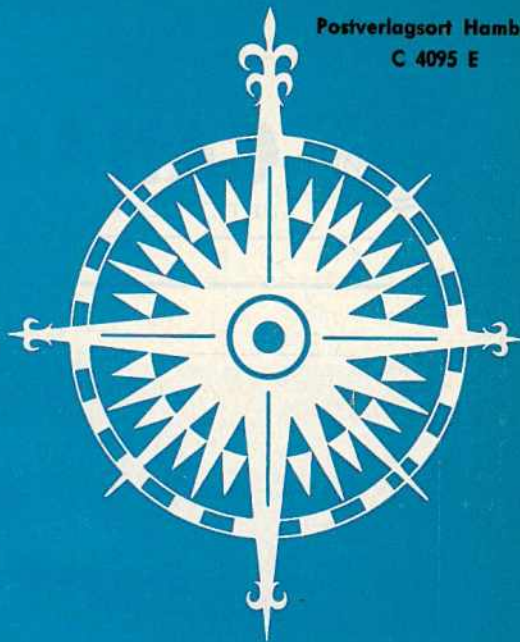


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Ein Schiff durchbricht eine Mauer
- Neues Nationalgefühl
- Wirtschaftspolitischer Endspurt in Bonn
- Seeleute als Fotokünstler
- Sind Tramper noch Tramper?
- Fischermansregatta im Golf von Mexiko
- Ein Schiff kehrt heim
- Unser Freizeittip
- Erzwingt die Automation ein neues Berufsbild?
- Sport an Bord





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



Passagier- und Autofähre  
 „HAMMERSHUS“, erbaut für die  
 Reederei A/B Dampskibsselskabet  
 paa Bornholm af 1866  
 Rønne/Bornholm

## JOS. L. MEYER

(449) Papenburg/Ems

gegr. 1795

Telefon: 741 · Telex: 027 890 · Telegr. Meyerwerft

Schiffswerft  
 Maschinenfabrik  
 Kesselschmiede  
 Eisengießerei  
 Kompressorenbau

## Dockbetrieb

International

  
**Holzapfel**

## Schiffsfarben

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



## BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND  
 KAJÜTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- 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

August 1965

Nr. 8

Am Peilkompas:

## Ein Schiff durchbricht eine Mauer

Deutscher Reedertag 1965 in München

Wozu werden Reedertage abgehalten? Ist es nicht genug der Tagungen, besonders aus der Perspektive des Seemannes? Reist da nicht schon ein Heer „hauptberuflicher Tagungsteilnehmer“ komfortabel, in hohe Spesen gepolstert, kreuz und quer durch die Geographie? Und nun auch die Reeder, die sonst so hanseatisch zurückhaltenden? Wohl die wenigsten von uns, die auf reedereigenen Schiffen die Fracht einfahren, wissen, daß ihre Brötchengeber an Land von Zeit zu Zeit einen solchen Tag veranstalten und noch weniger können sie sich vorstellen, wozu das gut sein soll.

Nun, unsere Schiffe haben den Zweck, Ladung zu fahren, um Fracht zu verdienen. Das wissen wir und das wissen die Reeder. Aber damit ist beiden wenig gedient. Welches Werk dieses oder jenes Auto baut, weiß jedermann in der Bundesrepublik. Und jedermann erkennt und anerkennt auch den Nutzen, den er von der Produktion solcher Beförderungsmittel hat. Jedermann leuchtet auch ohne weiteres ein, daß die Autos gekauft werden müssen, damit das Werk bestehen kann, um bessere, preiswertere Autos liefern zu können. Aber keiner macht sich Gedanken darüber, daß kein einziges Auto in Deutschland gebaut werden könnte, wenn Schiffe nicht aus vielen Teilen der Welt das Erz herbeischaffen würden. Keiner macht sich Gedanken darüber, daß selbst der wunderbarste Straßenkreuzer keinen Zentimeter vorankäme, wenn nicht Schiffe den Sprit über See heranschaffen würden. Noch ferner liegt der Gedanke, daß viele Schiffe Ladung brauchen, um Fracht einzufahren, damit die Schiffe schneller, zuverlässiger und billiger all das über See befördern können, was unsere Industrie und jeder Bundesbürger tagtäglich brauchen. Was für die produzierende Wirtschaft der Verbraucher, das ist für unsere Reeder der Ablader, der Exporteur und Importeur. Er ist der Mann, der von dem Reederangebot des Seetransports Gebrauch macht und dafür Fracht bezahlt. Es sind binnenländische Industrielle und Kaufleute. Auch für sie gilt, was in Bezug auf die Autos gesagt ist. Die kennen sie, nicht

aber unsere Schiffe und nicht unsere Seefahrt, obwohl sie der verlängerte Arm ihrer kaufmännischen Tätigkeit ist.

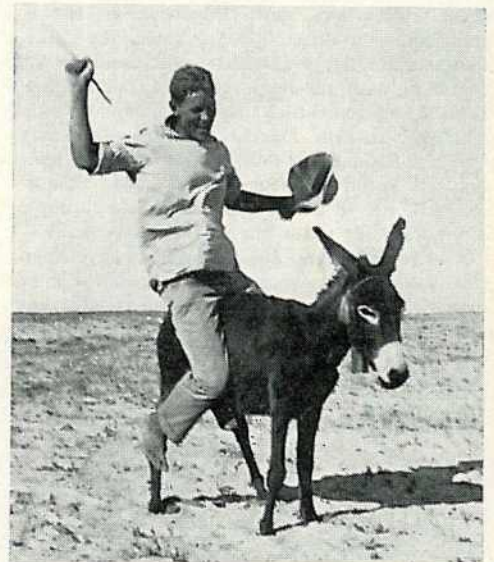
Doch jeder, der etwas anzubieten hat, ist gezwungen, sich und sein Unternehmen bei denen, die von ihm kaufen sollen, so gut wie möglich bekannt zu machen. Das gilt für Bäcker genauso wie für Hersteller von Waschmitteln, Zigaretten oder Autos. Dabei ist es viel leichter, Produkte zu verkaufen, als Dienstleistungen. Dienstleistungen auf See noch dazu sind für den bundesdeutschen Kaufmann und Bürger weiter entfernt als der Mars. „Das gesamte Verkehrswesen wird falsch gesehen, gilt als zweitrangig. Und die Seeschifffahrt rangiert ganz hinten bei den Verkehrsteilnehmern“ erklärte Direktor Bertram als Vorstandsmitglied des Norddeutschen Lloyd auf dem Reedertag. Was also die Außenseitersituation unserer Seeschifffahrt in deutschen Landen anbetrifft, so sitzen die Reeder mit ihren Besatzungen in einem Boot.

Weil das alles so ist, weil eben der Berg nicht zu Mohammed kommt, deshalb gehen die Reeder von Zeit zu Zeit ins Binnenland zu ihren Kunden und veranstalten einen Reedertag. Bei einer Pressekonferenz in München erklärte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Meier-Hedde, den bayerischen Journalisten das so:

„Der Reedertag verfolgt den Zweck, die Beziehungen zwischen verladender Wirtschaft und Reedern zu pflegen und zu vertiefen.“

Der diesjährige Reedertag stand unter einem glücklichen Stern. Der hieß „Bavaria“, die größte Attraktion auf der ersten Internationalen Verkehrsausstellung. Dieser 8000-t-Frachter, der eine riesige Ausstellungshalle zu sprengen scheint, sticht die Raum- und Luftfahrt, die Bundesbahn mit ihrem 200-km-Zug, die Post mit ihrer automatischen Briefsortiermaschine und alle anderen Verkehrssensationen in 30 Hallen und unter freiem Himmel auf der Theresienwiese aus. Dieses eine einzige Durchschnittsschiff in Originalgröße und mit Originalbesatzung durchbrach endlich einmal mit Bravour die Mauer deutschen Unver-

ständnisses für unsere Seeschifffahrt. Es ließ die sehr zahlreich erschienenen Vertreter der verladenden Wirtschaft Süddeutschlands und die Staatsprominenz Bayerns über sich selbst wundern, als Direktor Bertram ihnen das Ergebnis einer Meinungsumfrage bekanntgab. Die Frage lautete: Halten Sie die deutsche Seeschifffahrt



Hier beweist ein brasilianischer Eselsrücken seine magische Anziehungskraft auf Seeleute.

für förderungswürdig? In den Küstenländern äußerten sich 95% positiv und in Bayern nur noch 1% — von denen sicherlich viele an den Starnberger See gedacht hätten — wie Bertram mit etwas grimmigem, aber sehr wohlverstandenen Humor hinzufügte.

So trug dieses Schiff in der Halle mit den Reden und in persönlichen Gesprächen unserer Reeder eine volle Ladung Seeverständnis nach Bayern und löschte sie in das Bewußtsein unserer Binnenländer. Diese hörten nicht nur Zahlen und lasen nur gedruckte Worte, sondern erlebten, was Reeder, Besatzungen und Schiffe sind, für sie sind.

Der Wachoffizier



# POLITIK UNTER DER LUPE

## NEUES NATIONALGEFÜHL

Der 7. September ist kein Tag für einen Staatsakt, kein großes Jubiläum, keiner der berühmten Meilensteine in der deutschen Geschichte, dennoch scheint es angebracht, einmal die Luft anzuhalten und nachzudenken.

Am 7. September 1965 jährt sich zum 16. Male der Tag, an dem sich unser Bundestag und unser Bundesrat in einer feierlichen Sitzung konstituierten. Es ist der Gründungstag unserer Bundesrepublik Deutschland. Sie gab sich eine provisorische Verfassung, genannt Grundgesetz, in einer freiheitlichen Demokratie mit allen Garantien eines Rechtsstaates. Das ist gut. Doch das trennte uns zugleich von dem totalitär beherrschten Teil unseres Deutschlands, trennte uns von dem Siegespreis der Russen und das ist schlecht. So war der 7. September 1949 zugleich auch erstes schwerwiegendes Siegel auf die Trennung Deutschlands.

An diesem Tag wurden aus der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungszone ein Staat. Daß er nicht das ganze Deutschland ist, verpflichtet ihn umso mehr, besser zu sein als der andere. Sog auszuüben, Einfluß auszustrahlen, freier, gesünder, vernünftiger zu sein. Das Leben in diesem Staat muß die Brüder und Schwestern im abgetrennten Teil davon überzeugen, daß unsere Staatsform die ist, in der es sich menschenwürdiger leben läßt, als unter einem stalinistischen Sattelitenregime. Ohne diese Verpflichtung, einen tadellosen Staat vorzuleben, hätten wie es nicht wagen dürfen, diesen Teilstaat zu gründen. Ohne die Verpflichtung zu politisch und staatsbürgerlich sauberem Verhalten, wä-

re diese Staatsgründung gleichbedeutend gewesen mit Verzicht auf das andere Deutschland. Ohne sie hätte kein Bundesrepublikaner das Recht gehabt, für das ganze Vaterland zu sprechen und es vor der Welt zu vertreten. Wir dürfen heute behaupten, daß wir diese Verpflichtung erfüllt haben — schlecht und recht. Daß es recht war, was wir taten und wie wir uns verhielten, beweist die überwältigende Volksabstimmung mit den Füßen, die Ostdeutsche veranstalteten, die massenweise flüchteten, bevor die Mauer stand. Ulbricht behauptet heute, daß ihn dieser Aderlass 30 Mrd. gekostet hätte. Selbst die Mauer beweist, wie recht es war, was wir politisch und staatsbürgerlich in den vergangenen 16 Jahren taten. Ulbricht hätte sie nicht nötig gehabt, wenn sein Regime vom Volke getragen wäre.

Schlecht war, daß wir, berauscht von unserer Freiheit, berauscht von den Erfolgen des Wiederaufbaus und hingerissen von der Möglichkeit, es wieder zu etwas zu bringen als Staat und als Staatsbürger, begannen, die Maßstäbe für Gerechtigkeit zu verlieren. Das Gefühl dafür, daß wir es unseren Brüdern und Schwestern jenseits des Eisernen Vorhangs allein überließen, den Preis für den verlorenen Krieg zu bezahlen, begann zu schwinden. Die Bereitschaft, Opfer zu bringen für das ganze Deutschland, erlahmte. Nationale Gerechtigkeit und Opferbereitschaft für die ganze geschlagene Nation, das hätte unser neues Nationalgefühl entwickeln können. Das allein meinte unser erster Bundespräsident Theodor Heuss, als er am 12. September 1949 in seiner Antrittsrede erklärte: „Wir stehen vor der

Aufgabe, ein neues Nationalgefühl zu bilden“. Ein neues, das konnte nur heißen: Unser Schicksal einer total geschlagenen Nation gemeinsam mit der ganzen Nation zu tragen. In Würde und Demut. Als eine Nation, die aus ihrer bitteren geschichtlichen Erfahrung gelernt hat. Dann wäre es Ausdruck dieses neuen Heuss'schen Nationalgefühls gewesen, das Beste der Nation, das Beste unserer politischen, wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und militärischen Anstrengungen als ein spezifisch nationalen Beitrag zur EWG, zu unserer Freundschaft mit Frankreich, zur Kennedy'schen Atlantischen Völkerfamilie einzubringen. Und zu diesem neuen Nationalgefühl — in Demut und Würde, wohlgernekt — hätte es auch gehört, daß wir mit dem Besten, das wir als Volk zu leisten fähig sind, dem Frieden auf dieser Welt zu dienen gewillt sind. Dies vor allem. Das neue Nationalgefühl darf als nationalen Ehrgeiz nur den kennen, nach einem Nobelpreis (des Friedens) der Nationen zu streben. Das allein heißt, die Zeichen der Zeit erkennen. Denn heute, im grellen Licht der H-Bombe, unter den Aspekten der Raumfahrt, der Automation, der Weltbevölkerungsexplosion und des Hungers, bewerten sich die Völker nach ihren Beitrag, den sie zum Erringen eines dauerhaften Weltfriedens leisten. Das ist, was Heuss mit dem neuen Nationalgefühl meinte: Demut und Würde. Das „und“ zwischen diesen beiden Wörtern ist dabei ganz entschieden das Neueste in unserer nationalen Geschichte. Es liegt in der Pflichterfüllung an den neuen großen Völkerfamilien unseres christlich, humanistischen Kulturkreises und in der Pflichterfüllung beim Ringen um den Weltfrieden im Wettkampf mit allen Völkern, Ideologien und Kulturkreisen.

Das muß heute denen gesagt werden — es sind die Großväter und die Jugendlichen — die in der Wiederaufrichtung eines Nationalgefühls Wilhelminischer Prägung ihre Zuflucht aus der Vakuum der Ideale suchen. Es sind diejenigen, die zu alt sind, um das neue Nationalgefühl zu begreifen und die anderen, die zu jung sind, um das Tödliche und Überlebte am alten Nationalgefühl zu erkennen.

Heinrich Schopper

*Unser  
schönes  
Deutschland*

München ist schon seit 1255 die Hauptstadt der Bayern. Hier wird das Künstlervolk nicht nur ausgiebig von den Museen geküßt, genauso ausgiebig leben sich auch die Museen am Bier und nicht nur sie. Nicht ohne Grund besichtigen gerade hier 520 Meter über dem Meeresspiegel in diesem Jahr hunderttausende einen Hochseefrachter. Nicht ohne Grund ist München eine bevorzugte Stadt für deutsche Reederlage.



# SEELEUTE

# ALS

# FOTO-

# KÜNSTLER



Auch so gesehen, ist der schiefe Turm von Pisa schief.



Wolfgang Schmidt



Verspielte Kraft vor dem Bug.  
Wolfgang Böttcher

Harmonie aus Technik und Natur.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

## Wirtschaftspolitischer Endspurt in Bonn

Der IV. Deutsche Bundestag hatte, bevor die Abgeordneten Anfang Juli in ihre Heimatorte zurückkehren konnten, noch eine lange Reihe von sehr bedeutsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Vorlagen zu behandeln.

### Rationalisierung bedeutet Stärkung

Der Deutsche Bundestag hatte sich zum Abschluß seiner letzten Sitzungswoche innerhalb der IV. Legislaturperiode auch noch einmal mit den Problemen der Europapolitik, die gerade in diesen Tagen besonders heftig diskutiert werden, zu befassen. Dabei hat er in seiner 194. Sitzung bei nur einer Gegenstimme das Gesetz zu dem Vertrag vom 8. April 1965 hinsichtlich der Einsetzung eines gemeinsamen Rates und einer gemeinsamen Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaften verabschiedet. Mit diesem Vertrag, der die Fusionierung der Organe der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, der Hohen Behörde für Kohle und Stahl und der Europäischen Atomgemeinschaft vorsieht, wurde tatsächlich ein bedeutsamer Fortschritt in der europäischen Integration erreicht. Sicherlich bedeutet diese Fusion keine grundlegende Änderung der Situation. Sie führt jedoch zu einer Rationalisierung und Straffung der Arbeitsweise und damit letzten Endes auch zu einer Verstärkung der Europäischen Gemeinschaften selbst. Der Vertreter der Bundesregierung stellte in der Debatte im Deutschen Bundestag sehr nachdrücklich heraus, daß es keineswegs einfach gewesen sei, den Gedanken der Fusion der europäischen Organe durchzusetzen. Einige der Partnerländer, insbesondere Frankreich, haben die Meinung vertreten, daß es nicht sinnvoll sei, allein über eine Fusion der Organe zu sprechen, sondern daß die Fusion der Europäischen Gemeinschaften von vornherein sehr viel weiter gehen müßte. Schließlich sei es erfreulicherweise aber doch gelungen, zu der Kompromißlösung zu gelangen, nach der zunächst mit dem Teilkomplex der Fusionierung der Organe selbst begonnen wird. Der Sprecher der Bundesregierung hob in diesem Zusammenhang ferner hervor, daß die Bundesregierung nach wie vor dafür eintritt, daß die Europäischen Gemeinschaften für den Beitritt dritter Staaten, die an einem Beitritt interessiert sind, offen bleiben und offenstehen. Seitens der verschiedenen Parteien wurde in der Bundestagsdebatte schließlich einmütig das Bedauern zum Ausdruck gebracht, daß es bisher noch nicht gelungen sei, die Befugnisse des Europäischen Parlaments zu verstärken. Der Deutsche Bundestag faßte daher abschließend eine EntschlieÙung, in der er betont, daß er es für unerläÙlich halte, dem Europäischen Parlament, insbesondere auf dem Gebiet des Haushaltswesens, erweiterte Rechte zu verschaffen.

### Demokratisierung der Wirtschaft

Der Deutsche Bundestag erörterte auch die ihm zur Unterrichtung vorgelegten Vorschläge der EWG-Kommission im Zusammenhang mit der Finanzierung der gemeinsamen Agrarpolitik innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Dabei nahm er einstimmig eine EntschlieÙung an, in der er die Vorschläge der EWG-Kommission grundsätzlich begrüÙte,

„weil sie in ihrer Gesamtheit einen Fortschritt für die Verwirklichung des gemeinsamen Marktes und den engeren Zusammenschluß Europas bedeuten“. Diese Feststellung des Deutschen Bundestages ist gerade in diesen Tagen, in denen diesen Vorschlägen der EWG-Kommission seitens des französischen Staatspräsidenten harter Widerstand entgegengesetzt wird, von erheblicher Bedeutung.

### Anpassungshilfen

Eine breiten Raum in den Debatten des deutschen Bundestages nahmen auch die Erörterungen über das EWG-Anpassungsgesetz für die Landwirtschaft ein. Dieses Gesetz bezweckt bekanntlich die von der Bundesregierung der Landwirtschaft gegebenen Zusagen über die Anpassungshilfen gesetzlich festzulegen und damit die deutsche Landwirtschaft in die Lage zu versetzen, die Leistungsfähigkeit ihrer Betriebe beschleunigt auf den im gemeinsamen Markt zu erwartenden, verschärften Wettbewerb einzustellen. Im einzelnen sieht dieses Gesetz vor, daß der Landwirtschaft bis zum Ende des Jahres 1969 jährlich ein Betrag von 1,03 Milliarden DM an Anpassungsbeihilfen aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Diese Mittel sollen im wesentlichen zur verstärkten Förderung der Agrar- und Betriebsstruktur sowie zur Verbesserung der Marktstruktur innerhalb der Landwirtschaft eingesetzt werden. Nachdem von mehreren Sprechern der verschiedenen Fraktionen des Deutschen Bundestages festgestellt worden war, daß sich ein gemeinsamer europäischer Agrarmarkt nur herstellen lasse, wenn die Existenzfähigkeit der deutschen Landwirtschaft gesichert bleibe, wurde das EWG-Anpassungsgesetz in der Schlußabstimmung mit großer Mehrheit angenommen.

### Förderung für die Seeschifffahrt

Im Rahmen seiner verkehrspolitischen Erörterungen beriet der Deutsche Bundestag schließlich auch erneut über das Förderungsprogramm für die deutsche Seeschifffahrt und für den deutschen Schiffbau. Nach entsprechenden Vorbesprechungen im Verkehrsausschuß sprach sich auch das Plenum des Deutschen Bundestages hinsichtlich der Förderung der deutschen Seeschifffahrt dafür aus, die Bundesregierung aufzufordern, dafür Sorge zu tragen, daß die Maßnahmen zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt durch ein langfristiges, finanziell abgesichertes Programm fortgesetzt und ausgebaut werden. Außerdem erinnerte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung an den von ihm wiederholt ausgesprochenen Wunsch, sich darum zu bemühen, der Diskriminierung der deutschen Flagge, wo immer möglich, entgegenzutreten. Mit dieser EntschlieÙung konnten die den verschiedenen Ausschüssen noch vorliegenden und aus der Schifffahrtsdebatte des vergangenen Jahres stammenden Anträge der verschiedenen Fraktionen hinsichtlich der Schifffahrtförderung schließlich für erledigt erklärt werden.

### Werthilfsprogramm

Angesichts der durch die ständige Verschärfung des Wettbewerbs am internationalen Schiffbaumarkt nach wie vor schwierigen

Lage der deutschen Werftindustrie ersuchte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung, in Ergänzung der bereits beschlossenen Maßnahmen innerhalb des Werthilfeprogramms für Kredite zur Finanzierung von Schiffsausfuhr nach Entwicklungsländern außerhalb der EWG zu Lasten des ERP-Sondervermögens Verpflichtungen in Höhe von 75 Millionen DM für die Jahre 1967 bis 1970 einzugehen. Der Bundesregierung wurde ferner empfohlen, zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge darüber vorzulegen, inwieweit auch den deutschen Reedern über die bisherigen Förderungsmaßnahmen hinaus mit Bindungsermächtigungen weitere Förderungsmaßnahmen zuteil werden können.

