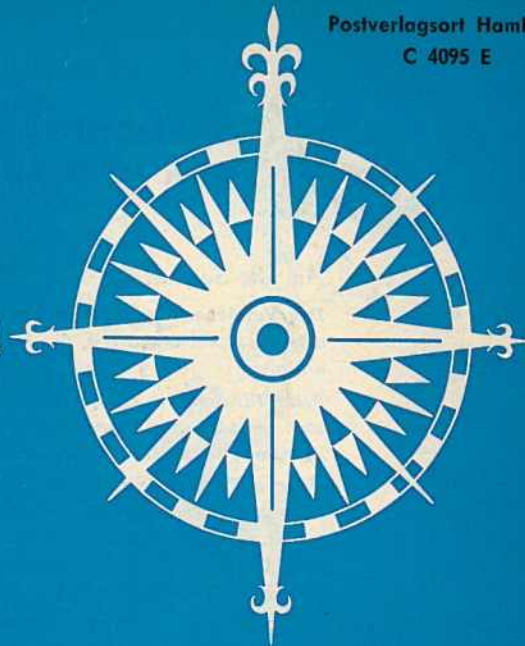


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- 78 Millionen DM im Jahr für die neuen Heuern
- O du fröhliche ...
- In der Bar der „Europa“
- Reederversammlung 1965
- Eines unserer Ausbildungsschiffe berichtet
- Feuer an Bord
- Wie leben die Leute in Brasilien
- Gold an Bord
- Schmuntzelaug
- Das asymmetrische Hinterschiff
- Zwei Uhren
- Tankerriesen und ihre Häfen
- Sport an Bord



Kam ein Fischlein geflogen ...



VERSICHERUNGSDIENST FÜR DEN SEEFAHRER

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 Versichertengemeinschaft.

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.

HAMBURG 11, Schaartor 1, Fernsprecher: 36 45 92
Versicherungsdienst für den Seefahrer

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

BEISSER GEBRÜDER

(INH. HENRY LANGE)



FLEISCHIMPORT UND FLEISCHWARENFABRIK
FÜR REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTER

Über 50 Jahre begehrt und bewährt!

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei
Gegründet 1855

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),

nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

Pumpen



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

ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik

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



ATLANTIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG G. M. B. H.

Schiffsproviant,
Deck- und Maschinenausrüstung

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

2 HAMBURG 11 Telefon 33 68 05 Fernschreiber Telegramm-Adresse
Brooktorkai 16 Nachts 22 52 90 02 161149 »Brookteak



Bei jeder Brise
diese Devise:

Hansen
als Grog und pur

H/1148

Kehrwieder

10. Jahrgang

Januar 1966

Nr. 1

Um unsere Geldentwertung zu stoppen, müßten die Sozialpartner gewährleisten, daß die Zunahme der tariflichen Stundenverdienste im gesamten wirtschaftlichen Durchschnitt das Ausmaß der gesamtwirtschaftlichen Produktivitätssteigerung nicht mehr als 2 Prozentpunkte übersteigt. (Aus dem Jahresgutachten 1965, des fünfköpfigen Sachverständigenrates, der die gesamtwirtschaftliche Lage und ihre Entwicklung darstellt)

Unsere Tarifpartner, Gewerkschaften und Reederverbände, haben pünktlich zum Jahreschluß 1965 unseren neuen Heuertarif vorgelegt. Am 1. Januar 1966 trat er bereits in Kraft. Er bedeutet das bisher größte Anwachsen des Einkommens aller Seeleute. Als absolutes Novum in unserer Seeschifffahrt bringt dieser Heuertarif die Einführung der Heuerpositionen und Dienstgrade Decksmann (üb. 18 Jahre) und Deckshelfer (unter 18 Jahre) und die Einführung einer Garantieheuer. Im einzelnen sehen die Verbesserungen so aus:

- Die Heuern der Kapitäne werden linear um 12,5 % angehoben.
- Die Heuern der Offiziere und derjenigen Dienstgrade, deren Grundheuern strukturell unverändert blieben, erhalten eine Heuererhöhung von 12 %.
- Die Heuern der Zimmerleute sowie der gleichgestellten Dienstgrade, wie Lagerhalter, Pumpenmänner, Alleinköche, werden um 15 % erhöht.
- Der Bootsmann im 1.—4. Jahr erhält eine Grundheuer von DM 600,—, ab 5. Jahr eine solche von DM 700,— als Endstufe.
- Der Matrose erhält im 1.—4. Jahr eine Grundheuer von DM 500,— und ab 5. Jahr DM 550,—.
- Die Heuern der Junggrade sind entsprechend der Matrosenheuer angehoben (Leichtmatrose DM 270,—, Jungmann DM 180,—, Junge DM 120,—).
- Die neue Heuerposition des ungelerten Decksmannes, der über 18 Jahre sein muß, weist im 1. Jahr eine Grundheuer von DM 360,— und ab 2. Jahr eine solche von DM 400,— aus. Der ungelernete Deckshelfer unter 18 Jahren erhält im 1. Jahr DM 150,— und ab 2. Jahr DM 230,— als Grundheuer. Mit diesen Heuern steht der ungelernete Deckсарbeiter jeweils unter den entsprechenden Positionen des lernenden bzw. ausgelesenen Deckgrades. Die See-Berufsgenossenschaft wird mit Inkrafttreten des neuen Heuertarifes ungelernete Deckсарarbeiter als Ersatz für ausgebildete Deckgrade zulassen, sofern auf Schiffen unter 4000 BRT mindestens drei ausgebildete Matrosen und über 4000 BRT zusätzlich noch ein Bootsmann an Bord ist.
- Mit den neuen Matrosenheuern werden die Heuern der behäuferten Assistenten, des Motoren-/Maschinenwärters (bisher Schmierer), des Heizers und Hilfskesselwärters sowie der neuen Heuerposition des Alleinkochs auf Schiffen mit weniger als 15 Mann Besatzung gleichgestellt. Darüber hinaus erhalten der Kajütsteward, Alleinsteward und 1. Steward in ihrer Endstufe der Altersstaffelung die neue Anfangsheuer des Matrosen.
- Die Heuer des Reinigers wird aufgegliedert in die Positionen des gelerten und des ungelerten Reinigers. Hierbei wird eine abgeschlossene Lehre in der Metallverarbeitung anerkannt. Der gelernete und behäuferte Reiniger erhält die Anfangsheuer des Matrosen.

78
Millionen
DM

im Jahr für die neuen Heuern

- Insbesondere zur Vereinfachung des Manteltarifes wird nunmehr der Sonnabendausgleich pauschal abgegolten. Die für Kapitäne geltende Regelung einer Pauschalabgeltung in Höhe von 6 % der Heuer wird für alle Besatzungsmitglieder übernommen. Der Heuertarif weist den Sonnabendausgleich in Höhe von 6 % der Fest- bzw. Grundheuer als Pauschalabgeltung aus. Damit erübrigt sich die in der Praxis immer wieder zu Schwierigkeiten führende Nachprüfung, ob ein Anspruch auf Sonnabendausgleich entstanden ist oder nicht. Der Abgeltungsbetrag ist ohne Rücksicht auf die tatsächliche Anzahl der Seesonnabende zu zahlen.
- Die Überstundenberechnung am Sonnabend an einem Ein- und Auslauftag wurde ebenfalls vereinfacht.
- Sämtliche Offiziere mit Ausnahme der Maschinisten auf Schiffen unter 500 BRT erhalten nach dem neuen Heuertarif Festheuern.
- Es wurde eine garantierte Mehrarbeitsvergütung in Höhe von 50 Überstunden eingeführt, die dem Besatzungsmitglied auch dann zusteht, wenn es im Monat tatsächlich weniger als 50 Überstunden geleistet hat. Anspruch auf Einzelstundenvergütung besteht erst für die 51. und jede weitere Überstunde.
- Die Nebenpositionen des Heuertarifes einschließlich des Verpflegungsgeldes werden um 12 % erhöht.

Das Mehraufkommen, das die Reeder jetzt für die Laufzeit eines Jahres an Heuer aufbringen müssen, beträgt 78 Millionen DM. Die Heuerverbesserungen sind, wie alle vorhergegangenen, ein Produkt unserer Tarifautonomie. Gewerkschaften und Reederverbände verhandelten wieder frei und unabhängig von staatlichen Eingriffen. Sie verhandelten in Selbstverantwortung. Wenn es in unserer augenblicklichen Konjunktursituation mehr denn je darum geht, im Rahmen der marktwirtschaftlichen Ordnung gleichzeitig Stabilität des Preisniveaus, hohen Beschäftigungsstand und außenwirtschaftliches Gleichgewicht bei stetigem Wachsen zu gewährleisten, dann wird klar, wie schwer diese Selbstverantwortung der Tarifpartner wiegt. Gerade dieses Mal, auch im relativ kleinen Bereich unserer Seeschifffahrt.

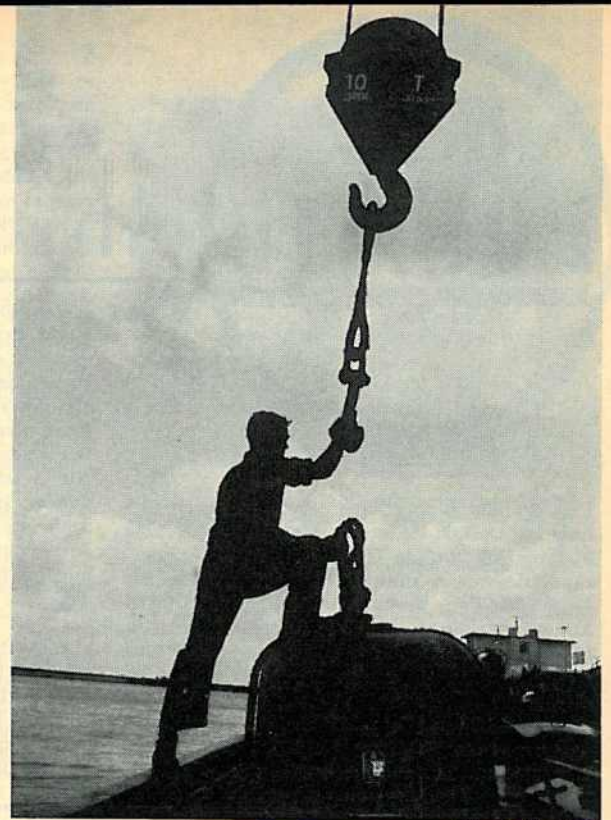


Foto: B. Koschwitz

Auf ein Neues: Diek an un hiev op!

Nicht nur das Wohl und Wehe der Seeleute stand auch diesmal wieder auf dem Spiel, sondern, wie niemals zuvor, auch Stabilität oder Schwund unserer D-Mark. Es kam dabei nicht darauf an, wie groß oder wie klein unsere Berufsgruppe ist, es kam, wie bei allen Tarifverhandlungen — in welchem Wirtschaftszweig auch immer — sehr wesentlich darauf an, welches Beispiel zum Wohle der Gesunderhaltung unserer gesamten Volkswirtschaft gegeben wurde. Wie weit unser neuer Heuertarif dieser übergeordneten Forderung der Zeit gerecht wird, muß die Zukunft zeigen. Daß sich unsere Tarifpartner ihrer doppelten Verantwortung, nämlich vor ihren Seeleuten sowie vor dem Gemeinwohl, bewußt waren, dafür spricht, daß sie es sich auch diesmal durchaus nicht leicht gemacht haben. Im Gegenteil: 12 Sitzungen fanden statt, sie zogen sich über einen Zeitraum von 12 Wochen hin. Die Vorstellungen vom neuen Heuertarif waren bei Eintritt in die Verhandlungen verschieden wie eh und je und wie es auch gar nicht anders sein kann und soll. Ebenso die Interessen. So verschieden, daß zweimal die Schlichtungsinstanz angerufen werden mußte.

Von vornherein einig war man sich nur über den energischen Ruck, den die Matrosenheuer nach vorn machen mußte (siehe „Kehrwieder“ Nr. 7 unter „Erzwingt die Automation ein neues Berufsbild?“). Die Gewerkschaften legten diesmal zwar kein Paket mit konkreten prozentualen Forderungen auf den Tisch, dafür aber ein Schwergutkollo. Es enthielt die Angleichung der Heuern an die vergleichbaren Löhne an Land und an das internationale Heuerniveau. Niemand bestreitet ihr Recht, so zu verfahren. Das ist ihre Aufgabe, sie erfüllen. Lesen Sie bitte weiter auf der 3. Umschlagsseite

POLITIK UNTER DER LUPE

Den brutalsten aber auch bezeichnendsten Beitrag zur Politik des letzten Monats lieferte kein anderer als Walter Ulbricht. In der Bundesrepublik waren die fetten Weihnachtsgänse noch nicht ganz verdaut, und in Einzelhandelskreisen verklärte noch die Freude über „das beste Weihnachtsgeschäft, das es je gab“ die Gesichter (rund 20 Milliarden DM Umsatz) — also mehr als Bonn das ganze Jahr über für die Verteidigung ausgibt), als Nachrichtenagenturen die Meldung von Ulbrichts neuesten Beitrag zur Entspannungspolitik in die Welt

liegen. Einem der Insassen — dem 27jährigen Heinz Schöneberger aus Dortmund — gelang es noch, das unter Beschuß liegende Fahrzeug zu verlassen und in Richtung Westen zu laufen, bis er wenige Meter vor der rettenden Sektorengrenze von mehreren Schüssen tödlich getroffen zusammenbrach.

Als westliche Gegenmaßnahmen hagelte es darauf in den nächsten Tagen scharfe und schärfste Proteste. Es gibt jedoch keinerlei Anzeichen dafür, daß Pankow dadurch auch nur im geringsten beeindruckt wurde.

Wachwechsel im Kreml

„Staatschef Mikojan gestürzt“ — so und so ähnlich lauteten am 10. Dezember 1965 die überraschenden Schlagzeilen der Weltpresse. Erneute Machtkämpfe hatten über Nacht eine neue Konstellation der sowjetischen Führungsspitze herbeigeführt:

O Du Fröhliche

hinausschrien: Gegen 01.00 morgens am ersten Weihnachtstag leisteten seine Mauermörder wieder einmal ganze Arbeit. Um diese Zeit versuchte ein mit vier Personen besetzter Kraftwagen die Berliner Sektorengrenze beim Kontrollpunkt Heinrich-Heine-Straße zu durchbrechen. Er kollidierte dabei mit einem anderen Personenwagen, kam ins Schleudern und blieb schließlich im sofort einsetzenden Gewehr- und Maschinenpistolenfeuer der Zonen-Wachposten

● Staatschef Mikojan (70), Altbolschewist und Parteimitglied seit 1915, wurde kaltgestellt. Zwar teilte der Kreml — wie bei solchen Anlässen üblich — mit, daß Mikojan aus „Gesundheitsgründen zurückgetreten“ sei, doch weisen Ostexperten mit Recht auf die Eigentümlichkeit hin, daß der „Rücktritt“ ohne Ehrungen und Feierlichkeiten vor sich ging.

● Sein Nachfolger wurde Nikolai Podgorny (62). Obwohl bereits seit Mai Vollmitglied des Parteipräsidiums der KPSU, ist das politische Profil Podgornys für den Westen noch recht unklar. Es ist lediglich bekannt, daß er in einigen Wirtschaftsfragen den von Ministerpräsident Kossygin befürworteten nüchternen Kurs unterstützt.

● Der stellvertretende Ministerpräsident und Leiter des „Komitees für Partei- und Staatskontrolle“, Alexander Scheljepin (47), der allgemein als „Kronprinz der Partei“ galt, wurde seiner sämtlichen offiziellen Ämter enthoben. Dennoch scheint es sich bei ihm weniger um einen Sturz als um eine Art Bereitstellung zu handeln. Dafür spricht, daß er zunächst noch in den führenden Parteigremien verbleibt, um sich — wie es heißt, — „auf seine Tätigkeit im Zentralkomitee zu konzentrieren.“

Politische Beobachter im Westen erwarten als Folge des Machtwechsels eine Verschärfung des Krelm-Kurses gegenüber den Hauptzielen sowjetischen Unmuts: USA und Bundesrepublik. Sie weisen dabei auf die Rede Außenministers Gromykos hin, in der er vor dem Obersten Sowjet, unmittelbar nach den geschilderten Vorgängen im Kreml, gegen die Bundesrepublik vom Leder zog: „Die Opfer der deutschen Aggression im zweiten Weltkrieg haben das Recht, die Rechnung für alles zu präsentieren, was der von Deutschland entfesselte Krieg verursacht hat. Und wenn der politische Wahnwitz der westdeutschen Politiker es notwendig macht, werden wir diese Rechnung vorlegen.“

Der Dschungelkrieg in Vietnam

hat auf Deutschland übergreifen. In einem Protestaufruf veröffentlichten 200 deutsche intellektuelle Ende November eine Erklärung, in der sie sich von der Haltung Bonns zum Krieg in Vietnam distanzieren. Wie bekannt, hat Bundeskanzler Erhard der amerikanischen Regierung wiederholt versichert, das deutsche Volk stehe hinter der Vietnam-Politik der USA. In der Erklärung, zu deren Unterzeichnern Prominente wie Heinrich Böll, Hans Magnus Enzensberger, Prof. Habermas, Rolf Hochhuth, Erich Kästner und Robert Jungk gehören, werden jene 5000 amerikanischen Professoren unterstützt, die ein Ende des Krieges in Vietnam und eine Neutralisierung des unglücklichen Landes fordern. Die deutschen Intellektuellen werfen der USA u. a. vor, durch die Strategie der „verbrannten Erde“ den Tatbestand des Völkermordes zu erfüllen.

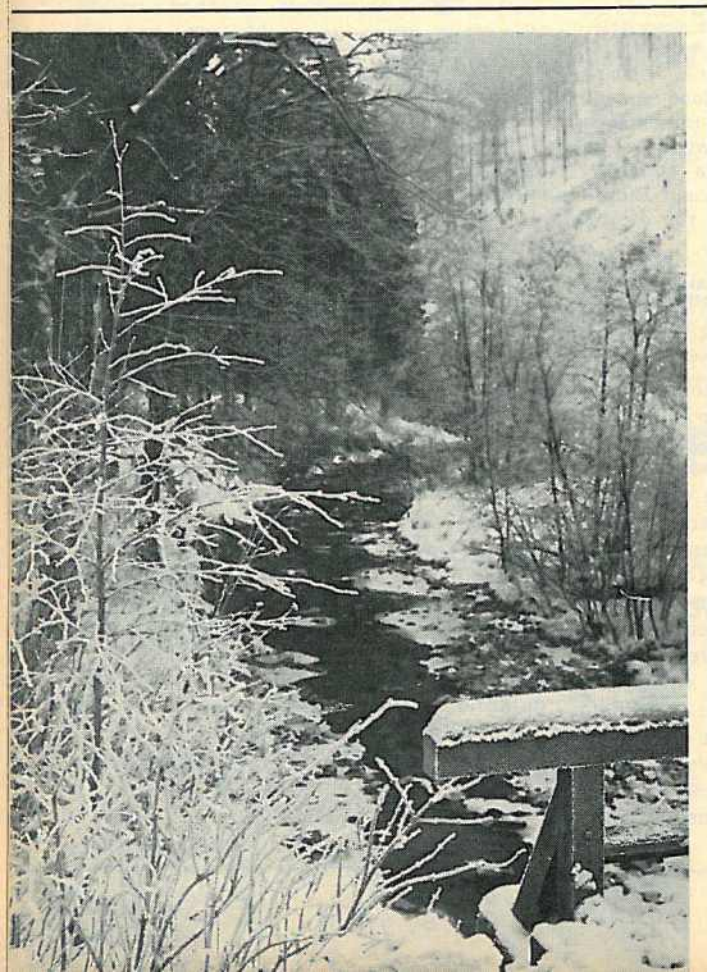
Lange blieb diese Erklärung allerdings nicht unbestritten. Schriftsteller Hans Scholz in Berlin protestierte als erster gegen den Protest: „Man kann von keinem denkenden und fühlenden West-Berliner erwarten, daß er seinem amerikanischen Beschützer, Retter und Helfer in den Rücken fällt.“ Und Rudolf Krämer-Badonie konterte in „Die Welt“: „Vietnam kann morgen Deutschland heißen.“ Wesentlich barscher ging der Münchner Merkur mit den Unterzeichnern zu Gericht: „Ein paar ehrliche, jedoch einfältige Leute, viel schlampige Frauenzimmer und Jünglinge, die so aussehen, als rächen sie etwas streng.“

Während sich das Scharmützel zwischen Rechts- und Linksintellektuellen noch hinzog, lieferten sich in Berlin Kabarettist Wolfgang Neuss („der politische Hofnarr West-Berlins“ — so die Berliner CDU) und acht Tageszeitungen ein neues Vietnam-Gefecht. Neuss ließ 6000 Extrablätter auf dem Ku-Damm verteilen, mit der Schlagzeile: „Wir bitten um Unterstützung der amerikanischen Politik für Hitler in Vietnam.“ Unterzeichnet war das Pamphlet mit „Redaktion Neuss Deutschland, Abteilung Begräbnishilfe“. Neuss ließ darin Zorn und Spott an acht Berliner Tageszeitungen aus, die ihre Leser zu einer Weihnachtsspende für die Hinterbliebenen der in Vietnam gefallenen Amerikaner aufgerufen hatten. Der Gegen-schlag ließ nicht lange auf sich warten. Die Zeitungen sperrten Neuss ihre Anzeigenseiten und die Kriminalpolizei ermittelte gegen Neuss, ob er sich eines Vergehens gegen die Besatzungsmacht schuldig gemacht habe. Die Amerikaner zeigten sich jedoch an einer Strafverfolgung uninteressiert und Wolfgang Neuss glaubt auch ohne Anzeigen in den Berliner Blättern sein Kabarett täglich ausverkaufen zu können.

Unser
schönes Deutschland

Winter im Harz

Foto: E. de Jong



Nasse Weihnachten

Das Dezemberwetter in der Heimat war beinahe so wie in der letzten „Kehrwieder“ prophzeit. Da hatte der Klabautermann geschrieben, daß er sich wundern würde, wenn zu Weihnachten die Krokusse blühten. Nun, sie hielten sich klugerweise etwas zurück, die Krokusse, aber es war dennoch ein völlig unweihnachtliches Wetter. Warm und naß anstatt kalt und weiß, wie es sich gehört. So schloß das alte Jahr wetter- und jahreszeitenmäßig so verrückt, wie es alle 365 Tage gewesen war, — es endete mit Hochwasserfluten an Flüssen und Küsten.

