es ist daher eine Entgleisung, wenn ein Herr es zuläßt, ja unbedeutend danebensteht, daß der Kellner der Dame in ihren Mantel hilft.



Klar bei Schmunzelaugen

Seeleute auf Vorposten

Der Seekrieg 1939—1945 hat die Kriegsmarine oft vor unlösbare Aufgaben gestellt. Doch in dem harten Ringen mit einem zahlenmäßig weitaus stärkeren Gegner wurde von unseren Marinern Bewundernswertes und oft Übermenschliches geleistet. Unterstützt wurden die Soldaten der Kriegsmarine von unzähligen Seeleuten der Handelsmarine und der Fischerei, die mutig und unerschrocken ihren Mann standen.

Käpt'n Jan Meiers machte mit seiner fünfköpfigen Besatzung und seinem alten Fischdampfer diesen Krieg bereits seit drei Jahren mit. Man hatte seinen Dampfer grau angepönt, zum Zeichen, daß er jetzt der „grauen Dampferkompanie“, der Kriegsmarine, angehörte. Auf die Back war eine 3,7-cm-Kanone montiert worden.

Seit Tagen lagen sie nun zwischen den Orkney-Inseln und den Shetlands auf Vorposten, ohne daß auch nur eine feindliche Makrele in Sicht gekommen wäre. Doch im Morgengrauen des sechsten Tages war es dann soweit. „Feindlicher Verband steuerbord voraus!“ meldete der Rudergänger, der gleichzeitig Ausguck war.

„Alarm!“ brüllte Jan Meiers, und in kürzester Zeit hatte sich die Besatzung vollzählich auf der Brücke versammelt. Alles starrte gebannt

auf den sich nähernden Verband englischer Kriegsschiffe. Deutlich konnte man im Glas bereits einen riesigen Flugzeugträger erkennen, der auf jeder Seite durch mehrere Zerstörer und Fregatten gesichert war. Der Feind hielt direkt auf unser Vorpostenboot zu.

„Geschütz klarmachen!“ rief Jan Meiers, der langsam unruhig wurde. Sofort stürzten der Steuermann, der Smut und der Maschinist an die Kanone. „Geschütz klar!“ konnte nach kurzer Zeit auf die Brücke gemeldet werden. Dort befand sich die restliche Besatzung, nämlich Käpt'n Jan Meiers und der Rudergänger.

„Ziel auffassen!“ röhre der Käpt'n nun durch die Flüstertüte auf die Back. Der Smut hatte verstanden und, da er Richtschütze war, richtete er die Kanone auf den Gegner, der näher und näher kam. In diesem Augenblick plagten Jan Meiers große Zweifel.

„Hein!“ brüllte es zur Kanone. „Hein!“ Hein Sievers, der Smut wunderte sich. Dreht der „Alte“ da oben etwa durch?

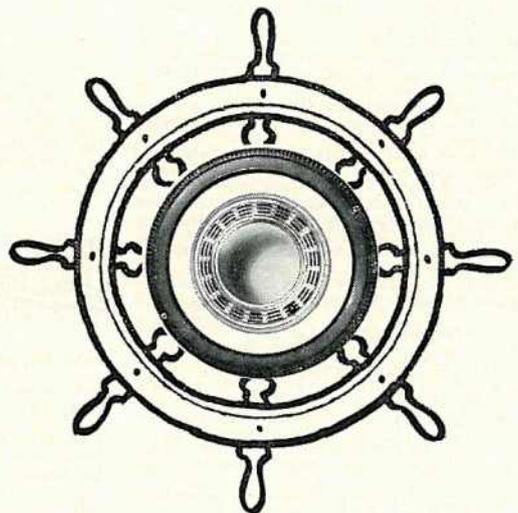
Tief beruhigt war er aber, als er von der Brücke hörte:

„Hein! Aufpassen! Erst den Groten!“ Der englische Verband soll daraufhin abgedreht haben.

Pitter
(Mit freundlicher Genehmigung aus den MOH-Nachrichten.)



„165 246 200 Quadratkilometer groß ist der Pacific und du suchst dir ausgerechnet den einen aus, von dem ich ein paar Zentimeter einnehme!“



Welches Ziel Sie auch an Land ansteuern wollen –

mit einem Mietwagen der Selbstfahrer Union fahren Sie immer gut. Auf Wunsch wartet Ihr Wagen bereits am Kai auf Sie.

Bremen, Bahnhofplatz 32 (Tivoli-Hochhaus), Ruf: 30 11 48/49 · Bremerhaven-Lehe, Hafenstr. 30, Ruf: 4 35 20 · Cuxhaven, Meyerstr. 3, Ruf: 42 32 · Flensburg, Niedermai 15, Ruf: 42 53 · Hamburg 13, Mittelweg 31-32, Ruf: 44 88 44 · Kiel, Hamburger Chaussee 54-46, Ruf: 8 22 00 · Lübeck, Nebenhofstr. 7, Ruf: 8 44 82



SELBSTFAHRER UNION

Autovermietung – rent a car

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf: 51 40 71 · Telex: 021/3246
Verlangen Sie bitte für Ihre Unterlagen unsere Informationen
Buchungen auch in Ihrem Reisebüro

KE 9

Schwingmetall

Gummi-Wellenlager

Gummi-Kompensatoren

Gummi-Scheuerleisten

Gummi-Fender

WILLBRANDT & CO

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





DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Hamburg

Am 29. März 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Dieter Beckmann, Carsten Biel, Gerhard Böttcher, Dirk Clauben, Ekkehard Cordes, Jens Diers, Frank Dünkler, Dieter Gosewinkel, Werner Huth, Jiji Kerawalla, Rainer Krastel, Karsten Krauss, Olaf Lindner, Günter Loof, Gerd Niederheide, Klaus Oehms, Holger Pawolofsky, Carsten Philipp, Peter Rybarczyk, Lothar Spitzke, Hans Stapelfeldt, Helmut Stemmler, Dieter Stülpnagel, Karsten Suhr, Hanns Temme, Georg Wahl, Uwe Zachriat, Axel Zenner.

Seefahrtschule Bremen

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden folgende Herren: Otto Auth, Klaus Barkow, Hans-Joachim Bauditz, Helmut Bossemeyer, Otto Böhme, Peter Bründer, Helmut Buck, Carsten Bücking, Wolfgang Gerstenberg, Hubert Ginzler, Ernst-Peter Greve, Oskar Heidenreich, Heinrich Helmers, Heinz Hiller, Jürgen Klussmann, Jochen Müller, Karl Müller, Karl-Günter Mundt, Heinrich Naujoks, Karl Rehder, Günter Schultz, Wolfgang Spille, Johann Strahmann, Klaus Thormählen, Klaus Wittgreffe, Dietrich Zapff. Die Aushandigung der Befähigungszeugnisse zum Kapitän auf großer Fahrt an die Prüflinge hat Herr Senatsdirektor Dr. Maas von der Dienststelle des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr vorgenommen.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 13. März 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Reinhard Bremer, Claus Bürki, Andreas Büscher, Dietrich Busch, Uwe Diepenbroek, Friedhelm Erckmann, Klaus Franke, Friedrich Gotthard, Hans-Günther Grund, Rüdiger Hanemann, Dieter Hilbig, Wolfgang Kleiner, Jürgen Köhler, Rolf Mathias, Berndt Neubert, Hartmut Nikol, Jürgen Pillath, Eik Reher, Klaus Rodenberg, Rudolf Roespert, Klaus Schmeling, Hermann Schweickert, Wolfgang Weilm. Herr Peter Cmok aus Lindewitt/Flensburg erhielt das Befähigungszeugnis A 2.

Seefahrtschule Elsfleth

Im März bestanden folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt: Uwe Bergmann, Bernhard-M. von Bergwelt, Peter Buschan, Hans-Herm. Capune, Christoph Dröge, Jan Hempel, Werner Hummel, Helmut Jacobs, Bodo Janßen, Manfred Just, Siegfried Knobloch, Wilhelm Koch, Johann Kuhland, Boy Michelsen, Theo Mindrup, Dieter Peters, Jan Peters, Dieter Prystawik, Manfred Rasper, Mohammed Said, Klaus Scheerer, Wolfgang Schmidt, Ernst Weigner, Volker Wiedemann. Im März bestanden folgende Herren die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt: Eckhard Ahlers, Jürgen Bittner, Siegfried Bögelack, Karl-Heinz Buhmann, Ekkehard Casmir, Fritz Ellen, Manfred Jahn, Günther Kleemann, Heinz Lükner, Rolf Ostendorf, Rolf Pahl, Sven Pohlitz, Jürgen Rauthe, Peter Rehder, Olaf Reiche, Bernhard Riemke, Hans Römer, Horst Sturm, Peter Theilsjeffe, Herbert Thümler, Wolfgang Weichbrodt, Wolfgang Zender, Johannes Ziemann. Manfred Aden, Götz Behrens, Walter Blochel, Klaus von Borcke, Gerd Boyens, Jürgen Buns, Roland Gersch, Dieter Hartenfels, Horst Hey, Klaus Kazinski, Paul Lindemann, Harm Menkens, Kurt Näth, Karl-Heinz Neumann, Harald Ohmstedt, Heinrich Reinert, Klaus Ridke, Detlef Schlüter, Max Schlüter, Hans-Jürgen Schüll, Gerd Schütte, Klaus Stockhorst, Wolfgang Tschirsky. Nanne Ahrens, Peter Behrens, Heinrich Bruns, Peter Eckhard-Frers, Arno Eggers, Harry Ende, Bodo Eschenhagen, Gerd Eylers, Wolf Frerichs, Werner Hoffmann, Uwe Jansen, Dirk Kahle, Arnim Kaiser, Niels Logemann, Gerhard Lüdt, Siegfried Morich, Christian Mühlenweg, Siegfried Ottinger, Hans Roßmann, Claus Rothe, Hans-Dieter Schneider, Gottfried Tantz, Reimund Wesenberg, Claus Wiechmann. Im März bestanden folgende Herren die Prüfung zum Seefunker 2. Klasse: Kl.-Dieter Döpke, Jürgen Halbach.