### Und die Finanzierung?

Die hier dargestellten Beschlüsse des Deutschen Bundestages stellen, wie eingangs angedeutet wurde, naturgemäß nur eine kleinen Ausschnitt aus der Skala der wirtschaftspolitischen Entscheidungen dar, die der Deutsche Bundestag am Ende seiner Legislaturperiode getroffen hat. Die entscheidende Frage ist jetzt, ob es möglich sein wird, die vom Deutschen Bundestag beschlossenen Gesetze aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren. Wie bekannt, ist es schon im Jahre 1965 nur unter den größten Schwierigkeiten gelungen, den Bundeshaushalt zum Ausgleich zu bringen. Für das Jahr 1966 ist kaum damit zu rechnen, daß eine finanzpolitische Erleichterung des Bundesetats eintreten wird. Bundesregierung und Bundesrat stehen daher jetzt vor der Aufgabe, zu überprüfen, in welcher Weise es trotz der finanzpolitischen Großzügigkeit des Deutschen Bundesstaates möglich sein kann, eine in konjunktureller Hinsicht nicht erwünschte übermäßige Ausweitung des kommenden Bundeshaushalts zu vermeiden.



### Auslandsvermögen viel zu klein

Wir müssen für ausländisches Kapital weitaus größere Summen zahlen, als umgekehrt das deutsche Kapital im Ausland an Erträgen hereinbringt. Wenn man die Einnahmen den Ausgaben gegenüberstellt, so bleibt für 1963 ein Minus von rund 1,3 Milliarden Mark. So wirkt sich der Verlust des deutschen Auslandsvermögens durch den Krieg aus. Was dagegen Reichtum bedeutet, zeigt sich an den Engländern. Sie kassierten 1963 netto 4,3 Milliarden an Gewinnen aus englischen Kapitalanlagen im Ausland.



# Flottenumschau

## Flotten in Ostasien

Im weiten Seeraum vor Ostasien und in den benachbarten Gebieten werden größere Flottenverbände und kleine Marinen unterhalten. Ein roher Überblick über den allgemeinen Stand sieht folgendermaßen aus:

Indonesien hat eine Flotte, die größer ist als die Bundesmarine. Ein Kreuzer von 15 000 ts („Irian“), wenigstens acht Zerstörer oder Fregatten, einige Schnellboote und weitere Fahrzeuge wurden von der UdSSR übernommen. Minenräumboote und Schnellboote sind in den Niederlanden, der Bundesrepublik, Japan usw. gebaut worden. Ferner sind in dieser Marine Kleinfahrzeuge britischer Herkunft. Insgesamt werden etwa 300 Schiffe und Boote vorhanden sein. Es gibt auch Marinefliegerverbände in Indonesien.

Kambodscha besitzt rund zehn kleine Kriegsfahrzeuge, die aus Frankreich oder den USA stammen. Die Marine von Thailand ist etwas größer. Es sind acht Fregatten, sechs Minensucher, eine Anzahl von U-Jägern und Wachbooten sowie etwa 15 Landungsfahrzeuge vorhanden.

Malaysia, aus 14 Staaten bestehend, hat einige Wachboote und Minensucher. Großbritannien fühlt sich als Schutzmacht dieses neuen Staates und hat einen starken Flottenverband in die südostasiatischen Gewässer entsandt.

Die australische Marine hat eine Position am Rande des südostasiatischen Raumes. Sie besteht aus zwei Flugzeugträgern, etwa 10 Zerstörern, darunter drei moderne mit Raketen, 12 Fregatten, einigen Ubooten und vielen kleinen Kriegsschiffen.

Südvietnam besitzt eine geringe Anzahl von Landungsfahrzeugen und Kleinbooten aus Beständen der USA. Nordvietnam unterhält kleine Kriegsfahrzeuge aus früheren Beständen der UdSSR.

Die 7. Flotte der US Navy, die zwischen Japan und Australien verkehrt, ist ein außerordentlich starker Verband, zu dem drei Flugzeugträger, mehrere Kreuzer, zahlreiche Zerstörer und Fregatten, einige Uboote sowie Troßschiffe und Landungsfahrzeuge gehören. Die insgesamt 120—140 Schiffe sind in mehrere Gruppen aufgeteilt und haben eine Reihe von Stützpunkten in diesem weiten Raum. Der Kern einer dieser Gruppen ist der 320 m lange Flugzeugträger „Constellation“. Die Träger können Bombenflugzeuge, Jäger, Hubschrauber, Ubootabwehrflugzeuge und Radarflugzeuge mitführen.

Die philippinische Marine hat etwa vierzig Wachboote und ähnliche Fahrzeuge.

National-China (Formosa) verfügt über vier Zerstörer, acht Fregatten, einige Landungsfahrzeuge und Kleinboote.

Die Marine der Volksrepublik China hat zahlreiche Schiffe und Boote, darunter Zerstörer, Fregatten und Uboote aus der UdSSR, ferner Schnellboote und Minensucher, aber auch viele einfache Kleinfahrzeuge. Insgesamt mö-

gen etwa 500—600 Fahrzeuge zur Marine rechnen.

Die japanische Marine ist modern. Sie verfügt über etwa 40 Zerstörer und Fregatten, einige Uboote und etwa 200 Kleinfahrzeuge. Ein Raketenzerstörer ist in diesem Jahr fertiggestellt worden. Die Marine ist auf Geleitsicherung, Uboots-Abwehr und Küstenschutz ausgerichtet.

Südkorea besitzt etwa 12 Fregatten oder Korvetten und mehrere Landungsfahrzeuge und Minensucher amerikanischer Herkunft. Nordkorea unterhält Schnellboote, Wachboote und ähnliche Kleinfahrzeuge, die von der UdSSR geliefert wurden. — R —

## Eine der Hauptattraktionen auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München ist unsere 8000 t große „Bavaria“, der Linienfrachter in Originalgröße in der Halle

### Der Rundgang durch das Schiff zeigt:

#### Zwischendeck

Im ersten Laderaum unter der Luke II des Schiffes steht ein 4×10 m großes Modell des Eisenbahnhafens Bremen. Auf 250 m Gleis rangieren zwischen Schuppen und Seeschiff 9 Lokomotiven und 250 Eisenbahnwagen. Im anschließenden zweiten Laderaum kann man sehen, wie die Ladung im Schiff seefest verstaut wird. In der zweiten Hälfte des Zwischendecks sind der obere Teil der 10 000-PS-Dieselmachine des Schiffes und alle Hilfsmaschinen zu besichtigen. Zwei Maschineningenieure und zwei Maschinenassistenten erklären dem Besucher alle Einzelheiten der großen Maschinenanlage.

#### Hauptdeck

Auf dem Hauptdeck des Schiffes befinden sich ein Teil der Kammern der Offiziere und Mannschaftsdienstgrade und die halbautomatische Küche. In den Kammern sind die Laufbahnen und Verantwortungsbereiche der einzelnen Besatzungsmitglieder des Schiffes dargestellt.

#### Bootsdeck

Hier sind richtige Rettungsboote in Originaldavit aufgehängt. Auf dem Ausstellungsschiff kann man auch noch andere Rettungseinrichtungen sehen. Innen befinden sich der Salon, der Wohnraum des Kapitäns und Kammern weiterer Besatzungsmitglieder.

#### Kommandobrücke

Auf der Kommandobrücke stehen der Kapitän und die Offiziere. Durch eine Panorama-Bildprojektion wird beim Blick durch die Fenster der Brücke der Eindruck vermittelt, daß das Schiff in den Hamburger Hafen einläuft. Hinter der Brücke liegt der Kartenraum, der mit den modernsten Navigationsmitteln ausgerüstet ist, und der Funkraum, von dem aus Seefunkgespräche mit deutschen Handelsschiffen in aller Welt geführt werden. Alle technischen Einrichtungen auf der Brücke werden von den Schiffsoffizieren vorgeführt und erklärt.

#### An Backbord

Doch nicht nur ein Seeschiff präsentiert sich in München so wirklichkeitsgetreu wie möglich

im Betrieb. Die Halle unserer Seeschiffahrt vermittelt den Besuchern darüberhinaus ein anschauliches Bild davon, wie überhaupt Seeschiffahrt praktisch betrieben wird, wie sie mit ihren Hafen- und sonstigen Diensten funktioniert.

Dazu gehört der Seewetterdienst, die Radarberatung und der Lotsendienst. Die wichtigsten Hilfsdienste der Seeschiffahrt werden im Seitentrakt der Schiffahrtshalle dargestellt. Dort zeigt das Deutsche Hydrographische Institut, wie eine Seekarte entsteht, und das Seewetteramt veranschaulicht die Arbeit der Weterschiffe auf dem Atlantik. Der Einsatz der Lotsenhubschrauber wird am Modell erklärt und die Bedeutung des Elbe-Weser-Radarsystems für die Seeschiffahrt aufgezeigt. Das meiste Interesse findet die originalgetreue Nachbildung der Radarzentrale des Hamburger Hafens. Hier wird genau vorgeführt, wie die Schiffe durch die Radarberatung auch bei Nacht und Nebel in den Hamburger Hafen dirigiert werden.

Neben den Hilfsdiensten ist auch die Seeschiffahrt selbst im Seitentrakt der Schiffahrtshalle vertreten. Der Verband Deutscher Reeder zeigt 30 originalgetreue im Maßstab 1 : 100 nachgebaute Schiffsmodelle, die alle Schiffstypen und Fahrtbereiche der deutschen Handelsflotte repräsentieren. Das Modell des Passagierschiffes „Bremen“ ist sogar im Maßstab 1 : 50 gebaut, damit man alles genau sehen kann. Auch das Forschungsschiff „Meteor“ und das noch in Bau befindliche deutsche Atomschiff „Otto Hahn“ kann man im Modell genau studieren. Die deutsche Küstenschiffahrt, ist mit 3 Modellen moderner deutscher Küstenmotorschiffe vertreten.

Auch die Häfen Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven und Lübeck zeigen große Modelle ihrer modernen Hafenanlagen.

Wer die Gemeinschaftsausstellung „Deutscher Seeverkehr“ der Münchener Internationalen Verkehrsausstellung besichtigt, erfährt damit alles Interessante und Wissenwerte über einen der wichtigsten deutschen Wirtschaftszweige, über unsere Seeschiffahrt.

# Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ESSOMARINE-SCHMIEROELE



# SIND TRAMPER NOCH TRAMPER?



Das geradezu sprunghafte Wachstum der Trampflotte in der Welt und die gewaltige Steigerung der Schiffgrößen sind das hervorragende Kennzeichen der Trampschiffsflotte. Die Trampschiffahrt, eigentlich die ursprüngliche Form der Seeschiffahrt, war noch bis vor rund 100 Jahren vorherrschend. Erst in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts setzte der starke Aufschwung des Linienverkehrs ein. Ist es jedoch noch die Trampfahrt im ursprünglichen Sinn, die heute auf den Weltmeeren auftritt? Sind es noch die Trampfahrer, die „in wilder Fahrt wie Landstreicher, die ihr Glück bald hier bald dort suchen und dem jeweils günstigsten Frachtangebot nachgehen“? Vor dem ersten Weltkrieg verstand man unter Trampschiffen noch solche Schiffe. Kann man dazu aber noch die modernen Erz-Carrier rechnen, die unter zehnjähriger Charter zwischen wenigen Häfen regelmäßig verkehren? Die vielen Deutungsversuche dessen, was man unter Trampschiffahrt zu verstehen hat, lassen, wie in der Literatur zu treffend festgestellt, vor allem zwei Dinge erkennen: Einmal ist für die Trampschiffahrt eine besondere Art des Schiffes typisch und zum anderen wird diese Form der Seeschiffahrt durch ihre Art der Beschäftigung gekennzeichnet.

Wir wollen hier keine genaue Festlegung vornehmen. Wir wollen zunächst unter Trampschiffen solche verstehen, die über 4 000 tons Tragfähigkeit besitzen und für den Transport weniger Güter eingesetzt sind. Die nachstehende Übersicht vermittelt einen Eindruck von dem beachtlichen Wachstum der Welttrampschiffsflotte in den letzten Jahren.

Jahr	Schiffszahl	Tonnage (Mio. t.d.w.)	jährliches Wachstum
1959	2 421	24,8	—
1960	2 391	25,1	1,2 %
1961	2 447	26,2	4,4 %
1962	2 634	28,6	9,2 %
1963	3 027	35,9	13,6 %
1964	3 053	38,0	5,8 %

## In 6 Jahren Leistungsfähigkeit verdoppelt

Wie die Tabelle zeigt, ist die Trampschiffsflotte seit dem Jahre 1959 um rund 53 % erweitert worden. Die Tragfähigkeit der Trampschiffe ist also innerhalb von 6 Jahren mehr als verdoppelt worden.

Nicht nur der Gesamtumfang der Welttrampschiffsflotte, sondern auch die durchschnittliche Größe der einzelnen Einheiten ist erheblich vergrößert worden. Hinzu tritt eine Steigerung der Geschwindigkeiten. Beides ist aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Durchschnittsgröße (tdw)	Durchschnittsgeschwindigkeit (Knoten)
1959	10 243	11,9
1960	10 494	12,1
1961	10 722	12,0
1962	10 870	12,5
1963	11 860	12,6
1964	12 422	12,9

Zwar ist die Durchschnittsgröße und Durchschnittsgeschwindigkeit nicht in dem Maße gesteigert, wie der gesamte Tonnageumfang. Die Gesamtleistungsfähigkeit der Welttrampflotte jedoch ist mehr als das Doppelte gesteigert worden. Zu der reinen Tonnage-Erweiterung ist mithin eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit um einen Knoten in der Zeit von 1959 bis 1964 getreten.

## Größte Trampflotte in griechischen Händen

Über die mit Abstand größte Trampschiffsflotte verfügten Ende März 1964 die Reeder Griechenlands, deren Tonnage 10,824 Mio. t.d.w. umfaßte. Danach folgten die Trampflotten von Großbritannien, Norwegen und den USA. In dieser Aufstellung steht die Trampflotte der Bundesrepublik an siebter Stelle mit 2 009 Mio. t.d.w., wie aus der folgenden Übersicht erkennbar wird:

Nationalität der Eigentümer	Mio. t.d.w.
Griechenland	10,824
Großbritannien	5,065
Norwegen	4,915
USA	3,158
Italien	3,101
Japan	2,067
Deutschland	2,009
Schweden	0,803
Niederlande	0,720
Jugoslawien	0,469

Für die zukünftige Entwicklung ist die Neubautätigkeit innerhalb der Trampschiffsflotten in der Welt bedeutsam. Es konnte für die deutsche Trampschiffahrt eine vergleichsweise durchschnittliche Neubautätigkeit festgestellt werden. Am 1. April des vergangenen Jahres betrug der Auftrags- und Baubestand 13 Einheiten mit 390 000 t.d.w. Während im Bau von Trampschiffen sind die Reedereien Norwegens, die zum gleichen Zeitpunkt 1,6 Mio. t.d.w. in Auftrag und Bau hatten. Kurz darauf folgt die Trampschiffahrt Großbritanniens mit 1,4 Mio. t.d.w. Bau- und Auftragsbestand. Auch die billigen Flaggen spielen in diesem Zusammenhang eine erhebliche Rolle. Für panamesische und liberianische Flagge befanden sich zusammengekommen rund 700 000 t.d.w. in Bau oder Auftrag, was nahezu das Doppelte der deutschen Neubauten ausmachte.

## Mehr Dieselmotoren

In der Mehrzahl der Trampflotten werden zum überwiegenden Teil Motoren für den Antrieb verwendet. In der Welttrampflotte betrug der Anteil der Motorschiffe im Jahre 1964 schon 50,1 %. Bei einzelnen Ländern war der Anteil der Motorschiffe wesentlich höher. Die skandinavischen Trampschiffe wurden beispielsweise fast ausschließlich von Motoren angetrieben. Auch in der japanischen und französischen Trampschiffahrt herrscht der Motorenantrieb deutlich vor. Der Motorenantrieb setzte sich vor allem bei den größeren Einheiten durch, das hängt damit zusammen, daß es mehr und mehr gelingt, für größere Einheiten Dieselmotoren mit dem nötigen Leistungsvermögen zu konstruieren.

## Tramper der Zukunft: Bulk-Carrier

Innerhalb der Trampschiffsflotte haben die größeren Einheiten über 10 000 t.d.w., zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Tragfähigkeit der größeren Einheiten erreichte Mitte 1963 in der Welt eine Höhe von rund 17,1 t.d.w. Gegenüber dem Jahre 1960 wurde die Flotte der Bulk-Carrier des hier bezeichneten Typs um rund 120 % vergrößert. Hier zeigt sich der enorme Aufschwung dieser besonderen Art

von Trampschiffen. Mr. Murray, der Leiter der Inspektion bei Lloyd's Register of Shipping hat festgestellt, daß die Bulk-Carrier in mannigfacher Weise den Mineralöltankern gleichen, so daß die Erfahrungen, die im Betrieb mit Mineralöltankern gewonnen wurden, auf die Bulk-Carrier übertragen werden konnten. Bisher, so meint Mr. Murray, haben sich die Bulk-Carrier noch nicht die Größe der Tanker erreicht, aber es scheint ziemlich sicher, daß der Größenvorsprung der Tanker bald von den Bulk-Carriern aufgeholt werden wird. Schon heute sind Bulk-Carrier mit mehr als 80 000 t.d.w. in Japan in Auftrag gegeben und ein 83 000 t.d.w.-Schiff ist in Frankreich von einer neugebildeten Schiffahrtsunternehmung, an der mehrere Reedereien beteiligt sind, bestellt worden.

Die Massengutfrachter über 10 000 t.d.w. haben eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung gewonnen. Das geht z. B. daraus hervor, daß die Transportleistungen der Bulk-Carrier in den letzten Jahren in starkem Maße erhöht worden sind. Wie aus einer norwegischen Marktuntersuchung hervorgeht, transportierten allein die Massengutschiffe im Jahre 1963 rund 123 Mio. t.d.w. Erze, Getreide und Kohle. Das waren 53,5 % des gesamten Transportaufkommens an diesen Gütern. Im Jahre 1960, also vor rund 3 Jahren, betrug der Anteil der Massengutschiffe an diesen Transporten mit 65,4 Mio. t.d.w. nur 33,7 %. Diese hohe Zunahme der Beförderungsleistungen überstieg den reinen Tonnagezuwachs und ist wesentlich auf die Geschwindigkeitssteigerungen, wie bei den Trampschiffen ab 4000 t.d.w. schon angedeutet wurde, zurückzuführen. So hat in dem Zeitraum von 1960 bis 1963, indem die beförderte Ladungsmenge um 88,7 % gestiegen ist, die Beförderungsleistung der Bulk-Carrier in der Welt je Tonnenmeile um 122,7 % zugenommen. Während im Jahre 1960 nach den Angaben von Fearnly & Egers noch 220 Mio. t.d.w. je Meile befördert wurden, belief sich diese Maßgröße für die Beförderungsleistung im Jahre 1963 bereits auf 490 Mio. t.d.w. je Meile. Diese gewaltige Leistungssteigerung ist der Ausdruck dafür, daß sich Produktions- und Nachfragestruktur in der Welt allmählich verändert haben. Vor der Entwicklung der größeren Einheiten wurden praktisch alle Bulk-Ladungen, wie Eisenerz, Kohle, Getreide, Zucker, Holz und Düngemittel auf dem offenen Trampmarkt angeboten.

## Großunternehmen und Mammutfrachter

Nicht nur auf Grund des Größenwachstums der einzelnen Schiffe, sondern auch wegen der Entstehung größerer Unternehmen in der ver-



ladenden Wirtschaft ist eine Leistungssteigerung in dem genannten Ausmaß möglich gewesen. Der Einsatz größerer Bulk-Carrier setzt voraus, daß die Ladungsmengen den für den rentablen Einsatz der Schiffe erforderlichen Umfang haben. Je größer die Unternehmen der verladenden Wirtschaft sind, um so eher ist auch damit zu rechnen, daß die zu verschiffenden Mengen größer werden. So erhöhte sich beispielsweise die optimale Betriebsgröße der Massenstahlwerke nur in Westeuropa in den letzten Jahren von 1—2 Mill. Tonnen Rohstahl auf 3—5 Mill. Tonnen Rohstahl. Der Erzbedarf für solche Produktionskapazitäten ist ungleich höher, als derjenige, der vorher zur Beschäftigung der Trampschiffe beitrug. So hat der Bau eines 83 000-tdw.-Schiffes durch eine französische Reedereitruppe nur deshalb einen wirtschaftlichen Sinn, weil die Beschäftigung dieses Schiffes durch den hohen Bedarf der nordfranzösischen stahl- und eisenverarbeitenden Industrie an Erzen, die aus Übersee kommen, gesichert ist.

Wie hier in dem französischen Beispiel angedeutet worden ist, so haben sich in vielen Teilen der Welt die Transportwege der Rohstoffe, die in Trampschiffen befördert wurden, verlagert. Die größeren Massengutfrachter haben zunehmend neue Relationen zwischen Konsum- und Produktionsorten eröffnet. Erz nahm, von den Gütern, die in der Massengutfahrt verschifft worden sind, den bedeutendsten Umfang an. Nach Angaben der Schiffsmaklerfirma Fearnly & Egers wurden im Jahre 1963 insgesamt 75 Mill. Tonnen Erze in Massengut Schiffen befördert. Das entspricht einem Anteil an der von Bulk-Carriern verschifften Ladungsmenge von 32,6 %. In den meisten Fällen ist der Erztransport von Erz-Carriern übernommen worden.

#### „Handy-size“

Jedoch variiert die Verwendung von Spezialerschiffen je nach dem Fahrtgebiet. In den Fahrtgebieten Kanada, Venezuela, Chile und Peru wurde beispielsweise die Beförderung der Erze fast vollständig von Erzs Schiffen übernommen. Für die übrigen Bulk-Ladungen, wie Kohle, Bauxit, Zucker, Zement usw. wird der Transport nach wie vor in nicht-spezialisierten Bulk-Carriern durchgeführt. Diese Massengüter werden auch in Zukunft zu einem bestimmten Anteil den Schiffen mit bisher bekannter Größe zufallen. Allein die geringen Fahrwassertiefen in manchen Gebieten beschränken bereits den Einsatz der großen Bulk-Carrier. Daß Grenzen für die Vergrößerung der Schiffseinheiten in den Hafentiefen liegen, ist zum Beispiel daran erkennbar, daß im Augenblick nur sechs Häfen auf der Erde für Schiffe von 45 000 tdw. für den Erztransport geeignet sind. Eine weitere Begrenzung der Schiffgrößen ist durch die Handelsmengen (lots) gegeben. Es wird beispielsweise angenommen, daß die Ladungsmengen nicht in ausreichendem Maße wachsen werden, um noch größere Einheiten in der Trampschiffahrt zu begünstigen. In manchen Fällen erfordert es die Natur bestimmter Güterarten, daß diese nur in begrenztem Umfange transportiert werden. Den kleineren Trampschiffen werden auch in Zukunft die Zuckertransporte, Holztransporte und ähnliche Güterbewegungen zufallen. Ein nicht zu unterschätzender Hemmungsfaktor liegt wohl auch in der Zunahme des Risikos für größere Einheiten, die sich aus dem Zeitverlust ergeben. Sollten beispielsweise größere Schiffe durch Streiks oder Hafenüberfüllungen aufgehalten werden, so verursacht der Zeitverlust größere Kosten als bei kleineren Schiffen. Aus diesen Gründen wird man mit einem Fortbestand der kleineren Einheiten im Weltseeverkehr zu rechnen haben. Zudem werden von den Linienreedereien bei

Auslastung der Linienschiffe solche Trampschiffe am Markt nachgefragt, die in etwa der Größe der Linienschiffe entsprechen. Im Linienverkehr erreichen die Gütermengen nicht die Ausmaße, um größere Massengutfrachter einsetzen zu können.