In der Bar der „Europa“

Zu Weihnachten war der nasse Segen gewiß nicht das Richtige. Was aber hätte die „Europa“ des Norddeutschen Lloyd ohne Wasser anfangen sollen? Sie hätte nicht einmal zum Ausrustungskai des Bremerhavener Kaiserhafens schwimmen können. Doch auch hier bereitete erst Frost und Schnee und dann Regenmassen den Werftarbeitern und Handwerkern und vor allem den Fahrplangestaltern der Passageabteilung schwere Sorgen. Gedruckte Programme und Einladungen zum festlichen Jungferntour-Auslaufen sowie fahrplanmäßig gebuchte Passagiere setzen nun mal einen Termin fest, der stehen muß, so verlässlich und unumstößlich stehen muß wie der Roland auf dem Bremer Markt. Am 9. Januar lief die neue „Europa“ aus nach New York, pünktlich wie ihre Vorgängerin, die alte „Europa“ (spätere „Liberté“), es unter Lloyd-Flagge immer schon getan hatte, pünktlich wie es nun mal bei Lloyd's Musikedampfern Tradition ist. Und außerdem: wen können Werftermine erschüttern, ob es nun regnet oder schneit?! Bisher sah noch jedes Schiff in einer Werft — ob nun Neubau, Reparatur oder Umbau —, einen Tag vor Auslaufen immer noch so aus, als ob es nie fertig werden würde. So konnten auch am „Europa“-Auslauftermin nur hoffnungslose Quiddjes zweifeln. Den unmittelbar Beteiligten ging zwar manchmal der Hut hoch, so zum Beispiel den Fotografen, die Prospektfotos herstellen sollten mit Damen in großer Abendtoilette in einer Bar, in der nur der Mixer inmitten eines Gewirrs von Holzern, Kabeln, Glas und Brettern darauf hindeutete, daß es sich um eine Bar handelte. Nun, am Auslauftag perlte dort der Sekt, wie es sich gehört.

Der Alte von Bonn 90 Jahre

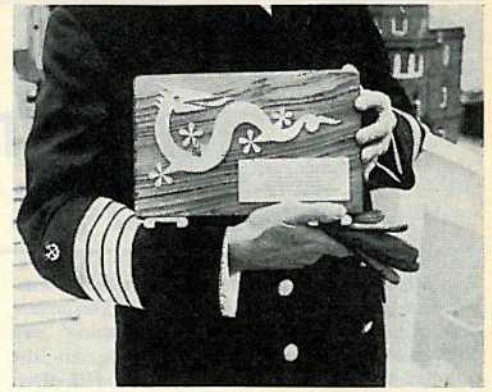
Dieses festliche Getränk perlte auch ein paar Tage früher, nämlich am 5. Januar, in einem Kelch, den eine Greisenhand hielt. Sie zitterte nicht, obwohl sie 90 Jahre alt war. Das verwundert nicht, wenn man weiß, wessen Hand das war. Es war Altbundeskanzler Adenauer, der kerzengerade wie eh und je die Gratulationscours zu seinem 90. Geburtstag durchstand. Dieser Geburtstag hatte in Bonn zunächst einiges Kopfzerbrechen verursacht. Erst wollte man eine Ehrenkabinettsitzung mit dem Alten als Chef veranstalten, dann hatte man höchste und allerhöchste Bedenken und schließlich fand man doch, daß dies die schönste Ehrung für Adenauer sei. So saß der Alte an der Spitze des Kabinetts wie viele, viele Jahre lang unter seinen Ministern, ehemaligen und amtierenden. Morgens las Sohn Paul die Messe und abends großer Zapfenstreich des Wachbataillons der Bundeswehr. Der Alte, fast schon sein eigenes Denkmal, hat hier nicht nur Geschichte gemacht, sondern er hat es auch fertiggebracht, der Provinzstadt Bonn am Rhein Glanz und Würde einer Landeshauptstadt zu verleihen und dort Tradition zu verankern. Die Festlichkeiten liefen ab, beinahe preussisch exakt und genau nach traditionellem Protokoll. Das nahm die Öffentlichkeit zwar mit Befriedigung hin, aber es riß sie nicht von den Stühlen. Das nicht, eher schon, daß der Alte kurz

vorher endlich verkündet hatte, was man von seiner Weisheit schon so lange erwartet hatte: Er will nun abtreten, will das Amt des CDU-Vorsitzenden an einen jüngeren abgeben. „Ich werde jetzt 90 Jahre alt“ äußerte er sich in einem Interview mit „Christ und Welt“. „Man kann mit 90 körperlich und geistig noch frisch sein, man muß jedoch damit rechnen, daß es heute oder morgen einmal aufhört. Es ist gut, daß mal ein anderer dran kommt.“ Das war genauso klug gesprochen wie einfach und einleuchtend. Wie so vieles, was er gesprochen hat, sei es mit de Gaulle, mit Truman oder Ollenhauer. Er war und ist immer noch ein Genie der Vereinfachung, das sich mit Vorliebe an den kompliziertesten Problemen entzündet. Sicherlich war dieser Wachwechsel für den Alten selbst eines seiner schwierigsten Probleme.

Wie er so alt geworden ist, war für dieses Phänomen an Vitalität wiederum kein Problem. „Maßhalten in allen Genüssen, für die der Gaumen zuständig ist“, verriet er. „Denn schließlich steht jedem Menschen nur eine bestimmte Dosis von Kraft zur Verfügung. Damit muß man vorsichtig umgehen.“ Das sei das Geheimnis seines Lebens. Ein Rezept, das viel für sich hat, meint Klabautermann.

Das Traurgericht

Beinahe nicht einmal 55 Jahre alt geworden — von 90 gar nicht zu reden — wäre der Straßenfeger J. Bohm. Dann nämlich, wenn es dem



Bei der Übergabe des 10 900 BRT großen Schnellfrachters „BORUSSIA“ an die Hamburg-Amerika Linie auf der Werft von Blohm & Voss am 5. 12. 1965, übergab ein Werftbeauftragter dem Kapitän Pehrer den „Gelben Drachen“. Die neue Flagge ist eine Stiftung der Hamburger Werft als neues Wahrzeichen auf der Ostasienroute für die sieben Schnellfrachter der HAPAG. Als dreieckiger Ständer wird der „Gelbe Drache“ künftig am Brückenmast dieser modernen und schnellen Stückgutfrachter wehen. flotte wehen.

sollte es an sich nicht wundernehmen, wenn im Weltraum mal etwas verlorengeht. Im Vergleich zu einem Satelliten im Weltraum nimmt sich ja der berühmte Stecknadelkopf im Heuhaufen ungefähr so aus wie etwa ein Medizinball im Fingerhut. Aber solch ein Nichts wie ein Satellit im All wiederzu-

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

Nürnberger Staatsanwalt Manfred Kreuzer gelungen wäre, den Straßenfeger nicht nur überfordern totzufahren. Ein Blick in die Gerichtssäle weist nämlich im vergangenen Monat folgenden äußerst interessanten Fall auf: Besagter Staatsanwalt hatte nach achtstündigem Alkoholkonsum den Straßenkehrer mit seinem blauen Opel überfahren, hatte sich dann unbeteiligt unter die Gaffer gemischt, die sich um den lebensgefährlich Verletzten sammelten. Darauf hatte er sich dann ohne Licht von der Stätte des von ihm verursachten Unheils entfernt. Das Urteil gegen den angeklagten Ankläger lautete: Für Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit am Steuer und fahrlässige Körperverletzung Führerscheinentzug für vier Monate und eine Gefängnisstrafe von sechs Monaten, die gegen eine Geldbuße von DM 600,— zur Bewährung ausgesetzt wurde. Den Tatbestand der Fahrerflucht wandelte ein Gerichtsgutachter in Unzurechnungsfähigkeit während der Tatzeit um. Klabautermann meint: Solch ein Gericht kann er nur jedem Kapitän, Lotsen oder W.O. wärmstens empfehlen, der in betrunkenem Zustand eine Kollision gefahren hat und sich nach dem Unfall nicht pflicht- und sachgemäß verhalten hat.

Im Weltraum wiedergefunden

So unverstänglich, ja skandalös, diese Urteilsfindung war, so erfreulich, ja sensationell war eine andere „Findung“: Da hat doch der Realschullehrer A. Leinemann aus Burgdorf bei Hannover, im Hobbyberuf Amateurfunker, „DL 9 AR“, einen im Weltraum verlorengegangenen Satelliten, wiedergefunden. Nun

finden, wenn es einmal verlorengegangen ist, das klingt wie ein Märchen aus „1001 Nacht“. Mit vier anderen war der Satellit „Oskar 4“ einige Tage vorher brav gestartet, war aber kurz danach von seiner rechten Bahn abgekommen. Dann blieb er unauffindbar —, bis Realschullehrer Leinemann auf der Frequenz 431, 9265 Megahertz, unerklärliche Morsezeichen hörte. Seine Anfrage bei der Bochumer Volkssternwarte bestätigte auf Anrieb: Jawohl, das ist der Ausreißer, ist „Oskar 4“. Hut ab, vor diesem ersten erfolgreichen Raumfahnder der Welt.

Dichter

„Hut ab“ vor der Berliner Beat-Gruppe „Rainbows“ zu sagen — ob es wohl mal eine Londoner Beat-Gruppe geben wird, die sich „Regenbogen“ nennt? — fällt Klabautermann jedoch etwas schwerer. Immerhin, diese „Regenbogen“ haben die Beatles überrundet, was durchaus eine beachtliche Leistung ist. Womit gelang ihnen das? Mit dem geistreichsten Schlagertext aller Zeiten und gleichzeitig mit dem kürzesten der Welt: „Balla balla Baby“. Der Autor dieses Textes verriet kürzlich das Geheimnis seines Dichtergenies. Sie hatten, gemütlich einen baldernd, einfach einmal alle, die um sie herum saßen, als balla balla bezeichnet. Im Chor natürlich, nach Beat-Art. Der ursprüngliche Text hieß demnach nur: balla balla (Kellner balla balla, Wirt balla balla usw). Das „Baby“ hat ein anderer Künstler später hinzugedichtet. Hoffen wir, daß er bei dieser geistigen Überforderung nicht balla balla geworden ist.

Klabautermann

Reeder- versammlung 1965

Wie alljährlich zu Beginn des Monats Dezember, fand auch in diesem Jahr am 2. Dezember die ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder statt. An ihr nahmen etwa zweihundert Reeder teil. Den Vorsitz führte Herr Ernst Meier-Hedde (Schlüssel-Reederei Bremen). Die Reederversammlung erörterte die schiffahrtspolitische Entwicklung im Jahre 1965 und nahm zur wirtschaftlichen Situation der deutschen Seeschiffahrt Stellung.

Seeverkehr an der Kette?

Nach der Auffassung des Verbandes Deutscher Reeder hat die internationale schiffahrtspolitische Entwicklung im Jahre 1965 ihren Höhepunkt in den Beschlüssen gefunden, die der Schiffahrtsausschuß der UN-Welthandelskonferenz in seiner ersten Sitzungsperiode gefaßt hat. Diese Sitzungsperiode ist Ende November dieses Jahres abgelaufen. Der Schiffahrtsausschuß der UN-Welthandelskonferenz hat beschlossen, die bislang vorwiegend privatwirtschaftliche internationale Seeschiffahrt zum Diskussionsthema der Regierungen vor dem Forum der Welthandelskonferenz zu machen. Damit soll die bisher nur von einzelnen Staaten praktizierte Reglementierung des Seeverkehrs auf eine weltweite Basis gestellt werden. Der Verband Deutscher Reeder meint, daß mit diesen Beschlüssen eine Entwicklung eingeleitet worden ist, die für die Gestaltung des internationalen Seeverkehrs der Zukunft von größter Bedeutung sein kann. Die deutschen Reeder stehen nicht ohne erhebliche Bedenken am Beginn dieser Entwicklung. Sie haben wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß der internationale Seeverkehr seine optimale Leistungsfähigkeit nur bei freien Märkten erreicht.

Diese Märkte werden bereits heute in ständig wachsendem Ausmaß durch staatliche Interventionen beeinflusst, sei es, daß es sich um die amerikanische Schiffahrtsgesetzgebung, um das Dumping der Ostblockreedereien oder um die Flaggendiskriminierung der Entwicklungsländer handelt. Die diesjährige Mitgliederver-

sammlung der Verbandes Deutscher Reeder hat in diesem Zusammenhang erneut verlangt, daß die in verstärkter Zahl zu beobachtenden einzelstaatlichen Interventionen mit den schon zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen sind.

Verluste konnten überwunden werden

In dem Überblick über die Entwicklung der Seefrachtenmärkte im Jahre 1965 konnte festgestellt werden, daß diese — von Ausnahmen insbesondere in der Tankschiffahrt abgesehen — stabil gewesen sind und auch gegenwärtig eine freundliche Tendenz aufweisen. Hierdurch war es den deutschen Reedern möglich, zu einem Teil die in den Vorjahren erlittenen schweren Verluste abzubauen, teils auch Linienraten an das gestiegene Kostenniveau anzupassen und die Planung und Durchführung von Erneuerungsprogrammen in Angriff zu nehmen. Der Ladungsanfall hat sich auf allen Sektoren kontinuierlich im Rahmen des steigenden Welt handels entwickelt.

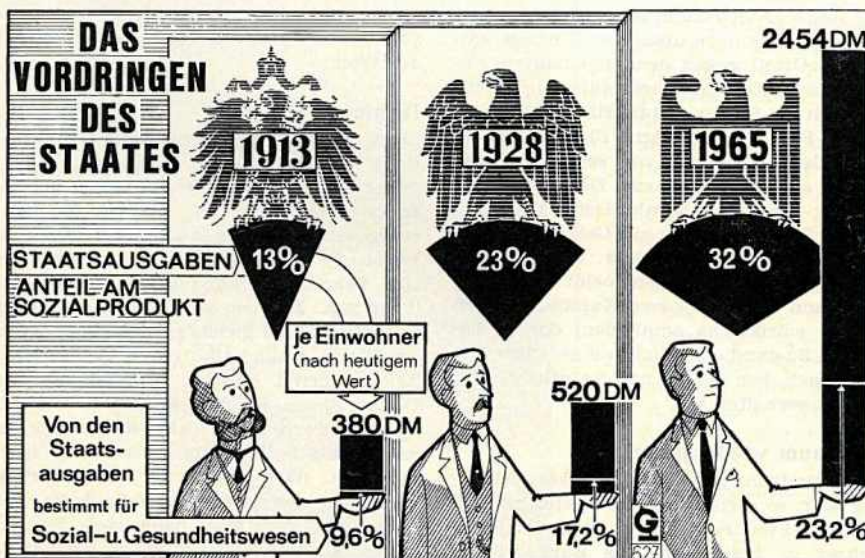
Modern oder veraltet, das ist die entscheidende Frage

Einen breiten Raum in den Erörterungen während der diesjährigen Reederversammlung nahmen naturgemäß die finanzpolitischen Probleme der deutschen Seeschiffahrt ein. Es wurde hervorgehoben, daß die deutsche Seeschiffahrt bei der Durchführung von Neubauprogrammen, die auf Grund der Struktur und des Alters der deutschen Handelsflotte unabwendbar notwendig geworden sind, auch im Jahre 1965 durch finanzpolitische Maßnahmen des Bundes unterstützt worden ist. Diese Maßnahmen müssen jedoch von einem zum anderen Haushaltsjahr neu beschlossen werden. Daher hat die Reederversammlung wiederum mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß eine langfristige Erneuerung des Flottenbestandes auch langfristige Maßnahmen des Bundes erfordert. Die finanzpolitische Förderung der Nebautätigkeit deutscher Reeder ist nach wie vor durch den bestehenden Mangel an Eigenkapital begründet. Die deutsche Reederschaft würde, so wurde weiter festgestellt, den Tag begrüßen,

an dem es ihr eine verbesserte Kapitalstruktur erlauben würde, auf weitere Aufwendungen des Bundes zur Förderung ihrer Neubautätigkeit zu verzichten. Obgleich die Mittel, die der Bund im Jahre 1965 zur Verfügung gestellt hat, eine bedeutende Hilfe darstellen, haben sie gleichwohl nur ausgereicht, jeden fünften der bislang angemeldeten Neubauten zu fördern. Daher liegt gegenwärtig ein bislang nicht geförderter Überhang von Neubauvorhaben im Umfang von etwa 600 000 BRT vor. Zu diesem Überhang werden in Kürze weitere Förderungsanträge hinzukommen. Daher ist die deutsche Reederschaft der Auffassung, daß es im nächsten Jahr im verstärkten Maße darauf ankommt, die Neubauwünsche auf breiterer Basis zu fördern als bisher. Nur wenn diese Zielsetzung verwirklicht werden kann, wird es auch möglich sein, gravierende Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der deutschen Seeschiffahrt zu vermeiden. Es wurde ferner unterstrichen, daß die Aufgaben aller zuständigen Instanzen darin bestehen, dafür zu sorgen, daß die Neubauförderung deutscher Reeder in den künftigen Haushaltsjahren in mindestens gleichem Umfang erfolgt wie im Jahre 1965. Aber selbst eine Zuweisung von Mitteln im Umfang des vergangenen Jahres wird auch unter günstigen Voraussetzungen nur eine teilweise Befriedigung des Bedarfs ermöglichen. Daher bleiben die deutschen Reeder auch weiterhin auf eine Beteiligung an anderen Förderungsprogrammen, insbesondere am Programm zur Förderung der deutschen Werften, angewiesen. In diesem Zusammenhang hat die Reederversammlung mit Bedauern festgestellt, daß inländische Auftraggeber an allen bisherigen Förderungsmaßnahmen der Bundesregierung für die deutsche Schiffbauindustrie nur in Höhe von 10 % beteiligt waren, während der gesamte Rest ausländischen Auftraggebern zugute gekommen ist. Der Verband Deutscher Reeder würde es begrüßen, wenn es in naher Zukunft möglich sein würde, zu einer Koordinierung von Werft- und Reederhilfen zu gelangen. Auf diese Weise würde nach seiner Meinung auch ein wesentlicher Beitrag zu dem gewünschten langfristigen Konzept einer Neubauförderung geleistet werden. Ein solches Konzept muß umso dringender gefordert werden, als auch im benachbarten Ausland zielstrebige Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der nationalen Flotten getroffen werden.

Informationsbemühungen über unseren Beruf hatten Erfolg

Weitere Beratungspunkte der diesjährigen Reederversammlung waren die Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Heuertarifvertrages für die deutsche Seeschiffahrt sowie die Nachwuchssituation. Es wurde lebhaft begrüßt, daß die Anmeldungen zu den Seemannsschulen, die in den letzten Jahren rückläufig waren, im Jahre 1965 erstmals wieder eine leichte Zunahme erfahren haben. Hierin dürfte ein erster Erfolg der mit Beginn des Jahres 1965 wesentlich verstärkten Bemühungen zur sachlichen Information über die Schiffahrtsberufe zu sehen sein. Nach den Feststellungen des Verbandes Deutscher Reeder sind die Kenntnisse im Binnenland über die Berufsweg im seemannischen und technischen Bereich sowie für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal an Bord der deutschen Schiffe leider äußerst gering. Der Notwendigkeit einer objektiven berufskundlichen Information haben im Jahre 1965 eine Reihe von Maßnahmen gedient, von denen lediglich an dieser Stelle die Beteiligung der deutschen Seeschiffahrt an der Internationalen Verkehrsausstellung in München, die Durchführung der Schiffsmodeausstellungen in zwölf Städten des Bundesgebietes sowie die erstmalige Einrichtung des Schiffserdienstes hervorgehoben werden soll.



Idyllische Zeiten, als der Staat noch den Zehnten forderte — den zehnten Teil des Einkommens seiner Untertanen! Mittlerweile kann vom Zehnten nicht entfernt mehr die Rede sein. Einnahmen und Ausgaben des Staates erreichten

1965 den dritten Teil des Gesamtertrages unserer Wirtschaft. Bund, Länder, Gemeinden und Lastenausgleich werden über 32 Prozent des Bruttosozialprodukts verfügen. Auf jeden Bundesbürger entfielen 1965 2454 Mark.



Flottenumschau

Bundesmarine

Um die Jahreswende erhielt die Bundesmarine Zuwachs an Hilfskriegsfahrzeugen. Der Versorger „Coburg“ lief Mitte Dezember in Flensburg vom Stapel und befindet sich in der Ausrüstung. Das 104 m lange Spezialfahrzeug ist ein Schwesterschiff der „Lüneburg“. In Bremerhaven wurde der Bergungsschlepper „Helgoland“ zu Wasser gelassen. Dieses 68 m lange Hilfsfahrzeug hat 3000 PS. Das Versuchs-Uboot „Friedrich Schürren“ lief in Bremen vom Stapel. Das 22 m lange Boot soll der wehrtechnischen Erprobung von Ortungsgeräten und Waffen dienen. Es ist nach dem im Ubootbau spezialisierten Schiffbauer Schürren benannt worden.

Die ersten kleinen Landungsboote, die in Hamburg gebaut worden sind, wurden einem neu aufgestellten Landungsgeschwader bzw. dem Amphibischen Transport-Verband zugeteilt. Die Fahrzeuge haben Fischnamen wie „Forelle“, „Lachs“ usw. Zwei kleine Torpedofangboote kommen ebenfalls in Dienst. Das erste der beiden Werkstattschiffe der Bundesmarine, die durch Umbau von Landungsschiffen amerikanischer Herkunft hergestellt werden, wurde von einer Werft in Wilhelmshaven unter dem Namen „Wotan“ übergeben. Das zweite Schiff dieser Art soll „Odin“ heißen und folgt Anfang dieses Jahres. Die beiden Werkstattschiffe sollen bei kleineren und mittleren Reparaturen von Kriegsschiffen außerhalb der Werften helfend eingreifen können. Sie haben entsprechende Werkstatträume, einen Kran, Hubschrauber-Landedeck, Tauchereinrichtungen und sonstige Hilfsmittel erhalten. Der Bau von zwei Minentransportern ist an eine Werft in Hamburg vergeben worden. Diese etwa 4500 ts großen Fahrzeuge werden jedoch erst 1968 fertiggestellt sein. Auch die Herstellung eines Tragflächenbootes ist vorgesehen. Nach Indienststellung dieser und anderer verschiedenartiger Hilfs- und Versuchsschiffe wird eine Lücke in der organischen Zusammensetzung des Schiffsbestands der Bundesmarine geschlossen werden können.