Seefahrtschule Leer

Am 17. 3. 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Peter Ballreich, Werner Detampel, Dierk Döring, Gerd Gminder, Heinrich Groenewold, Klaus Halstrick, Albert Hanowski, Uwe Harms, Momme Hartwig, Günter Hertzen, Heinz Husmann, Götz Kirchner, Otto Kolb, Reinhard Lauw, Hellmut Lötzerich, Gerhard Müller, Günther Nitzsche, Artur Noormann, Manfred Pöthe, Heinz-Joachim Rassau, Kurt Rottinghaus, Robert Standke. Am 15. und 16. März bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren: Arno Aden, Hermann Akkermann, Johann Behrends, Jens Behrendt, Heinz Damke, Walter Dumstorf, Friedrich Hardy, Jörg Hennig, Heinrich Jansen, Klaus Kielmann, Heinrich Lohmann, Christian Nannenga, Gerd Niggemann, Rolf-Detlef Nommensen, Alfons Platt, Manfred Reh, Heinrich Robben, Robert Rößler, Hans Ruppel, Georg Schepers, Wilhelm Schepers, Gerd Weber. Die Prüfung zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) bestanden folgende Herren: Gerhard Ackermann, Lothar Bella, Eilard Doesken, Klaus Hamdorf, Dieter Helmers, Jürgen Hemmleotmanns, Franz Hempel, Folkert Janssen, Hermann Janssen, Karl Kommer,

Gerhard Krawinkel, Walter Mindrup, Siebelt Noormann, Heiko Paradies, Lübbert Picksak, Harald Schranz, Rudolf Strauch, Hans Trzaskaz, Peter Zell. Am 15. und 16. März 1965 bestanden die Prüfung für das Seefunkzeugnis 2. Klasse folgende Herren: Karl Biesok, Jörg Ernst, Heinrich Geiken, Jürgen Kirsch, Rolf Orthmann, Paul Schirlitz, Klaus-Dieter Schreiber, Peter Stanitzek, Gerhard Heyer.

Seefahrtschule Cuxhaven

Im März bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) folgende Herren: Hermann Baur, Klaus Boettcher, Erich Branahl, Georg Busemann, Ernst Grimm, Karl-Ernst Gutschmann, Reiner Huse, Hans-Jürgen Henkelmann, Hans-Hermann Jürgens, Hubert Kavermann, Hans-Günter Keuser, Hartmut Klein, Günter Koppelman, Hermann Köstlinger, Dittmar Lammers, Hans-Jürgen Lange, Kurt Leinweber, Heinz Mauritz, Joh. Miethbauer, Rudolf Neise, Bernhard Riekers, Helmut Rödel, Wolfgang Wegele.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) bestanden folgende Herren: Peter Baltes, Günter Beu, Siegfried Dankel, Wilfried Eberhardt, Alfred Faber, Herbert Fehmer, Peter Frauenpreiß, Wolff Güther, Heinrich Hansen, Siegf. Heinsohn, Peter Jürgens, Klaus Laackmann, Albert Lochte, Günter Malik, Johannes Müller, Frank Plattner, Lothar Pokriefke, Jürgen Quilitzsch, Hans Sbresny, Karl-Heinz Schüler, Gottfried Serafin, Dieter Stüven, Peter Tiedje, Helmut Trinkies, Thormann Warrings, Wolfgang Weigl, Franz Weißenbacher, Wolfgang Wulff.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden die Herren: Wolf-Horst Bahr, Heiner Beerens, Klaus Beermann, Jean Boly, Harry Bothmann, Geerd Breckwoldt, Hans Brümmerstedt, Hans-Dieter Ebsen, Ernst-Jürgen Franke, Egon Götz, Werner Götz, Reinhold Gooßen, Benno Groß, Johann Hartel, Rolf Hab, Herbert Henkelmann, Otto Hoffmann, Sigurd Hoffmann, Frank von Huse, Hans-Joachim Kellner, Hans Klär, Rolf Klöcker, Hermann Krakow, Uwe Krüger, Franz Künmann, Dieter Marquardt, Axel Meyer, Hans-Joachim Müller, Karsten Müller, Klaus Pampuch, Ingo Peyn, Hans-Dietrich Schmidt, Siem Schmidt, Alfred Sievers, Wilhelm Speck, Michael Stehr, Gerd Steinbrecher, Toni Strauß, Rüdiger Suhr, Helmut Umlandt, Herwig Wittern, Uwe Wolff.

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden die Herren: Helmut Brüning, Hermann Ideus, Karl-Heinz Kahl, Georg Kirwa, Jürgen Math, Herbert Mund, Helmut Pömpner, Uwe-Karsten Söhl, Wilhelm Solf.

Die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) bestanden die Herren: Rudolf Adami, Johann Bremer, Robert Brockmann, Günter Brüt, Johann Flecken, Adolf Glaser, Edgar Krohn, Christof Lembke, Peter Lohmann, Manfred Nickloweit, Rolf Radicke, Hans-Siegfr. Rathjen, Eike Rennert, Bernhard Süßmann, Harry Suhr, Günter Schirmer, Wolfg. Schnitter, Klaus Stelling, Helmut Trikojat, Franz Wurzel.

Matrosenprüfungen

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule

Vor der Matrosenprüfungskommission Travemünde bestanden die Matrosenprüfung folgende Leichtmatrosen: Paul Arnold, Wolfgang Bayerer, Henning Großmann, Hans Florian, Heinz-Georg Jacobs, Rudolf Kauf, Diethard Jasny, Hinrich Pahl, Rolf Scherber, Jürgen Schmidt, Karl-Hermann Siemers, Michael Talk, Claus Thümler, Uwe Waßmann. Weitere Vorbereitung-Lehrgänge beginnen am 10. Mai, 14. Juni, 5. Juli. Bei Bedarf werden zusätzlich Lehrgänge eingeschoben. Auskünfte über die Lehrgänge sowie Merkblätter mit weiteren Einzelheiten sind bei der Schule erhältlich und werden auf Wunsch umgehend übersandt.

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
2407 Lübeck-Travemünde, Telefon: 2063



Schiffsverkäufe

Schiffsverkäufe

MS „Wakenitz“ (1184 BRT) von Koehn & Bohlmann KG Hamburg an eine neugegründete norwegische Reederei.
MS „Mari“ (1946 BRT) von der Reederei Barthold Richters, Hamburg, an die Reederei Johnny Wesch, Hamburg-Neuenfelde.
MS „Bremer Roland“ (397 BRT) von der Bremer Reederei Eilemann & Bischoff GmbH. (K. R. Bruno Bischoff Bremen) an die Southern Line Ltd. in Kenia. Neuer Name: „Southern Progress“.
MS „Heino Reckmann“ (776 BRT) von der Reederei J. Heinrich Reckmann, Hamburg, an Frau Ilse Richters, Hamburg. Neuer Name: „Lothar“.
MS „Ortrud Müller“ (884 BRT) von der Reederei Otto A. Müller, Hamburg, an eine norwegische Reederei. Neuer Name: „Simon“.
MS „Biscaya“ (4200 dtw) von der Det Danske Kulkompagni A/S, Kopenhagen, an die Parteneederei MS „Biscaya“ (K. R. Rob. M. Sloman jr. Schifffahrts-K. G. Hamburg).

Auch in diesem Jahr findet unser traditionelles

Fest Seefahrtschule

am Sonnabend, dem 24. April 1965 in der Festhalle von „Planten un Blomen“ statt.

Zu diesem Fest möchten wir Sie und ihre Mitarbeiter herzlich einladen.

Dieser Abend soll Ihnen und uns Gelegenheit geben, die Verbindung zwischen den schiffahrtshen Behörden und Betrieben und den Studierenden an der Seefahrtschule zu fördern.

Der Reinertrag fließt dem „Verein der Freunde und Förderer der Seefahrtschule Hamburg e. V.“ zu.

Dieser „Förderverein“ ist ein „Gemeinnütziger Verein“, der nur das Wohl der Studierenden der Seefahrtschule zum Ziele hat und dafür auch notwendige Aufgaben in die Hand nimmt, die über die Funktionen und Möglichkeiten des Staates hinausgehen.

Es wird gebeten, Kartenbestellungen umgehend vorzunehmen.

Wir würden uns freuen, Sie an unserem Festabend begrüßen zu können.

Der Festausschuß

Jessen Bobzin Rummer

Karten zu DM 6,— beim ASIA (Telefon 39 33 98)



Neubauten

MT „Nikolai“ — neues Flaggschiff der Hamburg-Süd

Am 24. März verließ der 64 000 Tonnen tragende Motortanker „St. Nikolai“ die Howaldtswerke Hamburg zu einer dreitägigen Erprobungsfahrt in die norwegischen Gewässer. Daran anschließend fand am 27. März ab Steubenhöft in Cuxhaven eine Gästefahrt statt. Kurz vorher wurde das Schiff von den Howaldtswerken Hamburg an die Hamburg-Süd abgeliefert. An Bord befanden sich zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland, unter ihnen Bürgermeister Edgar Engelhard, der Bischof der Hamburgischen Kirche und Hauptpastor der Hauptkirche St. Nikolai, D. Hans-Otto Wölber.