Da im Weltseeverkehr die Liberty-Schiffe infolge Überalterung allmählich aus der Fahrt genommen und ersetzt werden müssen, ist es durchaus möglich, daß der Markt für den Trampverkehr allmählich geteilt wird. Dabei ist es denkbar, daß Teilmärkte für die verschiedenen Schiffgrößen entstehen. Insbesondere ist es möglich, daß je ein Teilmarkt für den Massengutverkehr in Bulk-Carriern entsteht und ein Markt für vornehmlich „handy-sized“ Schiffe gebildet wird. Der Prozeß dieser Teilmarktentwicklung scheint langfristiger Natur zu sein, doch wird sie mit einiger Sicherheit erwartet werden können, denn schon heute werden in der Tankfahrt Prämien für die sogenannten „handy-sized“ Schiffe verlangt. Mithin würden also zwei Märkte bestehen, die je für bestimmte Schiffgrößenklassen errichtet werden.

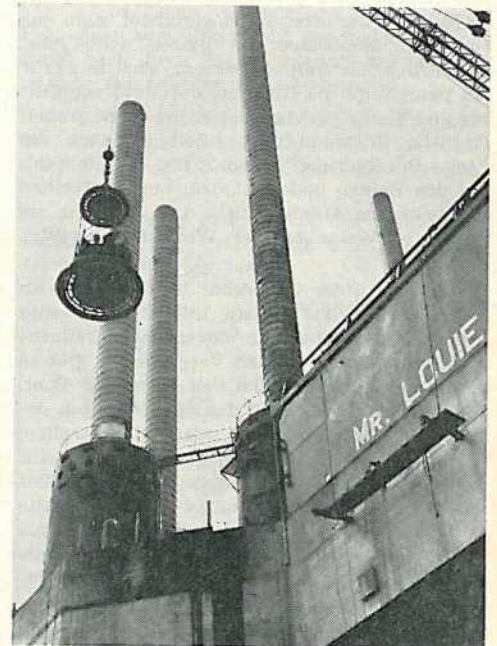
Da die Bulk-Carrier und größeren sonstigen Trampschiffe für ihren Bau und für den Betrieb einen hohen Kapitaleinsatz erfordern, werden sich in diesem Beschäftigungsbereich in zunehmenden Maße die größeren Reedereien durchsetzen. Daraus folgt, daß Massengutfrachter in den meisten Fällen nur dann gebaut werden, wenn ein langfristiger Kontrakt für den Einsatz vorliegt. Wie in der Tankschiffahrt sind schon heute die Massengutfrachter vornehmlich für nur wenige Befrachter tätig und verkehren daher auch auf nahezu gleichbleibenden Routen. Es sind Verträge über 20 Jahre bekannt geworden, die den Einsatz von Bulk-Carriern nur zwischen zwei Häfen vorsehen. Für die gesamte Entwicklung der Trampschiffahrt ist daher bemerkenswert, daß diese sich mehr und mehr dem Linienverkehr, mindestens was die Beschäftigungsart anbelangt, angleicht. Es wird daher auch von „Pendelverkehr“ gesprochen. Es scheint, daß mindestens für einen Teil der Trampschiff flotte in der Welt, und hier für die größeren Einheiten, die „wilde Fahrt“ damit ein Ende gefunden hat.

#### Deutsche Tramp wachsen mit

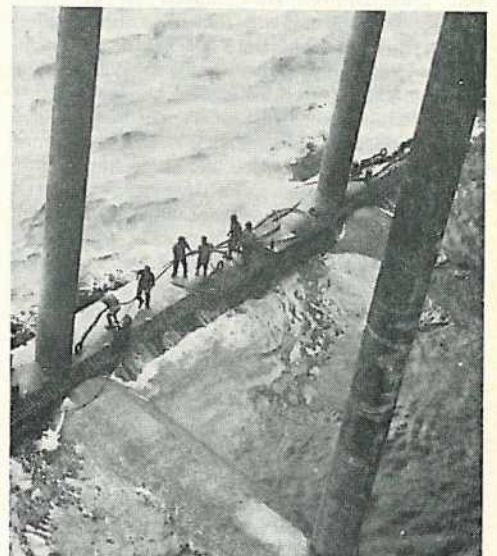
Die allgemeinen Entwicklungslinien der Welttrampschiff flotte spiegeln sich auch in der deutschen Trampschiff flotte wieder. Die Hauptentwicklungslinien für die deutsche Trampschiff flotte gehen, wie auch für die gesamte Handelsflotte, vom westeuropäischen seewärtigen Außenhandel aus. So haben sich die Exporte von Fertigwaren und die Importe von Rohstoffen, wie Erzen, Getreide, Mineralöl usw. erhöht. Der Anstieg der importierten Rohstoffmengen führte zu einem starken Anwachsen der deutschen Trampschiff flotte. Am 1. September 1939 betrug der Anteil der gesamten Trampschiffe an der deutschen Seeschiffahrt noch 24,5 % (977 477 BRT). Dieser Anteil beträgt heute 35,5 %, was einem Tonnageumfang von 1,754 Mio. BRT entspricht. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß insbesondere die große und mittlere Trampfahrt eine wesentliche Zunahme erfuhr. Hatten im Jahre 1939 die Nord-Ostsee-Trampschiffe noch einen Anteil von 10,1 %, so belief sich ihr Anteil am 1. Januar 1964 nur auf 3,3 % und ist mithin wesentlich geringer geworden. Das Anwachsen der großen und mittleren Trampfahrt ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die Getreideimporte sowie der Bedarf an Erzen, die hauptsächlich in der Trampfahrt gefahren wurden, in Westeuropa wesentlich erhöht worden sind. Hinzu kommt, daß besonders in der großen und mittleren Tramp-

fahrt die Werkschiffahrtsflotten von Industrieunternehmen sich durchgesetzt haben. Vor allen in diesen Bereichen zeigt sich die Entwicklung zu immer größeren Einheiten. Gegenwärtig wird beispielsweise der Erzbedarf vornehmlich aus überseeischen Gebieten gedeckt, was dazu geführt hat, daß größere Einheiten eingesetzt werden, die auch in der deutschen Handelsflotte zu dem wesentlichen Anstieg der Trampschiffe, von denen in Zukunft eine weitere Steigerung der Leistungen im Weltseeverkehr erwartet wird, geführt haben. B.

## INDUSTRIE auf unseren GEWÄSSERN



Könnte dies Foto nicht aus dem Ruhrgebiet stammen. Ein Blick nach unten belehrt uns eines besseren. Das ganze steht auf riesigen Stelzen auf dem Nordseegrund, eine Bohrinself. Der Nordseegrund ist fruchtig geworden.



# Fischermannsregatta im Golf von Mexiko

Von Ludwig Dinklage

Eingekuschelt in die grünen Wälder der Südstaaten Nordamerikas an den blauen Wassern des Golfs von Mexiko liegt das kleine, verträumte Städtchen Biloxie. Hier sieht es so ganz anders aus als in der südlichen Handelsmetropole Neworleans, wo schwitzende Neger Tag und Nacht Baumwolle löschen aus den den Mississippi abwärts kommenden Leichtern, auf den hölzernen Pieren Baumwollballen stapeln, in die russigen Dampfer Baumwollballen laden. Dieser kleine Platz ist auch so ganz anders, als die auf Sumpf und Sand gebauten Modebäder Floridas. Nein, Biloxi ist eine richtige, unverfälschte Perle im grünen Gürtel des Golfs. Nur einige wenige Bahnstunden von Neworleans entfernt, liegt es im Mississippi-Sund, durch eine Inselkette, durch eine Barre von der offenen See abgeschlossen. Die schneeweißen Häuser heben sich seltsam ab von den ewig grünen, fast in den Himmel ragenden Bäumen, der gelbe Sand trennt scharf das Land von der blau glitzernden See.

Am Eingang des gewundenen Kanals, der die Lagune mit der offenen See verbindet, steht das schmucke Bootshaus des Biloxi-Yacht-Clubs. Alljährlich im Juli versammeln sich hier für ein paar Tage die Ruderer, die Motorbootfahrer und die Segler des Südens zu einer großen Regatta. Während dieser Zeit ist auch die ganze Bevölkerung, kaum 20 000 an der Zahl, auf den Beinen und sieht dem bunten Treiben zu, wenn die Männer nicht gar selbst in irgendeiner Weise an der Wettfahrt beteiligt sind.

Die Regatten der Seefischer beanspruchen an diesen Tagen das meiste Interesse. Es sind offene Wettfahrten, an denen jeder teilnehmen kann. Vorgaben und Vergütungen gibt es dabei nicht. Sieger wird das schnellste Boot. Die internationalen Wettfahrtregeln, nach denen man in Deutschland oder in Australien, vor New York oder vor Cowes, Sandham oder in Japan segelt, gelten hier nicht. Hier kommt es nur darauf an, wer der Schnellste ist. Sie sind daher auch so ganz anders, als unsere deutschen Fischermannsregatten, die heutzutage nur noch der Unterhaltung der Badegäste dienen.

Alle sechs Schiffe, die jetzt starten wollen, gehören der „Seafood-Packing Company“, einer großen Fischereigesellschaft des Südens an. Die Schoner sind fast so groß wie unsere Finkenwälder Hochseekutter, haben eine Länge von gut einundzwanzig Metern und dabei eine gute Breite. Vorn laufen sie in einen Klipperstegen aus, wie ihn die alten Segler hatten und hinten endet das Schiff in einem breiten Spiegel, der fast bis zur Wasserlinie herniederreicht. Der Boden ist flach. Ein riesiges Mittelschwert verhindert das Wegtreiben bei seitlichen Winden. Der Fockmast ist nur kurz, das Schonersegel daran schmal und niedrig, doch um so gewaltiger ist dafür das Großsegel, das noch gekrönt wird von einem großen, viereckigen Toppsegel. Außerdem breitet sich noch ein riesiges Segel zwischen den beiden Masten aus. Auch auf unsern großen deutschen Rennschonern hat es einmal ein solches Segel gegeben, das wir den „Langen Heinrich“ nannten. Die Zahl der Vorsegel ist mit nur zwei dagegen niedrig bemessen. Alle sechs Schoner sind von derselben Werft und nach denselben Konstruktionsplänen erbaut. Sie gleichen sich daher wie die Zwillingsschwester. Während unsere Finkenwälder Nordsee-Kutter aber nur von drei, höchstens vier Mann bedient werden, hat der Biloxi-Schoner unter gewöhnlichen Umständen eine

Besatzung von zehn Mann, wenn er auf den Krabbenfang oder auf die Austernbänke geht. Bedingt ist die höhere Mannschaft aber zur Hauptsache durch andere Fangmethoden.

Heute aber, bei der Regatta, sind vierzig Mann an Bord. Hunderte haben sich gemeldet, um den Preis, den die Stadt den Fischern gestiftet hat, mit zu erkämpfen, doch nur wenige sind ausgesucht worden, nur die kräftigsten und gewandtesten Leute. Für jeden Biloxi-Mann ist es daher eine hohe Ehre, an Bord eines Seefischers eine Regatta gesegelt zu haben.

Noch kreuzen die Fischer, diese wetterharten Leute, im Sund auf und ab, überprüfen noch einmal ihren hohen Segelbau, denn was das Schiff an Leinwand tragen kann, muß es heute tragen. Noch stehen die Männer aufgeregt in Scharen umher, sprechen von der Regatta, werfen kritische Blicke auf ihre Konkurrenten.

Da fällt auf dem Startprahm ein Schuß. Die Schoner drehen auf, werden an den Wind gebracht. Kein Mann der Besatzung ist mehr zu sehen. Alles liegt flach an Deck. Keiner darf mit dem Kopf hochkommen, um einen Blick von den Gegenseglern zu erhaschen. Damit könnte er unnötig den Wind wegnehmen. O ja, die Golffischer verstehen etwas von der Segelei, haben die Feinheiten der Regattatechnik den Skippern der großen Rennjachten abgelauscht.

Das war erst der Vorbereitungsschuß. Jetzt endlich fällt der Startschuß. Im gleichen Augenblick fegen die Schoner über die Linie, dicht an dicht. Keine fünf Fuß zu Luvard der „Mary Foster“ drückt sich der Leebord der „Julia Delacruz“ ins Wasser, während der Großbaum der „Henrietta Gumble“ voraus keine sechs Zoll vor dem Klüverstag des Fischers ist.

Mit rauschender Fahrt geht es durch den gewundenen Kanal hinaus auf den offenen Golf. Bald ist die erste Wendemarke zu runden. Noch dicht aufeinander liegen die „Henrietta Gumble“ und die „Mary Foster“. Jetzt ist die Boje erreicht.

„Klar zum Halsen!“

„Ist klar!“

„Rund achtern!“

Der Großbaum geht über, hakt dabei an dem Klüverbaum des Hintermannes. Eine Flut von Befehlen dröhnt über Deck. Schneller als sie ausgeführt werden können, folgen sie aufeinander. Wie die Affen klettern die Fischer im Takelwerk umher, das Geschirr zu klariieren. Nach langem Geschimpfe fieren sie auf der „Henrietta Gumble“ endlich die Großschot etwas auf. Die „Mary Foster“ sackt achteraus, kommt frei. Jetzt geht es an den Luvkampf. Wie weich und doch so voller Leben solch derbes Fischerfahrzeug arbeitet! Wie mit dem Ruder verwachsen, steht der Schiffer am Rad. Bäuchlings über dem Heckbalken hängt der Bestmann, beobachtet scharf das Kielwasser. Sobald nur ein ganz klein wenig Mudd das kristallklare Wasser trübt, gibt er sofort mit der Hand einen Wink und um wenige Zoll wird das Mittelschwert vorgeheißt. Sobald es wieder klar, wird es vorsichtig gefiert. Nichts darf die Fahrt des Schoners hemmen, nicht die allerleiseste Berührung mit dem schlammigen Grund.

Schlag um Schlag wird die nächste Boje angekreuzt. Da kommt ein neuer Gegner herangebraust. Er hat die Segel an Steuerbord stehen, muß also den Vorschriften gemäß

allen anders liegenden Schiffen aus dem Wege gehen. Von der anderen Seite kommt mit schäumendem Bug ein weiterer Fischer daher. Er liegt auf Backbord-Bug, hat also Wege-recht. Was heißt hier Wegerecht? Was heißt hier Regattabestimmung? Das gibt es heute nicht. Es ist Wettfahrt. Der Schnellste, der Stärkste ist Sieger. Wer nicht mehr klar kommt von dem Bug des Gegenseglers, segelt darüber hinweg, segelt mitten hindurch. Es steht ganz in seinem Belieben. Er muß der Schnellste sein. Nur Mut und rohe Kraft geben den Ausschlag. Da steckt schon der Klüverbaum der „Eleanor Hyman“ im Großsegel der „Jeanette Porter“. Ein Krachen und Splintern von Holz, ein wildes Geschimpfe, Befehle, sechzig Mann schieben und fluchen und entwirren Tauwerk und Drähte. Sie sind frei voneinander. Bug an Bug kämpfen die Gegner weiter. Hätte ihnen nicht die Regierung den Einbau von Motoren verboten, vielleicht würden sie diese auch noch zur Hilfe nehmen.

Wendemarke auf Wendemarke wird angesteuert und gerundet. Vier der Schoner sind bereits durch Havarien merklich achteraus gesackt. Nur die „Mary Foster“ und die „Henrietta Gumble“ liegen noch an der Spitze des Feldes. Von Boje zu Boje schiebt sich die letztere vor, doch allem Anschein nach hat ein Unstern sie betroffen. Vielleicht hat einer wie ein Schwein gegrunzt, oder es ist ein Strandläufer unter ihnen, einer, der noch niemals mit einem Biloxi-Schoner über die blauen Tiefen des Golfs gesegelt und dem Hammerhai und dem Riesenrochen nachgestellt hat. Erbarmungslos sackt die „Mary Foster“ achteraus.

Sekunden sind es zwar nur, die sie von der „Henrietta Gumble“ trennen. Ganz ruhig verhält sich die Besatzung. Nicht ein überflüssiges Wort wird gesprochen. Alle Sinne sind wach, alle Muskeln gestrafft. Keiner bewegt sich. Hoch zu Luv liegt die Besatzung. Sie muß den Ballast ersetzen. Bis auf ein paar Zentner zum Trimmen ist vor der Regatta aller Ballast von Bord gegeben. Fünfunddreißig überzählige Leute auf dem Luvbord scheinen als Gewicht überreichlich genug. Der Bestmann, der über dem Heckbalken hängt, glaubt, daß das Schiff zu viel Sog hat, daß es achtern zu tief im Wasser liegt. Ohne seine Stellung zu verändern, gibt er seine Beobachtung dem Schiffer weiter. Zoll um Zoll schieben sich die Ballastleute nach vorn, ganz vorsichtig, jede hastige Bewegung, die der Fahrt des Schiffes hinderlich sein könnte, dabei vermeidend.

Das war ihre Rettung. Bei der letzten Wendemarke liegen sie Bug an Bug. Im Abstand von noch nicht einmal einer Sekunde durchjagen sie das Ziel im Sund. Hat auch die „Henrietta Gumble“ mit nur knapp einem Meter Schiffslänge gesiegt, saust doch ein Hagel von Spottworten auf die „Mary Foster“ hinab: „Na, wo seid ihr denn so lange gewesen mit euerm Dwarsdrieber? Habt ihr euch Kaugummi unter eure lahme Ente geklebt?“

Pfeifen, Johlen, Trampeln, Zischen, eine Flut von Schimpfworten ergießt sich über die andern vier Schoner. Nicht ein Wort erwidern sie darauf, segeln schweigend zu ihren Liegeplätzen.

Genau wie an den andern Regattaplätzen der Welt empfängt des Abends der Sieger sein Pokal aus schöner Damen Hände. Dann geht es zum Tanz, und die errungenen Trophäen kreisen in der Runde. Manch einer der bärtigen Fischer wankt dann nach Haus. Nur die ganz Unentwegten bleiben an den Bartischen stehen und segeln die ganze Regatta mit Streichhölzern und Bleistiften und Tellern als Wendemarken noch einmal. Genau wie bei uns in Kiel oder unter Helgoland.

# Seeleute erleben die Welt

## Hawaii

Nicht tosend ist hier die Brandung, nein werdend umschmeichelt sie korallenrote Riffe, sengend ist hier nicht die Sonne, während irisiert sie über tausendfältiger Flora. Selbst über den Wind zu klagen, wäre hier Vermessenheit. Wie sich für seine Existenz entschuldigend, streicht er schonend durch duftgeschwängerte Palmen- und Hibiskushaine. Wie Venus, die Schaumgeborene, preist sich lächelnd diese Inselwelt all denen dar, die glücklich sich schätzen dürfen, hier zu verweilen. Der da einst im Enthusiasmus der Unkenntnis rief: „Neapel sehen und dann sterben“, kannte nicht die Welt, sah nie Hawaii. Irregeleitete, ob musischer, geistiger oder politischer Tendenz, hätten sie hier gelebt oder würden sie hier leben, wären niemals dem Zwiespalt ihres Ichs unterlegen, um destruktiv das vielleicht ungewollt Böse zu tun. Cäsaren oder Usurpatoren der Neuzeit wären hier nie geboren worden. Atheisten wie Feuerbach oder Nietz-

sche hätten wieder geglaubt an eine Schöpfung, weil sie die Allmacht der Natur hier erlebt hätten. Geniale Dämonen, gleich welch musischen Metiers, wären plötzlich Entdecker ihrer eigenen Seele gewesen, Unterlegene ihres Wahnes. Einem Richard Wagner, Friedrich von Schiller oder Salvatore Dali wäre es nie gelungen, eine Welt in Zweifel zu stürzen. — Haydn, Rainer Maria Rilke oder Gauguin — die Ausgeglichenheit, das wirklich Erhabene, hätte der Welt den Status Quo für ewig gegeben. Der Berg Olymp müßte auf einer dieser Inseln stehen und der Stern von Bethlehem über all dem leuchten — über der Südsee und Hawaii.

Elementar schützend umfängt die Pazifische See sein Juwel und trägt zurück Gebirge aus Hibiskus und Ilimablüten, „Lei“, genannt, die ihr von schweren Herzens sich seewärts wendenden Schiffen übergeben wurden — ein Bitten um Wiederkehr, irgendwann — Aloha.

Heinz Höfer

französischen Arbeiter, wir lagen in Rouen, staunten nicht schlecht, als unsere Russen mit Hallo verabschiedet, von Bord gingen.

Am Nachmittag kamen sie noch einmal für eine Stunde wieder, brachten mir zwei russische Langspielplatten und russische Zigaretten mit.

Als wir dann bald darauf ausliefen, großes Winken auf beiden Seiten.

Wir werden sie in netter Erinnerung behalten, und sie uns wahrscheinlich auch. Es sind genau solche Leute wie wir, mit den gleichen Problemen und Nöten, mit der gleichen Sehnsucht nach ihren Frauen wie wir, mit . . . es ließe sich beliebig lange fortsetzen.

Politik sollte bei Bier und Wein gemacht werden, allerdings sollten sich nur Politiker zusammensetzen, die den Alkohol auch vertragen können.

Es gibt nämlich auch Leute, die dann streitsüchtig werden. Und damit wäre uns dann überhaupt nicht gedient.

Eckhard Weinreich

## Die Russen kommen

### Salzwasser — Ostkontakte

Wer hatte sie überhaupt eingeladen, unsere sogenannten „Gegner hinter dem Eisernen Vorhang“? Es ließ sich nicht mehr genau feststellen, wahrscheinlich ist es in bierseeliger Laune geschehen.

Jedenfalls ging morgens der Ruf herum: Die Russen kommen . . .

Ich habe erst daran gezweifelt, daß sie kommen würden, aber — kurz nach dem Frühstück waren sie da, die beiden Funker und der III. Offizier des Kubafahrers B . . .