Der fast ein Jahr lang durchgeführte Versuch der multinationalen Besetzung des US-Zerstörers „Claude V. Ricketts“ wurde am 30. November beendet. Die Angehörigen der britischen, italienischen, griechischen und niederländischen Marine sowie der Bundesmarine nahmen von ihren amerikanischen Kameraden an Bord Abschied. Der Lenkwaffenzerstörer (3400 ts) wurde wieder mit rein amerikanischer Besatzung in die US-Flotte eingereiht. Da bei den sechs beteiligten Marinen zum Teil doch recht unterschiedliche Verhältnisse in der Ausbildung sowie in Besoldungs- und Verpflegungsangelegenheiten vorliegen, wurde ein Weg gesucht, alle Eingeschifften zu einer leistungsfähigen Crew zusammenzubringen. Nach Ansicht der maßgeblichen Beurteiler bestehen auf personellem Gebiet keine besonderen Schwierigkeiten, mit einer multinationalen Besatzung ein größeres und modernes Kriegsschiff in Dienst zu halten.

Zu der 355köpfigen Besatzung dieser Versuchszeit gehörten zwei Offiziere und 47 Unteroffiziere und Mannschaften der Bundesmarine. Die beiden Offiziere waren für die Schiffstechnik bzw. für die Lenkwaffen zuständig. U-Jagd-Offizier war ein Niederländer, Feuerleitoffizier ein Grieche usw. Bei der Bundesmarine ist damit jetzt ein kleiner Stamm vorhanden, auf den bei der Besetzung der drei in den USA

im Bau befindlichen Lenkwaffenzerstörer dieser Klasse zurückgegriffen werden kann, wenn diese Schiffe ab 1968—69 an die Bundesmarine abgeliefert werden.

Von den Lenkwaffenzerstörern dieses Typs wurden in den letzten sieben Jahren 23 Schiffe in den USA fertiggestellt. Die Schiffe sind etwa 135 m lang, haben 70 000 PS und gelten als gelungener Typ. Der Tartar-Raketenstarter steht auf dem Achterschiff. Der Feststoff-Flugkörper hat eine Reichweite von 16 Kilometern und dient der Flugabwehr. Auf dem Vor- und Achterschiff steht je ein 12,7-cm-Schnellfeuergeschützturm. Die elektronischen Einrichtungen sind zahlreich. In der Gefechtsinformationszentrale (Combat information center = CIC) laufen alle Fäden zusammen, z. B. der Radar-Frühwarndienst, die Gegner-Radarbeobachtung und Funkbeobachtung, die Radarnavigation. Hier wird das zentrale Lagebild für den Luft- und Seeraum zusammengestellt. Das Tartar-Waffensystem ist inzwischen auch auf Kriegsschiffen der italienischen, französischen, japanischen und australischen Marine eingeführt worden.

Fremde Marinen

Die schwedische Marine hat einige ihrer Zerstörer und Schnellboote mit modernen Lenk-

waffen ausgerüstet. Die großen Schnellboote (200 ts) erhalten leichte Raketen eigener Entwicklung. Die Zerstörer werden zum Teil mit britischen Raketen des Typs „Seacat“ ausgestattet.

Das Programm zur Herstellung atomgetriebener Uboote in den USA, die mit konventionellen Waffen oder mit Polaris-Raketen ausgerüstet sind, geht 1966 seinem Abschluß entgegen. Der Atomtrieb hat sich bewährt. Im Laufe von 10 Jahren ist eine neue Unterwasserflotte entstanden, die weitgehend unabhängig von einer Brennstoffergänzung ist. Die mit herkömmlichen Waffen ausgerüsteten Atom-Uboote sind für die Aufklärung, Uboots-Jagd und Geleitsicherung vorgesehen. Bei den atomangetriebenen Ubooten mit Polaris-Raketen unterscheidet man drei Klassen. Diese 29 Fahrzeuge haben von 1960 bis 1965 ihre ersten Einsätze gefahren und Polaris-Abschüsse hinter sich gebracht. Im Bau oder im Dienst sind sechs weitere Boote der „Benjamin Franklin“-Klasse und sechs der „Marshall“-Klasse. Bis Ende 1966 werden insgesamt 41 Polaris-Atom-Uboote vorhanden sein.

Die rumänische Marine besteht aus etwa zehn Zerstörern oder Fregatten, einigen Ubooten, 12 Minensuchern, zehn Schnellbooten sowie Landungsfahrzeugen und Hilfsschiffen. Manche dieser Schiffe und Boote sind mehr als 25 Jahre alt. Zu den Hilfsschiffen gehört auch das Segelschulschiff „Mircia“, eine Bark mit 1750 qm Segelfläche und Hilfsmotor, die 1939 bei Blohm & Voss erbaut wurde. Dieses Schiff soll im ersten Halbjahr 1966 an seine Bauwerft zurückkehren und dort einer Grundüberholung unterzogen werden. Im September soll es dann wieder nach Konstanz auslaufen. —R—

Keine Weihnachten auf See

konnte ein 16jähriger schwäbischer Lehrling aus Ravensburg feiern, obwohl er kurz vor dem Fest zuhause ausgerissen und schon bis zur Bremerhavener Heuerstelle gelangt war. Mangels elterlicher Erlaubnis nahm sich anstatt eines Bootsmannes die Kripo seiner an. Wegen Versagens als Werkzeugmacherlehrling und aus Angst vor dem Krach zuhause hatte er die große Freiheit auf See gewählt. Ob der Empfang bei seinen Eltern nun ganz ohne Krach abging, ist ziemlich fraglich.

Gewerkschaft hilft Werft

in Schottland, weil das Unternehmen wegen Kostensteigerung an den Rand des Bankrotts geraten ist; gemeinsam mit der Privatwirtschaft und der Regierung bringen die Gewerkschaften 2 Millionen £ auf, um die Werft, die über guten Auftragsbestand verfügt, zu sanieren.

11 000 Belgier

stürmten in Antwerpen die „Borussia“, den neuen Ostasien-Schnelldampfer der Hapag, als Reederei und Kapitän Pelzer zum „Tag der offenen Schotten“ eingeladen hatten.

Boote von 400 Firmen aus 22 Ländern

sind auf der diesjährigen Internationalen Bootsausstellung in Hamburg zu bewundern. Für die hohen Masten der Hochseejachten aus Holland, England und Polen wurde eine Ausstellungshalle eigens auf 24 m erhöht. Die Sowjetunion und der Ostblock einschließlich Mitteleuropa sind stark vertreten. Die Sowjetunion wartet mit einem Ausstellungsstar auf, nämlich einem superschnellen Tragflügelglitzer.

8 Patenschiffe des Hamburger Senats

darunter Seenotkreuzer und Forschungsschiffe, konnten sich zu Weihnachten freuen. Ihre Besatzungen erhielten weitgehend wunschgemäß Bücher für die Bordbibliothek, Geschirr mit Hamburger Wappen, Radios und Fernsehapparate für die Mannschaftsmessen. Den Sportfreunden des Hapag-Schiffes „Hamburg“ legte der Senatsweihnachtsmann sogar 11 rot/weiße Fußballadressen auf den Gabentisch.

Vor Vopos in Wismar geschützt

haben Bordkameraden des Tankers „Thorstein“ ihren 2. Ingenieur Martin Scupin (24). Scupin sollte als sogenannter Zonenflüchtling von einer Greiferkolonne Vopos gefesselt von Bord geholt werden. Mit unmißverständlich geballten Seemannsfäusten stellten sich die Bordkameraden wie ein Mann zwischen die Greifer und ihren 2. Ingenieur. Die Vopos mußten unverrichteter Dinge abziehen. Nach Übernahme der Ladung lief die „Thorstein“ pünktlich und unbehelligt und mit ihrem 2. Ingenieur aus.



gehört
gesehen
festgehalten

Mit doppeltem Schädelbruch an Land gepulvt ist der Schiffer Erich K. (47) vom kleinen Motorschiff „Gertrud Lafrents“, das an den Pfählen der Weiche Dückerwisch im Kielkanal lag. Es hatte von der Böschung dahin verholt, nachdem der Matrose Werner M. an Land gegangen war. Als er angetrunken zurückkam und an Bord wollte, mußte er schwimmen (im Dezember), weil kein Boot da war und der Schiffer friedlich schlief (een Lüd an Bord). Darüber geriet der Matrose so in Zorn, daß er den Schiffer in seiner Kojen überfiel und ihn mit seinen Fäusten schwer verletzte. Der Schiffer konnte sich jedoch befreien und flüchtete an Land, wo der Arzt im Meldorfer Krankenhaus doppelten Schädelbruch feststellte.

Vor nunmehr einem Jahr stellte die D.A.L. ihr MS „Natal“ als Ausbildungsschiff in Dienst. Nach Einstellung der Passagierfahrt nach Westafrika konnten die Fahrgastkammern von Offizieren und Ingenieuren bezogen werden. Somit war der nötige Raum für die Ausbildungseinrichtungen geschaffen.

Die „Natal“ ist in der Westafrikafahrt eingesetzt, wo bekanntermaßen ein Höchstmaß an Seemannschaft von der Decksbesatzung gefordert wird: Hier muß improvisiert werden, hier wird Handhabung und Pflege des Ladegeschirrs in Reinkultur exerziert.

Der Gedanke der Nachwuchsausbildung ist in unserer Reederei durchaus nicht neu, sondern hat gewissermaßen Tradition. Lief doch die bekannte Bark „Seute Deern“ als Segelschulschiff unter der Flagge John T. Essbergers. Trotz der vorhandenen positiven Atmosphäre war es aber ein Anfang, und zwar kein leichter. Rückblickend können wir jedoch sagen: „Es war schwer, aber es war auch schön und interessant“. Wir sammelten eine Menge Erfahrungen. Aus ihrem Schatz hat sich unser Ausbildungssystem entwickelt, und zwar so, daß wir es auch in Zukunft weiter verfolgen und vervollkommen werden.

Für die Richtigkeit unserer Ausbildungsmethoden gibt es inzwischen einige erfreuliche Beweise: die guten Leistungen unserer Jungen bei den bordinternen Prüfungen vor jeder Beförderung und anerkennende Berichte über das Verhalten der von uns abgegebenen Junggrade auf anderen Schiffen der Flotte.

In der Folge möchten wir nun über die verschiedenen Komplexe und die damit im Zusammenhang stehenden Probleme berichten.

Personal:

Dieser Bereich erscheint uns als besonders schwierig und wichtig. Wie sieht es denn mit dem erforderlichen Personal aus? Um welche Leute geht es da? Ausbildungspersonal im engeren Sinne sind Kapitän, Ausbildungsoffizier, 1. Offizier, Bootsmann und Kabelgattsmatrose. Im weiteren Sinne die übrigen Offiziere und die Matrosen der Stammbesatzung. Also eine Menge Leute, die im Sinne der Ausbildung „positiv“ eingestellt sein müssen. Dazu könnte man noch einen Herrn der Maschinenleitung und den Elektriker zählen, die das technische Unterrichtsfach bearbeiten. Zu Beginn der Ausbildung häuften sich natürlich die Schwierigkeiten besonders auf dieser Ebene. Jeder, der sich mit der Ausbildung des Nachwuchses befaßt, weiß wieviel Idealismus, Nervenkraft und Gedankenarbeit aufgewendet werden müssen, um zu sichtbaren Erfolgen zu kommen. Niemand kann es also einem Steuermann, Bootsmann oder Matrosen verübeln, wenn er abwinkt. Im Heuertarif sind diese Sonderleistungen nicht berücksichtigt und Idealismus ist heute ein rarer Artikel. Es gilt also, für unsere Ausbildungsschiffe einen kleinen Stamm von Leuten zu finden, die Lust und Liebe zu dieser Aufgabe haben. Zum Teil haben wir dieses Problem auf der „Natal“ gelöst.

Zu Beginn jeder Reise, wenn erforderlich auch während der Reise, fanden sich alle an der Ausbildung beteiligten Personen zu einer Besprechung zusammen. Hierbei konnte sich jeder seinen Ärger, Beanstandungen sowie Verbesserungsvorschläge von der Seele reden. Oftmals ging es hoch her, jedoch fanden wir am Ende immer einen allen Seiten gerecht werdenden Kompromiß. Außerdem wurde dabei mancher konstruktive Vorschlag gemacht, der von uns dankbar angenommen wurde. Weiterhin wurden bei diesen Gelegenheiten neue Vollgrade mit der Problematik eines Ausbildungsschiffes vertraut gemacht. Zeitweise wurden Herren aus der Maschinenbesatzung zugezogen, wenn es darum ging, Einflüsse hinsicht-

Ausbildungsschiff „Natal“

47. Reise

lich Alkohol und Landgang von den Jungen fernzuhalten. Auf unserem Schiff ist somit immerhin ein guter Teil der oben angeführten Personen auf „Mitarbeit“ eingestellt. Probleme werden sich jedoch auf diesem Sektor immer stellen. Sie müssen eben jeweils neu überwunden werden.

Eine sorgfältige Besetzung der Ausbildungsschiffe muß gefordert werden. Es genügt nicht allein die fachliche Qualifikation, wenn auf der anderen Seite Engherzigkeit und Unduldsamkeit stehen. Zu dieser Sache gehört ein wenig Phantasie, gepaart mit einer mäßigen Toleranz. Dazu Konsequenz im „richtigen Augenblick“.

Ausbildung (theoretisch):

Es wurde klein begonnen. Sowohl was die Anzahl der Junggrade angeht, als auch im Unterricht. Mit fünf Decksjungen und zwei Leichtmatrosen fingen wir an, wogegen wir auf der letzten Ausreise dreizehn Junggrade eingeschifft hatten. Dazu kommt eine Stammbesatzung, bestehend aus Bootsmann, Zimmermann und vier Matrosen.

Ursprünglich sollte die „Natal“ ein reines Matrosenausbildungsschiff sein. Entsprechend wurde der Unterricht gestartet. Aber schon sehr bald ergaben sich da ganz besondere Schwierigkeiten. Die Jungen mit höherer Schulbildung und weiter gesteckten Berufszielen erwarteten mehr von der theoretischen Ausbildung. Dazu kam, daß ein mäßiger Volksschüler neben einem Schüler mit Primareife saß.

Auf der dritten Ausbildungsreise entschlossen wir uns daher zu unserem **Dreigruppensystem**.

Gruppe A: Offiziersnachwuchs,

Gruppe B: Matrosen- und Bootsmannsnachwuchs, evtl. kleines Patent,

Gruppe C: Anfänger

Dieses System hat sich ausgesprochen gut bewährt. Gruppe A konnte ihrem Niveau entsprechend, Gruppe B intensiver unterrichtet werden. In der Gruppe C findet auf sehr friedliche Weise die Auslese statt. Die Jungen fanden in den meisten Fällen sehr schnell selbst heraus, für welche Gruppe sie in Frage kommen. Bei den Grenzfällen kann die Gruppe B als Sprungbrett zur Gruppe A betrachtet werden. Bisher ist es noch nie vorgekommen, daß sich ein Angehöriger der Mittelgruppe diskriminiert fühlte. In der praktischen Ausbildung und in den Decksarbeiten gibt es keine Unterschiede. Lediglich im Unterricht der A-Gruppe, insbesondere in den allgemeinbildenden Fächern Arithmetik, Geometrie, Geographie und Englisch, wurden die Grenzen weiter gesteckt. Auch für den Ausbilder ergibt sich hierbei ein besseres Betätigungsfeld als das sture Pauken des Matrosenunterrichtsstoffes.

Der gesamte Unterricht wurde sehr aufgelockert gestaltet. Die Themen wurden durch Lehrdiaserien, Vorträge, Diskussionen und Abhandlungen aus Fachzeitschriften ergänzt. Eine Menge Anschauungsmaterial wurde uns von einer Reihe Firmen zur Verfügung gestellt. Wir handelten nach der Devise: „Nichts ist tödlicher für den Unterricht als Langeweile“. Auf unseren Decksbetrieb wirkte sich diese Einteilung sehr beruhigend aus. Es waren nun immer nur vier Jungen im Unterrichtsraum. Die anderen Gruppen standen dem Bootsmann

Eines unserer

Ausbildungsschiffe berichtet

zur Verfügung. Jeweils zwei Gruppen werden in einer Woche zum Unterricht eingeteilt, eine am Vormittag und die andere am Nachmittag. Die dritte Gruppe geht Seewache oder arbeitet an Deck. Die Anfängergruppe hat auf der ersten Reise praktisch durchlaufend Unterricht. Die beiden anderen wechseln wöchentlich. Auch im Hafen läuft die theoretische Ausbildung voll weiter. Lediglich auf der Ausreise muß kurzzeitig ausgesetzt werden, wenn ein besonders starker Bedarf an Raumwächtern besteht. Auf der letzten Reise hatte die

Gruppe A 58 Zeitstunden,

Gruppe B 66 Zeitstunden,

Gruppe C 109 Zeitstunden

theoretischen Unterricht.

Großen Wert legten wir auf die Führung der Berichtshefte. Die Themen wurden mit Sorgfalt ausgesucht und eine saubere Ausarbeitung wurde verlangt. Verschiedene Jungen zeigten auf diesem Gebiet sehr erfreuliche Leistungen. Eine Besonderheit stellt unser Maschinenkundeunterricht dar. Dieses Fach findet bei den Jungen großen Anklang. Wir wollen das technische Verständnis der jungen Seeleute so früh wie möglich wecken. Der Seemann der Zukunft wird in immer stärkerem Maße mit einem technisierten Decksbetrieb zu tun bekommen und es erscheint uns nur recht und billig, daß die Technik in sein Berufsbild mit eingeschlossen wird. Auf die Dauer wird es ohnehin notwendig werden, das Berufsbild um einige technische Fächer zu erweitern.

Ausbildung (praktisch):

Die praktische Ausbildung umfaßt die ganze Skala der Decksarbeiten, der seemännischen Handarbeiten, des Ladungsdienstes und der Pflege und Instandhaltung der Wohnräume. Immer und überall stehen die Jungen unter der strengen Aufsicht des Ausbildungs-offiziers, des Bootsmannes oder eines Matrosen. Sie werden dabei laufend belehrt. Dabei kann natürlich auch mal ein gewaltiger Anschauzer abfallen. Da wir die Jungen sofort voll im Decksbetrieb einsetzen, ist Sicherheit bei uns oberstes Gebot. Die Jungen arbeiten auf Stelagen, im Bootsmannsstuhl, im Raum und am Schwergutgeschirr. Sie sind beim An- und Ablegen und beim Laschen der Stämme dabei, und nach der ersten Reise gehen sie voll Seewache.

● Immer muß die UVV voll zur Geltung kommen, auch wenn dadurch Verzögerungen eintreten.

Selbstverständlich bedeutet dies für den Bootsmann und die Matrosen eine starke zusätzliche Belastung und Verantwortung. Wenn man sich vorstellt, daß zirka 10 junge, unerfahrene Seeleute mit viel Elan und gutem Willen an Deck im Sinne der UVV regiert werden müssen, wird das verständlich sein. Es hat manchen Kampf gekostet, diese Dinge klar zu machen und zur Selbstverständlichkeit werden zu lassen. Ein Ausbildungsschiff muß gerade in dieser Hinsicht vorbildlich sein.

Der Unterricht in den seemännischen Handarbeiten wird meist am Abend unter Leitung des Bootsmannes oder Kabelgattmatrosen im Kabelgatt abgehalten. Im Laufe der Zeit ergab sich dabei die Notwendigkeit, zwei Gruppen zu bilden, um eine bessere Übersicht zu haben.

Bootsmann und Kabelgattmatrose arbeiteten bemerkenswert positiv mit und widmeten sich dieser Aufgabe mit viel Geschick.

- Nun, keiner von uns ist durch den Ausbildungsbetrieb dümmere geworden!

Als ein weiterer, wertvoller Bestandteil der praktischen Ausbildung müssen hier die diversen Manöver und Übungen erwähnt werden. Die Feuer- und Bootsmanöver werden nach Möglichkeit dem Ernstfall angenähert. Jede Reise startet ein Manöver „Mann über Bord“ mit Aussetzen des Bootes und Fischen eines Rettungsringes auf See. Die einzelnen Sicherheitseinrichtungen werden in besonderen Instruktionen den Jungen nahegebracht. Als Besonderheit sei hier angeführt, daß wir seit zwei Reisen eine gesonderte Übung mit den verschiedenen Signalmitteln abhalten. Nach eingehender Belehrung schießen die Jungen Handfackeln, Stockraketen und Handfallschirmsignale ab. Zum Abschluß wird zweimal das Leinenschießgerät abgefeuert.

- Auf dieser Reise wurde das Gerät erstmals von einem älteren Junggrad abgeschossen.

Diese Übung erscheint uns zur Abrundung der Ausbildung besonders wichtig, da diese Dinge allgemein sehr vernachlässigt werden. Unser Ziel ist es, alle unsere Junggrade mit der Handhabung sämtlicher Signalmittel und der Leinenschießpistole vertraut zu machen. Die erforderliche Munition steht zur Verfügung.