MT „St. Nikolai“ ist am 31. März 1965 in Hamburg von der Socony Mobil Oil Co., New York, in Charter genommen worden und anschließend zu seiner Jungfernfahrt in den Persischen Golf ausgelaufen. Diese Reise steht unter dem Kommando von Kapitän Peter Spitz, der auch an der Planung und Entwicklung des Schiffes beteiligt war. Das neue Flaggschiff der Hamburg-Süd wird bis zur Ablieferung des ersten der beiden bei der A.G. Weser in Auftrag gegebenen 75 000 Tonnen tragenden Tankers im Jahre 1966 der größte deutsche Motortanker sein. Gleichzeitig ist er der erste Tanker dieser Größenordnung einer deutschen Reederei, die nicht zu einem der internationalen Mineralölkonzerne gehört. Der Motortanker „St. Nikolai“, der seinen Namen einer der ältesten Hamburger Kirchen verdankt, die nach dem Schutzpatron der Schifffahrt benannt ist, zählt durch seine technischen Einrichtungen zu den modernsten und interessantesten Schiffen der deutschen Handelsflotte. Die Hauptmaschine kann mit einer Fernsteuerautomatik sowohl von der Brücke als auch von dem zentralen Maschinenkontrollraum aus gefahren werden. Ein besonderer Vorteil ist die stufenlose Regulierbarkeit der Motordrehzahl, d. h. der Schiffsgeschwindigkeit, von der Brücke aus. Auch der Betrieb der Hilfsmaschinen wird durch elektronische Automaten hergestellt. Eine Datenerfassungsanlage überwacht und registriert die Maschinenkommandos und ihre Ausführung. Eine Fernsehkamera auf dem Vorderschiff sowie zwei Empfangsgeräte auf der weit achtern liegenden Brücke erleichtern die Anlegemanöver. Neuartig ist bei diesem Tanker auch ein Verfahren, durch das die Tankklüen und Tankschieber mit einem Knopfdruck hydraulisch geöffnet bzw. geschlossen werden können. Obwohl die Automatisierung des Tankers eine noch geringere Besatzungsstärke erlaubt, wird das Schiff auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen mit 35 Mann gefahren werden müssen.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Die Besatzung ist von der Hamburg-Süd sorgfältig ausgewählt worden, da die elektronischen Anlagen eine besondere Aufgeschlossenheit der Besatzungsmitglieder für die neue Technik an Bord voraussetzen. Vollklimatisierte Einzelkammern, geräumige Messen und ein Schwimmbad unter dem Brückendeck stehen der Besatzung zur Verfügung.

Der Neubau ist bei 235,63 bzw. 221,74 m Länge, 33,53 m Breite, 17,15 m Seitenhöhe und 12,62 m Tiefgang mit etwa 37 000 BRT vermessen und hat dabei, wie oben bereits erwähnt, eine Tragfähigkeit von ca. 64 000 t. Der Ladebereich ist in zehn Seiten- und fünf Mittelbänken unterteilt und weist einen Gesamteinhalt von 77 291 cbm auf. Zwei Seitentanks dienen als reine Ballasttanks und haben zusammen mit den Tieftanks eine Kapazität von 17 521 cbm. Alle Ladeöltanks werden dampfgeheizt und sind mit einer Tankpeilmaschine ausgerüstet.

Die Antriebsanlage besteht aus einem Howaldt-MAN-Diesel der Type K 9 Z 93/170 mit einer Leistung von 22 500 Pse bei 112 UpM und gibt dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 17,2 kn.

„Dietrich Oldendorff“

Nachdem die Baunummer 600 der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, der Messengutfrachter „Dietrich Oldendorff“, am 9. 3. nach Kiel ins Dock der Howaldtwerke gegangen war, um den letzten Bodenanstrich zu erhalten, fand am 13. März die Übergabefahrt statt, in deren Verlauf der Neubau an die Reederei Egon Oldendorff in Lübeck abgeliefert wurde. Der 201 m über Alles lange (190 m zwischen den Loten), 26 m breite, 15,60 m hohe und 10,76 m tiefgehende Messengutfrachter hat eine Tragfähigkeit von über 34 000 t und verfügt über neun Laderäume mit einem Gesamteinhalt von etwa 1 632 000 cbm. Darin sind außerdem zwei Tieftanks von etwa 64 100 cbf enthalten. Die Laderäume 3 und 5 sind zur Aufnahme von Wasserballast eingerichtet, so daß sich eine Wasserballastkapazität von 21 800 t ergibt. Das Schiff ist so stark gebaut, daß in der Erfahrung nur jeder zweite Laderaum beladen zu werden braucht. Diese Beladungsart gewährleistet ein Stabilitätsverhalten des Schiffes. In der Getreidefahrt brauchen auch im Falle der teilweisen Beladung eines kurzen Raumes mit Schwergetreide keine Längsschotte aufgestellt zu werden. Als Hauptmotor wurde ein MAN-Diesel der Type K 7 Z 78/155 eingebaut, der bei 118 UpM 10 800 Pse leistet und dem Neubau eine Geschwindigkeit von 15,4 kn verleiht.

„Peter Pan“

Von Travemünde aus ging am 12. März das kombinierte Auto- und Fahrgastfährrschiff „Peter Pan“ auf Probefahrt, um von den Lübecker Flender-Werken an die Travemünde-Trelleborg-Linie abgeliefert zu werden (Wertnummer 550). Die von der Reederei J. A. Reinecke, Hamburg, gegründete TT-Linie betreibt als einzige deutsche Auto-Fährschiff-Linie bekanntlich seit 1962 einen ganzjährigen Fährdienst zwischen der Bundesrepublik und Schweden.

Die „Peter Pan“ gehört zu ihrer technischen Konzeption sowie ihrer Auto- und Fahrgastkapazität zu den modernsten und größten Auto- und Fahrgastfährrschiffen. Bei 123,25 m Länge über Alles, 18 m Breite, 10,6 m Seitenhöhe und 4,7 m Tiefgang ist der Neubau mit ca. 4500 BRT vermessen und weist eine Tragfähigkeit von 1100 t auf. Den 815 Fahrgästen steht ein großzügiges Salondeck mit „à la carte“-Restaurant, nordischem Buffet, Cafeteria, Raudsalon, Bar, Spielkasino und mehreren Lounges zur Verfügung. Unterhalb des Salondecks ist das Kabinendeck angeordnet. Insgesamt sind 274 Schlafplätze vorhanden. Außerdem kamen zwei Liegeräume mit je 30 Liegen zum Einbau.

Die „Peter Pan“ wurde als unbrennbares Schiff nach Methode I gebaut, indem für die Einrichtung und Ausrüstung weitgehend unbrennbare Materialien verwendet worden sind. In der Wagenhalle können 22 Lastzüge mit Anhänger und 30 Pkw oder aber 230 Pkw, die das Schiff über Bug- und Heckklappe nach dem „roll-on-roll-off“-System befahren, gestaut werden. Die Personenzüge werden dabei in zwei Decks untergebracht, von denen das obere Deck bei Lkw-Transporten hochgezogen wird.

Die Antriebsanlage besteht aus zwei OEW-Pielstick-Motoren der Type 12 P C 2 V mit einer Gesamtleistung von 10 080 Pse, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 21 kn geben. Zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit bei den mehrmals täglich erforderlichen Anlegemanövern kamen Bugruder, Doppel-Heckruder und Querschubanlage zum Einbau. Die Führung des Neubaus liegt in Händen von Kapitän Dobler, der bisher die „Nils Holgerson“ fuhr und über langjährige Erfahrungen besonders in diesem Fahrtgebiet verfügt.

In Kiel wird das größte Schiff der Welt gebaut

Die Shell International Marine Ltd., London, hat bei der Kieler Howaldtwerke AG einen Tanker in Auftrag gegeben, der mit ca. 165 000 tdw das bisher größte überhaupt gebaute Schiff darstellt.

Drei weitere Tanker dieser Größe sind in Japan bestellt worden. Für die Auftragserteilung hatte die Shell 23 Werften aus acht Ländern zur Angebotsabgabe aufgefordert, von denen 19 Werften Offerten abgegeben haben. Die endgültige Auftragserteilung richtete sich dann nach dem günstigsten Angebot für Bau- und Betriebskostenleistung. Das Schiff soll im vierten Quartal 1967 geliefert werden. Bei 320 m Länge über Alles, 47,27 m Breite auf Spanten und 16,47 m Tiefgang wird dieser Supertanker mit einer Getriebeturbinen von 25 000 WPS ausgerüstet, mit der das Schiff ca. 16,5 kn Geschwindigkeit erreichen soll. Der Einsatz erfolgt für den Rohöltransport vom Mittleren Osten nach europäischen Häfen (Europaort, Le Havre, Marseilles). Das Schiff wird jedoch nur auf der Rückreise in Ballast den Suez-Kanal passieren können und muß im übrigen die Reiseroute um das Cap der Guten Hoffnung wählen.

Schwimmdock für 100 000-Tonnen-Schiffe

Hamburg, Deutschlands größter Hafen und zugleich der bedeutendste Schiffbauort der Bundesrepublik, erhält ein neues Riesen-Schwimmdock. In diesem Großdock der Howaldt-Werke AG. können bald Schiffe von 100 000 t Tragfähigkeit — in der weiteren Ausbaustufe sogar Schiffe bis zu 135 000 tdw — repariert und überholt werden. Hamburg als Ausgangs- und Endpunkt von über 275 internationalen Liniendiensten wird damit über eine Kapazität verfügen, die auch für die größten Schiffe der Welthandelsflotte ausreicht.

SCHIFFSUNFÄLLE

„Katharina Kolkmann“ nach Kollision gesunken

Das deutsche MS „Katharina Kolkmann“ (1056 BRT) ist am 29. 3. gegen 04.50 Uhr nach einer Kollision mit dem englischen MS „Gannet“ (923 BRT) etwa 5 sm südlich von Folkestone gesunken. Während der Unfallzeit herrschte dichter Nebel. Bis auf den Kock, der vermißt wird, konnte die Besatzung gerettet werden. Die „Katharina Kolkmann“ befand sich mit einer Ladung Roheisen auf der Reise von Wismar nach Irland.