Großes Hallo, um über die erste Verlegenheit hinwegzukommen, alles redete durcheinander.

Nach der ersten Flasche Holsten verschwand dann das Gefühl: Was mögen die anderen jetzt denken. Die Russen stellten fest, daß das deutsche Bier sehr gut schmeckt, wir revanchierten uns für das Kompliment, indem wir Wodka mit Steppengras lobten.

Die ersten Gespräche kamen in Gang. Wir hatten gleich von vornherein abgemacht, daß über Politik nicht gesprochen werden sollte. Haben wir auch nicht. Warum auch, Seeleute sind international, die Flagge spielt keine Rolle. Sollten wir uns über die Fehler unserer Politiker streiten? Wir haben uns bestimmt besser vertragen, als die Herren an den Konferenztischen. Wir haben uns sogar glänzend verstanden.

Da die Russen nicht deutsch sprachen und wir kein Russisch, mußte die englische Sprache herhalten. Doch, der eine Funker konnte Deutsch: Zwei Bier und Prost. Hat er als Soldat in Deutschland gelernt.

Mit Interesse wurden unsere Illustrierten durchgeblättert, undurchsichtige Gesichter beim Betrachten der Hitlerbilder in der Quickserie. Die Vergangenheit ist wohl doch noch nicht tot. Fachmännische Bemerkungen wurden beim Anblick der halbnackten Mädchen in den Zeitschriften gemacht, daraufhin wurden Erfahrungen in ausländischen Häfen ausgetauscht. Kubanische Mädchen mochten sie nicht, meinten sie, platte Nasen und aufgeworfene Lippen wären nichts für einen russischen Seemann.

Inzwischen wurden wir uns immer sympathischer, und das lag nicht nur am Bier. In der Beziehung waren die Russen nämlich sehr zurückhaltend, obwohl es auf russischen Schiffen keinen Alkohol zu trinken gibt. Ein Plattenspieler erschien auf dem Tisch, ich hatte noch eine Platte mit russischen Liedern, gesungen von einem Chor der Roten Armee.

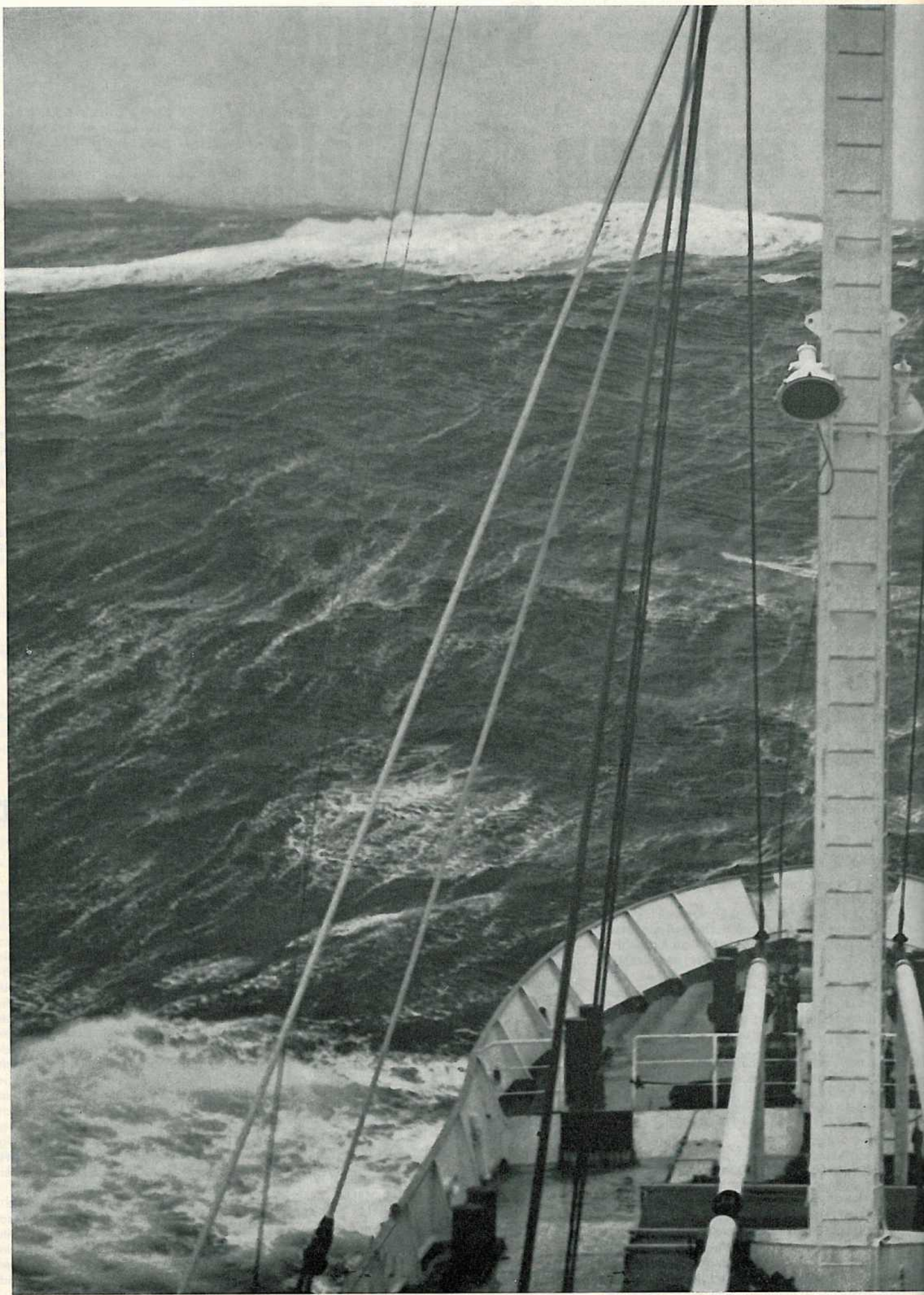
Sie waren etwas überrascht, als diese Weisen erklangen. Noch überraschter waren sie, als ich erklärte, daß ich ein Liebhaber russischer Musik wäre.

Die Zeit ging viel zu schnell dahin, so viel hatten wir uns zu erzählen. Das Mittagessen wurde bei uns eingenommen, anschließend gingen sie wieder rüber, beschenkt mit Astor-Zigaretten und einer Flasche Whisky. Die

## Lotse durch die Speisekarten:

### Heute England

Wenn die englische Küche im allgemeinen auch keinen besonderen Ruf besitzt, so bietet sie doch eine Reihe von Spezialitäten, die man einmal gegessen haben sollte. Eines dieser Gerichte ist „Steak and Kidney Pie“. Die Basis hiervon bietet ein gutes Rindfleisch, wenn möglich sogar aus Filetspitzen, das in kleine Würfel geschnitten ist. In gleicher Weise sind auf 2 Teile Rindfleisch 1 Teil Nieren zerkleinert und mit Butter und Zwiebeln geschmort. Das Gericht wird in einer sogenannten Pie-Schüssel serviert und ist nach der beschriebenen Vorbereitung des Fleisches mit einem Blätterteig überbacken worden. In besonders feinen Lokalen finden sich unter dem Teig sogar einige Austern. Wenn zu „Steak and Kidney Pie“ auch häufig Wein serviert wird, so empfiehlt sich dazu besser, ein gutes Ale zu trinken. Der Wein wird eingeführt; doch dieses Bier ist eine urenglische Spezialität und entspricht mehr der alten Sitte.





Peter Wulff Mit freundlicher Genehmigung der Hamburg-Süd aus „Auf großer Fahrt“.



**Wir dachten,  
daß »sie«  
unseren Lesern  
auch gefällt**

**Sie fragt:  
Sind die jungen Männer  
zu aufdringlich?**

Es ist eine kuriose Tatsache, daß Männer in der Öffentlichkeit in mehr oder weniger witziger Form „kein gutes Haar“ an den Frauen lassen. Natürlich revanchiert sich die „Weiblichkeit“ bei Gelegenheit in angemessener Weise. Da nun in letzter Zeit der „männliche Nachwuchs“ oft und laut darüber geklagt hat, daß die jungen Mädchen zuviel Wert auf Äußerlichkeiten legten und sich zu „sexbetont“ kleideten und schminkten, ist es an der Zeit, auch einmal die Gegenseite anzuhören.

Die angehenden Damen kommen auch gleich mit einem massiven Vorwurf: Sie behaupten, die jungen Männer von heute seien zu aufdringlich. Als Beweis erzählen sie gleich zu Dutzend eigene Erlebnisse. Zusammengefaßt, hören sich die Klagen so an:

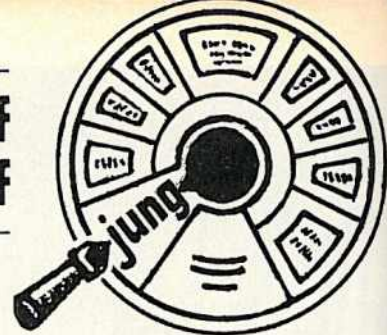
„Verabredet man sich einmal mit einem jungen Mann zum Tanzen

oder zum Kino, versucht er garantiert schon am ersten Abend seine Begleiterin zu küssen. Und aller spätestens nach einem Monat drängt er auf intimere Beziehungen. Lehnt man das entrüstet ab, dann ist die eben erst begonnene Freundschaft schon zu Ende.“

Natürlich könnte man jetzt einfach sagen, da diese Männer nichts wert sind, ist es um so eine Freundschaft nicht schade. Aber damit wäre das Problem auch nicht gelöst. Wenn einem jungen Mädchen so etwas ein paar Mal passiert, wird es nämlich unsicher. Es fragt sich zwangsläufig, ob seine Ansichten nicht etwa altmodisch seien und man nicht so prüde sein sollte. Andere Teenager, die die ganze Sache leichter nehmen, sind offensichtlich glücklicher, denn sie müssen nie allein ausgehen und sind in jeder Gesellschaft beliebt. So verwundert es denn kaum, daß viele Mädchen nach einiger Zeit nachgeben.

Aber gerade das sollten sie nicht tun! Obwohl ihre Vermutung, daß die Aufdringlichkeit junger Männer eine natürliche Angelegenheit ist, völlig zutrifft. Es liegt im Wesen des Mannes, zu erobern. Genau so liegt es im Wesen der Frau, sich zurückzuhalten. Das mag mancher Jugendliche am Anfang nicht begreifen, und deshalb gibt es ein junges Mädchen nach kurzem Werben auf, sich stattdessen etwas zurückhaltend zu zeigen. Es ist also

## Telegraf auf



im Allgemeinen so, daß die Skrupelloseren am Anfang meist mehr Erfolg haben. Aber das darf kein Grund für ein junges Mädchen sein, jetzt seinerseits alle Bedenken „über Bord“ zu werfen. Denn am Ende werden die anfangs so begehrten Mädchen doch nicht glücklich.

Wenn ein Mann nämlich etwas älter wird und allmählich an die Ehe denkt, wünscht er sich plötzlich eine unberührte Frau. Dann kommen die zurückhaltenden Mädchen zu dem beständigen Glück — und sie werden bald merken, daß sich das altmodische Warten doch lohnt hat!

## Ein Schiff kehrt heim

von Meno Holst

*Mit fünf prächtigen Schiffen beginnt im Jahre 1519 Magellan seine Weltumsegelung, um die Molukken von Westen her zu erreichen. Und zum erschütterndsten Drama des Jahrhunderts wird dieses Unternehmen: Mit zwölf zu Tode erschöpften Männern kehrt als einziger der Kapitän d'Elcano nach drei Jahren an Bord der sturmzerschlagenen „Viktoria“ zum heimatlichen Gestade zurück. Wir entnehmen den nachfolgenden Abschnitt der fesselnden Darstellung Meno Holsts, die unter dem Titel „Das Todesgeschwader“ im Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München, erschien.*

Der alte Lotse von San Lucar stieg an Bord der „Viktoria“ und schüttelte lachend Elcano die Hände. „Ihr habt mich ja schnell auf die Beine gebracht, Kapitän! Das Märchen, das Ever Bootsman mir auf-tischte, war die reinste Gespenstergeschichte. Aber so schlecht ist mein Gedächtnis nun doch nicht! — Ich weiß noch recht gut ... vor drei Jahren mag es gewesen sein. Magellan — so hieß er doch, der waghalsige Kommodore mit den tollen Plänen — wollte auf dem westlichen Wege zu den Molukken! — Was mag aus ihm geworden sein? — Und Ihr ... Ihr wollt die Welt umsegelt haben? Mit diesem Schiff? — Capitano, macht Eure Späße nicht mit einem alten Mann! Ich wette, mit diesem Kahn kommt Ihr nicht bis Cadiz! — Die fünf Karavellen damals, das waren andere Schiffe! Wie hießen sie noch, wartet ... ah, ich hab's: Trinidad ... Concepcion ... San Antonio ... Viktoria ...“

Er stockte, humpelte zum Vorschiff, beugte sich weit über die Reling. Bei allen Heiligen! Da stand es: „Viktoria!“ — Als er sich umwandte, war sein Gesicht aschfahl. Mit offenem Munde startete er Elcano an. „Ich bringe Euch nach Sevilla, Kapitän Elcano“ — stieß er heiser hervor — „sogleich!“

Während die „Viktoria“ den Guadalquivir hinaufsegelte, durcheilte die Kunde von der Umsegelung der Erde Spanien, gelangte nach Deutschland, Frankreich, brachte die Welt in Aufruhr. Von nah und fern strömten die Menschen herbei, um mit eigenen Augen die verwegenen Seefahrer zu sehen, die das Unglaubliche vollbrachten. Und als am 19. September 1522 die sturm-zerschlagene Karavelle an der Ufermauer von Sevilla festmachte, füllte ein riesiges Menschengewoge den weiten Hafenplatz. Ein tausendfältiger Jubelschrei brauste auf und wollte nicht enden, bis die Laufplanke auf den Kai polterte und die Besatzung sich anschickte, den Fuß auf festes Land zu setzen.

Dort vorn, in den ersten Reihen des drängenden Volkes, wurde es plötzlich still. Ein dumpfes Raunen ging durch die Menge: „Sie kommen!“ — Und sie kamen. — Arme, die sich zum Gruß emporgereckt, sanken langsam herab. Blumen, die Heimkehrenden zu beglückwünschen, fielen in den Staub. Augen, die in begeisterter Freude eben noch lachten, füllten sich mit Tränen. — Die dreizehn Männer, die da aus dem Schiff stiegen und sich mühsam Schritt um Schritt ihren Weg durch das Spalier der harrenden Menge bahnten — waren das noch Menschen? „Erbarme Dich unser!“

Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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

Was da heranschwanke, einander sich stützend, barfüßig, gebeugt und hohlwangig, waren Elendsgestalten — Haut und Knochen nur noch.

In ergriffenem Schweigen starrte die Menge. Frauen schlugen die Hände vors Gesicht, die Männer entblößten das gesenkte Haupt. Trotz der Größe der historischen Stunde verstummte der Jubel. Denn inzwischen wußten es alle: Fünf Kapitäne auf fünf stolzen Schiffen waren am 20. September 1519 ausgezogen, um das große Abenteuer zu bestehen; von ihnen lebte keiner mehr. Zweihundertvierunddreißig Seeleute waren hinausgesegelt, auf einem Wrack kehrten nach drei Jahren diese dreizehn zurück. Tot,

verschollen, gefangen die anderen. —

Auf dem freien Platz vor der Kathedrale von Sevilla stand der Statthalter des Kaisers zum feierlichen Empfang bereit. Auch ihm versagte die Stimme, als er Elcano ein versiegeltes Schreiben Seiner Majestät überreichte, das die Heimgekehrten zum kaiserlichen Hoflager nach Valladolid entbot.

Dann ordneten sich die Dreizehn zu einem kleinen Zug und zogen, brennende Kerzen in den Händen, das verblichene Banner der „Viktoria“ vor sich hertragend, die Straße hinan zur Kathedrale. Sie beugten die Knie und gedachten der vielen Kameraden, die das Meer genommen, und gaben Gott die Ehre.

Sind Sie der

# Typ, für den die Mädchen schwärmen?

*Wir kennen unter uns Kameraden auf jedem Schiff, die ausgesprochene Frauentypen sind. Sie kommen gut aus mit den Mädchen, sie haben irgendetwas, was sie anzieht, was ihnen imponiert. Doch man kommt nicht recht dahinter, was diese Jungen denn Besonderes tun oder was sie an sich haben, das offensichtlich eine so große Wirkung auf das andere Geschlecht ausstrahlt. Wir haben versucht, der Sache auf die Spur zu kommen und Mädchen gefragt, was sie an jungen Männern besonders mögen und schätzen. Bei dieser Umfrage haben sich ganz bestimmte Typen herauskristallisiert.*

## — Mann mit Vermögen

Isabel hat nicht nur einen besonderen Namen. Sie stellt auch besondere Ansprüche. Ihrer eigenen Meinung nach ist sie allerdings weitaus anspruchsloser als andere junge Mädchen.

„All meine Freundinnen erwarten von ihren zukünftigen Gatten, daß sie sämtliche nur denkbare Tugenden auf einmal besitzen. Sie sollen gut aussehen, klug, charmant und treu sein, ihre Frauen lieben, verehren, mit Geschenken und Komplimenten überschütten — ich finde, das ist zuviel verlangt. Die einzige Bedingung, die ich stelle, ist die: mein Mann muß viel, sehr viel Geld haben. Natürlich muß zwischen uns Sympathie herrschen, aber die him-

melhochjauchzende Liebe braucht es keineswegs zu sein. Ich verlange auch nicht, daß mein Mann alles für mich aufgibt, was er bisher an persönlicher Freiheit besaß. Ich behalte mir ja selbst meine Freiheit vor.

Aber ich möchte reisen. Ich möchte schöne Kleider besitzen, mich pflegen können, im Wagen fahren und nicht in den entsetzlichen, über-vollen Straßenbahnen. Ich möchte mir keine Sorgen mehr darum machen, wie ich mit dem Geld auskomme, keine Schulden mehr haben, keine Rechnung im Delikatessen-Geschäft anschreiben lassen, weil ich sie nicht bezahlen kann.

Ich möchte meinen Traum verwirk-

lichen, ein großes Haus zu führen, mit vielen Gästen und einer kostbaren Einrichtung. Der Mann, der mir das alles bieten kann, das ist für mich der ideale Mann. Was schadet es, wenn wir verschiedene Interessen haben? Es gibt viele Möglichkeiten, diesen Interessen

nachzugehen, und es bleibt genug Gemeinsamkeit in der Freude am gemeinsamen schönen Besitz, an gemeinsamen Reisen, an Erfolgen des einen oder des anderen. Ich möchte mein Leben genießen — und darum wünsche ich mir einen Mann mit Vermögen!“

## Rangliste der deutschen Schlager

im Juli 1965

### 1. Il Silenzio

Selencium! Unseren Glückwunsch für Nini Rosso! An erster Stelle zu stehen, ist immer ein herrliches Gefühl. Und warum soll nicht jeder mal dran.

### 2. Poupée de Cire . . .

(Das war eine schöne Party . . .) France Gall behauptet sich mit französischem Charme gut mit seiner „französischen“ Party. Eine Melodie, die inzwischen jedes muntere Stubenmädchen von Paris trällert. Also muß schon was dran sein.

### 3. The Last Time

Einen kleinen „Bergutsch“ gab's bei The Rolling Stones. Aber der Gipfel ist breit und fünf Spitzenstars haben immer noch nebeneinander Platz. Solidarität — im Schlagergeschäft.

### 4. Mit 17 hat man noch Träume

Peggy March muß sich ja bereits „uralt“ vorkommen mit ihrem

„noch . . .“. Bekannt ist jedenfalls, daß es für Träume keine Altersgrenze, sondern allenfalls eine „Relativitäts-Theorie“ (oder Praxis?!) gibt. Und die Gebrauchsanweisung hierfür: C'est la vie . . . Jedenfalls sind Träume immer ein guter Aufhänger und daher kam dieses Novum auch gleich an top. Ob Peggy sich d a s hat träumen lassen . . . ?

### 5. Heute male ich dein Bild, Cindy Lou

Drafi Deutscher malt schon eine ganze Zeit. (Hoffentlich will er als Maler nicht auch noch in die Wahlpropaganda einsteigen!) Dann hätte Günther Grass aber nichts zu lachen — denn wer malt und singt . . .). Aber Spaß beiseite. Bleiben wir bei dem Gemälde Cindy, das wohl als Ausstellungsstück in die Schlager-Epoche eingehen wird. Doch, wer malt, der sündigt nicht, nicht wahr . . . ? Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge  
by Musikmarkt)

## NORA

hält was es verspricht

Diese Schuhe bieten gerade in der **Schiffahrt** 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 BERN D

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 Thülen, Waller Ring 2, N.  
2850 BREMERHAVEN 2, Heinrich Varoga,  
Bürgermeister - Smidt - Straße 137, N.  
2190 CUXHAVEN, Walter Glasing, Helgoländer Straße, NR, 2000 HAMBURG, Walte Georg Schleider, Dittmar - Koal - Straße 12, NR, 2000 HAMBURG 11, Carl Bollwit, Vorsetzen 52, N, 2000 HAMBURG 11, Carl Feddersen, Kafen 14 bis 16, N

### Modell THEO

Gr. 36-47 DM 7.90 bis 8.90

Modell OL-THEO  
Gr. 40-46  
DM 13.50



Halbhoher Stiefel  
Modell BOY

Gr. 40-46  
DM 16.50

R = Rep.-Möglichkeit. N = Nachn.-Vers.

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

**FREUDENBERG & CO.**

Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)

Seit 1875

Marine-Uniformen  
Tropenausrüstung  
Segel- u. Arbeitsbekleidung

**Steinmetz & Hehl**

Hamburg 11 · Rödingsmarkt 43  
Ruf 36 46 91



# UNSER FREIZEIT TIP



Ein Fischermann beweist: kein Beruf verurteilt zur Schmalspur

So haben wir uns den Kampf gegen die Ölpest schon immer gewünscht. Ein Mittel, das Öl wasserlöslich macht, wird von Sachverständigen der einschlägigen Behörden an Flächen demonstriert, die mit den Wasserflächen leider nur die Wellenkurven gemeinsam haben.



Drei Männer begrüßen uns. Einer von ihnen, lang, blond und mit schmalen Gesicht, die Augen in der hellen Sonne zusammengekniffen, ist Hielke Veltman. Sein Kutter, die „Corry“, liegt zwischen anderen Booten vertäut. Während wir unsere Geräte an Bord schleppen, werfen die drei — Hielke, sein Bruder und „der Junge“ die Leinen los und dann tuckern wir langsam aus dem Hafen. Wir besuchen Hielke Veltman und seine „Corry“, um mit einem Wochenschau-Team von ihm ein paar Aufnahmen zu machen. Jetzt hocken wir im Ruderhäuschen und trinken erst einmal Kaffee. Hielke schiebt uns die Tassen zu. Was für Hände er hat! Pranken — und mit denen sollte er zeichnen und malen können?