Dienstplan eines am Vormittagsunterricht beteiligten Junggrades:

06.30 Wecken
07.00—07.30 Kammer auflären
07.30—08.00 Frühstück
08.00—09.00 Reinschiff
12.00—13.00 Mittag
13.00—15.00 Decksarbeit
15.00—15.20 Kaffee
15.20—16.30 Decksarbeit
evtl. bis 18.00 Überstunden

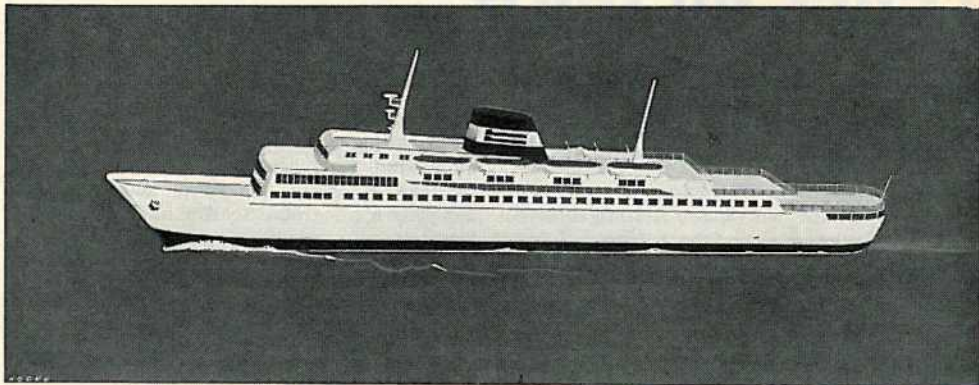
- Beförderungen, insbesondere vorzeitige Beförderungen, richten sich auf unserem Schiff nach den praktischen und theoretischen Leistungen, allgemeinem Verhalten, Ordnung, Sauberkeit, Eifer etc.

In einer bordinternen Prüfung muß der Junggrad seine Qualifikation zum nächsten Dienstgrad nachweisen. Diese Prüfung gliedert sich in einen theoretischen Teil (30 Minuten) und einen praktischen Teil (1½ Stunden). Geprüft wird vom Kapitän, 1. Offizier, Ausbildungsoffizier und Bootsman. Ein vorzeitig (6 Monate) vom Decksjungen zum Jungmann Beförderter, muß bei uns mindestens das Wissen der ersten Hälfte des zweiten Ausbildungsjahres haben. Die Noten in den einzelnen Fächern werden innerhalb der oben genannten Ausbilder zur Diskussion gestellt und festgesetzt. Die gegebenen Noten erreichen ein Höchstmaß an Objektivität. Schönfärberei gibt es nicht, jeder wird nach seiner Leistung beurteilt.

Freizeit und Sport:

Der Junggrad wird bei uns auch in seinem gesamten privaten Bereich betreut. Dieses ist, so glauben wir, ganz besonders im Sinne der Eltern. Nur wenige Jungen wissen ihre Freizeit sinnvoll zu gestalten. Bei vielen fehlt aber nur die Anregung, sie warten auf den „Schubs“. Schon bei seinem Anbordkommen interessieren wir uns für die Neigungen des Jungen. Wenig problematisch sind da solche mit einem handfesten Hobby wie Basteln, Lesen, Photographie, Zeichnen, Sport, irgendeine Sammlung etc. Während ihrer Freizeit fühlen sie sich aus dem Lehr- und Erziehungsbetrieb entlassen. Ein Hobby- bzw. Bastelraum steht zur Verfügung. Der Unterrichtsraum kann am Abend und am Sonntag unbegrenzt benutzt werden. Weiterhin haben wir an Bord eine inzwischen recht umfangreiche Bücherei, zwei Tischtennisplatten,

Bei den Lübecker Flender-Werken AG erfolgte der Stapellauf des ersten Fahrgastschiffes, das nach dem Kriege für eine deutsche Reederei gebaut wurde (Werftnummer 559). Das Schiff war Ende vorigen Jahres von der Lübeck Linie AG in Auftrag gegeben und im Mai 1965 auf Kiel gelegt worden. Es wurde von Frau Ursula Evers, Gattin des Aufsichtsratsvorsitzenden der Lübeck Linie AG, des Senators a. D. Evers, auf den Namen „Regina Maris“ getauft. Der Einsatz soll in den Sommermonaten für Gesellschaftsreisen in der Nord- und Ostsee erfolgen, wobei auch Fahrten nach Holland, Belgien, Frankreich und Großbritannien eingeschlossen sind. Während der Wintermonate sind Fahrten in südliche Gewässer, zum Schwarzen Meer und zu den Kanarischen Inseln, vorgesehen.



Der 118 m lange, 16 m breite und etwa 5 m tief gehende Neubau wird also nicht für den Massentourismus gebaut, sondern bei etwa 5000 BRT 276 Fahrgäste in Ein-, Zwei- und Drei-Bett-Kabinen unterbringen können. Die Besatzung umfaßt 117 Personen. Jede Kammer erhält einen eigenen Waschraum mit WC, während den Fahrgästen vier Sonnendecks, Schwimmbad sowie umfangreiche Gesellschaftsräume zur Verfügung stehen. So befinden sich auch auf dem Salondeck ein großer Speise- und Rauchsalon mit Bar und Lounge und auf dem Bootsdeck ein Grillraum mit Schaugrill sowie eine geschlossene Veranda. Sauna, mehrere Hallen und Verkaufspavillon runden das Bild eines modernen Passagierschiffes ab. Daß alle Wohn- und Aufenthaltsräume an eine Klimaanlage angeschlossen sind, sei am Rande erwähnt. In bezug auf die Sicherheit entspricht die Schottenanordnung den neuesten Forderungen des internationalen Schiffs-

sicherheitsvertrages. Außerdem erhält das Schiff den Feuer-schutz der Methode I des internationalen Schiffsicherheitsvertrages, d. h. fast alle Materialien, die beim Bau des Schiffes verwendet werden, sind nicht brennbar. Zu erwähnen ist darüber hinaus, daß für Pkw, die von Passagieren während der Reise mitgenommen werden, im Hinterschiff eine Großgarage für 40 Wagen vorgesehen ist.

Für den Antrieb kommen zwei einfach wirkende, direkt umsteuerbare 4-Takt-MAN-Diesels der Type G 10 V 52/74 A mit Aufladung und Ladeluftkühlung zum Einbau. Die Nennleistung der Motoren beträgt zusammen 8100 Pse bei 240 UpM und gestattet eine Geschwindigkeit von 20 Knoten. Zur weiteren Ausrüstung gehört u. a. eine Stabilisatoranlage, wie sie bei fast allen Fahrgastschiffen heute zum Einbau kommt. Die Ablieferung der „Regina Maris“ ist für Mai 1966 vorgesehen.

ein Reck auf dem Bootsdeck, Federballspiel, Faustball und verschiedene Wassersportgeräte. Zum Schwimmen ist in Westafrika viel Gelegenheit, wenngleich es dort in der Brandung nicht ungefährlich ist. Also auch hier ständige Aufsicht. An Bord existiert ebenfalls eine gute und erfolgreiche Faustballmannschaft. Fast könnte man schon „Verein“ dazu sagen.

Wie sieht es also mit den Jungen ohne besondere Neigungen aus? Gott sei Dank gibt es davon nur wenige. Man muß einfach versuchen, bei ihnen ein Interesse zu entwickeln, vielleicht auch ihnen einen kleinen Pflichtenkreis schaffen wie Inventar, Unterrichtsraum, Bücherei etc.

Eine weitere Möglichkeit der Freizeitgestaltung ist die Einrichtung von Interessengemeinschaften wie Sternkunde, Geographie, Farbphotographie, Schiffstypen und Gesangsgruppen. Natürlich bestehen diese Gruppen nicht ewig. Gehen einige Jungen ab, zerfällt solch eine Gemeinschaft meist. Aber dafür bilden sich eben neue Gruppen auf anderen Gebieten. Überhaupt muß die Freizeitgestaltung möglichst elastisch gehandhabt werden. Man muß eine ganze Kiste voller Möglichkeiten bereit haben, je nach Bedarf. Zum Beispiel war unsere Bastelwerkstatt auf dieser Reise recht verödet. Es waren einfach keine Bastler da. Das kann auf der nächsten Reise schon wieder anders sein.

Weiter wurden in gewissen Abständen Dia- und Filmabende, Skatabende und Diskussionsabende veranstaltet. Diese Aktionen fanden immer ein großes Echo in der Besatzung. Es ist natürlich selbstverständlich, daß an all

unseren Unternehmungen auch die übrige Besatzung teilhat.

Für die nächste Reise ist die Anschaffung eines 16-mm-Filmvorführgerätes geplant. Damit läßt sich natürlich etwas aufstellen.

Sonderunternehmungen: Um die Durchführung derselben bemühen wir uns im Rahmen unserer Möglichkeit auf jeder Reise mit einigem Erfolg. Wir beabsichtigen damit, die Vorstellungswelt der Junggrade zu erweitern. Eine Reihe ganz- und halbtägiger Ausflüge wurde organisiert. Besichtigungen von Werften, Schiffen, Museen, Städten wurden durchgeführt. Ebenso Badeausflüge etc.

Um keine falschen Vorstellungen aufkommen zu lassen. In der normalen Dienstzeit wurde selbstverständlich hart gearbeitet, wie es der Bordbetrieb nun einmal erfordert.

Welches sind unsere Ziele?

Wir wollen für unsere Reederei und darüber hinaus für die Seeschifffahrt einen guten Junggrad bzw. späteren Matrosen erziehen. Dabei kann bei einigen Jungen die Grundlage für den zukünftigen Offizier gelegt werden, der zu seinem Beruf steht.

Dem Junggrad wollen wir eine Basis schaffen, auf der er weiterbauen kann, ohne gleich beim ersten Windstoß herunterzufallen. Wir wollen ihm eine Substanz geben, aus der er bei der Erfüllung der später an ihn zu stellenden Aufgaben in der Seeschifffahrt schöpfen kann.

H. Elson
Kapitän

D. Kreh
Ausbildungs-offizier



Die Freiwache

Feuer an Bord

Ludwig Dinklage

Es war spät nachmittags. Das große Fahrgast-schiff bahnt sich seinen Weg über den Atlantik. Auf dem Sportdeck spielen ein paar Fahrgäste Tennis. Die See ist glatt. Die Strahlen der untergehenden Sonne vergolden die Schornsteine, spielen auf den weißen Rettungsbooten, wirft der Großmast einen langen dünnen Schatten über das Bootsdeck.

Der Gong ertönt. Es wird Zeit zum Abendessen. Die Fahrgäste kleiden sich um, gehen in den Speisesaal. Gleich darauf setzen die Musiksteward ein mit dem Tafelkonzert.

Man wartet noch auf den Kapitän. Er kommt bereits. Irgendwie sieht es aus, als ob er Ärger gehabt hat. Aber schon lächelt er wieder. Es ist ja auch lächerlich. Da sollen gestern auf dem Bordfest seine Offiziere nur mit den jungen Damen getanzt haben, anstatt die würdigen Matronen aufzufordern. Hat sich doch da eine millionenschwere Amerikanerin durch ein Funktelegramm bei der Reederei beschwert, daß sie als Mauerblümchen dagewesen habe. Nun hat ihm die Inspektion eine anständige Zigarre verpaßt. So mußte er seine jungen Herren auf die Brücke kommen lassen, um ihnen die Leviten zu lesen. Ihre Entschuldigung? Nun, er ahnte sie schon. Sie alle seien mit Leib und Seele Seemann, doch ihr Platz sei auf der Brücke, nicht im Ballsaal. Recht haben die Jungs, durchaus recht.

Ein Steward schieb dem Kapitän ein Schreiben zu. Der Kapitän überfliegt es. „Gnädige Frau, meine Herren“, wendet er sich an seine Gäste am Kapitänstisch, „entschuldigen Sie mich auf ein paar Minuten!“ verabschiedet er sich, lächelnd wie immer. Auf der Brücke empfängt ihn sein Erster Offizier mit der Meldung, daß die Farbe des hinteren Schornsteins brenne.

„Hm! Was meldet der Chief dazu?“

„Die Motoren arbeiten einwandfrei. In der Maschine hat man bislang nichts bemerkt. Keinerlei Temperaturerhöhung, Herr Kapitän.“

„Zum Teufel, warum brennt dann der Schornstein?“

Der Erste zuckt die Achseln. Offiziere und Ingenieure haben alles untersucht. Die Schornsteinbleche sind glühendheiß. An der Achterkante brennt bereits die Farbe. Weiter ist nichts festzustellen.

Der Leitende Ingenieur ist selbst auf die Brücke gekommen. Er vermutet, daß Werftarbeiter gebrauchten Twist oder sonstige Abfälle achtlos fortgeworfen haben und dies sich dann zwischen Auspuffleitung und Schornsteinmantel festgeklemmt, sich erhitzt und Feuer gefangen haben. Sobald der Schmutz verbrannt ist, wird keine Gefahr mehr bestehen.

„Haben die Stewards alle Passagierkammern nachgesehen?“

„Jawohl, Herr Kapitän, es ist alles in Ordnung.“ Man hat schon seine Erfahrungen, wie leichtfertig oftmals die Fahrgäste in dieser Beziehung sind. Eine achtlos auf den Teppich geworfene Zigarette, ein nicht ausgeschaltetes Bügeleisen — große Schiffskatastrophen sind bereits daraus entstanden.

„Herr Kapitän, soeben kommt eine Meldung aus dem Betriebsgang über große Hitzebildung.“

Der Betriebsgang läuft im Zwischendeck unmittelbar neben dem Maschinenraum. Er ist nur für die Besatzung bestimmt. Fahrgäste haben hier nichts zu suchen. Hier liegen auch die Kammern und Messen des technischen Teils der Besatzung. Unter der Decke laufen noch viele Rohr- und Kabelleitungen entlang.

Aus dem hinteren Schornstein schlagen bereits die hellen Flammen heraus. Wer von den Passagieren achtet aber schon darauf?

Das Maschinenpersonal hat den Brandherd entdeckt. In dem Kanal, durch den die Auspuffleitungen der Motoren zum Schornstein geführt werden, ist das Feuer entstanden. Dieser Kanal stößt an den Betriebsgang. Deshalb die große Hitze hier.

Leider ist dieser Kanal schwer zugänglich. Irgendwelche Türen oder Mannlöcher, durch die man das Feuer bekämpfen könnte, gibt es hier nicht. Außerdem ist der Kanal zu eng, so daß sich ein Mensch nur kriechend zwischen den Auspuffleitungen bewegen kann. So lange aber die Motoren laufen, ist das ausgeschlossen.

Im Speisesaal ist das Essen beendet. Die Stewards räumen ab. Eigentlich hätte die Musik jetzt ihre Freistunde, um selbst essen zu können. Die Pause muß aber ausfallen. Die Kapelle ist in den Gesellschaftssalon gegangen und spielt dort zum Tanz auf. Freundlich lächelnd wie immer blickt der Kapitän kurz in den Raum.

Die Hitze im Betriebsgang ist unerträglich geworden. Die Kammern müssen geräumt werden. Der Feuerlöschtrupp hat bereits die Schläuche angeschlagen und versucht, die brennende Farbe des Schornsteins zu löschen.

Fast pausenlos spielen die Geigen im Gesellschaftssalon. Die Musikstewards können sich keinen Augenblick Ruhe gönnen. Sie wissen selbst nicht, warum sie heute so pausenlos spielen müssen. Es ist der Befehl des Kapitäns und der muß ausgeführt werden. Sie ahnen nicht, daß sie eine Panik verhindern sollen.

Der Feuerlöschtrupp hat die Rauchhelme aufgesetzt. Anders ist durch den Betriebsgang nicht mehr hindurchzukommen. Wenn sie doch nur in den Tunnel hineinkönnten! So lange aber die Motoren laufen ist dies ausgeschlossen.

Über dem Betriebsgang liegen die Wirtschaftsräume. Auch sie müssen geräumt werden.

Durch die Hitze wölbt sich das Deck bereits auf, der Fliesenbelag lockert sich, Kacheln platzen von den Wänden.

So fleißig hat die Musik noch niemals gespielt.

Nicht einen Augenblick gönnt sie sich Ruhe.

Sobald sich der erste Geiger auf seinen Stuhl sinken läßt, macht ihm der Obersteward ein Zeichen weiterzuspielen. Sofort quären wieder die Saxophone.

Der Chief schlägt vor, die Motoren zu stoppen, um dann, sobald die Auspuffleitung abgekühlt ist, in den Tunnel hineinzukriechen und den Brand zu löschen. Der Kapitän lehnt es immer noch ab. Die Passagiere könnten unruhig werden, wenn das Schiff plötzlich keine Fahrt mehr macht. Der brennende Schornstein, die Hitze im Zwischendeck könnten zu leicht eine Panik auslösen.

Schon lange hat sich der Funker im Äther umgehört, ob nicht ein Kompanieschiff in der Nähe. Es hat sich eins gemeldet, das keine dreihundert Seemeilen ab steht.

Wenn der Löschrupp nicht selbst in den Tunnel hineingeht, wird er des Feuers nie Herr werden. Das innere Längsschott des Betriebsganges fängt hier und da bereits an zu glühen.

Unter dem Gang liegt ein Ölbunker. Wenn das Treiböl zum Flammpunkt erhitzt wird, kann daraus eine Katastrophe entstehen. Da endlich gibt der Kapitän den Befehl: Beide Maschinen stopp!“

Das Schiff liegt still. Es ist ganz ruhig an Bord. Nur das Summen der E-Maschinen und der Lüfteranlage ist noch zu hören. Die Passagiere brechen mitten im Tanzen ab. Was ist los? Sie treten hinaus aufs Promenadendeck, sehen aber nur das dunkle Wasser, in dem sich der helle Schein von Hunderten von Bullaugen spiegelt. Die Schornsteine sind von den Scheinwerfern angestrahlt, so daß man auch nicht sieht, wie die Farbe brennt.

Gar nichts ist los, erklären die Stewards. Ein Lager hat sich warm gelaufen und muß ausgewechselt werden. Gleich geht es weiter.

Immer noch hat der Funkoffizier Verbindung mit dem Kompaniechef, hat ihm jetzt reinen Wein eingeschenkt: „Habe Feuer an Bord, bitte in meiner Nähe zu bleiben. Ende!“

Die Auspuffleitungen sind abgekühlt. In feuerfesten Asbestanzügen steigen die Männer vom Feuerlöschtrupp in den Tunnel. Sie reißen die glimmenden Packungen heraus. Dabei finden sie auch die wahre Ursache des Brandes: ölige Twistabfälle, Berge von Lumpen, alte Säcke, die die Werftarbeiter aus Bequemlichkeit hier weggeworfen haben. Schritt für Schritt arbeiten sie sich vor, bis der letzte Schwelbrand gelöscht ist.

Oben im Gesellschaftssalon spielt immer noch die Musik. Eigentlich hätte hier schon längst dadeldu sein sollen. Die Gefahr ist jedoch gebannt. „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“

Das Motorschiff pflügt weiter seinen Kurs durch den Ozean. Der Funker hat das Kompanieschiff entlassen. Als am andern Morgen die ersten Frühaufsteher auf dem Sportdeck erscheinen, sehen sie gerade noch, wie die Matrosen die Stellagen vom hinteren Schornstein abnehmen und mit ihren Farbtöpfen in Richtung Vorschiff verschwinden. Keiner von den Passagieren ahnt etwas davon, daß er ein paar Stunden lang auf einem Vulkan gesessen und ein paar Dutzend Männer ihr Leben einsetzten, um das tausend anderer zu retten.

Die Stadt, die der Besucher nach stundenlangem Flug über ein fast leeres Land wie eine Fata morgana unter sich auftauchen sieht, ist kein Phantom. Sie ist Wirklichkeit, eine überraschende Wirklichkeit. Sie entstand auf den Reißbrettern der Architekten Lucio Costa und Oskar Nymeyer. Eine Stadt aus der Retorte, die erste Großstadt der Welt, die aus dem Nichts geschaffen wurde. Ihr Name ist zugleich ein Symbol: „Brasilia“, ein gleiches Symbol stellt der Name des Palastes dar, in dem der Staatspräsident residiert: Palast der Morgenröte.

Zwischen Stolz und Ablehnung

Natürlich ist eine Gründung von dieser Kühnheit umstritten. Aus finanziellen Gründen, aus staatspolitischen Erwägungen. Natürlich stößt in einem so stark individualistischen Land wie Brasilien eine so streng geordnete und geplante Hauptstadt auf viel Ablehnung. Aber in diese Ablehnung mischen sich bei jedem Brasilianer doch Untertöne von Stolz und Genugtuung über diesen wagemutigen Schritt in die Zukunft. Und das, obwohl die Familie da Silva, die Familie Jedermann in Brasilien, den Bau der Hauptstadt mit einer Geldentwertung hat bezahlen müssen, die ihr kaum das Existenzminimum läßt. Natürlich liegen die Gründe für die Inflation nicht nur in diesem riesigen Objekt, für das Staat und Private bis zum letzten Jahr rund 300 Milliarden Cruzeiros ausgegeben hatten. Aber der Gründer Brasílias, Präsident Kubitschek, hielt die Inflation für einen gerechtfertigten Preis, mit dem die stürmische wirtschaftliche Entwicklung dieses Landes „der unbegrenzten Möglichkeiten“ zu begleichen sei.

Ohne Ansehen der Haut

Denn das ist Brasilien: kein Land, sondern ein Kontinent der unbegrenzten Möglichkeiten, der mit seinen 8,5 Millionen Quadratkilometern der viertgrößte Staat der Erde und 35 mal größer ist als die Bundesrepublik. Rund 70 Millionen Menschen leben in Brasilien. 60 Prozent davon sind Weiße, 26 Prozent Mulatten, 11 Prozent Neger, dazu kommen Asiaten und Indianer. Sie leben ohne jede Rassendiskriminierung nebeneinander.

Gefährlicher Fidelismus

Die Schranken innerhalb der Gesellschaft werden von anderen Faktoren gezogen. Z. B. vom Geld. Und diese Schranke scheidet die Masse der Armen von der dünnen Oberschicht der Reichen, die ihr exklusives Leben in einem Land führen, das keine Insel des Friedens ist — trotz der Geduld und der Verträglichkeit des Volkes. Die Wellen des „Fidelismus“, der kommunistischen Staatsgründung Fidel Castros auf Kuba, schlagen auch an die Ufer Brasiliens. Unter den Landarbeitern und den brasilianischen Gewerkschaften finden seine Parolen Widerhall. Und auch an den Universitäten diskutieren die Studenten mit heißen Köpfen jenes politische Phänomen Südamerikas, das Fidel Castro heißt und das für viele von ihnen ein Symbol des Ressentiments und ihres Hasses gegen den reichen Onkel in den USA geworden ist.