Kollision beim Überholen

Am 4. September 1964 um 22.06 Uhr ist das Motorschiff „Robert Bornhofen“ im Westausgang des englischen Kanals mit dem britischen Dampfer „Rhodesia Castle“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie erlitten. „Robert Bornhofen“ hat Rotterdam als Nothafen angelaufen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß „Rhodesia Castle“ beim Überholen aus nicht geklärten Gründen auf „Robert Bornhofen“ zugeordnet hat. Die Schiffsführung von „Robert Bornhofen“ trifft kein Verschulden. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Nach Ansicht des Seeamtes liegt das Verschulden eindeutig bei der englischen Schiffsführung. Bei der deutschen Schiffsführung mußte allerdings bemängelt werden, daß die Brücke im entscheidenden Moment nur mit einem Mann besetzt war. Der Kollisionsschaden an der „Robert Bornhofen“ beträgt ca. 100 000 DM. Die Versicherung des englischen Schiffes hat hiervon bereits 95 % übernommen.



Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der deutschen Welle ausgestrahlt am:

„Seemannsontag“, den 13. Mai 1965

Hinweis für unsere Hörer auf See

Am Sonnabend, 15. Mai 1965:

„Zwerchfell-Training“ Eine Turnstunde zur Kräftigung der Lachmuskulatur

Gymnastik wird immer wieder von den Ärzten dem getrockneten und verkrampten Menschen unserer Tage zur Lockerung und Entspannung verordnet. Auch das Lachen ist eine Gymnastik, ein heilsames Training für das Zwerchfell, das nach dem Glauben der Griechen der Sitz der Seele ist. Psychologen haben darum dem Lachen das Prädikat „besonders wertvoll“ verliehen. Kabarettisten und Komiker werden sich in dieser Sendung als „Seelenärzte“ betätigen und durch ihre hoffentlich recht zwerchfeller-schütternden Medizinen dazu beitragen, das Wohlbefinden der Hörer zu heben.

QUER DURCH DIE LAST

Der Empfänger für den Bordgebrauch

Mit der Antoinette wurde in das Reiseempfänger-Programm 1965 von Philips ein Gerät aufgenommen, mit dem Rundfunkstationen auf den bekannten Wellenbereichen — und zusätzlich noch die Sender für die Schifffahrt auf der Zwischenwelle (sog. Fischereiband) — empfangen werden können. Der „lange“ Langwellenbereich von 150–415 kHz (725–2000 m) erlaubt den Empfang von Navigations-Stationen, Funk-Baken und Zeitsignalen für die Schifffahrt. Die Kurzwelle von 11,1–71,4 m wurde auf drei gedehnte Bänder aufgeteilt.

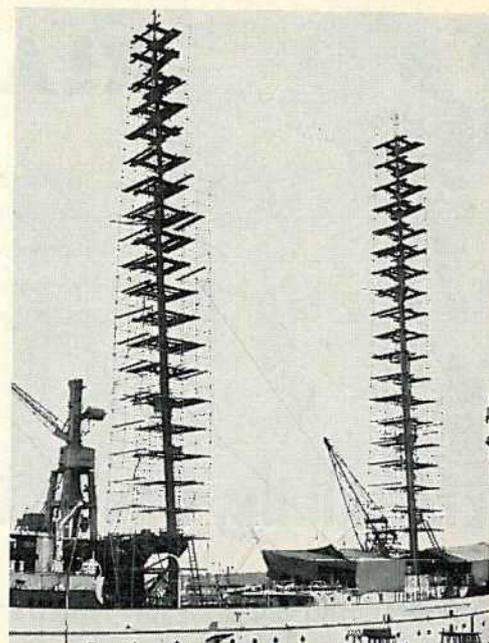
Da die Antoinette ein Universal-Empfängergerät ist, wird der UKW-Bereich von 87,5 bis 108 MHz benutzt, um auf allen fünf Kontinenten den Empfang aller UKW-Stationen zu ermöglichen.

Zum Empfang der Stationen für den Schiffs-Funk-Verkehr in der Zwischenwelle (Fischereiband) gelten Sonderbestimmungen der Deutschen Bundespost. Wollen Besitzer von Segelbooten, Sportbooten usw. z. B. häufiger die Wettermeldungen der Küstenfunkstationen abhören, so ist es ratsam, bei der Bundespost einen Antrag für den einseitigen Funkverkehr zu stellen. Für Peilzwecke sind verschiedene Einrichtungen vorhanden; das Gerät ist drehbar auf dem mit einer Skala versehenen Empfängerfuß angeordnet. Mit der klappbaren Rahmenantenne für KW und dem Ferroreceptor können Stationen angepeilt werden. Der abschaltbare Schwundausgleich ist für Peilzwecke notwendig, damit ein einwandfreies Maximum bzw. Minimum beim Anpeilen gefunden wird. Für die Anhänger der Kurzwelle ist auf der Skalenabdeckung eine Weltkarte mit den Zeitzeonen angebracht. Zusätzlich erleichtert eine drehbare Zeitskala die Umrechnung von Ortszeit auf die verschiedenen Zeitzeonen der Welt. Der Empfänger ist mit einem Anschluß für Plattenspieler, Tonbandgerät, Zweitlautsprecher, Autoantenne und Außenantenne ausgestattet. Durch die kleinen Bauelemente konnte der Lautsprecher auf 18×13 cm vergrößert, eine empfangsstarke lange Ferritantenne und große leistungsstarke Monozellen benutzt werden. Außerdem ist der Empfänger tropfenfest.

Recht so, Recht so

Konferenz gegen den Papierkrieg

Am 24. März setzten sich gewichtige und vernünftige Männer auf Einladung der IMCO (International Maritime Consultation Organisation) in London zusammen. Sie tagten. Das Produkt dieser Tagung war diesmal ausnahmsweise nicht neue Massen bedruckten Papiers. Diese Konferenz hatte sich im Gegenteil zum Ziel gesetzt, den Papierkrieg und die Behördenformalitäten beim Ein- und Ausklarieren zu vereinheitlichen und wesentlich zu verringern. Darauf haben wir schon lange gewartet. Recht so.



Maschinen auf der Werft, mit Gerüsten wie für Kirchtürme. Es sind die Masten der „Gorch Fock“ bei der Grundüberholung in Kiel.

Gesundheitsdienst an Bord

Verbände am Kopf

1. Tücherverbände

Verwendung zu Tücherverbänden finden: Leinen-, Baumwoll-, Seidentücher, Sacktücher, Servietten und Halstücher.

Ein viereckiges derartiges Tuch, in seiner Diagonale zu einem dreieckigen Tuche zusammengelegt, oder eigens für diesen Zweck zurechtgerichtetes dreieckiges Tuch, in Krawattenform gefaltet, kann als Stirn-, Wangen-, Ohren-, und Nasenband verwendet werden. Im letzteren Falle empfiehlt es sich, das Tuch beiderseits dicht an der Nase einmal um seine Achse zu drehen; so bekommt man eine Art Kapsel, welche die Nase gut umhüllt. Zum Festlegen von Verbandstoffen in der Kinnengegend dient ein Wangentuch, dem ein zweites horizontal um Kinn und Nacken liegendes, beifügt wird. Beide Tücher werden an ihren Kreuzungspunkten durch Sicherheitsnadeln zusammengehalten. Da die Tücherverbände niemals den sicheren Halt der Bindenverbände bieten, können sie diese nicht ganz ersetzen, sind jedoch als Notverbände sehr brauchbar.

Kopfhäube mit dem dreieckigen Tuche hergestellt:

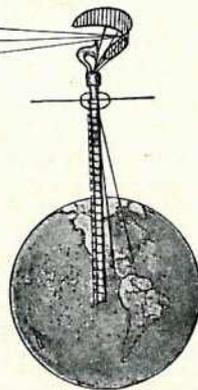
In seiner dreieckigen Gestalt dient das Tuch zunächst zur Deckung des Schädels. Man legt die Mitte seiner langen Seite an der Stirn über den Augenbrauen an, so daß die gegenüberliegende Spitze desselben über dem Hinterhaupt liegt. Die Endzipfel der langen Seite werden dicht über den Ohren vorbei zum Hinterhaupt geführt und über der herabhängenden Spitze des Tuches in der Höhe des Hinterhaupthöckers geknüpft oder bei genügender Länge nochmal zur Stirn zurückgeführt und hier geknotet. Der hinten überstehende Zipfel wird nun aufwärts geschlagen und an der Haube mit einer Sicherheitsnadel befestigt. Damit der Verband fest sitzt, muß das Tuch von allen Seiten stramm gezogen werden und stets um den größten Umfang des Schädels gehen.

Die Haube kann auch umgekehrt in der Weise hergestellt werden, daß man die lange Seite des Tuches am Hinterhaupt in der Höhe des Hinterhaupthöckers anlegt und von hier zur Stirn führt. Bei bedeutender Größe des Tuches werden an der langen Seite desselben eine oder mehrere Falten, ca. 2 Finger breit, umgeschlagen, bis so die für den Kopf geeignete Form erreicht wird.

E. Jünemann



ALARM



„Ich lebe und liebe nur nach meinen eigenen Gesetzen. Warum sollte ich heiraten? Ich habe es zweimal versucht, jedesmal gab es eine Katastrophe. Jetzt genieße ich die Freuden der Ehe, ohne ihre Ketten zu tragen.“

Ehe, Liebe, Sex u. Bevölkerungspolitik

Von Heinrich Schopper

Oberstehendes Zitat stammt von Brigitte Bardot. Ein gezielter Schuß auf die Ehe, bezeichnenderweise abgefeuert von einer Frau.

Noch vor 50 Jahren gab es keine Meinungsverschiedenheiten, keinen Streit und keine Unsicherheiten. Ehe, Liebe und Sex hatten ihren festen Platz in unserer Gesellschaftsordnung. Es gab nichts daran heranzudeuteln. Alles war fein säuberlich voneinander getrennt:

Die Ehe hatte zwei Zwecken zu dienen, nämlich der Erhaltung und der Vermehrung. Die Erhaltung und Vermehrung des Familienbesitzes durch günstige Heirat. „Günstig“ wurde dabei rein materiell aufgefaßt. Die biologische Erhaltung der Familie als Ehezweck brachte die Vermehrung des Volkes und des Menschengeschlechtes von allein mit sich. Bei den „niedereren“ Bevölkerungsschichten mehr oder weniger ungehemmt, bei den „besseren“ Leuten gelenkt, geplant, beschränkt.