Wir hatten von Hielke in Amsterdam erfahren. Dort steht in der Nähe von Schiphol, dem internationalen Flughafen, in einem nagelneuen Stadtteil eine ungewöhnliche Schule, die einen amerikanischen Namen trägt: Famous Artists Schools. Ein ziemlich großes Gebäude, in dem über 100 Menschen arbeiten, die meisten von ihnen in Büros. Ein ganzer Flügel allerdings ist den Lehrern vorbehalten, einem guten Dutzend meist noch junger Leute, die sich aber alle schon einen Namen als Grafiker, Maler und Zeichner gemacht haben. Nach Schülern sucht man in dieser Schule allerdings vergeblich. Es ist ruhig dort draußen, abgesehen vom Lärm an- und abfahrender Postautos. Diese nämlich bringen die Schüler, oder besser die Schülerarbeiten zu den Lehrern und holen sie nach ein paar Tagen wieder ab.

Der Mann, der die flachen großen Päckchen öffnet, hat sich im Laufe von drei Jahren schon eine schöne Briefmarkensammlung angeschafft, denn die Famous Artists Schools betreten Schüler in ganz Europa, vornehmlich aber in Deutschland, Holland und Belgien. Ein paar Schüler sitzen in der Türkei, viele in Skandinavien und einige sogar in Jugoslawien. Man ist am Baden-Powellplein in der Nähe von Schiphol international.

Die Lehrer sind Deutsche, Schweizer, Holländer, Amerikaner und Kanadier. Sie kennen ihre Schüler genau, denn von jedem einzelnen gibt es einen Personalbogen mit

Lichtbild. Und wenn die Schülerarbeit zum Lehrer kommt, liest er als erstes den Personalbogen und den Brief, der jeder Zeichnung beiliegt.

Natürlich kennt Hielke Veltman seine Schule so genau wie sie ihn. Jeder Schüler ist dort jederzeit herzlich willkommen. Veltman ist oft in Amsterdam. Und dann gibt es lange Gespräche mit den Lehrern über neue Farbtechniken und Plakate, über Illustrationen und Ölmalerei, Pinsel und Bleistifte.

Die Famous Artists Schools sind keine europäische Erfindung. 1948 trafen sich auf Initiative von Albert Dorne in New York elf berühmte amerikanische Grafiker und gründeten zusammen die Schule, die sie nach sich benannten. Norman Rockwell, Austin Briggs, Stevan Dohanos, Jon Whitcomb, Ben Stahl, George Giusti und eine Handvoll ebenso berühmter Zeichner, Illustratoren und Grafiker gehörten dazu. In Amerika kennt jedes Kind ihre Bilder. Albert Dorne war Hilfsarbeiter. Stevan Dohanos LKW-Fahrer, Harold von Schmidt Cowboy. Heute dürfte es kaum eine Illustrierte, kaum ein Magazin drüben geben, in dem sich nicht wenigstens eine Zeichnung einer dieser Famous Artists findet. Sie gründeten die Schule, um andere begabte Leute das Zeichnen und Malen zu lehren. Um jedem gleiche Chancen zu geben, entschieden sie sich für eine Fernschule. Ob Uran-Sucher in Alaska, Soldat am Nordpol, Ölarbeiter in Texas, Skipper im Pazifik oder Hausfrau in Minneapolis — jeder konnte Schüler werden, wenn er Begabung zeigte. Die zwölf Meister entwickelten in jahrelanger Arbeit drei dicke Lehrbücher und eine ausgeklügelte Lehr- und Korrekturmethode. In 24 Lektionen, für die man zwei Jahre oder auch mehr Zeit hat, lernt der Schüler alle Techniken des Malens und Zeichnens — von einfachen Bleistiftstrichen bis zum fertigen Werbebild. Nach Beendigung jeder Lektion schickt er seine Zeichnungen an die Schule. Über die eingeschickte Schülerarbeit legt der Lehrer dann einen durchsichtigen Bogen, auf dem er — ohne die Schülerarbeit zu beschädigen — seine Korrekturen einzeichnet. In einem langen persönlichen Brief erläutert er dann Sinn und Zweck der

Korrekturen und sagt, wie man's besser machen sollte. Oder er lobt uneingeschränkt. In den 18 Jahren seit Gründung der Schule haben die Famous Artists über eine Viertelmillion Schüler ausgebildet. Es gibt heute kaum eine Werbeagentur, kaum ein Reklamebüro in Amerika, in dem nicht ein Famous Artists Schüler sitzt. Fast achtzig Lehrer, die sich immer wieder mit den Meistern treffen, korrigieren heute von Westport (Connecticut) aus Schülerarbeiten aus ganz Amerika. In Amsterdam steht die europäische Zentrale der Schule — und hier lernte auch Hielke Veltman — per Post und Brief.

Die Wochenschauleute drehen ihren Film draußen. Hielke läßt Netze ausfahren und einholen. Dann tuckern wir zurück in den Hafen. Warum er denn das Malen und Zeichnen anfang, wollen wir wissen. Natürlich ist Hielke gern Fischer, obwohl die Arbeit sehr hart ist.

Zeichnen und Malen mochte er schon immer gern. Und da versuchte er's eben mal mit Famous Artists Schools. Er will als Zeichner und Maler in die Werbung gehen. Dort werden — nicht nur in Holland — Menschen mit Talent immer gesucht. Alter spielt keine Rolle. Wer Ideen hat und das Handwerk beherrscht, hat große Chancen. Und Hielke lernt sein Handwerk.

Am Nachmittag sind wir wieder in Harlingen. Hielke zeigt uns die Halle einer Fischfabrik. Ein riesiges Wandgemälde von ihm schmückt sie. Wir sind begeistert. In seiner Wohnung zeigt er uns andere Arbeiten. Nun sind Wochenschauleute und Journalisten nicht so leicht zu verblüffen, aber als wir seine Arbeiten sehen, staunen wir doch. Dieser Fischer mit den großen Pranken hat gute Ideen und Gold in seinen Händen.

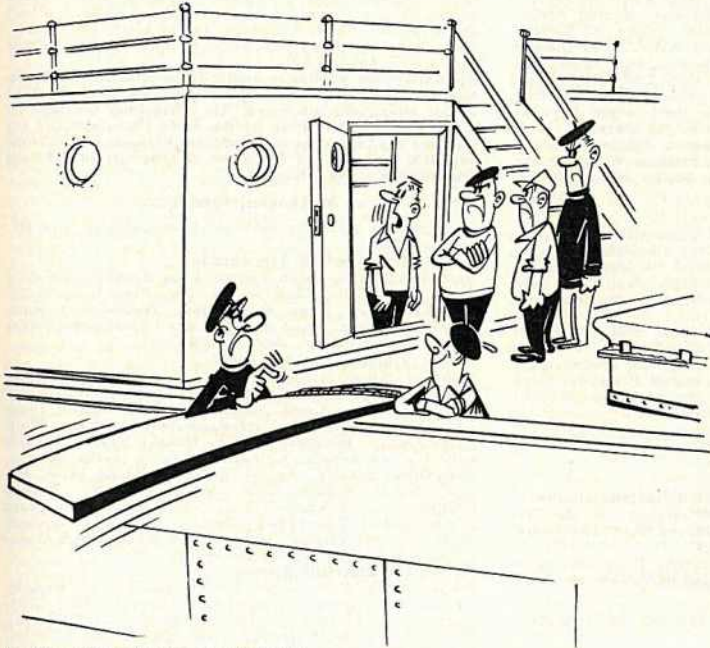
Wie kann er denn bloß bei so anstrengender Arbeit Zeit für seine Ausbildung als Werbezeichner und Grafiker finden, wollen wir wissen. Hielke schenkt frischen Kaffee ein. „Wenn man etwas ernsthaft will“, sagt er, „findet man immer Zeit dazu. Auch wenn man zwölf Stunden am Tag draußen ist, fischt, seinen Fang verkauft und seinen Kutter überholt.“

Dieter W. Bromund





## Klar bei Schmunzelauge



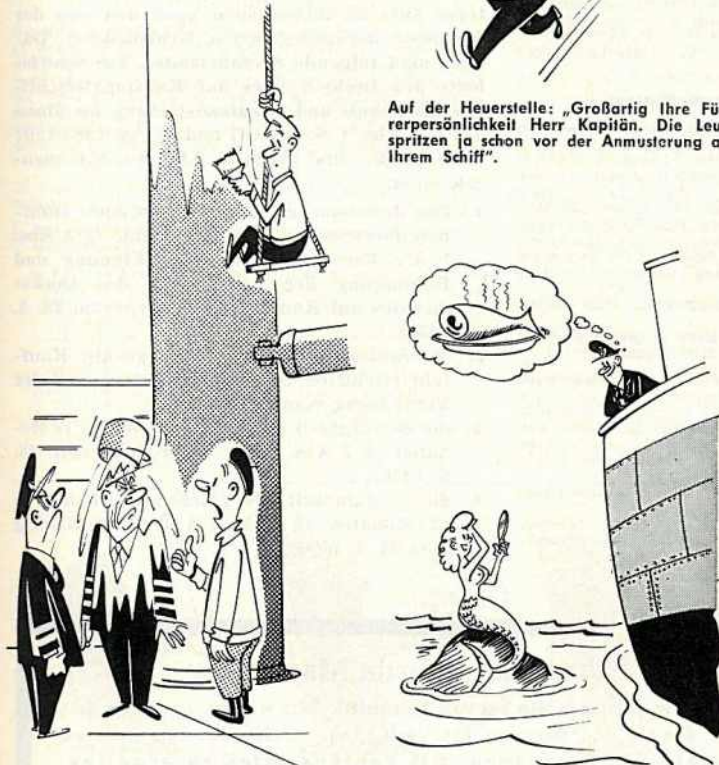
Da sind einige Herren, die würden Sie gern mal einen Moment sprechen, Smutt.

### Frauen arbeiten immer schon rationell

Von allen arbeitssparenden Vorrichtungen, die im Laufe der Jahrhunderte für die Frauen erfunden wurden, hat keine solche Beliebtheit erreicht wie der Mann.



Auf der Heuerstelle: „Großartig Ihre Führerpersönlichkeit Herr Kapitän. Die Leute spritzen ja schon vor der Anmusterung auf Ihrem Schiff“.



Es tut ihm furchtbar leid, er meinte den Zweiten.

Es ist nicht alles Gold, was glänzt, aber auch nicht alles Sex, was Appetit macht.



### Hier beginnt der weite Weg des Balle

In der Glut westindischer Sonne wird das reife Zuckerrohr verladen. Aus ihm gewinnt man puren Rum. Die besten, ausgewählten Sorten nehmen ihren Weg nach Flensburg. Ein weiter Weg, der in der alten Rumstadt an der Förde noch lange nicht zu Ende ist. Dann erst beginnt die Zeit des Reifens. Viele Jahre ruht der pure Rum in den Kellern des Hauses O. C. Balle, bis sich sein unvergleichliches Aroma voll entwickelt hat. Genießen Sie Balle – zum Grog, zum Tee und zum Mixen. Denn Balle – das ist Rum in seiner ganzen Fülle.

# Balle

## Rum voller Herz und Feuer



Jamaica-Rum  
Verschnitt  
DM 8,90  
für Berlin  
Sonderpreis





## DER WEG ZUM PATENT

### Schiffingenieurschule Hamburg

#### Bestandene Prüfungen im Sommersemester 1965

**C 3 a:** Claus Adomeit, Reiner Assen, Peter Backes, Heinz Bininda, Joachim Buschart, Dieter Colhoun, Heinz Engel, Bernd Frhm, Rolf Gehle, Dieter Gode, Heino von Heimburg, Peter Helmes, Hans-Dieter Heven, Manfred Kallenrode, Hansjürgen Krebs, Manfred Kreidemann, Jens Kroog, Werner Krupp, Uwe Kudszus, Uwe Küster, Alfred Markowitz, Detlef Nielsen, Carl-Friedrich von Oertzen, Uwe Paetau, Dieter Poels, Hans-Udo Pütz, Claus-Peter Röhr, Siegfried Rogge.

**C 3 b:** Dieter Baek, Klaus Ewald, Karlheinz Hackhe, Manfred-Nic. Hanke, Jürgen Laugisch, Dieter Lüthje, Wilhelm Lütjen, Manfred Meyer, Kurt Müller, Wolfgang Müller-Albrand, Karl Opperer, Peter Oschlies, Werner Olt, Bernd-Wilhelm Plewnia, Horst Richter, Armin Rothe, Jens Rüter, Werner Rumpf, Claus Peter Schlichting, Werner Schmalstätt, Jochen Schwandt, Gustav Semmelhack, Helmut Steitz, Karl Strasser, Manfred Teske, Joachim Timmann, Gerd Vaupel, Erwin Walter, Joachim Wiedmann, Helmut Wirth, Ernst Wischow.

**C 4:** Siegfried Alexander, Hermann Daniel, Gerhard Dück, Peter Frank, Wolfram Fritze, Klaus Froese, Dieter Frohnsdorf, Hans-Otto Glinke, Peter Götsche, Herbert Gruschka, Uwe Jahn, Peter Kaiser, Ulrich Kannenberg, Dieter Kerckhoff, Edgar Malinowicz, Rudolf Mühllich, Ulrich Nitzschmann, Arno Ochs, Heinz-Peter v. d. Reith, Horst Ruhnke, Hartmut Schulke, Karl-Heinz Schmidt, Klaus Schneider, Horst Uecker, Peter Voßberg, Peter Wilhelm, Karl-Wolfgang Wollrabe, Hans von Wussow, Norbert Ziebarth, Wolfgang Zdrov.

**C 5 III a:** Hans Ay, Peter Balcke, Dieter Bäumel, Rüdiger Breitenbach, Uwe Dietrich, Dieter Dössereck, Siegfried Genutt, Dietrich Graefe, Harry Hands, Helmut Hansen, Erwin Harland, Friedrich Hinsch, Niels Jelden, Jens-Uwe Kiebling, Hermann Kruse, Uwe Lembeck, Ulf Leutzow, Winfried Lorenz, Herbert Markhoff, Klaus Matzdorf, Uwe Nicolai, Armin Oestreich, Wolfgang Plagemann, Heinz Rieckhoff, Jürgen Röttger, Bernd Schön, Olaf Schwanholz, Klaus Sonnemann, Martin Steinfath, Klaus Stroda, Arno Trautmann, Peter Wegener.

**C 5 III b:** Hans-Werner Adomeit, Oluf Andres, Klaus von Armin, Karl-Heinz Behme, Hans-Jürgen Behnke, Willi Bieger, Peter Borgwardt, Peter Brennecke, Hans-Peter Daffner, Walter Diekmann, Walter Donitzky, Gerhard Fink, Uwe Fröhlich, Klaus Greve, Siegfried Haack, Hermann Keidel, Olaf Laumann, Klaus Lemcke, Dieter Mewes, Rüdiger Neumann, Wolfgang Petry, Peter Schade, Rolf Züchner.

**C 5 III c:** Reno Arjes, Paul Bertram, Hermann Bielfeldt, Peter Boenke, Dieter Bühring, Walter Dust, Johann Fornacon, Uwe-Peter Kirfel, Edgar König, Werner Lechner, Reinhard Liesenberg, Dietrich Mann, Bernhard Merz, Frithjof Müller, Rolf Müller, Kurth Neumann, Horst Oldhaver, Gerhard Peters, Roland Schäfer, Kurt Schrein, Hansjürgen Schürholt, Wolfgang Stuhl Müller, Manfred Timm, Jürgen Toboll, Peter Wagner, Rainer Wietfeld, Dirk Wigger, Norbert Zschiedrich.

**5 5 III d:** Peter Berner, Willi Buck, Harald Gerdau, Peter Goern, Egon Griem, Hans Harder, Horst Heße, Hans Hilde, Peter Hoerner, Peter Holl, Peter Kahl, Horst Keuchel, Horst Kienemann, Ewald Laimer, Dieter zur Linde, Herbert Marr, Heinz Merseburg, Horst Niedermeyer, Gustav Oesmann, Wiho Stümpel, Jürgen Trenka, Ulifila Weisser, Friedrich Wilms, Bernhard Zimmermann.

**C 6 II:** Willi Behrens, Armin Bendix, Wolfgang Berrens, Hartmut Dietrich, Rolf Ehlers, Jens Faust, Karl-Heinz Fischer, Herbert Gärtner, Klaus Gronert, Wolfgang Kirstein, Edwin Koopmann, Klaus Linde, Harald Lötzerich, Helmut Mann, Guido Morino, Fritz Muthorst, Kurt-D. Nüsken, Peter Panzer, Helmut Reincke, Arno Ricklefs, Gert-J. von Roda, Manfred Schmidt, Rolf-E. Schönau, Peter Schomartz, Uwe Schulz-Heimbeck, Wolfgang Schulz, Georg Schweighardt, Dieter Sommer, Karl-E. Störig, Peter Tiedemann, Ulrich Voltmer, Karl Heinz Wulff.

### Schiffingenieurschule Flensburg

#### Absolventen des Sommersemesters 1965

**Seemaschinist II (C 3)**  
Rainer Clausen, Karl Friedrich, Hermann Garrels, Hans-Christoph Gassan, Dietrich Jürgensen, Dieter Kohler, Günter Krüger, Helmut Nuß, Johannes Oje, Manfred Prange, Hans-Dieter v. Radloff, Jörg Rod, Gert Rössler, Eckhard Roth, Jochen Sternberg, Rolf Raimer, Rüdiger Tramm, Wolfgang Weber, Günther Wörmbke, Günter Zeiske, Götz Bannick, Georg Brüggert, Volker Burger, John Dorenitz, Karl-Heinz Eisner, Willi Emmerich, Johannes Frank, Helmut Herrmann, Wilfried Jaath, Siegfried Josupeit, Wilfried Kempe, Sigurd Lenkmann, Klaus-Peter Petersen, Holger Reckewitz, Karl-Heinz Scharlies, Wolfgang Schneegelsberg, Ralf Thiel, Peter Thomsen, Ingo Ziemann.

**Seemaschinist I (C 4)**  
Rolf Arp, Siegfried Bandasch, Paul Bielefeld, Egon Förster, Hinrich Grätz, Wolfgang Groß, Detlef Ipsen, Dietmar Jortzick, Peter Kirschnick, Dieter Kleinert, Hans-Peter Kobel, Gerd Mollitor, Jörg Müller, Gerhard Schlidt, Klaus Schmidt, Hans Joachim Schwarz, Jochen Stühmer, Karl-Heinz Weidanz.

**Schiffingenieur II (C 5)**  
Wilfried Ahlrichs, Rolf Apel, Bodo Bettlewski, Hans Brackmann, Frank Braun, Johannes Brodersen, Heinz Claubner, Manfred Danker, Gerhard Dörfel, Klaus Döring, Wolfgang Drehsler, Jürgen Eigenbrod, Bernd Fisch, Hans-Jürgen

Fittschen, Alfred Gärtner, Claus Gnädig, Jochen Göing, Werner Hayen, Ekkhard Hofmann, Eberhard Holzapfel, Rolf Hufe, Hans-Jürgen Matthiesen, Peter Müller, Hermann Josef Schmidt, Rudolf Tewes, Fred Topel, Gerd Cramer, Kamill Göpp, Manfred Herbel, Frank Hertel, Klaus Herzog, Walter Holzhauser, Hermann Hübenbeck, Ernst-Broder Jannichsen, Peter Joch, Jürgen Kessel, Peter Kreuzkam, Lorenz Kruse, Wilfried Kühken, Heinz Kulemann, Bernd Laban, Klaus Letmathe, Klaus Lütjens, Konrad Meyer, Siegfried Moewert, Manfred Müller, Dieter v. Niessen, Adhm Pistorius, Hans Urf, Jürgen Wilcke, Rolf Diedrich Argens, Knut Bergemann, Uwe Beutin, Peter Böckmann, Rolf Bornemann, Jürgen Janke, Rolf Lindke, Wolfgang Nieder, Jürgen Oelrichs, Günter Olzпка, Harald Petersen, Dietmar Porsche, Herbert Röckel, Hans-Jürgen Schaefer, Claus Schmidt, Bernhard Schmitz, Gerhard Schneider, Wolfgang Schönborn, Helmut Schubert, Gunter Sandvoß, Erich Sievers, Horst Steib, Helmut Stoffers, Walter Strube, Heinz Tiemens, Wolfgang Tonn, Dieter Wendt, Walter Zander.

#### Schiffingenieur I (C 6)

Hermann Abeln, Wilhelm Behrens, Klaus Blüthner, Hartwig Breitländer, Heinrich Christiansen, Roetger Driessen, Dietrich Hartmann, Dieter Hofmann, Wolfgang Johner, Manfred Koch, Horst Meinert, Günter Paul, Gert Reinhold, Michael Seidler, Erk Setzepfand, Hermann Solbrig, Horst Schröder, Adolf Stuntz, Horst Völker, Wolfram Werres, Dieter Anders, Herbert August, Roland Blüthner, Rolf Cornils, Karl Engelhardt, Bruno Floß, Wolfgang Frömming, Friedrich Karl, Heinrich Klaus, Detlef Kühn, Gerhard Mayr, Peter Otterburg, Rudolf Pakleppa, Hans-Peter Schlaikier, Rolf Spadowsky, Ludwig Walther, Friedrich Westphäliger, Erhard Witt.

Es haben somit 173 Herren die Abschlußprüfung im Sommersemester 1965 bestanden.

#### Außerdem erwarben:

36 Studierende (C 5) den Schein zum **Retungsbootsmann**  
73 Studierende erhielten eine Bescheinigung über die Teilnahme am Lehrgang „**Erste Hilfe und Gesundheitslehre**“  
12 Herren das **Seefunkspruchzeugnis**  
9 Studierende (C 6) und 8 Studierende (C 5) nahmen an der Arbeitsgemeinschaft „**Menschenführung an Bord**“ teil.

Es bestanden die Prüfung zum staatlich geprüften Techniker 28 Herren:

#### Fachrichtung Elektrotechnik:

Dieter Barthmann, Klaus Berkowitz, Reiner Berndorfer, Adolf Fenske, Peter Frommholz, Hans-Dieter Held, Günter Jessen, Gerd Meier, Hans-Christian Nissen, Hans-Jürgen Steinhäuser, Horst Stinshoff, Dietrich Weiß, Heinz Wilstermann, Oswald Trentzsch.