Industrielle „Explosion“

Kein Land dieser Welt hat in den letzten Jahrzehnten eine gleich starke industrielle Entwicklung durchlaufen wie Brasilien. Seit 1940 hat sich die Zahl der Industriebetriebe mehr als verdoppelt, die Beschäftigtenzahl verdreifacht. 1960 arbeiteten in rund 115 000 Industriebetrieben rund 2,2 Millionen Menschen. Die

Mit freundlicher Genehmigung der
Henkel & Cie. aus der Monatsschrift
„Blätter vom Hause“ entnommen.

meisten von ihnen (39 Prozent oder 850 000) sind in den 38 000 Betrieben des Staates Sao Paulo beschäftigt. Freilich: so ganz genau darf man diese Zahlen nun auch wieder nicht werten. Denn mit der Statistik und mit den Massen, mit denen sie aufgestellt wird, nimmt man es in Brasilien nicht so genau.

Das moderne Brasilien

Aber das wird auch dem Kurzbesucher Brasiliens klar: Die wirtschaftliche und industrielle Kraft des Landes konzentriert sich in dem Gebiet um die Vier-Millionen-Stadt Sao Paulo. Mag Rio den abgebrühtesten Globetrotter mit seiner Schönheit und seinem Fludium in Entzücken setzen — trotz der „Favellas“, den Elendssiedlungen an den Berghängen, in denen 600 000 Menschen ein Leben ohne die einfachsten hygienischen Voraussetzungen führen müssen — in der Vier-Millionen-Stadt Sao Paulo begegnet er einer fast europäisch wirkenden Stadt. Einer Stadt, in der der Reichtum nicht so aufreizend auftritt, weil das andere Extrem, die Armut, nicht so ins Auge fällt.

Beispiele wirken Wunder

Und so wohnt José da Silva in einem kleinen Haus mit weißen Mauern und rotem Dach, das mitten in einer der vielen sauberen Siedlungen steht, die sich am Rande Sao Paulos immer weiter ausdehnen. Josés Lage ist sicher nicht typisch für Brasilien, denn er gehört zu den Privilegierten, die einen festen Arbeitsplatz in einer europäisch anmutenden Autofabrik haben. Er hat sein Auskommen, kommt in den Genuß sozialer Leistungen seines Unternehmens, das auf diesem Gebiet zwar immer noch eine Ausnahme darstellt, aber doch einen heilsamen Zwang auf die andern Werke ausübt. Tüchtige Facharbeiter sind in Sao Paulo knapp. Wer sie nicht durch entsprechenden Lohn und andere Vorteile zu halten weiß, wird sie an andere Firmen verlieren.

Rapide Inflation

Trotz der überdurchschnittlichen Verdienste in Sao Paulo — das Durchschnittseinkommen liegt hier doppelt so hoch wie in den übrigen Staaten Brasiliens, vom benachteiligten Nordosten des Landes ganz zu schweigen — hat die Familie da Silva es nicht leicht, sich mit ihrem Einkommen ein angenehmes Leben zu sichern. Zum Glück bringt José mehr als doppelt so viel Lohn heim als sein Durchschnittskollege in Rio, dessen Mindestlohn Anfang 1961 rund 150 Mark betrug. Zwar sind die Löhne und Gehälter inzwischen bereits um 40 Prozent

erhöht worden, aber wie bei uns waren vorher die Preise stark gestiegen, die wichtigsten Nahrungsmittel nicht ausgenommen, so z. B. für Trockenfleisch, Reis, schwarze Bohnen, Zwiebeln und Mehl. Hatte die Kaufkraft des Cruzeiros Anfang 1961 noch 20 Pfennig betragen, so ist sie seitdem ins Bodenlose gesunken. Dazu hatte nicht zuletzt der Entschluß des damaligen Präsidenten Janio Quadros beigetragen, eine ehrliche Finanzpolitik zu betreiben. Er wollte Schluß mit der verhängnisvollen brasilianischen Politik machen, dauernd „über die eigenen Verhältnisse“ zu leben. So schaffte er die künstlich niedrig gehaltenen Devisenkurse für lebenswichtige Importgüter ab, so daß die Preise für fast alle Güter steil in die Höhe stiegen. Die neue Regierung unter Goulart mußte mit der Erhöhung der Löhne und Gehälter die katastrophale Lage der Bevölkerung berücksichtigen.

Am Kaffee hängt alles

Wie die Schwierigkeiten auf die Dauer gelöst werden sollen, kann heute niemand sagen. Denn trotz aller Industrialisierung des Landes produziert Brasilien heute im wesentlichen für den eigenen Bedarf. Auf den freien Märkten ist Brasilien wegen der hohen Preise kaum konkurrenzfähig. Das wichtigste Ausfuhrprodukt ist immer noch Kaffee. Aber die Welt kann kaum so viel Kaffee trinken wie Brasilien produziert — und nicht aller Kaffee entspricht den Qualitätswünschen der Verbraucher. In ungeheuren Mengen liegt er auf Lager, mit jeder neuen Ernte wächst der Vorrat, über 20 Millionen Sack Kaffee liegen in den brasilianischen Lagerhäusern und warten auf Käufer.

Was wird werden?

Ohne die Hilfe der freien Welt kann Brasilien, kann José da Silva, nicht mit seinen Problemen fertig werden. Der moralische Aufschwung, den dieses Land unter Quadros für einige Monate erlebte, ist zunächst unterbrochen. Wohin wird der Weg führen? Wird „Janio“ zurückkommen? Viele glauben es.

Trotz aller Schwierigkeiten: Brasilien ist ein Land mit großer Zukunft. Auf allen Gebieten, auf landwirtschaftlichem so gut wie auf industriellem Gebiet. Große Rohstoffquellen bieten ungeahnte Möglichkeiten. Vielleicht könnte der gemeinsame südamerikanische Markt ähnlich fruchtbare Auswirkungen haben wie in der Alten Welt die Bildung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Noch ist dieser Gedanke ein Wunschgebilde — wie vor 20 Jahren auch Brasilia nur ein Traum war.

**Prämierte Fotos
aus
dem Fotowettbewerb**

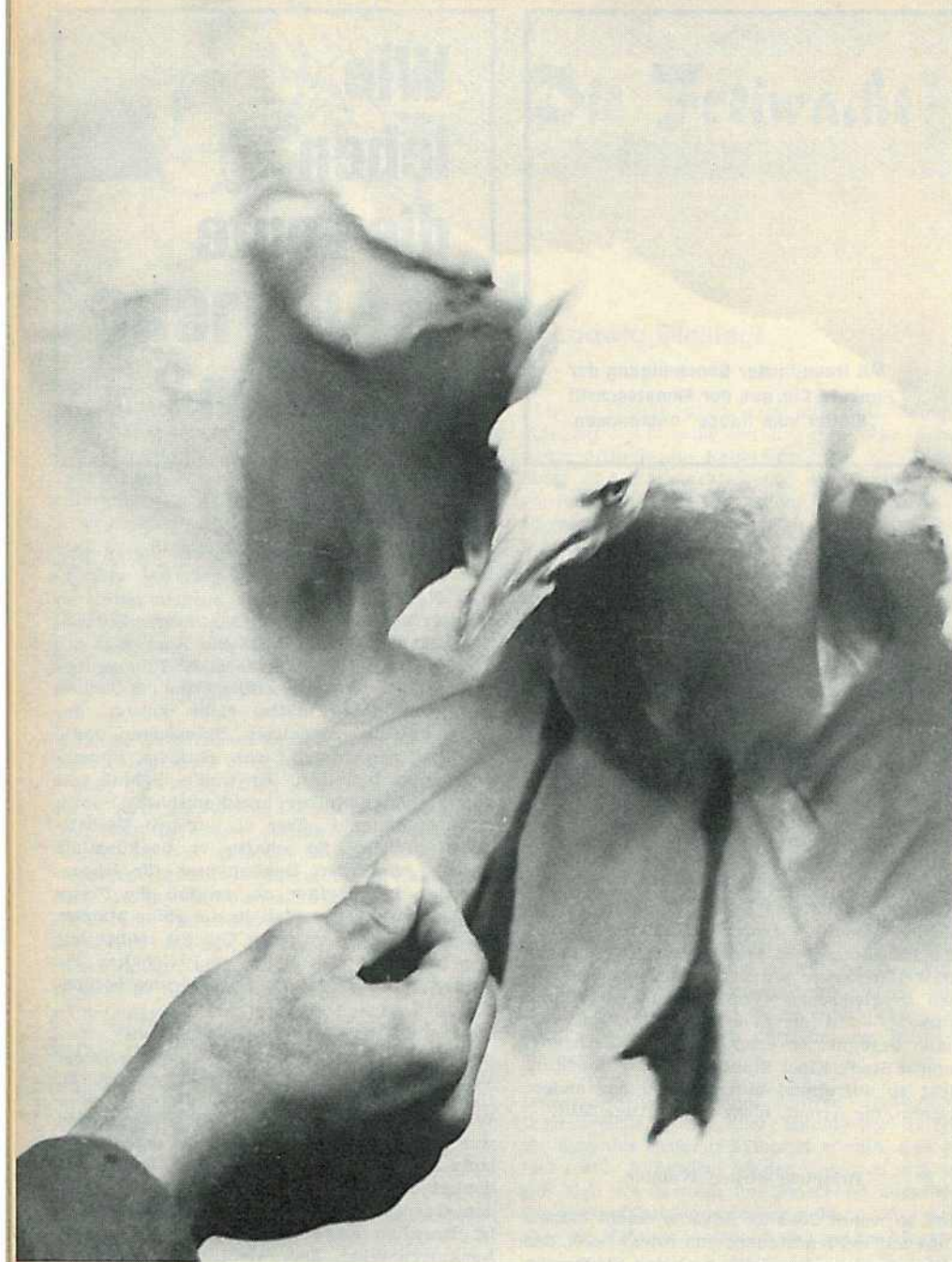
Schiffe Meere Häfen

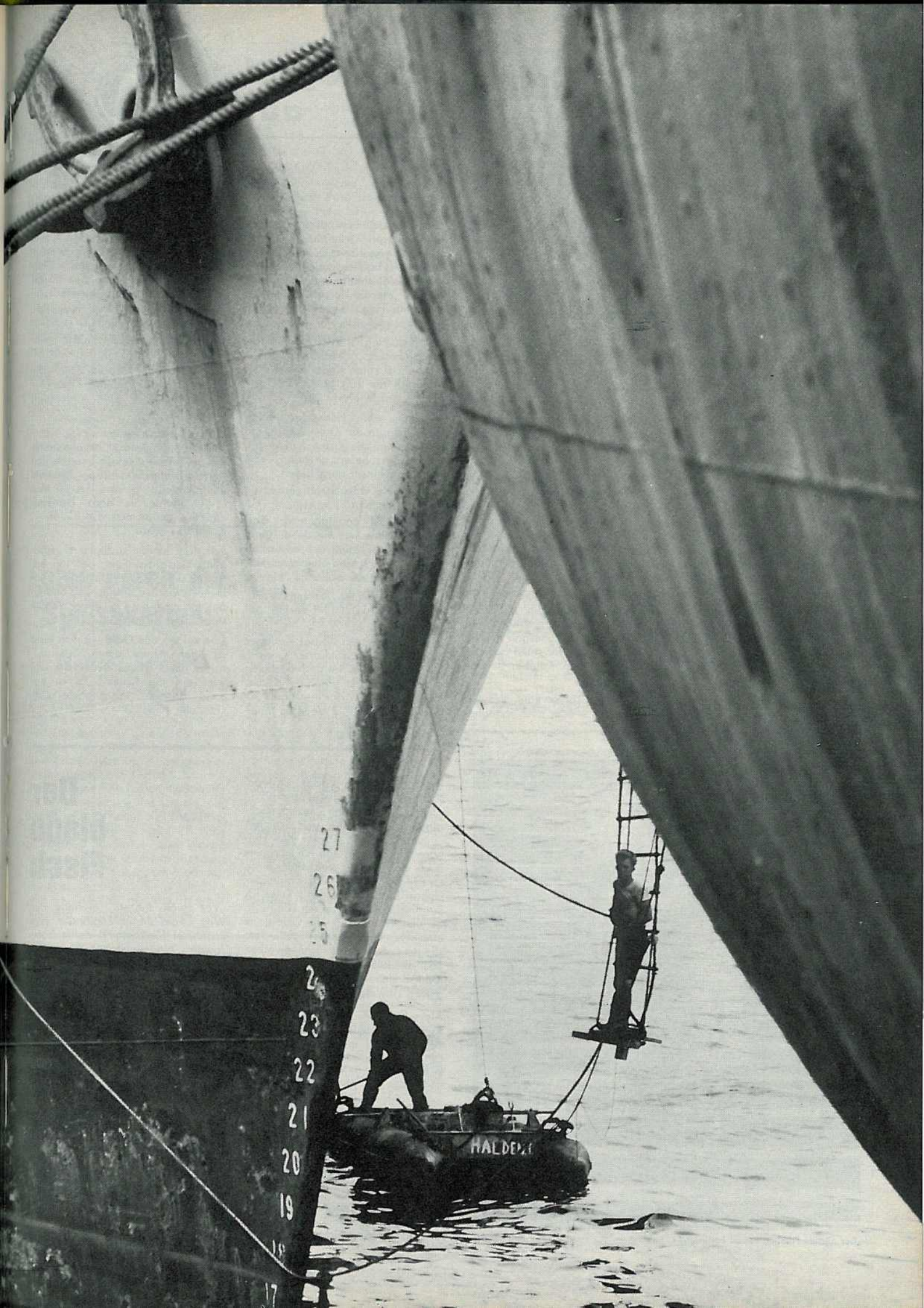
(Für Jugendliche bis 21 Jahre)

**rechts: Peter Karl
Pullach / Isartal**

**links: Joachim Sändig
Wiesbaden**

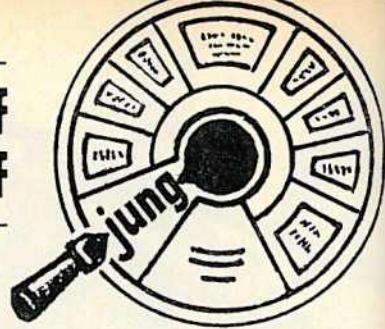
**unten: Wolfgang Pütz
Köln - Deutz**





Gold an Bord

Telegraf auf



Als die „Cäcilie Droste“ Shanghai anlief, kamen zwei Chinesen zu Kapitän Dill. „Sie sind uns empfohlen worden“, sagte englisch der eine — er nannte sich Hsu-Fing —, „und wir möchten Ihnen drei Kisten Gold anvertrauen. Das Gold soll nach Manila gebracht werden...“

Dill nickte. „Ich habe nichts dagegen. Bringen Sie alle Papiere und so weiter — und das Gold... dann reden wir weiter... wer ist der Herr da?“ Dill wies auf den zweiten Chinesen, der bisher stumm dagewesen war.

„Herr Tschu-Ming“, entgegnete Hsu-Fing. „Er spricht nur chinesisch...“ Am Nachmittag kamen die beiden Chinesen wieder und brachten drei Kisten Gold an Bord. Kapitän Dill las die Papiere — sie waren in Ordnung — dann befahl er, die Kisten in seine Kajüte zu stellen. Hsu-Fing wollte eine lange Erklärung abgeben, aber Kapitän Dill unterbrach ihn.

„Ich habe alles gelesen und verstanden“, meinte er. „Das Gold darf nur beiden Auftraggebern ausgefolgt werden — niemals einem allein. Ich werde mich danach richten. Auf Wiedersehen.“

Die „Cäcilie Droste“ sollte am nächsten Abend auslaufen.

Am Vormittag kamen die Herren Hsu-Fing und Tschu-Ming nochmals an Bord.

„Wir bitten Sie um Entschuldigung“, sagte Hsu-Fing, „aber unvorhergesehene Umstände zwingen uns, das Gold wieder an uns zu nehmen. Wir werden Sie natürlich entschädigen...“

„Nehmen Sie Ihre Kisten und gehen Sie von Bord“, knurrte Dill. „Ich werde sie am Nachmittag abholen lassen“, sagte Hsu-Fing.

„Solche Sachen liebe ich ganz besonders“, wettete Dill. „Warum, zum Teufel, sind Sie denn jetzt gekommen?“

„Weil wir — laut Vertrag — alle beide anwesend sein müssen, wenn das Gold gehoben wird. Wir waren jetzt bei Ihnen — die Sache ist in Ordnung — Sie können daher am Nachmittag die Kisten anstandslos unserem Bevollmächtigten ausliefern...“

Eine Stunde vor Abfahrt der „Cäcilie Droste“ kam ein Mann mit einem Zettel, unterschrieben von Hsu-Fing, und Dill übergab ihm die drei Kisten. Am Ufer stand Hsu-Fing und winkte dem Kapitän herzlich zu...

Einen Monat später kam die „Cäcilie Droste“ wieder nach Shanghai.

Unmittelbar nach dem Anlegen kletterte Herr Tschu-Ming an Bord, begleitet von einem Dolmetsch. Dill fragte die beiden, was sie wollten. „Die Goldkisten“, sagte der Dolmetsch, „die die Herren Tschu-Ming und Hsu-Fing Ihnen übergeben haben...“

Herr Hsu-Fing ist zwar augenblicklich abwesend... Kapitän Dill bekam einen roten Kopf. „Die Kisten habe ich am Tag nach der Übernahme ausgeliefert...“

„Davon weiß Herr Tschu-Ming nichts“, sagte der Dolmetsch. „Laut Vertrag sind die Kisten nur beiden Herren auszuliefern gewesen — Sie haben sie einem ausgeliefert.“

„Tschu-Ming hat aber zugestimmt“, schrie Dill erbost.

„Keineswegs“, entgegnete der Dolmetsch. „Sprechen Sie denn chinesisch? Sie werden uns eine Entschädigung zahlen müssen. Wir verlangen 30 000 Dollars...“

„Ich werde keinen Pfennig bezahlen“, erklärte Dill und drehte sich um.

Er ging zu seinem Konsul — dieser machte ein bedenkliches Gesicht. „Ich fürchte, Sie werden bezahlen müssen“, sagte er. „Man hat sie betrogen, das ist klar — aber Sie sind im Unrecht... Wenn es Ihnen

nicht gelingt, diesen Hsu-Fing zu finden, sind sie aufgesessen...“

Am Nachmittag erschien wieder Herr Tschu-Ming und sein Dolmetsch. „Haben Sie die 30 000 Dollars?“ fragte der Dolmetsch.

„Nein“, entgegnete Dill freundlich. „Warum soll ich zahlen?“

„Weil Sie die Kisten nicht mehr haben...“

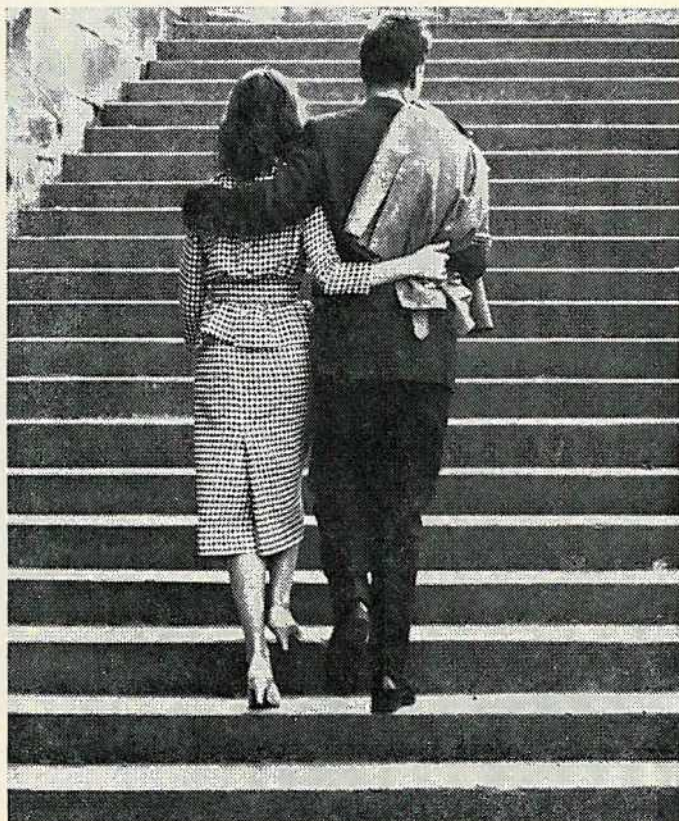
„Sie Dummkopf“, lachte Dill, „die Kisten stehen in meiner Kajüte — Sie können sie jeden Augenblick haben...“

„Dann geben Sie sie her...“

„Ich bin nicht verrückt“, triumphierte Dill und hielt dem Dolmetsch den Vertrag unter die Nase. „Ich darf das Gold nur beiden Herren ausfolgen. Rufen Sie Herrn Hsu-Fing und Sie bekommen die Kisten... und jetzt — raus...“

Seit drei Jahren sucht Herr Tschu-Ming Herrn Hsu-Fing, der ihn betrogen hat. Kapitän Dill fährt noch immer zwischen Manila und Shanghai hin und her. In seiner Kajüte stehen drei Kisten.

„Sie sollten das Gold wirklich nicht so offen stehen lassen, Kapitän“, sagte eines Tages der Erste und wies auf die Kisten. „Es ist nur Sand drinnen“, entgegnete Dill. „Für alle Fälle...“



„Der nächste Frühling kommt bestimmt.“

Deike-Mater

Diese Geschichte erfuhr ich vom Wirt des „Kraljewitsch Marko“ in Ochrid, tief in den mazedonisch-albanischen Bergen. Als ich auf einem Boot zum Kloster des Heiligen Naum fuhr, sah ich übrigens auch den Mann, von dem diese Geschichte handelt, den Engländer Hubert Lonsdale. Leider konnte ich ihn nicht sprechen, da ich Eile hatte — die Verbindung mit Ochrid ist eine sehr mangelhafte — außerdem stiegen drohende Schneewolken über die albanischen Berge. Es ist nicht angenehm, in Ochrid eingeschneit zu werden.

Als wir an dem Engländer — er fischte — vorbeifuhren — sagte der Wirt, der mit im Boot war: „Sieh Dir den Mann an, Gospodar. Er kommt seit 12 Jahren her und wird wahrscheinlich bis an sein Lebensende jedes Jahr herkommen. Er sucht einen Fisch...“

Die Sache kam mir unwahrscheinlich vor — außerdem hielt ich sie für einen Scherz. Die Ochrid-Leute sind sehr lustige Menschen. Aber der Wirt legte einen Eid nach dem anderen ab — später bestätigte mir übrigens ein Mönch des Naum-Klosters die Geschichte.