Die Liebe war hauptsächlich etwas Vor- oder Außereheliches. Unerlässlich war sie für den „höheren Menschen“, sie war Thema Nr. 1 der Dichter und somit unerschöpfliche Quelle für unseren reichen literarischen Kulturschatz. Aber sie hatte so gut wie nichts mit den ehelichen Zwecken der Erhaltung und Vermehrung zu tun.

Weit verbreitet in aller Welt war die Auffassung über die Ehe als Acker, auf dem der Segen des Himmels gar prächtig gedieh. Je upiger desto besser. Der Sex aber war etwas, wovon man bei uns nicht sprach. Man sprach ja nicht einmal von Damenhosen. Man erwähnte sie nur, wenn es sich nicht umgehen ließ und dann mit geschürzten Lippen und hatte dafür das Wort „Beinkleider“ erfunden. Alles geschlechtliche war tabu. Basta, punktum! „Wenn es soweit ist, mein Kind, dann mach die Augen zu und denk ans Vaterland“, das rieten die Mütter den Töchtern vor der Hochzeitsnacht. Sex gab es nicht — in der gesellschaftlichen Theorie. In der biologischen Praxis tobte sich dieser stärkste Trieb des Menschen um so hemmungsloser aus. Im Bordell, mit Maitressen, mit armen Mädchen und Bediensteten sowie bei Herrenabend. Das Sextabu war nichts als ein schwüles Treibhaus für heuchlerische Lüsterheit und bigotte Prüderie.

Und so, mit Ehe ohne Liebe, mit Sex in der Verbannung, mit der Liebe aus der Feder der Dichter regelte sich die Bevölkerungspolitik von selbst. In den unterentwickelten Völkern hatte sie noch den Namen „Segen des Himmels“. Diesen Segen brauchten sie auch, um sich gegen Seuchen, Armut, Hunger und Naturkatastrophen zu behaupten. Bei uns regelten, wie erwähnt, die Bevölkerungspolitik die „oberen“ Schichten in eigener Regie durch Sex-technik und Verhütungsmittel und die „unteren“ durch Gehorsam als gute Christen und Patrioten. Die kirchlichen und weltlichen Oberen lächelten wohlwollend zu dem Kinderreichtum der sozial Schwachen. Dieser Segen fand auch bei uns seine genauso natürlichen wie unmenschlichen Grenzen in Hunger, Elend, Krankheit und Kriegen.

Doch der technische Fortschritt machte aus den Luxusgütern von gestern Gebrauchsgüter von heute. Die Wissenschaft überwand Seuchen, die Technik Naturkatastrophen, sozialer Fortschritt beseitigte Hunger und Elend.

Die Folge davon war eine Bevölkerungsexplosion ohnegleichen. Verdoppelung der Weltbevölkerung in immer kürzeren Zeiträumen. Die nächste Verdoppelung steht in den nächsten 35 Jahren bevor, von 3 Milliarden z. Z. auf 6 Milliarden im Jahre 2000. Wenn es so weiter geht, werden es vermutlich im Jahre 2025 schon 12 Milliarden sein. Arbeit, Ernährung, Wohnung, Energie und Verkehrsmittel für doppelt und viermal soviele Menschen wie heute? Wenn wir nicht alles, was wir in Jahrtausenden an Kultur, Freiheit und Wohlstand errungen haben in einem Jahrhundert verspielen wollen, dann müssen wir diese Bevölkerungsexplosion in den Griff bekommen.

Also radikale Änderung der Bevölkerungspolitik, wenn der Kindersegens von gestern nicht zum Blutfluch von morgen werden soll. Das geht alle Menschen an auf dem ganzen Planeten. Alarm zurück! Aber wie?

Bevölkerungspolitik hängt mit Sex zusammen und Sex ist nicht zu trennen von Liebe und Ehe. Der Alarm ließ die Grundfesten wanken, auf denen Ehe, Liebe, Sex und Bevölkerungspolitik noch vor wenigen Jahren ruhten. Das

kunstvolle Gebäude aller unserer Ordnungen erzittert unter den biologischen und technischen Stößen eines Weltbebens. Es spielt sich ab auf einer Weltbühne, vor der es keine Zuschauer gibt, sondern nur Akteure: wir Menschen. Und im Hintergrund dieses Wankens, Bröckelns und Rutschens — Atompilze.

Ein Stoß des Bebens zielt auf die Ehe. Sie erweist sich als brüchig, wenn sie nur gestützt wird von dem Wunsch nach materieller und biologischer Vermehrung. Dieses Gerüst ist schwach und zerbrechlich. Die Ehe braucht Liebe und Sex. Zu Tode verurteilt wurde die Ehe schon, als man den Sex von der Liebe trennte und letzteren unter Tabu stellte. Doch der Alarm der Bevölkerungspolitik ist nun das Zeichen zur Vollstreckung. Der Alarm schreckte alle auf, in letzter Minute die Vollstreckung zu verhindern. Politiker und Gesetzgeber rief er an ihre Paragraphen. Ärzte und Juristen stürzte er in Sensationsprozesse um Antibabypillen und Sterilisation. Politiker, Ärzte und Priester hetzte er in eine Serie von Weltbevölkerungskongressen. Katholischen Priestern schrillte er in ihr Konzil zu Rom, auf dessen Ausgang 640 Millionen Katholiken warten. Vor allem Frauen, vom Sextabu befreite Frauen, sind zum Angriff übergegangen. Sie pochen auf ihr Recht auf ganze Liebe. Allein um der Liebe willen.

Die Manager der öffentlichen Meinung in den Massenmedien fuhr der Alarm wie ein Blitz in ihre Köpfe und Kameras. Im Trüben fischten sie ihr big bussines in Sex, hart an der Grenze der Pornographie. Der Alarm elektrisierte auch die Künstlerschar, die echten und die Moneymaker unter ihnen. Die Flutwelle des entfesselten Sex wurde auf die Menschheit losgelassen.

Letzten Endes geht es um Sein oder Nichtsein der Ehe. Der Bevölkerungsexplosionsalarm und das von ihm ausgelöste Weltbeben hat schonungslos aufgedeckt: Eine Ehe allein zum Zwecke biologischer und materieller Vermehrung ist morsch, ist nicht lebensfähig. Wenn sich die Ehe als Keimzelle allen menschlichen Lebens bewähren soll, dann muß sie wieder zu einer Lebensgemeinschaft von Mann und Frau in sexueller, seelischer und christlicher Liebe werden.

Diese ungeteilte Liebe in der Ehe darf nicht länger dadurch zerstört werden, daß man sie in ihre Bestandteile zerlegt, den einen Teil gebietet, den anderen erlaubt und den dritten verbietet und nur als notwendiges Übel zur Kinderzeugung duldet. Nur diese ungeteilte Liebe ist stark genug, um ein Menschenpaar durch die Höhen und Tiefen des Lebens zu führen, bis daß der Tod sie scheidet. Ehepaare müssen sich lieben dürfen, allein weil sie sich lieben, allein, weil Liebe schön ist. Und sie kann nur schön bleiben selbst in Schmerz und Leid noch, wenn sie unser Menschsein erfüllt im Einssein von Körper, Seele und Glaube. Wenn es so ist, dann können wir auch ohne Furcht sein vor Antibabypillen und vor dem häßlichen Sex in Wort und Schrift und Bild. Auch die zweite technische Revolution kann uns nichts anhaben und die biologische Explosion verliert ihre Schrecken.

Denn Liebe ist, ohne die alles nichts ist. Alles: die Ehe, der Sex, der religiöse Glaube und die Bevölkerungspolitik mit all ihren Prozessen, Kongressen und Konzilen.

Cargocaire

verhindert Schweißwasser-Schäden

in einer Flotte von mehr als

3 000 000 BRT



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

Schülergehalt

Ausbildungszulagen für Kinder und Jugendliche / Zweitkindergeld erhöht / Auszahlung erfolgt über die Arbeitsämter / Ab April rollen die steuerfreien Beträge

Mehrfach wurden wir nach Einzelheiten über die vom Bundestag beschlossenen Ausbildungszulagen und nach der Neuregelung des Zweitkindergeldes befragt. Das ist verständlich, denn durch dieses Gesetz gibt es für manchen Familienvater mehr Geld, steuerfrei und ohne Schweiß.

Wir müsen dabei zwei Dinge unterscheiden: Die Ausbildungszulagen und die Ausweitung des Zweitkindergeldes sind bereits vom Bundestag beschlossen und werden vom 1. April an gezahlt. Die Auszahlung der Beträge erfolgt wie bei der Kindergeldregelung über die Arbeitsämter. Natürlich sind Formalitäten zu erledigen; aber die Zahlungen sollen ab 1. April erfolgen. Wer nicht sofort dabei ist, erhält die Beträge nachgezahlt. Was wird nun gezahlt?

Die Ausbildungszulage

Da ist zunächst die Ausbildungszulage in Höhe von 40,— DM monatlich. Voraussetzung zur Zahlung ist, daß die Jungen und Mädchen bzw. die jungen Damen und Herren, die zwischen 15 und 27 Jahre alt sind, eine allgemeinbildende Schule, eine berufsbildende Schule oder eine Hochschule besuchen. Auch für Kinder, die in einem Lehr- oder Anlernberuf ausgebildet werden, wird die Ausbildungszulage gewährt, wenn die aufgrund des Lehr- oder Anlernverhältnisses gezahlte Erziehungsbeihilfe oder Vergütung vom Ausbildungsbetrieb niedriger ist als die Ausbildungszulage.