#### Fachrichtung Maschinenbau:

Klaus Bartonitschek, Uwe Berndsen, Karl-Heinz Burgschal, Heinrich Carstens, Hans Friedrichsen, Theodor Friedrichsen, Karl-Dieter Glissmann, Margarete Hahn, Siegfried Jürgensen, Kurt Kigelgast, Hans Mull, Kurt Pfennig, Joachim Schendel, Erwin Schmidt.

### Seefahrtsschule Bremen

Am 12. 7. 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:  
Emmo Berends, Harald Blohm, Klaus Busse, Gerd Drieling, Klaus-Dieter Foes, Gustav Frank, Heiko Friedrich, Alfred Garbrecht, Peter Grelle, Peter Hannken (mit Auszeichnung), Klaus Hiller, Egmont Kozlowski, Michael Merkel, Günther Reinwald, Karl-Otto Richter, Hans-Egon Saathoff, Hans-Nikolaus Schümann, Roland Steinert, Gerhard Weber, Martin Erich Weirauch.

Die Befähigungszeugnisse wurden den Prüflingen vom Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr persönlich überreicht.

Am 12. 7. 1965 bestanden vor einer Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse: Joachim Besser, Peter Götz, Helmut Haasenstein, Ulf Harsto, Kurt Hassel, Uwe Köhler, Bernd Lantini, Klaus-Dieter Lindemann, Rolf Möbius, Jürgen Sönksen.

### Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 10. Juli 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Peter Dehnell, Gerd Deichsel, Hartmut Fensch, Klaus-Gerd Flores, Wilfried Gaiser, Axel Gerhards, Horst Göddert, Jens von Häfen, Gerhard Jacob, Wolfgang Jansen, Klaus Klotzki, Irenäus Kraenz, Hans-Curt von Lieser und Wilkau, Holger Lüßem, Klaus Mende, Karl-Friedrich Nellen, Heinz-Jört Oberhoffer, Klaus Reibchen, Hans-Peter Schäferfons, Paul Schmitz, Rudolf Schulte, Gerd Uwe Stuker, Klaus-Dieter Sund, Wolfgang Tettweiler, Michael Titz, Peter Zinke.

Herr Peter Wünsche aus Drangstedt erhielt das Befähigungszeugnis A 2.

Die Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) bestand Herr Wilhelm Stukenburg.

Am 24. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Heinz Ahn, Wolfgang Biesel, Karl Böhm, Lorenz Braren, Heinz Brüning, Klaus Fahrion, Friedhelm Hartmann, Kurt Klingler, Gerd Lemke, Klaus Rogge, Rudolf Rosin, Wilhelm Ryks, Bernd Schweers, Alfred Seliger, Franz Weber, Roland Weber, Peter Zimmermann, Konrad Zunker.

Am 25. Juni 1965 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren:

Klaus Brocksma, Herbert Deichmann, Heiko Martens, Josef Nittel, Dieter Porstorfer, Günter Schöl, Klaus Sunkimat, Karl Heinz Voit.

#### Am 28. Juni 1965 erhielten das Seefunksonderzeugnis:

Udo Meyer, Peter Schmid, Peter Steinmetz.  
Am 2. Juli 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) die Herren:  
Ulrich Klose, Gerhard Rink, Detlef de le Roi.  
Am 2. Juli 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:  
Otmir Arnim, Günter Bödeker, Klaus Depenau, Bernd Ehlert, Werner Gruhl, Albert Hartwig, Günther Jambor, Dieter Krutke, Manfred Leopold, Jürgen Mäh, Peter Mohrbeck, Reiner Neptune, Issa Nseir, Walther Plugge, Helmut Stapel, Wolfgang Wolff.  
Die Klasse zum Kapitän in großer Hochseefischerei und zum Kapitän auf kleiner Fahrt 1 gaben anlässlich ihres Examen in der Strandhalle ein Essen. Als erfreulicher Umstand ist zu verzeichnen, daß diese Herren einen Überschuß an der während des Lehrgangs eingerichteten Klassenkasse in Höhe von DM 132,45 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger überwiesen.

#### Matrosenprüfungen

Im Juni 1965 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:

**An der Prüfungsstelle Travemünde:**  
Bernhard Brunzel, Ulrich Budach, Peter Bunger, Otto-Peter Busch, H.-Wilhelm Christiansen, Jens Frauen, Hans-Jürgen Kempinski, Hans Klappenbach, Heinz-Dieter Kurztreinrich Schlüter, Bernd Sigrist, Richard Steenbeck, Volker Todt, Norbert Wenzel, Peter Zahalka.

**An der Prüfungsstelle Hamburg:**  
Reinhard Alex, Hans-Hermann Aust, Georg Bautmann, Bernd Becker, Bernd Coprian, Hans-Peter Derichs, Dirk Dudy, Hans-Uwe Grieb, Johannes Hendl, Walter Hentschel, Lutz Hertel, Uwe Höpfler, Herbert Hoffmann, Wolfgang Kamp, Wolfgang Kriete, Helmut Kukral, Eckardt Lattorf, Uwe Leinen, Gerhard Lenuweit, Klaus Merker, Hans-Dieter Mester, Dieter Nerdel, Wolfgang Perle, Harald Poßel, Reiner Rath, Walter Sachse, Thomas Schaper, Heinz Schaus, Klaus Schmidbauer, Gerhard Schulz, Bernd Schumacher, Günther Selonke, Christoph Stuer, Andreas Teichler, Manfred Voß, Karlfriedrich Wehlmann, Klaus Witerfeld, Ronald Wöhrn.

**An der Prüfungsstelle Bremen:**

Frank-Joachim Bleil, Jürgen Breitenstein, Rüdiger Büchele, Hilmar Deppermann, Hans-Helmut Dreyer, Kurt Duttmann, Max Floegel, Hartmut Friedrich, Gerd Gronki, Ulrich Grewe, Wolf Herting, Gerd Kiep, Klaus Kirchner, Ernst-Dieter Klawitter, Werner Kühr, Günter Laika, Jürgen Lindner, Michael Lohmann, Klaus-Werner Maas, Uwe Meyer, Hinrich Penaat, Hans-Joachim Petersen, Wolf Randow, Herbert Remmers, Heinz-Peter Seifert, Lothar Spanka, Erik Specka, Norbert-Peter Schlater, Juch, Gotthard Messollen, Ulrich Mikuleit, Wilfried Nickel, Schröder, Uwe Schulte, Dieter Strohsal, Wilfried Zilz. Als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegende Leistungen erhielten eine Buchprämie: Rüdiger Büchele, Klaus Kirchner, Michael Lohmann.

### Die Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt gibt bekannt:

Es wird erneut darauf hingewiesen, daß die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschiffahrt durch die Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen (EignungsVO) geregelt ist und jedem Lehrverhältnis gleichgestellt wird. Das Bundessozialgericht hat bereits 1962 in einem Grundsatzurteil diese Auffassung bestätigt. Die zur Zahlung von Kinder- bzw. Waisengeld verpflichteten Stellen richteten sich im allgemeinen nach den von der Seekasse herausgegebenen Grundsätzen. Danach sind folgende Seefahrzeiten der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen als Schul- und Berufsausbildung im Sinne des § 2 Abs. 1 S. 2 KGG und der §§ 1262/1267 RVO (n. F.) und §§ 39/44 AVG (n. F.) anzuerkennen:

1. Der dreimonatige Lehrgang an einer staatlich anerkannten Seemannsschule (§ 3 Abs. 1 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 28. 5. 1956),
2. die Seefahrzeit als Decksjunge auf Kauffahrteischiffen bis zu 9 Monaten (§ 3 der Verordnung vom 28. 5. 1956),
3. die Seefahrzeit als Jungmann bis zu 12 Monaten (§ 4 Abs. 3 der Verordnung vom 28. 5. 1956),
4. die Seefahrzeit als Leichtmatrose bis zu 12 Monaten (§ 5 Abs. 3 der Verordnung vom 28. 5. 1956).

## Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Die Antragsteller haben durch Vorlage der nach der Verordnung vom 28. 5. 1956 vorgesehenen Zeugnisse und durch Bescheinigungen der Kapitäne oder der Reeder die ordnungsgemäße Ausbildung an Bord nachzuweisen. Der Urlaub und die freien Tage werden als Fahrzeit gerechnet, wenn sie im Seefahrtbuch eingetragen sind und nicht in ein Heuerverhältnis fallen. Darüber hinausgehende Wartezeiten und Krankheitszeiten können nicht als Fahrzeiten für die Zulassung zur Matrosenprüfung angerechnet werden.

In allen Fällen, in denen der Junggrad nach den vorgeschriebenen 36 Monaten die Matrosenprüfung noch nicht abgelegt hat, erfolgt die Weiterzahlung des Kinder- bzw. Waisengeldes nur dann, wenn stichhaltige Gründe vorliegen. Die Weiterzahlung in diesen Fällen entfällt, wenn Matrosenheuer bezahlt wird.

Die durch die EignungsVO vorgesehene Ausbildungsvereinbarung oder eine andere zusätzliche Vereinbarung zwischen einem Reeder oder einer Reedergruppe und den Erziehungsberechtigten eines Junggrades für einen Zeitraum von weniger als drei Jahren berechtigt keine der zuständigen Institutionen, die Zahlung des Kinder- oder Waisengeldes nur auf die Vertragsdauer abzustellen. Als Ausbildungszeit ist stets die durch die EignungsVO vorgeschriebene Fahrzeit anzusehen, wobei die angeführten Grundsätze der Seekasse und die in den Ausnahmegerichtlinien der Küstenländer vorgesehenen verschiedenen Möglichkeiten der Ausbildungsverkürzung gegebenenfalls sinngemäß zu berücksichtigen sind.

Die nach § 8 Abs. 1 der EignungsVO vorgesehenen Ausbildungsvereinbarungen und andere zusätzliche Vereinbarungen zwischen einem Reeder oder einer Reedergruppe und den Erziehungsberechtigten wegen eines besonderen Ausbildungsganges sollen bis zum Ende der Probezeit, spätestens nach Beendigung der ersten Reise, falls diese länger als drei Monate dauert, bei der Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt zur Anerkennung eingereicht werden. Die Anerkennung zu einem späteren Zeitpunkt ist nur in besonderen Einzelfällen möglich. Die Reederei soll den Abschluß und die Dauer einer Ausbildungsvereinbarung auf dem Heuervermerk, damit bei der Anmusterung eine entsprechende Eintragung durch das Seemannsamt im Seefahrtbuch erfolgen kann.

Die Auflösung einer Ausbildungsvereinbarung ist nach Ablauf der Probezeit bzw. nach Beendigung der ersten Reise, falls diese länger als drei Monate dauert, nur aus wichtigem Grund möglich. Im allgemeinen werden nur Gründe aus § 64 SG bzw. § 67 SG als wichtiger Grund angesehen. Ein gegenseitiges Einvernehmen ist allerdings stets ein Grund zur Auflösung, wobei zu berücksichtigen ist, daß dieses Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern, also Reeder und Erziehungsberechtigten, erzielt werden muß.

In allen Fällen, in denen ein Junggrad während der Dauer der Ausbildungsvereinbarung eine Seemannsschule besucht, muß ihm die Heuer weitergezahlt werden, die Sozialbeiträge sind an die Seekasse zu zahlen. Die Seemannsschule ist von dem Bestehen der Ausbildungsvereinbarung, die anerkannt sein muß, zu unterrichten, damit Doppelversicherungen bei der Seekasse vermieden werden.

Die Arbeitslosenversicherung derjenigen Junggrade, mit denen eine Ausbildungsvereinbarung abgeschlossen worden ist, richtet sich nach § 63 AVAVG. Danach ist Arbeitslosenversicherung nur für das letzte Jahr vor Beendigung der Vereinbarung zu zahlen.

Deckungsleistungen, die auf Grund einer Bescheinigung vor dem Besuch einer Seemannsschule amustern können, verpflichten sich zu einem festgelegten Termin an einem Lehrgang teilzunehmen. Die Reedereien bzw. die Kapitäne sollen für eine rechtzeitige Abmusterung sorgen, damit der Junggrad den vereinbarten Termin unbedingt einhalten kann. gez. Vollert.

### Wie wählt der Seemann?

Deutsche wahlberechtigte Seeleute, die am Wahltage nicht in ihrem Wohnort sind, können ihr Wahlrecht nur durch die Briefwahl ausüben. Da zwischen der Ausgabe der Briefwahlunterlagen und dem Wahltage nur eine begrenzte Zeit (22 Tage) zur Verfügung steht, ist die Briefwahl nur da zu empfehlen, wo die Zusendung der Unterlagen und die Rücksendung innerhalb dieser 22 Tage möglich ist. Die Ausgabe der Wahlscheine und der Briefwahlunterlagen beginnt am 29. August 1965.

Im folgenden sollen die zur Briefwahl notwendigen Formalitäten dargestellt werden:

#### 1. Wie erhält der wahlberechtigte Seemann seine Briefwahlunterlagen?

- Er kann persönlich einen schriftlichen oder mündlichen Antrag bei der Gemeindebehörde stellen. Hierbei ist es zweckmäßig, in dem Antrag die Häfen anzugeben, die sein Schiff in der Zeit von 30. August 1965 bis 18. September 1965 anläuft. Nur so können dem Wahlberechtigten seine Wahlpapiere pünktlich zugestellt werden.
- Er kann aber auch seine Reederei schriftlich bevollmächtigen, für ihn seine Wahlunterlagen zu beantragen. In diesem Falle empfiehlt es sich, diese Vollmacht möglichst früh zu erteilen, damit die Reederei rechtzeitig tätig werden kann.

#### 2. Welche Behörde ist für die Ausgabe der Wahlunterlagen zuständig?

Das ist grundsätzlich die Gemeindebehörde, in deren Wählerverzeichnis der Seemann eingetragen ist. Eingetragen ist der Seemann bei der Gemeinde, in der er seine Hauptwohnung hat (in Hamburg sind das zum Beispiel die für die Wohnungen der Seeleute zuständigen Bezirksämter, in Bremen das Landesamt — Wahlamt —, Bremen, An der Weide 14—16, in anderen Bundesländern der Bürgermeister des Wohnortes).

#### 3. Wer bekommt die Briefwahlunterlagen von der Gemeindebehörde zugesandt?

der selbst oder dessen Reederei auf Grund seiner Vollmacht für ihn den Antrag gestellt hat. Ist der

a) Grundsätzlich der wahlberechtigte Seemann persönlich, Seemann im Ausland, so müssen ihm die Wahlunterlagen mit Luftpost übersandt werden.

b) Wenn der Seemann jedoch seine Reederei schriftlich bevollmächtigt (das kann zusammen mit der Bevollmächtigung der Reederei zur Beantragung der Briefwahlunterlagen geschehen), so werden die Briefwahlunterlagen auch der Reederei übersandt, die dann ihrerseits für die Weiterleitung an die Besatzung ihrer Schiffe zu sorgen hat.

#### 4. Wie geht die Briefwahl vor sich und wohin ist der Wahlbrief zurückzuschicken?

Hierzu sagt das Gesetz folgendes:

„Wer durch Briefwahl wählt, kennzeichnet persönlich seinen Stimmzettel, legt ihn in den amtlichen Wahlumschlag und verschießt diesen mit der beigefügten Siegelmarke, unterschreibt die auf dem Wahlschein vorgedruckte eidesstattliche Erklärung unter Angabe des Ortes und Tages, steckt den verschlossenen amtlichen Wahlumschlag und den unterschriebenen Wahlschein in den amtlichen Wahlbriefumschlag, verschießt den Wahlbriefumschlag und übersendet den Wahlbrief durch die Post an den darauf angegebenen Heimat kreiswahlleiter.“ (§ 62 Bundeswahlordnung).

Die Wahlbriefe müssen so rechtzeitig zurückgeschickt werden, daß sie spätestens am 19. September 1965 bis 18 Uhr beim jeweils zuständigen Kreiswahlleiter eingehen, dessen Anschrift auf dem roten Wahlbriefumschlag angegeben ist.

### Ärztliche Versorgung von Besatzungsmitgliedern an Bord von Schiffen in der Kiel-Holtenauer-Schleuse; Ausstellung von Gesundheitskarten in Kiel

Die ärztliche Versorgung von Besatzungsmitgliedern an Bord von Schiffen in der Schleuse Kiel-Holtenau hat in letzter Zeit zu Beanstandungen Anlaß gegeben. Die See-Berufsgenossenschaft hat sich darum dankenswerterweise mit der Kassenärztlichen Vereinigung Schleswig-Holstein in Verbindung gesetzt und folgende Zusage erhalten: Der nach dem Wachdienstplan eingeteilte Arzt der Kassenärztlichen Vereinigung wird ärztliches Besteck bei sich haben, um in leichten Fällen die Behandlung an Bord durchführen zu können. Außerdem wird er eine gewisse Medikamentenausrüstung mit sich führen, damit das erkrankte Besatzungsmitglied gleich mit Medikamenten versorgt werden kann. Die See-Krankenkasse wird die Kosten für die ausgegebenen Medikamente aufgrund besonderer Anforderung übernehmen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß in Notfällen auch Ärzte, die nicht der Kassenärztlichen Vereinigung angehören, herangezogen werden können, die dann das entsprechende Honorar von der Kassenärztlichen Vereinigung bekommen.

Die See-Berufsgenossenschaft hat darum gebeten, daß die Schiffsleitungen bei einer Arztanforderung auch, wenn möglich, die mutmaßliche Krankheit mit angeben. Die Maklerfirmen sollten, wenn es sich vorher bestimmen läßt, dem Arzt den genauen Liegeplatz des Schiffes angeben, damit der Arzt es nicht mühsam suchen muß.

Für Seedenstauglichkeitsuntersuchungen und die Ausstellung von Gesundheitskarten ist in Kiel die Vertrauensärztliche Dienststelle, Holstenstraße 62, Telefon 4 89 95, zuständig. Außerdem ist der in Schleusennähe wohnende Arzt, Herr Dr. med. Gillner, Kiel-Holtenau, Kanalstraße 13, Telefon 3 15 56 (privat Königberger Straße 8), von der See-Berufsgenossenschaft ermächtigt, in dringenden Fällen Seetauglichkeitsuntersuchungen vorzunehmen und Gesundheitskarten auszustellen. Das kann dann nötig werden, wenn die Vertrauensärztliche Dienststelle keine Dienststunden hat. Eine vorherige Vereinbarung mit Herrn Dr. Gillner ist erforderlich.

### Wieder Hamburger Tag der Kapitäne

Hamburg wird auch in diesem Jahr wieder einen „Tag der Kapitäne“ veranstalten. Vorgesehen ist der 14. Oktober zur Erinnerung an Simon von Utrecht, den großen Kapitän aus der Hansezeit.

Hamburg hatte am 2. November letzten Jahres anlässlich des 775. Hafengeburtstages erstmalig die Kapitäne aller an diesem Tag im Hafen liegenden in- und ausländischen Schiffe zu einem Empfang im Rathaus eingeladen. Sie nahmen stellvertretend für ihre und alle Reedereien der 20 000 Schiffe, die jährlich den Hamburger Hafen anlaufen, den Dank der Hansestadt für die gute Zusammenarbeit zwischen Deutschlands größtem Hafen und der internationalen Schifffahrt entgegen.

Hamburg ist der erste Hafen, der auf diese Weise seine Verbundenheit mit den Reedereien von über 60 Nationen zum Ausdruck bringt. Nach dem großen Echo im letzten Jahr soll der „Hamburger Tag der Kapitäne“ eine ständige Einrichtung werden.

### Tag des Schiffingenieurs 1965

#### Automation in der internationalen Seeschifffahrt

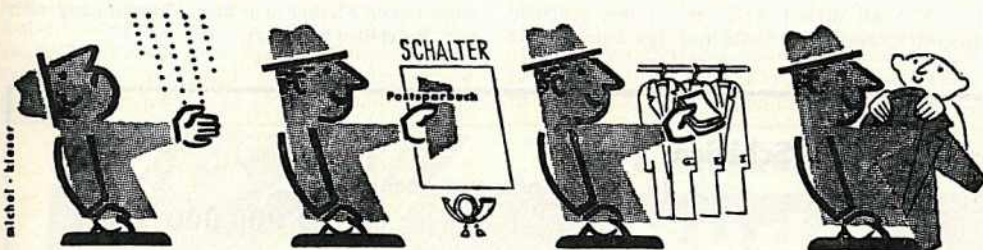
Seit einer Reihe von Jahren veranstaltet die Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI) regelmäßig den „Tag des Schiffingenieurs“. Die Zielsetzung dieser Tagungen besteht darin, den im Beruf wie noch in der Ausbildung stehenden Schiffingenieur über neue Probleme der Schiffsbetriebstechnik zu unterrichten.

Die diesjährige Tagung, die vom 23. bis 25. September 1965 in Flensburg stattfindet, ist Fragen der Automatisierung im Schiffsbetrieb gewidmet.

Vor einem Jahr veranstaltete die Forschungs- und Erprobungsstelle für Schiffsbetriebstechnik an der Staatlichen Schiffingenieurschule in Flensburg eine Informationsveranstaltung, welche sich mit dem gleichen Thema befaßte und auf der von berufenen Vertretern der Industrie, Reedereiwirtschaft, Werften und Behörden zu diesen Fragen Stellung genommen wurde. Im Vordergrund stand damals die Technik der Automatisierung und ihre Anwendung im Schiffsbetrieb. Nachdem inzwischen eine beachtliche Zahl von Schiffen mit zum Teil recht weitgehender Automatisierung in Dienst gestellt wurde, soll der Tag des Schiffingenieurs seinen Teilnehmern einen Überblick über den derzeitigen Stand der Automatisierung auf Schiffen im In- und Ausland vermitteln und über die mit automatisierten Anlagen gesammelten Erfahrungen berichten.

Die Tagung wird durch eine Fachaussstellung „Automation in der Schifffahrt“ ergänzt.

Anmeldekarten können bei der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Schiffingenieurschule Flensburg, Flensburg, Munketoft 1, angefordert werden.



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet in Berlin und in Österreich mit einem POSTSPARBUCH.

Er hat längst erkannt: Häufig hilft ein POSTSPARBUCH



## Neubauten

### Größter deutscher Massengutfrachter „Odin“

Der im Mai dieses Jahres bei der Howaldtswerke Hamburg AG vom Stapel gelaufene Massengutfrachter „Odin“ machte auf der Unterelbe seine Abnahmefahrt (Wertnummer 962). Die Seereederei „Frigga“ AG, Hamburg, erhält damit den zur Zeit größten deutschen Massengutfrachter und ersetzt die bislang in der Erzfahrt vorwiegend von Skandinavien als zweckmäßig angesehenen Schiffe in der Größenordnung von etwa 10 000 t/dw durch wirtschaftliche Großraumschiffe. Bereits im September 1963 wurde der Neubau „Frigga“ mit 38 075 t Tragfähigkeit an die Hamburger Reederei geliefert, während in diesem Jahr noch ein bei der Blohm & Voss AG im Bau befindliches Schwesterschiff der „Odin“ mit 55 490 t/dw und ein bei der Rhein Stahl Nordseewerke GmbH, Emden laufender Nachbau der „Frigga“ folgen.