Der blaue Fisch

„Vor zwölf Jahren“, erzählte der Wirt, „kam dieser Engländer zum erstenmal hierher und nahm beim Jowan Naumowitsch Wohnung.“

Der junge Naumowitsch — er ist später von den bulgarischen Komitas ermordet worden —, war ein passionierter Fischer, und so fuhren der Engländer und der junge Naumowitsch Tag für Tag auf den See und fischten. Und eines Tages — es war drei Tage vor dem Fest meines Hauspatrons, biß ein Fisch an die Angel des Engländers — der zog an und sah gleich darauf einen seltsamen Fisch in der Luft... einen tiefblauen Fische. Der Fisch, erzählte später der junge Naumowitsch, hatte eine Farbe wie der Himmel an einem strahlend schönen Sommertag. Die Flossen aber und der Schwanz waren blutrot. Der Engländer sah diesen Fisch in der Luft, denn das Tier hatte nicht voll ge-

bissen — als der Engländer anzog, lockerte sich die Angel, und der Fisch fiel zurück ins Wasser. Aber sowohl der Engländer als auch der junge Naumowitsch haben den Fisch gesehen.

Der Engländer blieb damals bis Ende November, mußte aber schließlich in seine Heimat zurück. Im nächsten Frühjahr kam er wieder. Zuhause angekommen, hatte er, so erzählte er wenigstens, irgendwelchen Leuten über den blauen Fisch berichtet und — man hatte ihn ausgelacht. Man sagte, er wäre an dem Tag wahrscheinlich betrunken gewesen oder habe an Halluzinationen gelitten. Kurzum — man spottete über den guten Lonsdale. Auf das Zeugnis des jungen Naumowitsch — der Engländer hatte sich vom Naumowitsch einen Brief schreiben lassen, in dem das Abenteuer mit dem Fisch beschrieben war, gab man nichts... Schließlich scheint man die Wahrheitsliebe des Engländers so bezweifelt zu haben, daß er selbst ganz verzweifelt wurde. Und, um den Leuten zu beweisen, daß er die Wahrheit gesagt hatte, fuhr er im nächsten Jahr nach Ochrid zurück und — suchte den blauen Fisch.“

Lotse durch die Speisekarten:

Heute: Syrien

Die Tavernen von Latakia oder Damaskus verbreiten Gerüche, die unverkennbar den Orient verraten. Neben gebratenem Hammelfleisch und Pilaw gibt es in Syrien vor allen Dingen ein Gericht, das ein Fremder gekostet haben muß, wenn er über die Speise des Landes mitreden will. Es nennt sich Mdschadara und wird in jeder Familie mindestens einmal in der Woche gegessen. Seine Zusammensetzung verrät eine arme Bevölkerung: Zwiebeln werden klein geschnitten und in Olivenöl geröstet. Hierauf kommen gequollene Linsen und

„Der See ist groß“, gab ich zu bedenken, „und der Fisch klein. Das ist eine sehr unangenehme und langwierige Jagd.“

Der Wirt nickte. „Es ist eine nahezu aussichtslose Sache“, meinte er, „und wir haben alle dem Engländer geraten, nicht mehr zu fischen. Aber er ist einer jener hartköpfigen Leute, die auf keinen Menschen hören und fische unverdrossen. Elf Jahre lang fischte der Engländer, jedes Jahr sieben Monate lang. Er war von einer Fischleidenschaft besessen, die ihresgleichen kaum hat.

Er aß auf dem See, er war den größten Teil des Tages ununterbrochen draußen. Natürlich hielt es keiner unserer Leute so lange aus — darum wechselte der Engländer

seine Begleiter... bis sich schließlich jemand fand, der ihn begleiten wollte. Es ist nicht jedermanns Sache, auch wenn er bezahlt wird, viele Stunden schweigend zu fischen — denn der Engländer spricht kein Wort, aus Angst, der blaue Fisch könnte erschrecken...“

Im vorigen Jahr — so gegen den 20. Oktober — fuhr der Engländer mit dem alten Pero Tomaschewitsch hinaus. Der Pero ist ein guter Kerl und ein anständiger dazu — aber er ist dumm. Er kann weder lesen noch schreiben, rechnen schon gar nicht und wenn man ihm eine Sache zwanzigmal wiederholt, merkt er sie sich nicht. Als Begleiter war er aber recht angenehm. Allerdings saß er nicht mit dem Engländer im gleichen Boot, sondern in einem kleinen Nachen, aber stets so nahe beim Engländer, daß dieser ihn mit der Stimme erreichen konnte. Natürlich fingen beide viele Fische — denn der See ist fischreich, und Pero versteht es, die Köder vorzubereiten — und die gefangenen Fische warfen sie in einen Behälter. Die meisten ließ der Engländer später wieder frei — nur einige behielt er, da er auch leidenschaftlich gern Fische aß. Gegen ein Uhr

Gerstenschrot. Reichere Leute und Restaurants nehmen anstelle des Schrots gerne Reis. Mit Wasser überdeckt wird dieser Brei zum Kochen gebracht und lange bei geringer Hitze gegart. Die Beigabe besteht aus rohen Tomaten, Gurkensalat oder Joghurt.

Ein anspruchsvolleres Gericht, das auf den meisten Speisekarten zu finden ist, nennt sich Betendjan Mehshi. Es sind gefüllte Auberginen, die von der Spitze her ausgehöhlt sind. Das Innere besteht aus frikasiiertem Rindfleisch mit Reis und ist stark gepfeffert. In Hammelfett werden die Auberginen angeschmort und dann in Tomatensaft weitergekocht. Im Restaurant werden die gefüllten Auberginen gewöhnlich halbiert serviert. Joghurt und Gurkensalat sind die passende Beigabe. Nach dem Essen trinkt man natürlich einen türkischen Kaffee oder einen „Tschai“, jenen starken, orientalischen Tee, der in kleinen Gläsern mit viel Zucker serviert wird.

führten beide, der Engländer und Pero, zum Ufer, wo Pero dann die gefangenen Fische zubereitete und am offenen Feuer briet.

Am 20. Oktober vorigen Jahres — so gegen ein Uhr —, fuhr die beiden Fischer an Land, und während Pero Feuer anmachte und Wasser holte, verstieg sich der Engländer seine Beine. Er traf bei dieser Gelegenheit einen der Mönche von Sveti Naum und kam mit diesem ins Gespräch und beide schlenderten zum Ort zurück, an dem Pero unterdessen seine Fische briet.

Pero hatte eine schlechte Gewohnheit — er ist ein Vielfraß. Er frißt alles, was ihm unterkommt. Von den Fischen briet er zwanzig Stück

Rangliste der deutschen Schlager im Dezember 1965

1. Marmor, Stein und Eisen bricht ...

Wir gratulieren Drafi Deutscher! Zur Christzeit on top der Hit-Parade zu stehen, ist bestimmt eine besondere Weihnachtsfreude für Schlagersänger. Noch dazu mit solchem Liebesschwur, den sich vielleicht viele Paare unterm Tannenbaum geben, und sei es durch die Stimme Drafis... Tschä, jeder schwört eben auf seine Weise! —

— davon verschlang er sofort zehn, als der Engländer mit dem Mönch einherkam, war er gerade mit dem zehnten Fisch fertig geworden und wischte seinen Mund ab...“

Der Engländer und der Mönch kamen jetzt zum Feuer, und der Mönch, der einen Stock trug, stocherte im Sand... plötzlich beugte er sich nieder und zeigte dem Engländer eine rote Flosse. „Was für eine schöne Farbe“, sagte er — fuhr aber gleich darauf erschrocken zurück, denn der Engländer hatte ein Gebrüll begonnen... Er war wie verrückt. Er faßte den alten Pero beim Kragen und hob ihn auf und dann schrie er ihn an:

„Hast Du den Fisch, dem diese Flosse gehört, gegessen?“ brüllte er.

„Natürlich“, heulte Pero tödlich erschrocken.

„War der Fisch blau“, fragte der Engländer und seine Augen drohten aus den Höhlen zu fallen.

„Blau“, brüllte Pero zurück, „ganz blau, Gospodar, und rote Flossen und einen roten Kopf hat er gehabt...“

„Der Mönch legte sich dann ins Mittel“, fuhr der Wirt fort, „sonst hätte der Engländer den guten Pero wahrscheinlich erwürgt... aber es

2. Get off of my Clouds ...

Diogenes sagte: „Geh' mir aus der Sonne — du wirfst mir Schatten in die Tonne!“ Und die Rolling Stones röheln vor sich hin: „Raus, aus meiner Wolke!“ Auch hier kann man nur sagen: „Jeder ist eben anders albern!“ — und das schon, solange die Welt besteht...“

3. Balla Balla

The Rainbows sind konstant! Sie möchten zwar gern Jongleure sein, aber rippeln sich dabei nicht vom Fleck. Denn schon zum dritten Mal finden wir sie mit Balla Balla auf Platz Nr. 3.

4. Anja, Anja

Hier haben wir es wieder mal mit dem Naturtalent Ronny zu tun, der uns schon so manche Überraschung auf dem Schlagertablett servierte. Er träumt Weihachten von Anja. Wer tut das schließlich nicht in irgendeiner Form? Wer weiß denn auch schon, wo der Junge gerade herumschwabbelt? —

5. 17 Jahr', blondes Haar!

Ei, ei, ei — Maria! Wer hätte die wohl nicht gern unter'm Tannenbaum! Die unbeschriebene, ach Verzeihung, besungene Platte, von Udo Jürgens natürlich. Oder — hatte mich jemand etwa mißverstanden? Und wenn schon! Das nimmt der Weihnachtsmann, besonders denen da draußen auf See, natürlich ganz und gar nicht krumm. Das hat er schließlich davon! Denn warum heißt es auch immer: „Weihnachten, das Fest der Liebe und der Familie.“ Na, denn wünsch' ich: Fröhliche Weihnachten gehabt zu haben!

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by "Musikmarkt")

war alles zu spät. Dieser Dummkopf von einem Pero hatte tatsächlich den blauen Fisch, dem der Engländer elf Jahre lang nachjagte, gefangen und ihn achtlos ins Boot geworfen. Daß er auf einen blauen Fisch achten sollte, hatte er ganz vergessen... und — einmal an Land, hatte er ihn, da er groß war, einfach gegessen...“

Wir mußten dann einen Arzt rufen, denn wir fürchteten, der Engländer würde sich selbst umbringen — es war aber auch eine ärgerliche Sache. Die alte Mara — die Frau von Pero — hat ihren Mann, als sie von der Sache erfuhr, eine Stunde lang geprügelt — aber es war schade um die Zeit.

„Und nun“, schloß der Wirt seinen Bericht, „ist der Engländer wieder da — und fischt und hofft wieder einmal den blauen Fisch zu fangen. Vielleicht fängt er ihn in zehn Jahren — vielleicht ist ihn dann wieder jemand auf...“ Die Glocke von Sveti Naum begann zu läuten, und der Wirt unterbrach seine Erzählung und bekreuzigte sich. Weit hinter uns — wie ein Punkt, lag das Boot des Engländers. Des Mannes, der sein Leben der Suche nach einem blauen Fisch verschrieben...“

GP.

Unser Freizeittip

**Mikroskope
Radios
Fernrohre
zum Selbstbasteln**

So urteilt
die Presse
über unseren
Freizeittip:

Kölnischer Stadt-Anzeiger
SPIELZEUG UND EXPERIMENT

„Daß jemand neues Spielzeug erfindet, ist gerade heute keine Besonderheit. Daß aber jemand, der Spielzeug erfunden hat, dafür den Ehrendoktor einer Universität erhält, dürfte ein ungewöhnliches Ereignis sein. Es geschah jetzt gerade, als die Universität Bern dem Lehrer Wilhelm Fröhlich den Doktor honoris causa verlieh.

Dieser Wilhelm Fröhlich hat nichts getan, was die Welt veränderte oder in die „Annalen der Geschichte“ eingehen wird. Er hat sich nur als junger Mann geärgert, wie wenig gute, das heißt praktisch ausführbare Bastelmöglichkeiten es gibt. Und diesen Ärger hat er in sich wachgehalten, bis aus dem Jungendlichen der Lehrer geworden ist. Und dieser Lehrer entwickelte dann Geräte, mit denen seine Schüler einfache Experimente selbst machen konnten. „Der Wunsch nach eigenen Experimenten wird in einem jungen Menschen fast übermächtig“, sagt er. „Aber ohne Anleitung nimmt er sich gleich die schwierigsten Dinge vor, die ihm natürlich nicht gelingen. Und dann macht ihm das Ganze keine Freude mehr.“

Und hier liegt das große Verdienst des Mannes, der jetzt „Doktor Spiel“ wurde. . . . Und schließlich mag bei den Überlegungen der Wissenschaftler, die jetzt den spielenden Lehrer ehrten, auch wesentlich gewesen sein, daß Jugendliche, die im Spiel so dauerhafte Interessen gewinnen, im allgemeinen wohl leichter zu erziehen sind. Man darf diese Jugendlichen zumeist aus den Sorgen ausklammern, die wir uns heute etwa um Freizeitgestaltung und Halbstarke machen. Sie sind bei einigem Verständnis der Eltern auch gegen die Gefah-

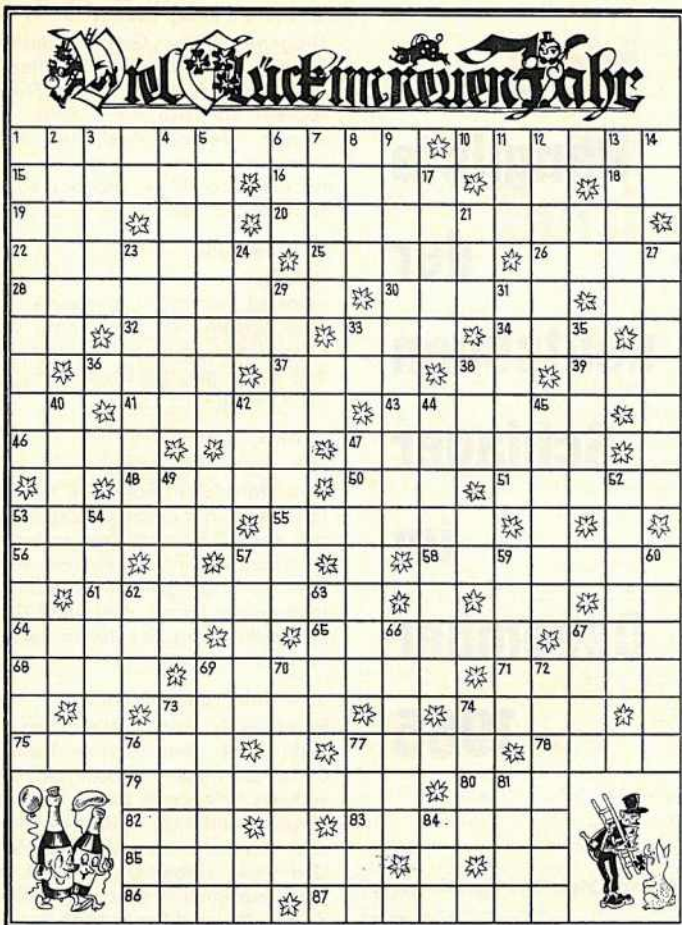
ren der Kontaktlosigkeit in der Familie (und was es da sonst alles gibt und geben soll) gefeit, suchen ihre Zufriedenheit nicht irgendwo draußen, sondern bei sich selbst. Wenn Bastelkästen das erreichen, hat der Erfinder dafür sicherlich den Ehrendoktor verdient.

Der Abend
SPIEL WIRD WISSEN:

Spiel mit Köpfchen bietet das Kosmos-Lehrspielzeug der Frankh'schen Verlagshandlung, Stuttgart. Allerhand für eine Jungenbude kann man sich aus dem „Elektromann“ zusammenbasteln: 120 Versuche aus der Elektrotechnik, die ohne Werkzeuge oder ohne fremde Hilfe zustande kommen. Ob nun Signale für die elektrische Eisenbahn konstruiert oder Hausklingel, Elektromotoren, Telegrafenanlagen gebastelt werden sollen — eine einfache übersichtliche Anleitung führt in die Zauberwelt des elektrischen Stroms.

Aber auch die anderen Kästen: Der „All-Chemist“, „Radiomann“, „Optikus“ und „Fotomann“, der „Technikus“ und „Mikromann“ — es gibt kaum jemanden, der damit nicht einen ganzen Haushalt auf den Kopf stellen kann. Was auf den harten Schulbänken oft nur Pflicht ist — zu Hause wird's Vergnügen. Übrigens die Preise: zwischen 25,— und 36,— Mark. Nicht wenig — aber nicht zuviel für ein Spielzeug über Jahre.

Dieses Angebot hat Hand und Fuß. Der Erfinder dieser Experimentierkästen, Dr. h.c. Fröhlich, kannte zwar unsere Freizeitprobleme auf See nicht. Wenn man sich aber mit diesen Experimentierkästen beschäftigt, möchte man meinen, er hätte genau gewußt, was vielen auf Freiwache oder nach Daddeldu an Bord fehlt. Mit allerbestem Gewissen kann „Kehrwieder“ daher diese anregende Freizeitbeschäftigung empfehlen.



Waagrecht: 1. Er soll Ihnen Glück im Neuen Jahr bringen, 10. tönt vom Kirchturm, 15. die Unwahrheit sagen, 16. Stadt in der Schweiz, 18. Flächenmaß, 19. französisch: Osten, 20. Personengleichheit, 22. passatartige Winde am Mittelmeer, 25. Gerücht, 26. unterster Längsträger im Schiff, 28. nach einer nordamerikanischen Universitätsstadt benannter chemischer Grundstoff, 30. Trenngerade spiegelgleicher Flächen, 32. Laubbäume, 33. französisch: nach Art von, 34. Hochweide, 36. Futterpflanze, 37. Kleidungsstück der Inderin, 39. Wappenvogel, 41. italienischer Männername, 43. Hirtenlied, 46. ein Seidengewebe, 47. nordamerikanischer Pelztierjäger, 48. Tasteninstrument mit Pfeifen, 50. arktisches Nutztier, 51. Wert einer Ware in Geld, 53. Almhirt, 55. feiner Spott, 56. französisch: Schrei, 58. schwach, ohne Spannkraft, 61. appetitanregendes alkoholisches Getränk, 64. Fahrzeug, 65. Gartenpflanze, 67. in Fremdwörtern: neu, 68. Schwung, Begeisterung, 69. Bildungsanstalt für Geistliche, 71. feinkörniger Spateisenstein, 73. europäische Hauptstadt, 74. unbeschmutzt, 75. Stadt in Italien, 77. Körpergliedmaßen, 78. Schaumwein, 79. afrikanische Landschaft, 80. plötzlicher Windstoß, 82. Zeigefürwort, 83. meist geflügeltes Gliedertier, 85. Roman von John Knittel („Therese . . .“), 86. Bürde, 87. Radiozubehör.

Senkrecht: 1. Soll in bestimmter Form auch ein Glücksbringer sein, 2. eßbare Muschel, 3. Längenmaß, 4. verneinen, ablehnen, 5. Reißer, Schlagler in der Umgangssprache, 6. Meeresraubfisch, 7. Stadt in Polen, 8. mundartlich: Hausflur, 9. lärmern, 11. Senkblei, 12. Weissagungsstätte im klassischen Altertum, 13. hat man nach zu ausgedehnten Feiern, 14. persönliches Fürwort, 17. nordamerikanische Stadt am Mohawkfluß, 21. bewaldeter Höhenzug zwischen Weser und Leine, 23. niedriger Sportrennschlitten, 24. zu keinem Zeitpunkt, 27. französischer Wallfahrtsort, 29. Talg, 31. nachlässig, schlampig, 35. Kunde, Erzählung, 38. Angsttraum, 40. alte Münze, 42. Europäer, 44. Versandkanne, 45. Männername, 47. kleine Flüssigkeitsmenge in Kugelform, 49. Niederschlag, 52. den Körper gegen eine Krankheit immunisieren, 53. das wünschen wir Ihnen im kommenden Jahr, 54. Fluß in Nordamerika mit berühmten Fällen, 57. Wundabsonderung, 59. landwirtschaftliche Anwesen, 60. Zuruf beim Zutrinken, 62 internationale Schriftstellervereinigung, 63. Regenbogenhaut des Auges, 66. Gewürz und gelbfärbendes Mittel, 67. englisch: neun, 69. griechische Insel, 70. kleine Spinnentiere, 72. Frauennamen, 73. spanische Münzeinheit, 74. Teil des Weinstockes, 76. Hunderasse, 77. Opernlieder, 81. Naturforscher und Naturphilosoph, 84. Gewässer.

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

Seemann paß auf!

Drei kummertgewöhnte Ehefrauen unterhielten sich. „Mein Mann“, begann die Frau eines Schauspielers, „ist oft so zerstreut, daß er abends ins Theater geht, ohne zu wissen, in welcher Rolle er auftreten muß!“

„Und meiner erst!“ rief da die zweite, deren Mann Arzt war. „Neulich wollte er einem Patienten den Puls fühlen, nahm aber in Gedanken seinen eigenen Arm und fand, daß der Mann völlig gesund sei!“

„Mein Mann ist Seemann“, begann die dritte. „Kürzlich kam er von seiner Reise zurück, kniff mich in die Wange und fragte: „Na, Kleine, wir müssen uns doch schon irgendwo mal gesehen haben!“

Und in Bonn?