Wenn zwei Kinder in einer Familie vorhanden sind, wird die Ausbildungszulage auch bereits für das erste Kind gezahlt, falls es in entsprechender Ausbildung steht. Die Frage, ob es bei dem generellen Ausschluß von Einzelkindern bleibt, ist dem nächsten Bundestag zur Entscheidung vorbehalten. Als Ausnahme bestimmt das Gesetz jetzt schon, daß Alleinstehende (Verwitwete, Ledige und Geschiedene) auch für ein Einzelkind die Ausbildungszulage erhalten.

Zweitkindergeld

Bisher gab es für das zweite Kind — auch wenn eine Familie mehr als zwei Kinder hatte — nur dann 25,— DM, wenn das Einkommen 600,— DM nicht überstieg. Hier ist jetzt ebenfalls eine erhebliche Änderung eingetreten. Ab 1. April erhalten alle Eltern mit mehr als zwei Kindern das Zweitkindergeld ohne Rücksicht auf ihr Einkommen. Die Einkommensgrenze fällt. Im Bundesgebiet erhalten dadurch 1,016 Millionen Eltern Anspruch auf das Zweitkindergeld.

Für diejenigen Eltern, die nicht mehr als zwei Kinder haben, ist die Einkommensgrenze rückwirkend vom 1. Januar an auf 650,— DM erhöht worden. Diese Erhöhung der Einkommensgrenze für die Zweikinder-Familien soll verhindern, daß in der Übergangszeit bis zum völligen Wegfall der Einkommensgrenze noch eine größere Zahl von Berechtigten den Anspruch auf Zweitkindergeld aufgrund der allgemeinen Einkommensentwicklung verliert.

Die jetzt vorgenommene Erhöhung verschafft zusätzlich 120 000 Eltern Anspruch auf Zweitkindergeld.

Ein erster Schritt

In der völligen Beseitigung der Einkommensgrenze für die größeren Familien und der Erhöhung der Einkommensgrenze für Zwei-Kinder-Familien ist ein erster Schritt zu dem angestrebten gänzlichen Wegfall jeglicher Einkommensgrenze bei der Gewährung des Zweitkindergeldes getan worden. Insgesamt erhalten in diesem Jahr 1,1 Millionen Eltern zusätzlichen Anspruch auf Kindergeld. Damit erhöht sich die Zahl der Berechtigten auf 2,2 Millionen. Das neue Gesetz schafft also eine Verdoppelung der Anspruchsberechtigten. Das kostet den Bund 340 Millionen DM mehr.

Von 25 auf 90 DM

Seit 1955 wird in der Bundesrepublik Kindergeld gezahlt. Es begann mit 25,— DM für das dritte und jedes weitere Kind einer Familie. Heute werden für das dritte Kind 50,— DM gezahlt, und wenn außerdem noch die Ausbildungszulage hinzukommt, sind es 90,— DM. Das ist eine beachtliche Entwicklung, und alle Sozialpolitiker im Bundestag sind sich darüber klar, daß damit der Familienlastenausgleich noch nicht das Ende der Maßnahmen gefunden hat.

Größter Anteil am Sozialprodukt

Die Leistungen betragen für das einzige Kind von alleinstehenden Elternteilen bzw. für das erste Kind von mindestens Zwei-Kinder-Familien 40,— DM in Form der Ausbildungszulage bei entsprechender Ausbildung.

Für das zweite Kind, sofern der verbesserte Zweitkindergeldanspruch und die Ausbildungszulage zusammentreffen, 65,— DM.

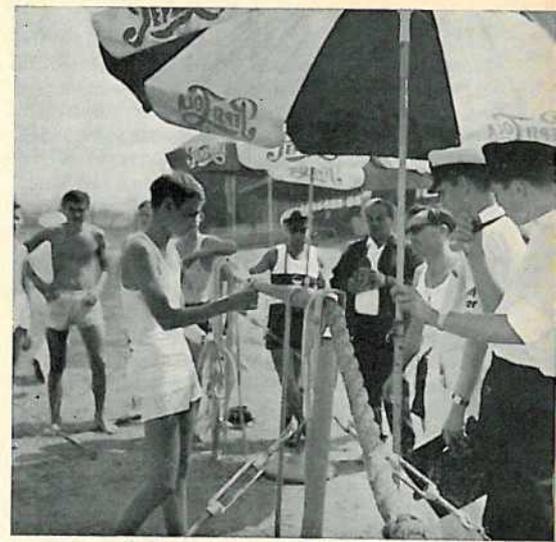
Für das dritte Kind — beim Zusammentreffen von Kindergeld und Ausbildungszulage — 90,— DM.

Für das vierte Kind — beim Zusammentreffen beider Leistungen — 100,— DM.

Für das fünfte und jedes weitere Kind — beim Zusammentreffen beider Leistungen — 110,— DM pro Monat.

Unser Familienausgleich wurde bisher als rückständig bezeichnet. Die im letzten Jahr getroffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Wohngeld und der familiengerechten Staffelung des Lohnsteuertarifes hat uns einen erheblichen Schritt nach vorn gebracht. Das Internationale Arbeitsamt in Genf hat festgestellt, daß die Bundesrepublik mit 16,1 v. H. international den größten Anteil der Sozialleistungen am Sozialprodukt hat, und Bundeskanzler Erhard ist auf dem Wege, seine Familienpolitik zu verwirklichen, die er in seiner Regierungserklärung wie folgt darlegte:

„Eine soziale Familienpolitik muß der Jugend ohne Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Eltern eine an der Begabung ausgerichtete Berufsmöglichkeit eröffnen. Wir erstreben, daß mehr Kinder — auch aus Schichten mit geringerem Einkommen —, insbesondere aus Arbeiterfamilien, höhere Schulen und Universitäten besuchen sollen, wollen und können. Es empfiehlt sich hier, die in den letzten Jahren geschaffenen Grundlagen weiter auszubauen.“



Bundeswettkämpfe der M. J.

Frischer Seewind ins Binnenland

Unsere Marinejugend

Die Deutsche Marine-Jugend ist mehr als ein Traditionsverband. Ihre Jugendgruppen, fast hundert an der Zahl, sind die einzigen im Bundesgebiet, die Seesport treiben und gleichzeitig den Seefahrtsgedanken im Binnenland fördern. Sie unterscheiden sich also schon hierdurch von Seglervereinen, Ruderklubs oder sonstigen Sportvereinen, die ebenfalls auf dem Wasser zu Hause sind. Deutsche Marine-Jugend besteht in der Tat schon seit 1891. Nach dem zweiten Weltkrieg entschlossen sich im Jahre 1953 ehemalige Seeleute aller Dienstgrade der Handels- und der Kriegsmarine sowie der Hochseefischerei, die Marine-Jugend-Gruppen wieder ins Leben zu rufen. Es waren die vielen Oldtimer aus den rund 450 Marine-Kameradschaften des Deutschen Marine-Bundes, die die Verbindung mit der Handelsschiffahrt und der Bundesmarine nicht abreißen lassen wollten. Diese Männer haben nun seit 1953 mit sehr viel Idealismus ihre Aufbauarbeit begonnen. Nur den persönlichen Opfern dieser Mitglieder an Zeit und Geld ist es zu danken, daß die Marine-Jugend heute im gesamten Bundesgebiet wieder fast 100 Gruppen hat. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit liegt neben der reinen Jugendarbeit vor allem in der systematischen seemännischen Ausbildung, und zwar in der Theorie und Praxis. Ausbildungsbücher gehören genauso zum Bestand der ständigen Unterrichtung wie praktische Tauwerksarbeiten, Spleißen, Knoten, Leinenwerfen, Rudern, Segeln, Navigation und Unterricht an Seekarten. Jahr für Jahr werden zunächst auf Landesebene Seesportwettkämpfe ausgetragen; die Landessieger stellen sich dann im Bundeswettkampf, der alle zwei Jahre ausgetragen wird.

Alle diese Anschaffungen, die Unterhaltung der Heime, Bootshäuser und Boote, schließlich auch die Durchführung der Ausbildungslehrgänge auf den Seesportschulen kosten verständlicherweise sehr viel Geld. Bis vor kurzem wurden die hierfür benötigten Geldsummen von den Mitgliedern der Deutschen Marine-Jugend oder von dem Deutschen Marinebund selbst aufgebracht. Da diese Geldmittel infolge der oben dargestellten Anschaffungen weitgehendst ausgeschöpft sind, die erfolgreiche Arbeit aber insbesondere durch die Beschaffung noch feh-



GETRÄNKE VON
CANADA DRY
JETZT AUCH IN DER EINWEGFLASCHE

ZU BEZIEHEN DURCH:
GETRÄNKE-VERTRIEB NORD
G. m. b. H. & Co.
Harksheide (Bez. Hamburg) · Ruf: 522 10 71-75
ODER DURCH IHREN SCHIFFSAUSRÜSTER

lender Boote und Ausbildungsmaterial weiter fortgeführt werden soll, wurde das Kuratorium „Deutsche Marine-Jugend“ e. V. gegründet. Die zahlenden Gründungsmitglieder sind alle Schiffsfahrtsverbände und verschiedene Bundesministerien.

Nur am Rande sei hier vermerkt, daß die Marine-Jugend-Gruppen die natürliche Quelle des seemännischen Nachwuchses darstellen und das einzige aktiv lebendige Bindeglied zwischen dem Binnenland und der Seeschiffahrt sind. Nach der Erfüllung ihrer Schulpflicht traten bisher 53 % der Mitglieder der Jugendgruppen, die zur See wollten, der Handelsmarine und 47 % der Bundesmarine bei.

Das Kuratorium konnte inzwischen erfreut einen Mitgliederzuwachs von 24 Reedereien und 11 Einzelmitgliedern verzeichnen. Nicht zuletzt diesem Umstand ist es zu verdanken, daß neuerdings vier Marinejugendgruppen je ein blitzschnelles Boot zur Verfügung gestellt werden konnte.