Der besonders für die Erzfahrt vorgesehene Massengutfrachter erhielt ungleiche Laderäume, d. h. bei schwerer Erzladung, die nur einen geringen Raum beansprucht, werden nur die kurzen Laderäume, bei leichter Ladung alle Laderäume mit einem Gesamteinhalt von 2,32 Mill. cbf gefüllt. Die Erzzimmer allein stauen 993 000 cbf. Seitlich der Räume sind, wie bei Schiffen dieser Art üblich, Toplanks für Ballastwasser angeordnet, in denen ein Betriebsgang über den ganzen Laderaubereich läuft. Der Doppelboden stößt mit schräger Böschung gegen die Außenhaut, während innerhalb dieser Böschung auf beiden Schiffsseiten Rohrtunnel angeordnet wurden. Unter dem mittschiffs liegenden Tieftank kam der Pumpenraum zum Einbau.

Die Brückenaufbauten mit den Wohnräumen der Besatzung sowie der Maschinenraum liegen bei diesem 236,5 bzw. 221,5 m langen, 32 m breiten, 17,6 m hohen und 11,89 m tiefgehenden Neubau im Hinterschiff. Ein 2-Takt Howaldt-MAN-Diesel der Type K 9 Z 78/155 mit einer Leistung von 14 400 PSa bei 118 UpM ist als Hauptmaschine vorhanden und soll dem Schiff bei 11,57 m Tiefgang eine Probefahrtsgeschwindigkeit von 16 kn geben.

## Präsidentenwechsel im Deutschen Hydrographischen Institut

Am 31. Juli 1965 ist der Präsident des Deutschen Hydrographischen Instituts, Dr.-Ing. Gerhard Zwieler, in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Professor Dr. Hans Ulrich Roll. Verabschiedung und Amtseinführung hat der Herr Bundesminister für Verkehr persönlich vorgenommen.

Am 1. Januar 1961 wurde Dr. Zwieler zum Präsidenten des Deutschen Hydrographischen Instituts berufen. Dr. Zwieler ist Ehrenmitglied bei den Cap-Horniers und der Nautischen Kameradschaft „Hansa“. Er ist ferner Mitglied u. a. bei: „Deutsche Geophysikalische Gesellschaft“, „Deutsche Schiffbautechnische Gesellschaft“, „Joachim-Jungius-Gesellschaft“, „Mathematische Gesellschaft Hamburg“, „Meteorologische Gesellschaft Hamburg“, „Naturwissenschaftlicher Verein Hamburg“, „Nautischer Verein Hamburg“, „Verein Deutscher Elektrotechniker“, „Nachrichtentechnische Gesellschaft“.

Von Dr. Zwieler sind eine Reihe von Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Nautik und der speziellen Navigation erschienen. So sind beispielsweise Abhandlungen über Funkortungsgrundlagen der Seeschifffahrt und über Schiffsradargeräte herausgekommen. Er ist ferner einer der Herausgeber der Nautischen Aufgabensammlung, die jetzt in der 8. Auflage erschienen ist, und außerdem ist er Mitherausgeber der bekannten Nautischen Tafeln von Otto Fulst.

Im Jahre 1956 übernahm Professor Roll die Leitung der Abteilung Maritime Meteorologie im Seewetteramt und wurde zwei Jahre später Leiter dieses Amtes. Als solcher war er verantwortlich für die gesamte meteorologische Beratung der deutschen Seeschifffahrt und Fis-herlei sowie der Öffentlichkeit im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg.

Professor Roll ist Mitglied zahlreicher deutscher und internationaler wissenschaftlicher Gremien, darunter befinden sich die deutsche Wissenschaftliche Kommission für Meeresforschung des Internationalen Rates für Meeresforschung in Kopenhagen, die Senatskommission für Ozeanographie der deutschen Forschungsgemeinschaft der Deutsche Landesauschuß für Meeresforschung (SCOR) und die Kommission für Maritime Meteorologie der Weltorganisation für Meteorologie. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg ernannte ihn 1962 zum Honorarprofessor an der Universität Hamburg.

Professor Roll hat bisher nahezu 100 wissenschaftliche Arbeiten und Aufsätze veröffentlicht. Vor kurzem erschien in der USA sein Buch über die Physik der maritimen Atmosphäre.

## Kapitän Rössing †

Durften wir in unserer letzten Ausgabe unter der Rubrik „gut gemacht“ von der vorbildlichen seemännischen Haltung und Leistung des Kapitäns der „Bremen“, Günter Rössing, berichten, so haben wir jetzt die traurige Pflicht, seinen plötzlichen Tod zu melden. Er ereilte ihn auf hoher See auf der Kommandobrücke. Nach seinem Wunsch sind auch die sterblichen Überreste nach Seemannsart auf See beigesetzt worden.

Am 23. 12. 1901 in Spandau geboren, begann Rössing seine Laufbahn zum Kapitän des Flaggsschiffes des Norddeutschen Lloyd 1922 als Offiziersanwärter. Mit geradem Kurs, nur unterbrochen durch Dienst als Reserveoffizier der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg, steuerte dieser hervorragende Seemann sein Ziel an. Ein Mann der Brücke, der Brücken baute von Mensch zu Mensch, mit überlegenem Können und Wissen und immer mit Humor. Der Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Willi Dehnkamp, richtete folgendes Beileidschreiben an den Norddeutschen Lloyd:

„Der Senat trauert mit Ihnen um einen Mann, der als Handels- und Passagierschiffskapitän Ihrer Reederei, insbesondere als Kapitän der Schiffe ‚Berlin‘ und ‚Bremen‘, dank seiner Umsicht seiner weltweiten Beziehungen und seines seemännischen Könnens an der Wiedererringung der Seegeltung Bremens in der Welt nach dem letzten Kriege hervorragenden Anteil hat.“

# Erzwingt die Automation ein neues Berufsbild

Fortsetzung und Schluß

## Eine Reederei nimmt Stellung

Anläßlich einer Tagung, zu der der ASTA der Seefahrtsschule Hamburg und die Evangelische Studentengemeinde an Ingenieurschulen und höheren Fachschulen eingeladen hatte, hielt Herr Langhans, Leiter der Abteilung Bordpersonal der Hamburg-Süd-Gruppe, ein bemerkenswertes Referat, das wir in folgendem mit geringfügigen Kürzungen im Wortlaut bringen:

## Der Vorgesetzte an Bord und seine Aus- und Weiterbildung

### Die traditionelle Ausbildung des Schiffsoffiziers:

Mit Wirkung vom 1. Januar 1965 wurde an den deutschen Seefahrtsschulen für die Kurse zur Erlangung des Patentes A 5 das 4. Semester eingeführt. Darüber hinaus wird von jedem Schulanfänger verlangt, daß er entweder die Mittlere Reife besitzt oder über einen Vorbereitungskurs die Fachschulreife erlangt hat. Die klare Erkenntnis, daß sich die technischen Einrichtungen an Bord wesentlich erweitert haben, die technischen Hilfsmittel navigatorischer oder sonstiger Art wesentlich komplizierter geworden sind, haben dazu geführt, die Voraussetzungen für den Besuch einer Seefahrtsschule anzuheben.

● So begrüßenswert diese Einrichtung ist, möchte ich doch sagen, daß insgesamt gesehen die Ausbildung zum Schiffsoffizier noch von Leitbildern geprägt wird, wie sie vor 50 Jahren wohl noch gang und gäbe waren.

Wie verläuft denn nun die Ausbildung zum

Schiffsoffizier? Wie eh und je muß nach der Eignungsverordnung für den Decksdienst ein angehender Schiffsoffizier 36 Monate vor dem Mast fahren, um nach Ablegung der Matrosenprüfung für weitere 12 Monate als Matrose Dienst zu tun. Dann endlich, mit der Voraussetzung der Fachschulreife bzw. der Mittleren Reife, darf er die Seefahrtsschule besuchen. Was hier während dieser schwerfälligen Vorausbildung an Energien, Idealismus und gutem Willen vergeudet wird, ist unter modernen Ausbildungsgesichtspunkten unfaßlich. Eingangs hatten wir erwähnt, daß bei Licht betrachtet der Matrose hinsichtlich der fachlichen Anforderungen an ihn sich auf dem Niveau eines Hilfsarbeiters bewegt. Kontinuierlich sind in den letzten 50 oder 60 Jahren die fachlichen Anforderungen an den Matrosen ständig gesunken. Alle qualifizierten Arbeiten in einem technisierten Schiffsbetrieb werden auch an Deck nicht von Matrosen, sondern von Mitgliedern der Maschinenbesatzung ausgeübt sowie umfangreiche Reparaturen am Ankergerüst, das Richten von Rellingstützen, Schweißarbeiten, Dreharbeiten, Schlosserarbeiten. Von all diesen Arbeiten ist der Matrose ausgeschlossen, ihm bleibt nur das wenige, was

für Reinigungs-, Konservierungs- und Ladungsarbeiten übriggelassen worden ist. Auf der anderen Seite verlangt man von dem künftigen Offizier einen über dem Niveau liegenden Intelligenzgrad.

● Das heutige Ausbildungssystem verhindert durch seine überlange Fahrzeit vor dem Mast, daß sich gerade diejenigen jungen Menschen für den Schiffsoffiziersberuf entschließen, auf die es uns besonders ankommt.

Darüber hinaus wird einem jungen Schiffsoffizier die Liebe zum Beruf noch vermißt durch das weithin verbreitete Ideal einer autoritären Führung von innen. Bei vielen Kapitänen hat sich noch nicht die Erkenntnis durchgesetzt, daß der Schiffsoffizier und auch der Matrose nicht sein Untergebener ist, sondern sein Mitarbeiter, dem er nicht nur einen Teil allgemein dem Kapitän zufallenden Aufgaben überträgt, sondern auch die damit verbundene Verantwortung.

Viele Kapitäne und auch Leitende Ingenieure glauben auch heute noch, daß sie alles können. Sie sind die Ersten an Deck, sie sind die Ersten in den Räumen, sie ziehen bei ihren Kontrollgängen einen Rattenschwanz von Untergebenen hinter sich her, jede andersgeartete Meinung ist ihnen ein Greuel und das Radargerät bleibt Kapitänsspielzeug.

Diese Unzulänglichkeiten sind neben der traditionellen Ausbildungsmethode geboren aus der völligen Unkenntnis moderner Führungsmethoden. Die Ausbildung des Schiffsoffiziers auf den Schulen ist heute noch einseitig ausgerichtet auf die Vermittlung fachlicher Kenntnisse. Ganz zaghafte zeigt sich hier und da das Pflänzchen neuer Fächer wie Menschenführung oder gar Betriebswirtschaft.

# 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

## Der Vorgesetzte als Mitarbeiter des Kapitäns:

### (Betriebsleiter)

Was wir brauchen, ist ein Schiffsoffizier, der nicht Untergebener des Kapitäns ist, sondern sein verantwortlich handelnder und mitdenkender Mitarbeiter.

### Die Schiffsoffiziere

In der heutigen Zeit halte ich es für verkehrt, einen zukünftigen Schiffsoffizier erst vier Jahre Decksdienst aufzuzwingen, um ihm dann erst die Berechtigung zu gewähren, auf einer Seefahrtsschule sein Patent zu machen.

Ich halte es für völlig ausreichend, wenn man diese Fahrzeit vor Erlangung des Patentes auf 2 oder gar 1½ Jahre einschließlich einer vorbereitenden Seemannsschule zusammenstreicht. Da es, wie bereits vorhin angedeutet worden ist, sowieso in naher Zukunft zu einer Trennung zwischen einer im Arbeitsgruppenleiter endenden Mannschaftslaufbahn und der Offizierslaufbahn kommen wird, halte ich es für sinnvoll, daß die zur Zeit bestehenden Schiffsjungenschulen als Kadettenvorschulen eingerichtet werden. Hier soll der Berufsanfänger eine intensive Einführung in die praktische Seite seines künftigen Berufes stets unter dem Blickwinkel erhalten, daß er später einmal als Offizier auf die Brücke kommt.

Auf besonderen Kadettenschiffen wird die Vorschule durch eine mindestens sechsmonatige intensive Bordausbildung vervollständigt. So vorbereitet wird dieser Mann noch neun Monate als Offiziers-Anwärter in der Flotte ausgebildet. Im Anschluß daran sollte eine Prüfung erfolgen, um Zeugnis abzulegen über die in diesen 1½ Jahren erworbenen praktischen Kenntnisse. Hierauf sollte der Besuch einer Seefahrtsschule möglich sein.

Ich glaube, daß diese verkürzte praktische Ausbildung einen jungen Schiffsoffizier in den Stand setzen wird, die an Bord vorkommenden Arbeiten zu beurteilen.

An den Seefahrtsschulen sollten neben den üblichen traditionellen Fächern Betriebswirtschaft und Menschenführung einen wesentlich breiteren Raum einnehmen. Der moderne Schiffsoffizier, der sich hinsichtlich des von ihm zu bewältigenden theoretischen Stoffes sich immer mehr von den früheren handwerksmeisterlichen Vorstellungen lösen muß, muß heute in der Lage sein, die auf das Schiff einwirkenden betriebswirtschaftlichen Vorstellungen zu erfassen und sie für seine Zwecke nutzbar zu machen. Er muß erkennen, daß alle seine Entscheidungen die Kosten, feste und variable, seines Schiffes ständig beeinflussen. Er muß beurteilen, ob es sinnvoll ist, mit eigenen Leuten Ladegeschirr aufzuriggen, Luken zu öffnen oder ob es sinnvoller ist, dies durch die Schauerleute machen zu lassen. Er muß wissen, was eine Ladetonne pro Gang an Lösch- und Ladekosten kostet. Er muß wissen, ob bestimmte Reparaturen sinnvollerweise an Bord ausgeführt werden oder kostensparender durch einen Landbetrieb. Er muß also aus betriebswirtschaftlicher Sicht gesehen kostenbewußt denken lernen. Hier wird er zu einem verantwortungsbewußten Mitarbeiter, der mitdenkt, und nicht zu einem bloßen Befehlsempfänger herabgewürdigt.

Der sich in den letzten Jahren gewandelte Autoritätsbegriff läßt es einfach nicht mehr zu, daß nur noch befohlen und gehorcht wird. Damit ist nicht gesagt, daß jede Anweisung erläutert werden muß. Jede sinnvolle Arbeit

wird auch heute noch ohne Widerspruch akzeptiert und ausgeführt, aber nicht der Ärmelstreifen schafft die Autorität, der Schiffsoffizier muß führen lernen.

**Führen, das heißt, nach meiner Auffassung einen Dritten davon zu überzeugen, daß er freiwillig das tut, was man selbst will. Damit ist eigentlich das ganze Problem der Menschenführung umrissen.**

Führer wird man ganz einfach dadurch, daß man zunächst einmal sein Fach souverän beherrscht, daß man konzidiert, daß auch andere ihr Fach souverän beherrschen und daß man seine Anordnungen an die Besatzung so transparent macht, daß ihre Richtigkeit, ihre logische Konsequenz für jeden sinnfällig ist. Führen heißt nach meiner Auffassung ganz einfach: Auch in der gegebenen Anordnung seinen Mitarbeiter als Mitarbeiter und als wichtiges Mitglied in der Bordgemeinschaft zu achten. All das ist nicht nur lehr-, sondern auch lernbar.

Hier die Anfangsgründe zu legen, ist zunächst einmal Aufgabe der Schule.

### Der Arbeitsgruppenleiter

Im Rahmen des vorhin aufgezeichneten neugestalteten Schiffsbetriebes nimmt der Arbeitsgruppenleiter eine zentrale Funktion ein. Er wäre in einem Landbetriebe vergleichbar mit einem Werks- oder Betriebsmeister. Ihm obläge die Durchführung und Kontrolle aller an Bord vorkommenden Arbeiten. Im Zusammenwirken mit dem Planungskomitee wäre es seine Aufgabe, die ihm zur Verfügung gestellte Arbeitsgruppe sinnvoll unter Erzielung des höchstmöglichen Effektes einzusetzen. Fachlich wird von ihm erwartet, daß er alle an Bord vorkommende Arbeiten beherrscht und daß er ein koordinierendes Organisationstalent besitzt, das es ihm ermöglicht, die ihm gestellten Aufgaben zu lösen.

Vom beruflichen Herkommen wäre es von Vorteil, wenn diese Arbeitsgruppenleiter, bevor sie zur See fahren, eine abgeschlossene Berufsausbildung, sei es als Schlosser, sei es als Elektromechaniker, sei es als Motorenbauer, mitbringen. Bevor der Arbeitsgruppenleiter die Leitung der Arbeitsgruppe übernimmt, ist es unbedingt erforderlich, daß er vorher eine eingehende Schulung genießt. Wie diese Schulung auszusehen hat, bedarf noch einer eingehenden Diskussion. Auf jeden Fall würde unser Arbeitsgruppenleiter seinen Aufgaben nicht gerecht werden, wenn er eine normale Entwicklung zum Bootsmann genossen hätte, wo er in der Regel seine Qualifikation nur durch eine jahrelange Fahrzeit erlangt.

### Die Ausbildungsaufgabe der Reedereien

Bei einem modernen Schiffsbetrieb, wie wir ihn vorhin aufgezeigt haben, ist es unmöglich, zu fordern, daß allein der Staat die Ausbildungsaufgabe der künftigen Schiffsbesatzung übernimmt. Nein! Die Reedereien haben hier ein weites Feld der Betätigung. Damit der Schiffsoffizier begreift, daß ein Schiff als wirtschaftliches Instrument nur lebensfähig ist in einem guten Zusammenwirken mit der Reederei-Leitung.

● Es ist außerordentlich wichtig, daß der Schiffsoffizier einen Einblick in das Reedeereigeschehen erhält!

Neben seiner Ausbildung auf den Schulen sollte der Schiffsoffizier auch in regelmäßigen Abständen das Betriebsgeschehen innerhalb der Landverwaltung einer Reederei kennenlernen. In einem gezielten Ausbildungslehrgang sollte

er vertraut gemacht werden mit den Arbeitsweisen, den Aufgaben der verschiedenen Reedereiabteilungen.

In den Frachtenabteilungen soll er sich einen Überblick verschaffen über das kunstvolle Gewebe und Zusammenspiel zwischen Befrachter, Ablader, der Reederei und dem Schiff.

Aber nicht nur die gezielte Einzelausbildung in den Abteilungen der Reederei ist wichtig, sondern auch der gegenseitige Erfahrungsaustausch.

Ich möchte fast annehmen, daß vielen gar nicht bewußt ist, welcher Erfahrungsschatz im Offizierspersonal schlummert. Um diese Erfahrungen für alle nutzbar zu machen, sollten in regelmäßigen Abständen Offiziersgruppen aller Ressorts zusammengefaßt werden, um in Fortbildungsseminaren bestimmte Themen wie P&I-Versicherung, Kasko-Versicherung, prominente Schadensfälle, arbeitsrechtliche Fragen, Finanzierung von Seeschiffen, frachtpolitische Fragen unter Anleitung qualifizierter Mitarbeiter des Hauses zu bearbeiten und zu erörtern. In solchen Fortbildungsseminaren wird nicht nur der Kontakt untereinander gefördert, sondern auch die Verbindung zwischen Hauptverwaltung und der Flotte intensiviert und gefestigt.

Aber auch das Unteroffizierspersonal, die Arbeitsgruppenleiter müssen in regelmäßigen Fortbildungslehrgängen mit den modernen arbeitstechnischen Problemen an Bord der Schiffe weitergebildet werden. Das Thema ist nahezu unerschöpflich, und der Reeder sollte nicht zögern, seinen Mitarbeiter für die ständig sich wandelnden Aufgaben bereitzumachen. Man mag einwenden, daß dieses für eine größere Reederei, die über einen erheblichen Schiffspark verfügt, einfacher ist, als für eine kleine Reederei.

Das mag richtig sein, aber auch hier läßt sich Abhilfe schaffen. Gewiß, Ausbildung kostet Geld, und zwar viel Geld, aber dieses Geld ist eine Investition, die den Reeder von künftigen Schäden bewahrt.

Die wahren Konkurrenten sind uns die Ausländer. Bei den ausländischen Reedereien, so zum Beispiel in Japan, zeichnen sich große Konzentrationsbestrebungen ab. In Japan wird die Handelsflotte in wenige Reedereigruppen zusammengeschlossen werden, von denen jede mehr als 1,6 Millionen BRT Tonnage umfaßt. Gegen jene Flotte gilt es im Konkurrenzkampf zu bestehen.

Warum sollten sich nicht Reedereien für die Fragen der Ausbildung und Fortbildung in einem modernen Schiffsbetrieb zu Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen, Erfahrungen untereinander austauschen, die allen zugute kommen?

Sie sehen, die Reeder können viel tun. Allerdings muß man sich auch auf dem Gebiete der Aus- und Fortbildung von liebgeordneten Vorstellungen trennen: nach klarer Analyse der jetzigen Situation mit Hilfe der technischen Möglichkeiten zu einer klaren Konzeption kommen, eine klare Vorstellung davon haben, wie der künftige Schiffsoffizier und Schiffsmann auszusehen hat, welchen Anforderungen er genügen muß, um auf dieser Grundlage ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten, durch das das fahrende Personal geschult wird, um allen Anforderungen gewachsen zu sein.

Dieses ist nicht nur Aufgabe der Großreedereien, sondern eine Gemeinschaftsaufgabe aller an der Schifffahrt interessierten Kreise überhaupt.



Drahtseile

Tauwerk

Persenninge

**Rudolf Seldis**

HAMBURG 11 • MARTIN-LUTHER-STRASSE 20 (SEILERHOF) • TEL.: 36 32 01 • TELEX: 02 129 11

# Aufkreuzenden Kursen der Lesermeinungen

Die hier abgedruckten Zuschriften geben ausschließlich die Meinungen der Leser wieder

## Sehr geehrter Herr Wachoffizier!

Dies hat Bezug auf Ihren Artikel „Der Ast und das Faß“.

Wir Seeleute verfolgen mit Interesse die Bemühungen des V. D. R. um eine Verbesserung des Bordklimas und lesen gerne Ihre Ausführungen und Ratschläge zu diesem Thema. Falls die „Kehrwieder“ überhaupt bis in unsere Hände gelangt.

Manche älteren Seeleute und Unteroffiziere sind nun der Ansicht, daß alle Ihre Bemühungen solange fruchtlos bleiben, solange Sie (bzw. der V. D. R.) die hierfür zuständigen Herren nicht direkt ansprechen. Am besten mit 'nem dicken Holzhammer!