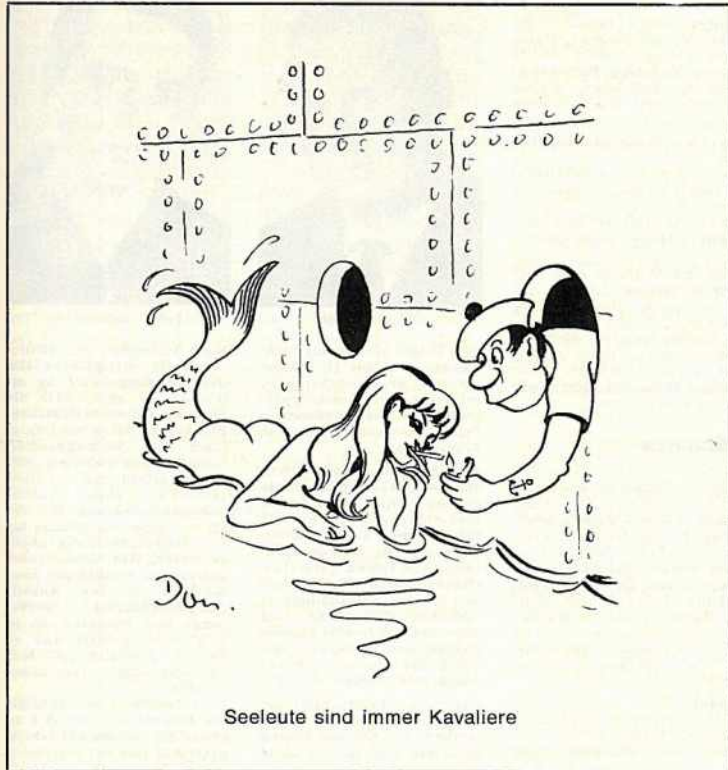
Zu einer besonderen Gelegenheit nahm der alte Gladstone seine kleine Enkelin ins Unterhaus mit. Mit großem Interesse verfolgte die Kleine die Eröffnungszeremonie, sah den Sprecher würdevoll von seinem Sitz aufstehen, einen Blick in die Runde werfen und dann das übliche Gebet sprechen, das mit den Worten endet: „God save the country!“

„Warum wird im Unterhaus gebetet?“ fragte die Enkelin auf dem Heimwege. Gladstone war einige Sekunden still, dann antwortete er: „Zu Beginn jeder Sitzung sieht sich der Sprecher die Mitglieder des Hauses an, mein Kind. Wenn er dies getan hat, bittet er Gott um Gnade für England!“

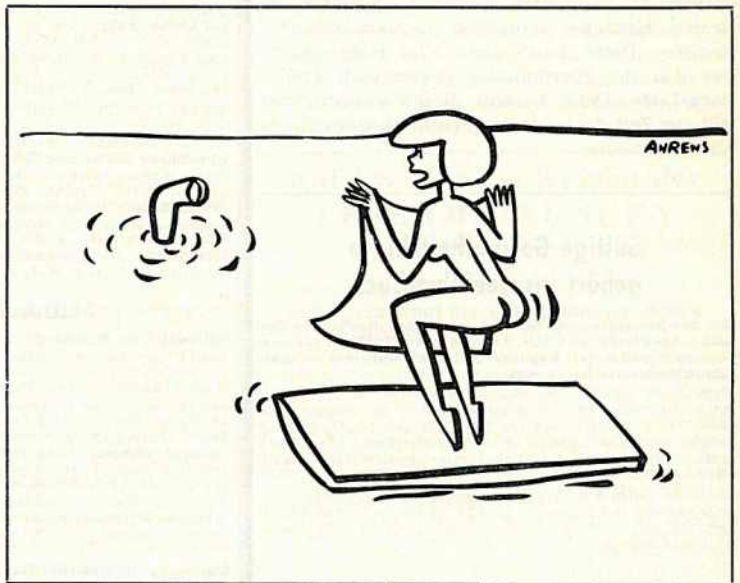


Klar bei Schmunzelaugen

„Ja, ja, ich habe verstanden, ich soll Trude um 9.30 Uhr anrufen.“



Seeleute sind immer Kavaliere



Menschenführung

Kurz nachdem der Erste an Bord gekommen war, ließ er sich den Moses kommen und eröffnete ihm: „Ich bin ein Mann von wenig Worten. Damit Sie sich gleich an den Flötenturn gewöhnen: Wenn ich Sie brauche, pfeife ich und dann kommen Sie mit fullspeed angewetzt, verstanden?“ „Jawohl, das trifft sich gut, auch ich bin nämlich ein Mann von wenig Worten. Wenn Sie pfeifen und ich schüttele mit dem Kopf, dann heißt das, ich komme nicht.“

Auf einer einsamen Insel fand man einen Mann.

„Sie leben also seit zwanzig Jahren hier?“ fragte der Kapitän des Schiffes, als der Fremde an Bord war. „Und warum sind Sie denn damals ausgewandert?“

„Um zu vergessen!“ gestand der moderne Robinson.

„Was wollten Sie denn vergessen?“ fragte der Kapitän interessiert.

Der Mann kratzte sich hinter dem Ohr:

„Das habe ich in der Zwischenzeit vergessen!“ (ici)

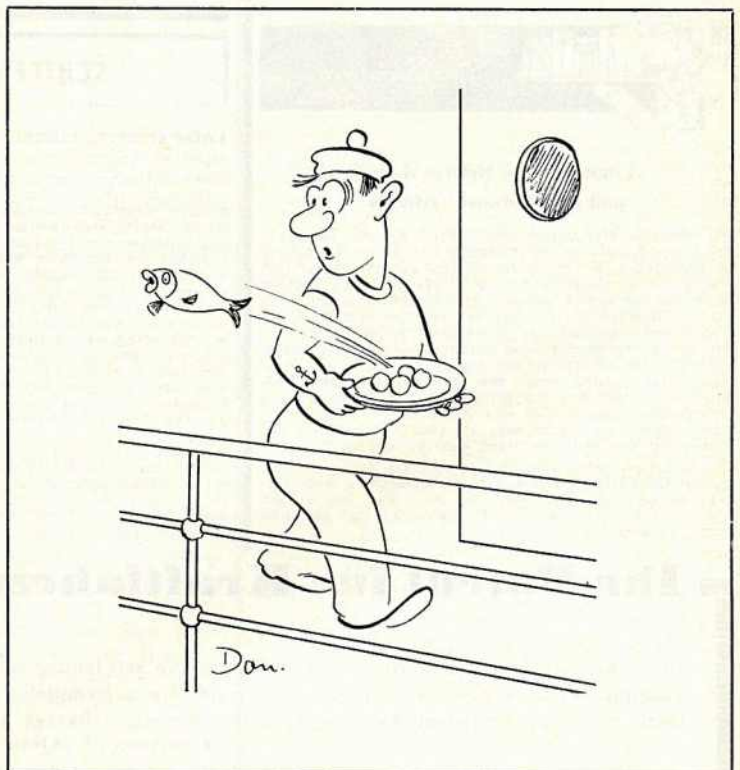
Oben so unten wie tief

Petersen erzählte: „Tja, und dann fiel ich über Bord! Rings um den Kahn wimmelte es von Haifischen.“

Und da war eben nicht viel zu machen. Der eine Haifisch biß mir gleich das linke Bein ab. Tja . . .“ Die Zuhörer schauderten vor Entsetzen. Einer fragte: „Und was taten Sie, Herr Petersen?“

„Ich ließ ihn. Ich streite mich doch nicht mit einem Haifisch herum.“ (ici)

Auf einen britischen Marinebefehl zur Aufbewahrung von Torpedosprengköpfen heißt es: „Aus technischen Gründen ist es erforderlich, die Sprengköpfe mit der Spitze nach unten und mit dem Unterteil nach oben zu stauen. Damit es bei der Aufbewahrung keinen Zweifel darüber geben kann, was oben und unten ist, wird das Unterteil die Bezeichnung Spitze und die Spitze die Bezeichnung Unterteil erhalten.“



Amandus Reinecke 70 Jahre im Reedereigeschäft

Am 2. Januar 1966 ist der Senior der deutschen Reeder, Herr Amandus Reinecke, 70 Jahre im Reedereigeschäft tätig gewesen. Schon als 15-jähriger trat er heute im 92. Lebensjahr stehende Reeder seine erste Seereise auf der väterlichen Schonerbrigg „Heinrich“ an und verschrieb damit sein Leben der Schifffahrt. Mit dem Erwerb des Kapitänspatents im Jahre 1894 auf der Navigationsschule zu Hamburg schloß der Jubilar seine Seefahrtzeit ab und trat nach einem einjährigen Dienst bei der Kaiserlichen Marine am 2. Januar 1896 in den väterlichen Reedereibetrieb ein. Amandus Reinecke, der nach wie vor am Geschehen der Reederei teilnimmt, ist der älteste deutsche Reeder und einer der ältesten Kap-Horniers.

Aus einer Flotte von ursprünglich 4 Segelschiffen, zu denen später 10 Fluß- und Seeschlepper sowie 15 Seeleichter kamen, entwickelte sich eine Seeschiffslotte, die bei Beginn des 2. Weltkrieges aus 9 Einheiten bestand. 1945 verblieb der Reederei lediglich ein fahrbereites Motorschiff von 550 t. Zur Zeit werden 10 Seeschiffe bereedert, darunter die beiden einzigen deutschen „roll-on-roll-off“-Schiffe „Peter Pan“ und „Nils Holgersson“, der von ihr gegründeten Travemünde-Trelleborg-Linie. Dem Ausbau dieses Fährdienstes gilt zur Zeit die besondere Aufmerksamkeit des Unternehmens.

Gültige Gesundheitskarte gehört ins Seefahrtbuch

Die See-Berufsgeossenschaft hat erneut auf die Notwendigkeit hingewiesen, daß alle an Bord beschäftigten Personen — einschließlich der Kapitäne und Schiffsoffiziere — eine Gesundheitskarte haben müssen.

Nach § 81 Abs. 1 des Seemannsgesetzes — i.d.F. des Änderungs- und Ergänzungsgesetzes vom 25. August 1961 (BGBl. II S. 1391) — müssen Kapitäne und Schiffsoffiziere ebenso wie alle anderen Besatzungsmitglieder im Besitz eines gültigen Zeugnisses über ihre Seedensttauglichkeit (Gesundheitskarte) sein.

Verstöße gegen § 81 des Seemannsgesetzes sind Ordnungswidrigkeiten und können u. U. nach §§ 126 Nr. 1, 128 Abs. 1 und 132 Abs. 1 Nr. 1 des Seemannsgesetzes mit Geldbuße geahndet werden.



Das Bücherbrett

Handbuch des Bristol-Kanals und der Südküste Irlands

Das Deutsche Hydrographische Institut hat das Handbuch des Bristol-Kanals und der Südküste Irlands als Neuauflage herausgegeben, die die fünfte Auflage aus dem Jahre 1955 ersetzt. — Im Gegensatz zu der vorhergehenden Auflage beschreibt die sechste zunächst den Bristol-Kanal und dann erst die Südküste Irlands, und zwar von Ost nach West, um auch dieses Handbuch der allgemeinen Regel anzupassen, daß die Küstenbeschreibung gleichlaufend mit der Fahrtrichtung eines Schiffes auf der Ausreise sein soll. Als Quellenmaterial standen außer den amtlichen britischen Seehandbüchern und den von privater Seite herausgegebenen Hafenbeschreibungen auch eine Reihe von Berichten deutscher Schiffe zur Verfügung; so konnte der Inhalt des Buches auf den neuesten Stand gebracht werden.

Das in Leinen gebundene Buch umfaßt 303 Seiten mit insgesamt 120 Küstenansichten, Plänen und anderen Abbildungen; es ist zum Preis von DM 18,— von den amtlich zugelassenen Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.



DER WEG
ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Am 15. Dezember 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt folgende Herren: Ernst-Otto Bech, Gerd Blunck, Martin Brandes, Horst Joskowiak, Gerhard Klink, Wedig v. d. Knesebeck, Hubert Lersch, Georg v. Manteuffel-Szoega, Klaus Münzenberg, Jürgen Nelz, Christian Petersen, Helmut Platzoeder, Christoph Reiche, Bernd Romig, Rudolf Schätzl, Jörg Schuster, Gerhard Schwarzin, Heinz Starck, Norbert Strehlau, Manfred Stronck, Günther Weber, Wolf Wehe.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 21. Dezember 1965 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Burkhard Arbaczewski, Klaus Edrulat, Wolfgang Frank, Eckart Hamann, Ulrich Hebbinghaus, Gert Höpner, Wendelin Hoffmann, Klaus Hübner, Heiko Lemke, Christian Lenzner, Jochen Leu, Hans-Uwe Neelsen, Eckhard Petter, Michael Reincke, Wolfhart Schmidt, Klaus Schröder, Knut Sicking, Bernd Strohe, Klaus Thomas, Carsten Vöge, Hegall Vollert, Manfred Zapka.

Am 20. Dezember 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Ernst Freiherr Bock von Wülffingen, Horst Bulan, Peter Dau, Detlef Gaden, Broder Jessen, Rudolf Jürgens, Hans-Jörg Koop, Werner Lorenz, Uwe Matzen, Ulrich de la Motte, Jürgen Pentzin, Bodo Pogoda, Karl-Otto Poll, Wolfgang Prey, Werner Reinhold, Heinz Sachtleber, Walter Schmidt, Klaus Speck, Peter Timm, Bernd Warner, Otto Wittrock.

Am 18. Dezember 1965 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren: Klaus Bunte, Gerhard Dreschler, Hans-Theo Eselgrimm, Karl Görgens, Wolfgang Helm, Ulrich Hexel, Hans-Georg Klein, Klaus Köhler, Edgar Kurth, Rolf Kuttler, Werner Leuschner, Holger Maack, Horst Mahl, Hilmar Melchert, Dieter Niemann, Wolfgang Schmidt, Hans-Jürgen Seiler, Otto Wittke.

Am 17. Dezember 1965 bestanden die Prüfung zum See-Steuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren: Peter Anders, Gunnar Beyer, Karl-Heinz Buck, Walter Büßen, Bernd Grothe, Peter Gruhlke, Heiko Hartmann, Dieter Heesch, Horst Heldemann, Günter Heinrich, Heinrich Jentsch, Klaus-Dieter Maertsch, Jörg Neitzel, Peter Perdelwitz, Karl Petersen, Klaus Siebert, Norbert Stalbohm, Peter Steinheimer, Erich Steuernagel, Klaus Stimmann, Ernst-Otto Strelow, Wolfgang Wolgast, Werner Woywod.

Matrosenprüfungen

Prüfungsstelle Hamburg

Gerd-R. Beutke, Peter Brandt, Günther Diehl, Meene Feldkamp, Werner Fink, Volker Gluth, Eckhard Graudenz, Harald Gräpel, Gernot Groehn, Helmut Kraus, Peter Köster, Rolf Kraefel, Enno Kulsen, Walter Kroth, Heinz Kunert, Reinhard Lange, Erhard Laplace, Hans Lenz, Jörg-Michael Marti, Olfried Martz, Hans-Werner Merkel, Martin Mowes, Manfred Michaels, Ernst Paul, Heinz Raap, Detlef Raddatz, Lothar Resmer, Erwin Rogalski, Norbert Rosentreter, Waldemar Roth, Rolf Schaarschmidt, Tassilo Schmidt, Werner Schramm, Dieter Schröder, Hans-Jürgen Schwarz, Kurt Schuppe, Wilhelm Swirtszinsky, Gunter Thoss, Claus Wallbrecher, K.-Herbert Weinberg, Jörg Willand, Helmut Winklhofer.

Matrosenprüfungsstelle Travemünde

Henning Axt, Detlef Bansemer, Herbert Boeller, Torsten-Michael Brandt, Jürgen Briese, Holger Fricke, Heinz Gendries, Michael Gossmann, Hans-Hermann Hagene, Uwe

SCHIFFSUNFÄLLE

Lotse steuerte falschen Kurs - Kapitän schuldig

Am 4. 12. 1965 um 07.16 Uhr ist das MS „Wandsbek“ im Golf von Izmit bei Darica Point aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist am 5. 12. früh mit Schlepperhilfe abgebracht worden und konnte die Reise fortsetzen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß nach dem Lotsenwechsel westlich Darica Burnu nach dem Anker-angehen bei schlechter Sicht zu weit nördlich gesteuert worden ist. Den Kapitän trifft insofern ein Verschulden, als er den gefährlichen Kurs des Lotsen widerspruchlos hingenommen und nicht für einen ausreichenden Sicherheitsabstand von Darica Point gesorgt hat. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Nach Ansicht des Seeamtes hätte der Kapitän erkennen müssen, daß mit dem vom Lotsen gesteuerten Kurs kein ausreichender Abstand vom Land gehalten werden konnte, zumal man vorher höchstens eine halbe Seemeile von Land entfernt geankert hat. Die Höhe des Schadens ist noch nicht bekannt.

Auf dem ostdeutschen MS „Denebola“ (617 BRT) verunglückte am 2. 12. die Decksladung. Das Schiff befand sich zur Unfallzeit etwa 30 sm westlich von Terschelling und forderte Hilfe an. Zur Unterstützung der „Denebola“ liefen das Rettungsboot „Prins Hendrik“ und der Schlepper „Holland“ aus.

Koch, Hans-Joachim Lang, Michael Neumann, Werner Nickel, Rolf Nussbaum, Gerhard Peterson, Erhard Poppendieck, Bernd-Georg Robran, Otto Rogowski, Peter Rummel, Jan-Peter Schmidt, Klaus Schubert, Alfred Schütz, Michael Sommer, Klaus Stau, Heinz Stephan, Gert-Rüdiger Trede, Reichard Wiest, Hans-Joachim Zähler.

Prüfungsstelle Bremen

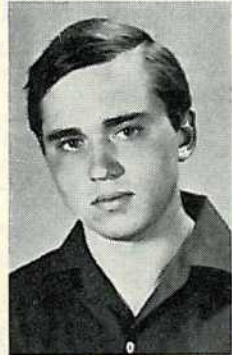
Manno Adden, Rolf-Dieter Alt, Jürgen Barthel, Bodo Bass, Walter Bentrup, Ingo Bornstedt, Axel Brockschmidt, Hans-Jürgen Brüning, Stergios Dimou, H.-Ulrich Duis, Lothar Ebner, Olaf Emig, Helmut Gerdes, Peter Grimm, Herbert Harmsen, Christian Jensen, Walter Jeske, Torsten Junge, Walter Korn, Rolf Kuepper, Abdalhamid Kodjouri, Eilhard Kruse, Rüdiger Lauschke, Willy Möller, Stefan Neuwinger, Ulrich Otten, Peter Renken, Detlef Sprenger, Rainer Tegtmeyer, Rainer Timm, Willy Timmermann, Theodor Thole, Elmar Urban, Helmut Voss.

Ingo Bornstedt erhielt als Anerkennung für weit über Durchschnitt liegende Leistungen eine Buchprämie.

Wegen weit über Durchschnitt liegende Leistungen wurden die Matrosen **Seidel** und **Jaskiewicz** mit einer Buchprämie ausgezeichnet.



Wolf Seidel



Peter Jaskiewicz

Herr Seidel verließ das Gymnasium nach der 11. Klasse, um den Seemannsberuf zu ergreifen. Die Abschlußprüfung an der Seemannsschule Privatl bestand er mit dem Prädikat gut.

Zwischen ihm, seinen Eltern und der DDG „Hansa“ wurde sodann eine Ausbildungsververeinbarung abgeschlossen für die Dauer seiner Ausbildung bis zur Matrosenprüfung abgeschlossen. Auf Grund guter Leistungen konnte die Seefahrtzeit in den Ausbildungsabschnitten Decksjunge und Junggrad um je drei Monate gekürzt und er bereits vorzeitig zur Matrosenprüfung zugelassen werden.

Herr Seidel beabsichtigt, die Patente A 5 und A 6 zu erwerben, um das vor Jahren gesteckte Ziel zu erreichen.

Nach Erlangung der Mittleren Reife entschloß er sich den Seemannsberuf zu ergreifen. Er absolvierte die Seemannsschule in Hamburg-Blankenese mit gutem Erfolg. Nach dem Seemannsschulbesuch wurde zwischen ihm, seinen Eltern und der DDG „Hansa“ eine Ausbildungsververeinbarung für die Dauer seiner Ausbildung bis zur Matrosenprüfung abgeschlossen. Auf Grund guter Leistungen konnte die Seefahrtzeit in den Ausbildungsabschnitten Decksjunge und Junggrad um je 3 Monate gekürzt und er bereits vorzeitig zur Matrosenprüfung zugelassen werden.

Herr Jaskiewicz beabsichtigt, die Patente A 5 und A 6 zu erwerben, um das vor Jahren gesteckte Ziel zu erreichen.

Das deutsche Motorschiff „Wandsbek“ (3954 BRT) war in der Türkei in der Nähe von Darica Point im Nebel aufgelaufen. Nach Mitteilung der Reederei kam das Schiff aber wieder frei und konnte seine Reise nach Bestätigung der Klasse fortsetzen. Die „Wandsbek“ befand sich auf der Reise von New Orleans nach Istanbul und Derince.

Schiffbruch am Heiligabend

In den Mittagstunden des Heiligabend 1965 bekam das MS „Saga“ (ex „Gertrud C. Ertel“, 2415 BRT) etwa 3,5 sm nordöstlich vom Feuerschiff Falsterbo/Rev. bei schwerem Sturm Grundberührung, schlug entlang des ganzen Kiels leck, hatte sofort großen Wassereinbruch und legte sich auf 12 Grad Schlagseite. Ein auf den Notruf herbeigeeiltes Lotsenboot übernahm die 22 Mann Besatzung und brachte sie zur Trelleborg Lotsenstation, wo unter Bewirtung durch die Lotsen dann doch noch Weihnachten gefeiert werden konnte. Abschleppversuche des Havaristen blieben bisher erfolglos.

Bei Windstärke 12

geriet die deutsche „Adrian Maris“ (3781 BRT) in der Biscaya in Seenot. Die Eisenladung war verunfallt, das Schiff trieb hilflos mit 20 Grad Schlagseite. Bergungsschlepper „Atlantic“ schaffte es, den Havaristen bei schwerem Sturm und in dunkler Nacht auf den Haken zu nehmen und ihn nach La Pallice einzuschleppen.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Neue Form für Superschiffe

Das asymmetrische Hinterschiff

Das in den letzten Jahren stark forcierte Anwachsen der Schiffsgrößen, besonders bei Tankern und Massengutfrachtern, hat die Schiffbauer vor keine geringen Probleme gestellt. Abgesehen von der Festigkeit der Stahlkonstruktionen der teilweise schon über 300 m langen Mammutschiffe — auf einem Schiffbaukongress in Oslo wurden vor etwa sechs Jahren Tanker von über 100 000 tdw noch für indiskutabel gehalten — gehen die Bestrebungen dahin, diese Schiffe breitenbetont mit einer größtmöglichen Völligkeit des Unterwasserschiffes zu bauen. Damit wird die Wasserdrängung und gleichzeitig die Tragfähigkeit vergrößert. In diesem Zusammenhang müssen die extremen Bugwulstformen genannt werden, die in jüngster Zeit sehr häufig mit großem Erfolg bei Superschiffen zur Anwendung gekommen sind. Weniger Erfolg hat man bisher damit, die Hinterschiffsform über die bereits bekannten maximalen Völligkeiten hinaus zu vergrößern. Dies scheidet daran, weil bei einer Vergrößerung der Wasserlinienauslaufwinkel besonders im oberen Propellerbereich, abrupt sehr ungünstige Strömungsverhältnisse am Hinterschiff auftreten, wodurch die Geschwindigkeit stark vermindert wird und häufig Schiffsschwingungen auftreten.