Wir fragten den Geschäftsführer des Kuratoriums, Herrn Ingenhoven, worin er Sinn und Zweck der Marinejugend sähe. Herr Ingenhoven erklärte: Zunächst einmal bemühen wir

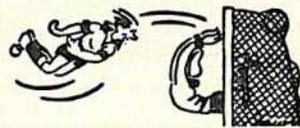
uns, den Jugendlichen unsere Seeschiffahrt als Brücke zur Welt und als verlängerten Arm unserer Volkswirtschaft näher zu bringen, und zwar frei von dem süßlich romantischen Geflüster. Wir streben an, daß die Marinejugendgruppen auch in Küstenferne Bastionen des völkerverbindenden Geistes der Seefahrt werden. Wir wollen diesen Geist wecken und pflegen mit dem Fernziel, daß sich unsere Binnenländer bewußt werden, daß sie einem Volk angehören, das Seefahrt betreibt. So legen wir in den Jugendgruppen größten Wert auf die Pflege seemännischer Kameradschaft. So glauben wir auch, unseren Beitrag zu leisten, die Jugendlichen weg von der Straße und hin zum gesunden sauberen Gemeinschaftsleben führen zu können. Das heißt auch, sie innerhalb der demokratischen Spielregeln zu genauso freien, wie verantwortungsbewußten Staatsbürgern zu erziehen. Leibesübungen und Seesport, Wettkämpfe und Schiffsmodellbau scheinen uns sehr geeignete Wege zu sein. Der Name Marinejugend soll in keinem Fall dahingehend mißgedeutet werden, daß wir etwa vormilitärische Ausbildung betreiben. Doch wir sind überzeugt, daß frischer Seewind unserer Jugend im Binnenland nur gut tun kann.“



Eine Dame und drei Kavaliere. So zu sehen kürzlich im Hamburger Hafen beim Staatsbesuch des Präsidenten der Republik Niger mit seinem Gefolge. Auf unserem Foto die Gattin des Präsidenten, Frau Hamani.



Sport an Bord



Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

Als das Fahrgastschiff MS „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd 1956 zum ersten Mal den Atlantikpokal gewann, stürmte in seiner Elf auf dem Posten des Mittelstürmers ein Mann, den die „Spione“ einiger deutsch-amerikanischer Fußballvereine genau unter die Lupe nahmen: Max Brunner, der bei München 1860 den Ball gedribbelt hatte, bevor er als Bordfriseur auf der „Berlin“ anmusterte, schoß in den Spielen um die Meisterschaft der Meere allein zehn Tore. Er trat bei der Bremer Reederei in die Fußtapfen eines Mannes, der, wie er, bei München 1860 gespielt hatte und vor dem Kriege die Stütze der Fußballmannschaft der alten „Bremen“ gewesen war, die zweimal Pokalsieger war. Das war Max Hintringer, der heute in Bremerhaven zu Hause ist. Der Fall der beiden Bayern beweist allerdings nur eins: Daß die Leute an der Küste nicht ganz unrecht haben, wenn sie behaupten, daß die Seeleute mit der größten Begeisterung für diesen harten Beruf aus dem tiefen Binnenland kommen.

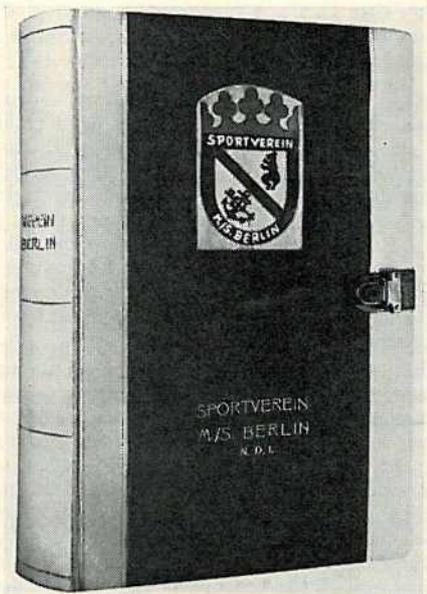
Als es feststand, daß die „Berlin“ 1956 den Pokal gewonnen hatte, rückte Max Brunner mit der Nachricht heraus, daß es für ihn mit der christlichen Seefahrt vorbei sei. Er wollte sich in New York als Friseur selbstständig machen und — Fußball spielen. Die Leute, die ihm bei seinem Start helfen würden, hatte er schon gefunden — sie waren vom Deutschen Sportclub Brooklyn, dem Verein, für den er künftig spielen würde.

Max Brunner musterte ab. Nur einmal spielte er in der Saison 1957 noch für die „Berlin“, als er die Mannschaft seiner alten Kameraden in einem Spiel gegen den Patchogue Soccer Club verstärkte. Als die Begegnung beendet und 4 : 3 gewonnen war, wußte die „Berlin“-Mannschaft nur um so besser, was sie an diesem Mittelstürmer verloren hatte. Denn Max Brunner

schoß die drei letzten Tore. Dennoch hatten Max Brunner und der DSC Brooklyn kein Glück. Gleich in einem der ersten Spiele wurde die Neuerwerbung der Brooklynler so schwer verletzt, daß an Fußballspielen für Max Brunner nicht mehr zu denken war. Verlor er auf dem Fußballfeld alle Chancen, so glückte ihm in seinem Beruf jedoch der Start in die Selbstständigkeit. Wenn es ihm die Zeit erlaubt, kommt er in New York immer schnell einmal an Bord, obwohl von den Spielern der ersten Pokalsiegerelf nur noch Hans Elsner aktiv ist, der heutige Vorsitzende des Vereins. Wo sind die anderen geblieben? Abgemustert, versetzt auf die „Bremen“ oder, wie der 25 Jahre alte Matrose August Kammeier aus Bremerhaven, den Seemannstod gestorben. Als Verteidiger mit sicherem Blick für das Aufbauspiel hatte er beim ersten Pokalgewinn alle Spiele mitgemacht. Er hatte auch kein Spiel ausgelassen, als 1958 zum zweiten Mal der Pokal errungen wurde. Bei der Pokalübergabe an die Reederei am 16. März 1959, als er mit seiner Mannschaft schon zwei Spiele der neuen Saison gegen die „Queen Mary“ (7 : 0) und gegen die „Rhine-dam“ (5 : 1) bestritten und gewonnen hatte, war er noch einer der Fröhlichsten gewesen. Dann ging die „Berlin“ wieder auf die Reise nach New York. Am 28. März stand sie in einem schweren Orkan 1900 Seemeilen westlich von Brest, ungefähr dort, wo sie fünf Jahre vorher auf hoher See den Sportverein gegründet hatten. Die See war so aufgewühlt, daß die „Berlin“ nur mit drei Knoten Fahrt langsam gegen Wind und See lief. Schwere Brecher überrollten das Schiff, das mit 500 Passagieren besetzt war. Da kam die Meldung: Luke 2 ist eingeschlagen! Wasser flutete ins Schiff und drang bis zur Maschine vor. Die Luke mußte abgedichtet werden. Ohne daß der Befehl dazu

gegeben wurde, waren schon Männer von der Decksbesatzung bei der Arbeit. Da nahte wieder ein Brecher — Wasser strömte über Deck, und als es schien, daß die „Berlin“ dies Hindernis genommen hatte, da traf sie ein „Querschläger“ mit solcher Wucht, daß sie um 30 Grad vom Kurs abwich. Das Vorschiff war nur noch ein Wellenbrodel, und als sich das Wasser verlaufen hatte, waren vier Männer von der tosenden Flut in den Atlantik gerissen worden. Der Matrose August Kammeier, der Freund und Mannschaftskamerad, war darunter. Zwei Tage lang suchte die „Berlin“ die Unglücksstelle ab — vergeblich.

Der Atlantik, bislang immer nur im Zusammenhang mit dem schönen Erlebnis der Pokalspiele genannt, hatte sich wieder einmal in seiner ganzen Gefährlichkeit gezeigt. Noch unter dem Eindruck dieses Geschehens mußte



Chronik des Sportvereins MS „Berlin“

J. M. LINDEMANN

Telefon 34 38 66-67 . Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gielsanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,
Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung
Seemäßige Verpackungen aller Art

die „Berlin“-Elf in New York gegen die „Queen Elisabeth“ antreten — sie verlor 2 : 6. August Kammeier, der so jung den Seemannsclub starb, war Matrose, einer von der Decksmannschaft. Deck und Maschine sind an der Fußballelf, die inzwischen an die 150 Spieler gehabt hat, nicht so stark beteiligt, wie das Bedienungspersonal, allen voran die Stewards, die durch das viele Laufen an Bord eine wesentliche Voraussetzung für erfolgreiches Fußballspiel schon von vornherein mitbringen: Kondition!

Der Verlust eines Spielers ist für eine Schiffsmannschaft kaum zu ersetzen. Es ist ja nicht einmal sicher, ob der neue Mann, der an Bord kommt, überhaupt Fußball spielt. Denn, daß einer angeheuert wird, nur weil er Fußball spielen kann, das kommt beim Norddeutschen Lloyd nicht vor. Er muß seinen Mann stehen, ob er nun Tellerwäscher, Zahlmeister oder Matrose ist. Denn wenn dem Schiff Gefahr droht, ist alles Fußballknoten wenig wert — dann muß jeder seinen Job kennen und wissen, wofür er einzustehen hat. Es hat gerade in jüngster Zeit einen Fall gegeben, in denen nicht alle Besatzungsmitglieder wußten, was sie bei Gefahr zu tun hatten. Auf der „Berlin“ und der „Bremen“ sind die Seeleute in erster Linie Matrose, Steward, Koch, Maschinist, Zahlmeister — und erst dann kommt das Fußballspielen. Erst die Pflicht — dann das Vergnügen!

Lesen Sie im nächsten Monat:

Neues Reglement brachte den Sieg

* *
* *
* *

International Football Championship 1964

MS „Cap Norte“

Sponsored by Seamen's Church Institute of
New York, Port Newark, N.J.