Wir erleben es in schöner Regelmäßigkeit immer wieder: Wenn ein bisher ganz passabler Kollege nun Ressortchef wird, brennt bei dem 'ne Sicherung durch. Der beißt sich vor Ehrgeiz noch selbst in M - - -, bringt seine alten Hemden als Putzlappen in die Maschine usw. Wenn solche „kleinen Könige“ und großen Gröhler auf die Seeleute einschließlich ihrer mitfahrenden Ehefrauen („Bordweiber“) losgelassen werden, dann brauchen die Herren vom V. D. R. sich gar nicht zu wundern,:

wenn der wertvolle Nachwuchs schnellstens wieder abhaut und nur die Beachcombers und 'n paar Farbige bleiben; wenn gut ausgebildete deutsche Seeleute lieber auf Scandinaviern fahren;

wenn die Arbeitsfreudigkeit an Bord deshalb nachläßt und manche unserer Schiffe als Schandfleck für die deutsche Flagge in den Häfen liegen (neben uns liegt so 'n Rosthaufen!).

Liebe Reeder! Nun tut mal was dagegen! Ernsthaft, auch wenn Sie sich mal von einem freundlich und ergeben wirkenden „Koibenringträger“ trennen müßten. Und besuchen Sie uns mal auf „Ihrem“ Schiff. Sprechen Sie auch mal mit Ihren Seeleuten, die für Sie das Geld hereinfahren und Ihre Schiffe in gutem Zustand erhalten sollen!

Der Sage nach, soll in den 50er Jahren ein Hamburger Reeder öfter unangemeldet seine Schiffe besucht, sein Mittagessen in der Mannschaftsmesse eingenommen und erst dann dem Herrn Kapitän seine Aufwartung gemacht haben. Diese Reederei brauchte über ihr Personal auch nicht zu klagen. — Vor kurzem hörten wir einen Inspektor sagen, er könne wohl genügend Ing. und Ofz. bekommen, aber nur sehr schwer einen Assi oder Seeleute.

Also, liebe Freunde, denn haut man druff mit dickem Hammer!

Mit freundlichem Gruß!

Erich Jacob

## Auf Privatkurs

### Das neue Wohngeldgesetz in Kraft

Das Wohngeldgesetz ist am 1. April in Kraft getreten. Das Gesetz ist von größter sozialpolitischer Bedeutung, weil es jeder Familie und jedem Alleinstehenden den angemessenen Wohnraum in der Mietwohnung und im Eigenheim finanziell sichert.

### Wer erhält Wohngeld?

Wohngeld kann vor allem für alle Mietwohnungen, Eigenheime und eigengenutzte Eigentumswohnungen gewährt werden. Dabei spielen Alter, Finanzierung, schwarzer oder weißer Kreis keine Rolle.

### Wie hoch ist das Wohngeld?

Die Höhe des Wohngeldes richtet sich nach dem Betrag, um den die zu berücksichtigende Miete oder Belastung (für das Eigenheim) die tragbare Miete oder Belastung übersteigt.

### Was heißt „tragbar“?

Als „tragbar“ werden die Aufwendungen für das Wohnen angesehen, wenn sie nicht mehr als 5 bis 22 Prozent des Einkommens ausmachen. Der Grundsatz ist einfach: Je größer die Familie und je kleiner das Einkommen, umso höher ist das Wohngeld!

### Welches Einkommen gilt?

Als Einkommen gilt das Familieneinkommen, das heißt Einkommen des Antragsberechtigten plus Einkommen aller zu seinem Haushalt rechnenden Familienangehörigen. Einige Einnahmen — sie werden im Gesetz ausführlich auf-

gezählt — bleiben für die Berechnung des Wohngeldes außer Betracht.

Von den dann noch zu berücksichtigenden Einnahmen werden pauschal 47,— DM als Werbungskosten abgezogen. Danach werden noch 15 Prozent des Restbetrages für Steuern und Versicherungen abgezogen. Das gilt auch, wenn mehr Steuern gezahlt werden, aber auch, wenn niedrigere Ausgaben anfallen. Das Ergebnis dieser Rechnung ist das sogenannte „bereinigte Familieneinkommen“.

### Bis zu welcher Höhe werden Mieten gefördert?

Bei der Berechnung des Wohngeldes darf die Miete oder Belastung bestimmte Obergrenzen nicht überschreiten. Nur bis zu diesen Obergrenzen werden Miete oder Belastung berücksichtigt. Die Grenzen betragen — gestaffelt nach Ortsklassen und Ausstattung — bei Altbauten bis zu 2,80 DM und bei Neubauten bis zu 3,70 DM.

### Welche Wohnfläche wird „benötigt“?

Wohngeld wird immer nur für die „benötigte“ Wohnfläche gewährt. Das Wohngeldgesetz sieht als „benötigt“ an: für Alleinstehende 40 qm, für zwei Familienmitglieder 50 qm, für drei Familienmitglieder 65 qm, für vier Familienmitglieder 80 qm und für jedes weitere Familienmitglied 10 qm.

Die benötigte Wohnfläche kann sich erhöhen, wenn ein Familienmitglied wegen einer Krankheit auf einen besonderen Wohnraum angewiesen ist.

### Wie wird Wohngeld beantragt?

Wohngeld wird nur auf Antrag gewährt; dann allerdings besteht ein Rechtsanspruch! Der Antrag wird auf einem Antragsvordruck gestellt, den die zuständigen Gemeindestellen

ausgeben. Berechtigte haben keinen Nachteil, wenn sie den Antrag nicht sofort stellen. Wenn der Antrag innerhalb der nächsten sechs Monate gestellt wird, wirkt er immer noch ab 1. April dieses Jahres.

### Berechnungsbeispiel für Wohngeld

Ehepaar mit zwei Kindern, erstes Kind verdient mit, Neubauwohnung mit Bad und Zentralheizung, Ortsklasse S, unter 100 000 Einwohner.

Größe der Wohnung:	80 qm
Familienmitglieder:	4
Mietobergrenze:	3,50 DM/qm
„Benötigte“ Wohnfläche:	80 qm
Miete:	200,— DM
Auf die benötigte Wohnfläche entfallende Miete:	200,— DM
Zuschußfähige Miete:	200,— DM

	Monatseinkommen	
	des Haushaltsvorstandes	des Sohnes
Kinderfreibetrag für das zweite Kind	900,— DM	300,— DM
	× 25,— DM	—,— DM
	875,— DM	300,— DM

Kinderfreibetrag für das erste Kind	—,— DM	100,— DM
	875,— DM	200,— DM
Werbungskosten	× 47,— DM	× 47,— DM
	828,— DM	153,— DM
15 % Steuern u. Versicherung	× 124,20 DM	× 22,95 DM
Familieneinkommen	703,80 DM	+ 130,05 DM
		insges. 833,85 DM
Tragbare Miete (20 %)		166,77 DM
Zuschußfähige Miete		200,— DM
Als Wohngeld ist der aufgerundete Differenzbetrag zu zahlen von		33,50 DM

## Gesundheitsdienst an Bord

### Der Wundverband am Kopfe

Bei Wunden am Schädel müssen die Haare in weiter Umgebung abrasiert werden. Dies ist nicht allein aus Gründen der Sauberkeit bzw. Keimfreiheit der Wunden, sondern auch für die Anlegung der Verbände unbedingt nötig und vorteilhaft. Zur Festlegung von Verbandstoffen auf der Schädelhöhe kann man die Touren der Kopphaube gebrauchen. Mit einer einköpfigen Binde werden die Kreisgänge und Zickzackgänge abwechselnd angelegt und zum beseren Halt des Verbandes oft noch eine Wangentour eingeführt. Legt man über die mit der Mullbinde hergestellten Schädelhaube noch eine Stärkebinde in gleicher Weise an und verstreicht die einzelnen Touren gut, so verkleben sie zu einer gleichmäßigen nach dem Erhärten sehr fest anschließenden Kapsel. Auch mit den Touren des Halfterverbandes läßt sich ein sehr guter Wundverband am Kopf ausführen. Diese Touren müssen namentlich dann in Anwendung kommen, wenn außer der Schädelhöhe zugleich insbesondere die Ohr- und Wangengegend auf einer oder beiden Seiten oder die Kinnregion mit einem Verband bedeckt werden soll.

Damit die um Kinn und Hals laufenden Bindegänge nicht zu eng angelegt werden, empfiehlt es sich, dem Patienten während der Anlegung des Verbandes den Mund offen halten zu lassen. Auch kann man nach Fertigstellung des Verbandes diese Touren durch Einhaken eines Fingers und durch Zug nach unten etwas lockern.

Um einen gut sitzenden Wundverband zu erhalten, verbindet man also die Bindengänge der Kopphaube mit denen des Halfterverbandes, wobei die am Hinterkopf sich kreuzenden Bidentouren dem Verbands den festen Halt verleihen.

Kommt es auf einen sicheren Abschluß des Kopfverbandes nicht so sehr an, so läßt sich auch eine Netzhaube oder dicht ansitzende Strickmütze usw. für den Notfall verwenden.

E. Jünemann

**J. M. LINDEMANN**

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

**HAMBURG 11**

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmererei, Tischlerei,

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

## Die Geschichte der Meisterschaft der Meere

8

1960 gewann das ein Jahr zuvor in Dienst gestellte Fahrgastschiff „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd auf Anhieb den Atlantikpokal. Von der „Berlin“, die den Pokal 1956, 1958 und 1959 gewonnen hatte, schickte man zwar einen Glückwunsch an das Flaggschiff, aber insgeheim hegte ihre Mannschaft einen Groll. Ein Jahr später schlugen die Wellen hoch: Die „Bremen“ hatte abermals den begehrten Fußballpokal gewonnen — aber die „Berlin“ protestierte dagegen und hatte Erfolg. Am grünen Tisch wurde sie zum vierten Mal Meister der Meere. Was war geschehen?

Hans Elsner, der Vorsitzende des Sportvereins MS „Berlin“, macht noch heute kein Hehl daraus, warum er und seine Mannschaft der Konkurrenz auf der „Bremen“ damals nicht wohlgesonnen waren. Die „Bremen“ hatte gegen ein von uns kampflös gewonnenes Spiel Protest eingelegt. Dem Protest wurde stattgegeben, da der Manager, der uns die Punkte zuerkannt hatte, inzwischen gegangen war. Als wir nach New York zurückkamen, war es schon passiert. Die Punkte waren futsch! Da beide Schiffe 1960 Kopf an Kopf im Pokalrennen lagen, empfand man die Aberkennung der Punkte — ohne diese Entscheidung hätten beide Schiffe punktgleich die Spiele beendet — auf der „Berlin“ wie einen Knockout.

Auf der „Bremen“, deren Sportverein gleich nach der Indienststellung gegründet wurde, gab der Pokalsieg gleich im ersten Jahr der Teilnahme der Mannschaft viel Selbstvertrauen. 1961 begann sie ihre Spiele mit einem 8:1-Sieg. Als das Jahr beendet war, hatte sie sechs Spiele gewonnen, aber auch eine Niederlage aufzuweisen. Gegen die schwedische „Gripsholm“ hatte sie unerwartet mit 1:2 verloren. Aber auch die Mannschaft der „Berlin“ war groß in Fahrt. Sieben Siege trug auch sie davon. Aber auch in ihrer Bilanz gab es einen Schönheitsfleck — gegen die „Queen of Bermuda“ die alte Rivalin, hatte es eine 1:3 Niederlage gegeben. Als der Veranstalter der Pokalspiele, das Seemannshaus des Christlichen Vereins Junger Männer, am Jahresende Punkte und Tore zusammenrechnete, ging von New York ein Telegramm an den Norddeutschen Lloyd in Bremen ab:

Bremen bei gleicher Zahl gewonnene Spiele wie Berlin Gewinner Fußballpokal 1961.

Von der Mannschaft der „Berlin“ ging diesmal kein Glückwunsch-Telegramm ein. Stattdessen bezahlte sie in New York die üblichen fünf Dollar Protestgebühr und harrete der Dinge, die sich tun würden. Denn der Einspruch richtete sich gegen das von der „Bremen“ mit 8:1 gegen die „Santa Elena“ gewonnene Spiel. Die „Santa Elena“, ein Frachtschiff, hätte nach den Bestimmungen nicht an den Pokalspielen teilnehmen dürfen, behauptete die Elf der

„Berlin“. Die Regeln besagen, daß nur Schiffe mitspielen dürfen, die New York mindestens dreimal im Jahr anlaufen.

Und tatsächlich feierten sie auf der „Bremen“ ihren zweiten Pokalsieg zu früh. Denn einen Monat später trug der Postbote einen an den North German Lloyd adressierten Brief in das Bürohaus Nummer 666 in der Fifth Avenue. Absender war der Christliche Verein Junger Männer, der das Ergebnis seiner Beratungen über den Atlantikpokal 1961 mitteilte:

Der Protest — so hieß es — von MS „Berlin“ betr. das Spiel von TS „Bremen“ gegen den Frachter „Santa Elena“ wurde anerkannt. Der Grund zu unserer Entscheidung ist folgender: Es sind nicht die Größe des Schiffes oder dessen Tragfähigkeit an Passagieren ausschlaggebend, sondern die Auskünfte der Agentur der „Santa Elena“, die besagen, daß dieses Schiff erst einmal, und zwar 1961, den Hafen von New York angelaufen hat. Nach Mitteilung der Reederei wird sie voraussichtlich niemals mehr dorthin zurückkehren. Der Besuch 1961 war eine Jungferreise des Schiffes. Unter Zugrundelegung dieses Beweises müßten wir dieses Spiel annullieren und den Sieg der „Bremen“ rückgängig machen. Somit wird MS „Berlin“ der Sieg im Atlantik Cup 1961 zuerkannt. Der „Bremen“ möchten wir unsere Entschuldigung zum Ausdruck bringen, daß wir diesen Vorfall nicht eher bemerkt haben . . . .

So weit mußte es kommen: Wenn zwei sich streiten, entschuldigt sich der Dritte! Doch nicht genug. Auf der „Bremen“ vergaß man, daß man selbst ein Jahr vorher mit Erfolg gegen die „Berlin“ protestiert hatte, und gab scheinheilig zu Bedenken: „Das macht im Ausland keinen guten Eindruck, wenn sich zwei deutsche Mannschaften gegenseitig so bekriegen.“ Daran war viel Wahres — nur, derjenige, der es sagte, hätte sich lieber zurückhalten sollen. Und dann fiel ein böses Wort, das auch in deutschsprachigen, in New York erscheinenden Staatszeitung und Herald die Runde machte: Die Mannschaft der „Bremen“ hat kategorisch erklärt, daß sie in Zukunft nicht mehr gewillt ist, an den Spielen um den Atlantikpokal teilzunehmen.

Das war falsch, denn nicht die Mannschaft hatte solch unsportlichen Geist bekundet, sondern der Mann, der ihr „Motor“ war. Seine Fehlzündungen kosteten ihn auf einer Versammlung an Bord das Vertrauen der Mannschaft, die gar nicht daran dachte, aus den Spielen um den Atlantikpokal auszusteigen. Aber wie es so ist — ohne „Motor“ ist der Fußballmannschaft des größten deutschen Passagierschiffes ein wenig der Schwung verlorengegangen. Fußball wird an Bord der „Bremen“ nicht mehr groß geschrieben. Die Luftgewehr schützen — 120 Mann stark — schießen im Sportverein zur Zeit den Vogel ab.

Wenn ein Fußballfanatiker, der jeden Sonntag bei den Spielen seines Vereins zuseht, einmal Gelegenheit hätte, dem Spiel zweier Schiffsfußballmannschaften zuzusehen, so würde diesen, geinde gesagt, sicherlich das kalte Grausen beschleichen. Denn was sich da vor seinen Augen abspielt, ist mit normalen Maßstäben nicht mehr meßbar — und soll es auch gar nicht sein.

Die meisten Schiffsfußballmannschaften treten nicht auf den Rasen, um Titel oder Lorbeeren zu ernten, sondern weil ihnen das Fußballspielen Spaß macht, weil sie nichts anderes zu tun hat oder aus ähnlichen Gründen. Dementsprechend ist auch ihre Vorbereitung und Ausrüstung. Manchmal ändert sich das, wenn diese Mannschaft längere Zeit zusammenbleibt. Doch gerade in punkto Vorbereitung und Ausrüstung müßte etwas von höherer Stelle getan werden. Denn ist nicht jedes deutsche Schiff ein Sendbote seiner Heimat? Ist nicht die Mannschaft, die im Ausland antritt, ein Repräsentant des deutschen Fußballsports, dessen Leistungen in aller Welt geschätzt werden? In unseren Tagen ist der Sport schon ein Bestandteil der Politik geworden. Dies haben die Ostblockstaaten schon längst erkannt, deren Schiffe immer eine hinreichend gut spielende und vollständig ausgerüstete Mannschaft auf den Platz schicken, während die „Kapitalisten“ gleichsam auf Strümpfen kommen! Gibt das nicht zu denken?

An dieser Stelle möchte ich meinen Kollegen herzlichst danken, die durch freiwillige Übernahme von Verpflichtungen anderer diesen das Fußballspielen ermöglicht haben.

Und hier unsere Spiele:

Helga Oldendorff — Finnland/Schweden	2:1
Helga Oldendorff — Scheuven/Holland	6:1
Helga Oldendorff — Toledo/Bavarians	1:3
Helga Oldendorff — Louis L. D./Frankreich	9:0
Helga Oldendorff — Neder Ebro/Holland	1:8
Helga Oldendorff — Grainton/England	5:5
Helga Oldendorff — Cornwall und Michael G.	Livanos 6:3
Helga Oldendorff — Cornwall und Michael G.	Livanos 5:3
Helga Oldendorff — Nimbus/Schweden	2:2
Helga Oldendorff — Sajanyles/Rußland	2:0
Helga Oldendorff — Amenjty/Panama	8:0

T. Milsch, Lmtr.



Das Bücherbrett

Moses in Luv und Lee betitelt sich ein von Harry H. Herriau (Hamburg) verfaßtes Buch, in dem er von den Leiden und Freuden eines „Moses“ erzählt — wie die Schiffsjungen in der christlichen Seefahrt seit altersher heißen.

Herriau schildert seinen eigenen Weg vom Moses bis zum Leichtmatrosen, über voll von Arbeit und körperlichen Anstrengungen, manchmal erhebt, meistens beschattet von den Zufälligkeiten des Wetters und den damals oft rauen Erziehungsmethoden.

Der Leser begleitet die Schonerbrigg „Germania“ kreuz und quer durch Nord- und Ostsee, er lebt mit den Männern an Bord in einer Zeit, als die Seefahrt noch unter groberen Vorzeichen stand als heute. Man erlebt mit Harry H. die oft turbulenten Geschehnisse an Bord, in fremden Häfen, in Seemannsheimen und mit Heuerbaasen, „galanten Damen“ usw. in so lebensnahem Stil, daß man das Buch bis zur letzten Seite mit Spannung und oft mit verstehendem Schmunzeln liest.

Das Buch wird getragen von der Liebe zum Schiff, zur See, zu Wellen Wind und Wolken und von der Notwendigkeit eiserner Pflichterfüllung. Für die Echtheit des Geschehens verbürgt sich der Autor.

(Neu erschienen im Deutschen Verkehrs-Verlag, 2 Hamburg 1. Steiflein, illustriert, 194 S. Preis: DM 16,80. Erhältlich beim Verlag oder im Buchhandel.)

Zeichnungen und Fotos: Titelfoto M. Ahlers, S. 1 Foto Rausch, S. 2 Deikemater, S. 13 Erik Betting, S. 14 Famous Artists Schools u. Conti-Press, S. 15 Smith.

## Seemannsausrüstung

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

von der AIA

## See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11,

Vorsatz 52 (Bei der Überseebrücke) · Tel. 343528  
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)  
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

## Alles für den Seemann

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

## Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Perenninge

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



*Lindolin-*  
**SCHIFFSFARBEN**  
sind das Produkt vieljähriger  
Erfahrung und neuzeitlicher  
Forschungsarbeit

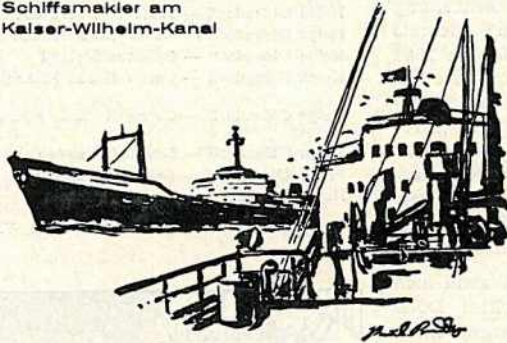
SEIT ÜBER 135 JAHREN

Verlangen Sie  
**ONKO  
KAFFEE**  
bei Ihrem  
Schiffsausrüster

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

**ZERSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

GEGR.  
1881

**GEORG P. MOLLER**

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen  
*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG - FREIHAFEN**  
BROOK 5-6 · TEL. So-Nr. 363031 Tag und Nacht

Elektrische Neubau · Reparatur · Ausrüstung  
Schiffsanlagen HEINRICH G. HOMEYER  
HAMBURG 11, Reiherdamm 46 · Tel.: 312851 · Nachts: 6914952, 295528  
Ankerwickellei



**VERSICHERUNGSDIENST  
FÜR DEN SEEFAHRER**

**Pumpen**



Lenz-, Ballast-, Keller- und Schwimmbecken-Pumpen  
Lenz-Ballastpumpen mit Unterwasser-Tauchmotor  
10 cbm/h nur DM 260,—

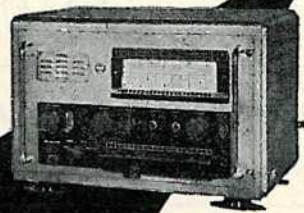
Springbrunnenpumpen mit Motor von DM 40,— an

**ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik**

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

**HAGENUK- FUNKGERÄTE**

haben sich in der ganzen Welt,  
insbesondere auf Schiffen,  
hervorragend bewährt.



Aus dem Programm:

**KOMMERZIELLE  
EMPFÄNGER  
GRENZ-MITTEL- UND  
KURZWELLESENDE  
UKW-ANLAGEN  
AUTO-ALARM-GERÄTE**

**HAGENUK**

23 Kiel - [Logo] Postfach 500 - 41231

*An alle Seefahrer!*

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

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

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

*Wir empfehlen Ihnen den Abschluß einer Invaliditäts-Zusatzversicherung. Sie ist die Versicherung nach Maß als notwendige Ergänzung zu den Leistungen der Seekasse.*

*Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 %.*

*Wollen Sie Einzelheiten hierüber erfahren, so genügt Ihr Anruf bei uns.*

**HAMBURG-MANNHEIMER VERS.-AG.**  
Versicherungsdienst für den Seefahrer  
HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92