Zwei Fußballpokale für die „Kanguruhs“
der „Cap Norte“

Am 9. Mai 1964 kam in Brisbane ein Vertreter des Macpies Soccer Club zu uns an Bord, um ein Fußballspiel mit uns abzumachen. Mit gemischten Gefühlen zogen wir dann auch auf den Platz. Doch diese Sorge war unberechtigt, denn dieses Spiel haben wir mit 7:3 Toren gewonnen.

Nach diesem Erfolg haben wir unsere Mannschaft durch viele Trainingsspiele zu einer sehr gut zusammenspielenden Crew erzogen.

Bei der Ankunft in Port Newark (New York) machten wir dann unser erstes Pokalspiel gegen die „Hovrak“ und gewannen 4:1. Einen Tag später forderte der 2. Pokalsieger von 1963, das griech. Schiff „Gimmi Fassio“, uns zum Spiel heraus. Auch bei diesem Treffen konnten wir als Gewinner mit 8:2 Toren vom Platz gehen.

Nach diesen guten Punkten, die durch ein ausgezeichnetes Zusammenspiel der einzelnen Sportler erzielt werden konnten, gingen wir mit gehobenem Selbstbewußtsein auf unsere nächste Pazifikreise.

Zwei Tage vor Brisbane haben wir uns dann per Telegramm bei Macpies Soccer Club zu einem weiteren Spiel angemeldet.

Am 2. August traten wir wieder an und haben ein zweitesmal einen Sieg an Bord tragen können. In der Halbzeit stand es zwar unentschieden, doch siegten wir noch mit 4:3 Toren.

In Sydney mußten wir doch unsere erste Niederlage einstecken. Die „Cap Delgado“, oder auch „Roten Teufel“ genannt, zog mit 2:0 Toren vom Platz. Wir ließen uns dadurch nicht entmutigen und traten am 19. August in Melbourne gegen die „Riederstein“ an. Auch hier wurde uns die Hoffnung auf einen Sieg genommen. Dieses Spiel verloren wir mit 3:2 Toren. Doch nun wollten es die „Kanguruhs“ genau wissen. Die nun folgenden Spiele waren wieder Punktspiele. Am 30. September war Spieltag gegen die „Mary Nübel“. Wir trennten uns mit einem Unentschieden 3:3. Am nächsten Tag forderte uns ein norw. Schiff heraus, doch haben die es mit 4:0 Toren bezahlen müssen. Das Rückspiel gegen die „Mary Nübel“ am 2. Oktober endete mit einem Sieg für uns. Beim Schlußpfeiff stand es 6:1 für die „Kanguruhs“. Da wir nun sehr gut in Form waren, traten wir auch am nächsten Tag wieder an. Die griechische Elf der „Eurayurusa“ mußte einen Verlust von 10:0 Toren einstecken. Damit nicht genug, traten wir nun auch am 4. Oktober wieder an. Bei Flutlicht wollte uns eine Mannschaft, zusammengestellt aus zwei griechischen Schiffen, besiegen. Doch daraus wurde nichts, denn wir trennten uns nach 2 mal 45 Minuten mit 0:0.

Auf See haben wir uns immer in Form gehalten. Nach der Reise wurden wir dann beim Eintreffen in Newark am 21. Februar als offizielle Pokalsieger begrüßt. In einer kleinen Feierstunde wurde uns dann der Pokal überreicht. Während der Liegezeit in Newark spielten wir dann unser erstes Spiel wieder für den Pokal 1965. Am Schluß hieß es 5:2 für die „Kanguruhs“. Das ist wieder ein guter Start für die neue Saison. Nach dem Südatlantikpokal von 1960 ist dieses nun der zweite Pokal, den die „Cap Norte“ sich durch gutes Spiel erkämpft hat.

An dieser Stelle möchten wir nochmals dem Seemannsclub von Port Newark danken für die gute Betreuung und die Hilfsbereitschaft, die uns bei den Spielen zuteil wurde.

Klaus-Dieter Röttger

Information - Information

Schonzeit gilt als Urlaub

Drei Facharbeiter waren von der Landesversicherungsanstalt zu einer Kur verschickt worden. Im Anschluß daran verordnete der Kurarzt jedem noch eine Schonzeit von sieben Tagen.

Der Betrieb, in dem die drei beschäftigt sind, hat ihnen diese Schonzeit auf den Jahresurlaub angerechnet. Doch damit waren sie gar nicht einverstanden und verlangten gerichtliche Feststellung, daß ihnen der Urlaub durch die Schonzeit nicht verlorengegangen sei. Das Bundesarbeitsgericht in Kassel hat in seiner Entscheidung folgende Grundsätze aufgestellt: Vorsorge- und Genesungskuren sollen in aller Regel nicht auf den Urlaub angerechnet werden. Das sei nur dann möglich, wenn die Kurzeit einem Urlaub im Zuschnitt gleichkäme.

Ähnlich ist es mit der strittigen Schonzeit. Nur seien hier die Gewichte anders verteilt: Während der Schonzeit sei der Grad der persönlichen Behinderung des Arbeitnehmers wesentlich geringer als während der Kurzeit. Er sei weder durch Kurvorschriften oder ähnliches gebunden und könne über seine Zeit im großen, wenn nicht vollen Umfange verfügen. So könne er die Schonzeit zu einem echten Urlaub gestalten...

Auflösung von Seite 14

„Ein Frühlingslied wird hier gesucht“:

Waagerecht: 1. Senat, 5. Esee, 9. Eiland, 15. Tee, 18. Lanzen, 19. Adams, 20. Diu, 21. Ruin, 22. Term, 23. Aloe, 24. Rad, 25. Iler, 26. Streik, 27. Attila, 29. Neid, 32. Enz, 33. Lina, 34. Gei, 36. Eede, 38. Köln, 40. Krug, 41. Esio, 43. Chef, 46. Lei, 48. Holl, 49. Urk, 51. Ill, 52. Rees, 53. Zeh, 55. Nied, 57. Eton, 60. Coup, 64. Egna, 67. Napi, 71. Ursel, 72. Ewer, 73. Raa, 75. Ada, 76. Lee, 77. Fall, 78. Ale, 79. Ena, 80. Hagenau, 81. Neander, 82. Isel, 83. Oni, 84. UNO.

Senkrecht: 2. Earl, 3. Azur, 4. Teil, 5. Enns, 6. satt, 7. Eder, 8. Aare, 9. Emmi, 10. Isa, 11. Lila, 12. Ado, 13. Niet, 14. Dur, 15. Train, 16. Eid, 17. Engadin, 18. Lein, 21. Rein, 28. Teckel, 30. Eier, 31. Daeg, 33. Lek, 35. Eli, 37. Duell, 39. Ose, 42. Ochs, 43. Chile, 44. Holz, 45. Floh, 47. Ike, 49. Ur, 50. Reif, 54. Eos, 56. Duero, 58. Tran, 59. Nels, 60. Clan, 61. Oel, 62. Uwe, 63. Peer, 64. Erni, 65. Gnas, 66. Nahe, 67. Nago, 68. Aden, 69. Pani, 70. Keun, 71. Ufa, 74. Aal, 76. lau.

Die gesuchten Zeilen aus einem bekannten Frühlingslied heißen:

„Es lauten die Glocken fern und nah,
sie wollen frohlocken: der Lenz ist da!“

Zeichnungen und Fotos:

Titelfoto: H. J. Schröter, S. 1: Conti-Press, S. 2: Deike Mater, S. 3: World Press Photo, S. 4: Globus Mater, S. 6 u. 7: Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Kiel, S. 10 u. 11: World Press Photo, S. 12: Schmiske, S. 13: Deike Mater, S. 14: Deike Mater, S. 15: Smith, S. 17: Conti-Press, S. 19: Conti-Press.

† **Kropp**

Beerdigungs-Büro • St. Ansgar
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

**Alles
für den Seemann**

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

Drahtseile

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

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für Ihre Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Bahnenfelder Steindamm 74 b, Ruf 4 39 36 41. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,20.



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



Lindolin-SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger Erfahrung und neuzeitlicher Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

auslands-umzüge



heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHÜDER WEG. 6-10 RUF: 320355
BOHN, BORNHEIMER STRASSE, 131 RUF: 38302

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN



'Patz' Pils - weltbekannt das deutsche Exportbier

Originalabfüllung der Schultheiss-Brauerei
gebraut nach den deutschen Reinheitsgesetzen
IMMER EIN VOLLER GENUSS
Ihr Vorteil, es an Bord zu haben
Ihr Ausrüster, Firma Antoni Höen Nachf.,
Hamburg-Freihafen, Telefon 36 54 92,
liefert es Ihnen prompt brauereifrisch

See-Ausrüstung

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

NORA

hält was es verspricht

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

Modell BERND

Gr. 26-45
DM 7.75
bis 10.75



Modell TONY Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM
ölfest

Gr. 36-45
DM 15.75
und 16.75



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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

2800 BREMEN, Eduard Thölen, Waller Ring 2, N.
2850 BREMERHAVEN 2, Heinrich Varago,
Bürgermeister - Smidt - Straße 137, N.
2190 CUXHAVEN, Walter Glüsing, Helgoländer Straße, NR. 2000 HAMBURG, Walter Georg Schleicher, Dittmar - Koel - Straße 12, NR. 2000 HAMBURG 11, Carl Bollwitt, Vorsetzen 52, N. 2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Kajen 14 bis 16, N.

Modell THEO
Gr. 36-47 DM 8.50 bis 9.50
Modell OL-THEO
Gr. 40-46
DM 13.50



R = Rep.-Möglichk. N = Nachn.-Vers.



Halbhoher Stiefel
Modell BOY

Gr. 40-46
DM 16.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.
Abt. Noraplast
6940 WEINHEIM (Bergstraße)

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Pumpen



für alle Bordverhältnisse sofort ab Lager lieferbar
Reparaturen aller Systeme

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Schomburgstr. 1 · Tel.: 38 12 66, FS. 021 3218 Postf. 1240

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostersteinweg 40/41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

Meinisch
von der Aa

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

Schiffsanlagen **HEINRICH G. HOMEYER**

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