Im Schiffbau ist diese Problematik in ihren Auswirkungen bekannt, weniger aber in ihren genauen Ursachen. Beim Studium der Strömungsverhältnisse am Hinterschiff, speziell im Nachstromgebiet der Schiffsschraube, hat der Hamburger Schiffbauingenieur Ernst Nönnecke festgestellt, daß bei symmetrischer Hinterschiffsform die Zuströmung zum Propeller auf der Schiffseite, wo sich die Propellerflügel nach oben bewegen, davon besonders im Bereich der oberen Wasserlinie, merklich ungünstiger ist als auf der entgegengesetzten Schiffseite. In diesem schlecht angeströmten Bereich der Propellerfläche hat Nönnecke hauptsächlich bei extrem vollen Schiffen passive und sogar gegenläufige Strömungen beobachtet. — Weitere Erscheinungen der ungleichmäßigen Strömungsverhältnisse im Nachstromgebiet sind periodisch auftretende hydrodynamische Kräfte, die die Schiffsschraube auf die Wellenleitung und deren Lager überträgt, und die deshalb im Hinterschiff starke Vibrationen erzeugen können.

Schiffbauingenieur Nönnecke hat aus diesen Erkenntnissen eine asymmetrische Hinterschiffsform entwickelt. Dabei ist der oberhalb der Propellerwelle liegende Teil des Hinterschiffes gegenüber dem unterhalb der Welle liegenden Teil entgegen der Drehrichtung des Propellers verdreht. Dadurch kann das Wasser in dem bisher schlecht angeströmten Bereich der Propellerfläche mit einem Vordrall eintreten, der der Propellerdrehrichtung entgegengesetzt ist.

Das Ergebnis sind über die ganze Propellerfläche weitaus besser verteilte Strömungskräfte, die einen wesentlich höheren Wirkungsgrad von Propeller und Antrieb ermöglichen. Außerdem kann — was für den Reeder von größter Bedeutung ist — der Völligkeitsgrad gegenüber der symmetrischen Hinterschiffsform erheblich erhöht werden, ohne die Geschwindigkeit zu beeinträchtigen. Wird mehr Wert auf eine Vergrößerung der Geschwindigkeit gelegt, so kann dieses bei gleicher Antriebsleistung und gleicher Verdrängung des Schiffes erreicht werden.

Die Ergebnisse der Untersuchungen, die zum Teil an maßstabgerechten Rumpfmustern in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt durchgeführt wurden, sind von dem Hamburger Professor Dr.-Ing. O. Grimm, Universität Hamburg, der als Spezialist für Schiffsschwingungen einen internationalen Ruf genießt, in einem Gutachten bestätigt und anerkannt worden.

Nönnecke hat auf Grund von Versuchsergebnissen festgestellt, daß durch seine neue Hinterschiffsform die Tragfähigkeit von Großraumfrachtern um etwa drei Prozent gesteigert werden kann, bei einem 60 000 tdw großen Bulkcarrier würden das etwa 2000 tdw ausmachen. Angesichts der harten Wettbewerbsbedingungen in der Weltschiffahrt fallen solche Ersparnisse bzw. Leistungssteigerungen schon erheblich ins Gewicht. Außerdem werden durch das asymmetrische Hinterschiff trotz erhöhter Völligkeit die Dreh- und Biegeschwingungen in der Wellenleitung auf ein Minimum herabgesetzt, weil die Hinterschiffsform auf die Flügelzahl des Propellers abgestimmt werden kann.

Der Propeller arbeitet bekanntlich einseitig. Sein Druckpunkt liegt nicht in der Propellermittte, sondern verlagert sich etwas auf eine Schiffseite. Aus diesem Grunde erleidet das Schiff geringe Kursabweichungen, die durch Gegenstellung des Ruders korrigiert werden müssen. Auch hier schafft das asymmetrische Hinterschiff erhebliche Verbesserungen.

Besondere Bedeutung wird das asymmetrische Hinterschiff für Superfrachter mit Turbinenantrieb gewinnen. Turbinenhersteller und Werften bemühen sich gegenwärtig darum, den Durchmesser von Propellern für turbinengetriebene Großraumschiffe bis auf etwa 10 m zu vergrößern und zugleich die Drehzahl der Schraube bis auf 85 Umdrehungen in der Minute herabzusetzen. Bei der üblichen symmetrischen Hinterschiffsform würde das bedeuten, daß die Hinterschiffe im oberen Anströmbereich zum Propeller wesentlich schlanker gebaut werden müßten, um die Vorteile dieser Großantriebe voll nutzen zu können. Die dabei zwangsläufig auftretenden Einbußen in der Völligkeit bzw. Tragfähigkeit können jedoch durch die asymmetrische Hinterschiffsform mehr als aufgewogen werden.

Seine für Schiffahrt und Schiffbau bedeutende Erfindung hat Nönnecke inzwischen in der Bundesrepublik und in allen bekannten Schiffbauländern der Welt patentrechtlich schützen lassen, darunter in Japan, England, in den USA, Schweden und anderen europäischen Staaten. Das asymmetrische Hinterschiff stellt das Gegenstück zu dem schon vor Jahren entwickelten Wulstbug dar, der Großraumfrachtern größere Geschwindigkeiten und Völligkeiten verleiht. Den Anstoß zur Entwicklung des asymmetrischen Hinterschiffes gab vor einigen Jahren das Projekt zum Bau eines Supertankers für die norwegische Reederei Sigval Bergesen, bei dem ein relativ niedriger Völligkeitsgrad gewählt werden sollte, um in jedem Fall Schwingungen im Hinterschiff, die durch die Hinterschiffsform hervorgerufen werden können, auszuschalten.

Stipendien für Besucher der Seefahrt- und Schiffingenieurschulen

Der Senator für Schifffahrt, Häfen und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen hat mitgeteilt, daß auf seinen Vorschlag hin die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und der Haushaltsausschuß der Finanzdeputation für das kommende Haushaltsjahr 1966 die Stipendien in beträchtlichem Umfang erhöht haben.

Im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen Nr. 52/65 sind die Richtlinien für die Gewährung von Stipendien an Studierende der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen bekannt gemacht worden. Danach erfolgt die Vergabe der Stipendien an Studierende der Seefahrtsschule nach denselben Grundsätzen wie für Studierende der Bau- und Ingenieurschule in Bremen.

Über die Einzelheiten für die Gewährung von Stipendien an bedürftige Studierende gibt die Seefahrtsschule Bremen Auskunft.

Bei allen übrigen Seefahrt- und Schiffingenieurschulen bestehen ähnliche Regelungen, wobei auch hier empfohlen wird, sich mit der Bitte um Auskunft über die Voraussetzungen und Bedingungen über die Vergabe der Stipendien an die betreffenden seemannischen Fachschulen zu wenden.

Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

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

MS „Maria Anna Schulle“

Betr.: „Erzwingt die Automation ein neues Berufsbild?“ von H. Langhans

Nachdem ich die Ausführungen des Herrn Langhans genügend verdaut hatte, habe ich mir erstmalig einige Elbschloß-Ratscherrn eingeladen, um mit ihnen die nötigen Folgerungen zu überlegen. Hier sind sie: Was das verurteilte Berufsbild betrifft, die Beschleunigung des Verfalls durch äußere Einflüsse, die schwindende Überzeugungskraft des Berufsbildes, die Ursachen der Abwanderung — Seefahrt usw. — finden unsere volle Zustimmung. Herr Langhans hat hierbei klargelegt, was ich in einigen Zuschriften in etwas rabiatere Form kritisiert habe.

Die Attraktion des seemannischen Berufes gibt es nicht mehr, seitdem die Herren Mau u. a. mit ihrer akademischen Automatisierung usw. — dem seefahrtinteressierten Binnenländer die letzten Illusionen über unseren einmal so romantischen Beruf gründlichst genommen haben. Die Hoffnungen, welche Herr Langhans aus der Aktion Ferienpraktikum schöpft, sind ein Trugbild.

„Das Berufsbild von morgen — die Neuorientierung“ kann ich im Rahmen dieser Zeitschrift nicht korrekt von unserem seemannischen Blickpunkt beantworten. Eines möchte ich jedoch über dieses Thema sagen: Herr Langhans und Kollegen überschätzen (von ihrem Blickpunkt der Großreederei aus) die durch Automatisierung aufgezeigten Möglichkeiten betreffs Personaleinsparung, Reparaturersparnis, Schiffssicherheit usw.

Das Gegenteil wird eintreten, meine Herren! Es werden noch mehr gute Seeleute abwandern, der evtl. Nachkömmling wird in seinen fachlichen Leistungen noch weiter zurück sein; die Reparaturkosten werden sich ins Untragbare steigern; die Schiffssicherheit (heute schon mancherorts zu Gunsten der Rentabilität vernachlässigt) wird absinken. Der sicherste Nutznießer einer solchen Entwicklung wird die Werftindustrie sein.

Gewiß wird die fortschreitende Entwicklung auf elektronischem Gebiet die Möglichkeiten schaffen, viele Arbeitsvorgänge in der Navigation und im Maschinenraum zu steuern, zu vereinfachen. Aber letzten Endes sind es der wachhabende Ingenieur und sein Assi, welche durch aufmerksame Beobachtung des Betriebsablaufes sich abzeichnende Störungsursachen schon vorher erkennen und abstellen, bevor es zum großen Knall kommt.

Und so ist es auf der Brücke. Kein Seeamt wird einen Kapitän entlasten, welcher sich nur auf seine Automatik verläßt.

All dieser elektronisch gesteuerte Klapperautomatismus setzt nämlich eines voraus: Einen (besser zwei) hervorragend ausgebildete(n) Bordelektro-Ingenieur(e)! Und über dieses Thema „Bordelektiker“ unterhalten Sie sich mal mit Ihrem Maschineninspektor! Halleluja! Das Gestöhne hör' ich doch bis hierher am Amazonas!

Mit den bisherigen Strippenziehern und Flickschustern kommen Sie da nicht mehr aus. Da muß schon ein richtiger Elektro-Ingenieur her! Sollte es doch mal einer soliden Reederei gelingen, einen solchen tüchtigen einsatzfreudigen Elektrotechniker zu gewinnen, welcher auch tatsächlich in der Lage ist, die an ihn gestellten Anforderungen in Elektronik, Radar, Fernmeldetechnik usw. zu erfüllen und zudem auch noch einigermaßen alkoholresistent ist, dann blättern Sie dem bestimmt das Kapitänsgeloh auf den Tisch! Nun besteht aber die deutsche Seeschiffahrt nicht nur aus Lloyds, Hapag, Süd und Hansa, sondern zum Großteil aus mittleren und kleinen Reedereien. Und die können sich solche teuren Scherze nicht leisten.

Mit freundlichem Gruß

Erich Jacob (53)

Maschinenfachkundiger seit 1935

Unser Foto zeigt eine Uhr, eine große, eine weithin sichtbare. Sie sind überall, die Uhren: auf Türmen, in Bahnhofen und in Straßen, in den Büros und in den Heimen und an unserem Handgelenk. Sie ticken und hacken eine Sekunde nach der anderen heraus. Aus was eigentlich? Wer hat danach gefragt in der Silvesternacht?

An Bord haben wir auch Uhren. Auf der Brücke und im Funkraum und noch dazu den Chronometer unter doppeltem Verschluss, kardanisch aufgehängt. Und wer auf der Brücke Dienst tut, trägt noch seinen kleinen privaten Zeiterhacker mit sich herum. In der Maschine hängt eine Uhr und auch in der Kombüse. Überall mahnen uns Zeiger, wann wir wo was zu tun und zu lassen haben. Doch an Bord haben wir, außer dem Chronometer und all den Uhren, noch etwas anderes, was mit der Zeit zu tun hat. Das haben sie an Land nicht: die Glocke zum Glasen. Eine Glocke ist etwas anderes als eine Uhr. Eine Glocke tickt und hackt nicht, eine Glocke hat keine Zeiger wie Peitschen. Der Glocke Klang weht über Deck, verweht über das Meer. Erstirbt lange, ehe er am Horizont angelangt ist. Erstirbt in der Unendlichkeit des Meeres.

Sie ist stärker als das Glasen: größer. Sie reicht bis in die Ewigkeit. Und der sind alle Uhren gleichgültig. Das ist, was anders ist mit unseren Glasen auf See.



Wieder einmal haben wir zu Silvester gebannt auf die Zeiger geblickt und dann ging das große Geknalle los, das Gläserklingen „Prost Neujahr“. Jubel, Trubel, Heiterkeit! Und wieder ist das bei uns an Bord ein wenig anders als an Land. Ganz abgesehen davon, daß ein Drittel der Besatzung ja Wache hat und Dienst tut und auf Jubel, Trubel, Heiterkeit verzichten muß, abgesehen davon ist das bei uns durchaus nicht so ganz klar mit dem Zeiger auf Punkt zwölf.

Nach welcher Zeit? Bordzeit, Zonenzeit, wahre Greenwichzeit, mittlere Greenwichzeit? Wir an Bord wissen ja ganz genau, wie verdammt relativ es doch im Grunde um die Zeit bestellt ist.

Ist das ein Vorteil denen an Land gegenüber? Wir meinen ja, unbedingt. Denn, wenn die Zeit relativ ist, dann liegt uns

eben die Ewigkeit, die Unendlichkeit näher. Das Zeitliche dagegen in gebührendem Abstand. Denn der Glücklichere ist ja bekanntlich, dem keine Stunde schlägt. Wir leben in richtigeren Maßstäben und so ist uns auch die andere Uhr viel näher als denen an Land, die andere Uhr, die für uns wichtiger, für alle wichtiger ist, als die Zerhackeruhr. Es ist unsere Lebensuhr.

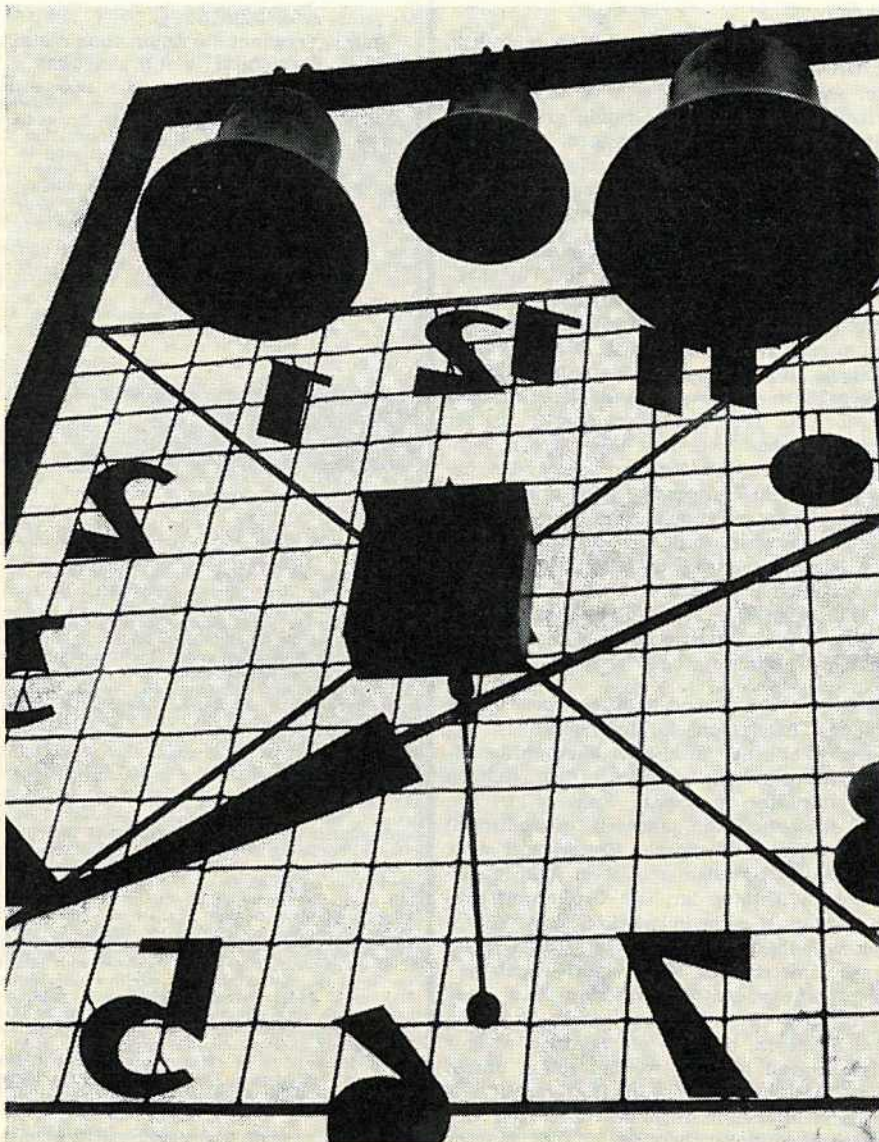
Sie hat keine Zeiger und wir wissen nur, wann sie begonnen hat zu laufen, nicht aber, wann sie abgelaufen sein wird. Vielleicht sind die Silvesternächte deshalb so laut. Um den unheimlich lautlosen, aber unüberhörbaren Gang unserer Lebensuhr mit einem gewaltigen Silvesterpaukenschlag zu übertönen. Zugegeben, vielleicht haben wir Grund, Erfolge im vergangenen Jahr zu feiern, vielleicht haben wir Grund, uns auf neue bessere Aussichten im neuen Jahr zu freuen. Aber sind nicht alle fürs neue Jahr gefaßten guten Vorsätze auch zugleich Eingeständnisse und Bangen, ob denn auch alles gelingt, was wir vorhaben? Mischt sich da nicht Angst vor dem Dunkel der Zukunft, vor ihren Gefahren, ihren Nöten und ihren Schicksalsschlägen? Ist es nicht einfach so, daß die unerbittlich hackende Zeigeruhr uns vorwärtspeitscht, immerzu, unerbittlich, auf das Ende des Ablaufs der Lebensuhr zu? Unsere Lebensuhr, die weder Zeiger noch Zifferblatt kennt?

Es ist so.

Wie dem entrinnen?

Zu Silvester und Neujahr bauen sich plötzlich die Zeiten vor uns auf: Gegenwart, Vergangenheit, Zukunft. Wichtig für uns ist allein die Gegenwart. Bei ihr allein haben wir volles Mitbestimmungsrecht. An der Vergangenheit können wir nichts mehr korrigieren und die Zukunft entzieht sich noch unserem Zugriff. Doch die Vergangenheit ist ja nichts anderes als die Gegenwart von gestern und Zukunft wiederum nichts anderes als die Folgen unseres Handelns von heute. So bleibt uns also nichts besseres als uns ganz der Gegenwart zu widmen, sie hundertprozentig zu erfüllen. Zu erfüllen mit allem Guten, dessen wir fähig sind: mit Vernunft, Verstand, Liebe, Güte, Fleiß und Leistung. Wenn wir so mit der Gegenwart umgehen, braucht uns weder um Vergangenheit noch Zukunft bange zu sein. Und selbst wenn die Zeigeruhr die Stunde anzeigen wird, in der unsere Lebensuhr abläuft, können wir dann lächeln, wenn wir der Gegenwart geben, was der Gegenwart ist: unser Bestes. Dann wird sich von ganz allein erfüllen, was wir uns gegenseitig auf unendlich viel Neujahrskarten und -telegrammen gewünscht haben: Alles Gute!

Heinrich Schopper



Die Tankerriesen und ihre Häfen

Der ständig wachsende Mineralölbedarf und der Zwang zu Kostensenkungen haben zum Einsatz immer größerer Schiffseinheiten beim Überseetransport von Rohöl geführt. Vor noch nicht zwanzig Jahren hatte der damals größte Tanker eine Tragfähigkeit von 24 000 t. Heute fahren bereits mehrere Tanker, die eine Kapazität von über 100 000 t haben, und im Verlauf der nächsten zwei Jahre werden Tanker in der Größenordnung von 165 000 bis 175 000 t fertiggestellt. Außerdem wurde erst kürzlich ein 200 000-Tonner in Japan bestellt und in den Zukunftsvisionen der Fachleute sind selbst Riesentanker bis zu 250 000 t keine Utopie mehr.

Diese umwälzenden Veränderungen im Schiffs-transport von Rohöl haben zur Folge, daß zumindest in einigen der wichtigsten Mineralölumschlaghäfen der Welt entsprechende Einrichtungen zum Laden und Loschen geschaffen werden müssen. Hierbei sind die wesentlich größeren Abmessungen der Supertanker zu berücksichtigen. Ein typischer Tanker von 100 000 t beispielsweise hat bereits einen Tiefgang von 14,8 m und eine Länge von 270 m. Ein 170 000-t-Tanker erreicht schon einen Tiefgang von 17 m und eine Länge von 290 bis 330 m, und bei den Riesentankern der Zukunft rechnet man mit einem Tiefgang von mehr als 19 m. Bereits heute gibt es mehr als 40 Häfen mit Liegeplätzen, die über eine Wassertiefe von 14,2 m oder mehr verfügen und Tanker bis zu einer Kapazität von 100 000 t in einzelnen Fällen sogar von 165 000 t und mehr abfertigen können.

Die günstigsten Voraussetzungen bestehen zur Zeit in den Verladehäfen der mittelöstlichen Ölausfuhrländer. Hierzu gehören nicht weniger als acht Häfen im Persischen Golf und drei Häfen am Endpunkt der Pipelines, die Erdöl aus dem Irak oder aus Südarabien zur Küste des östlichen Mittelmeeres transportieren. Die meisten Häfen im Persischen Golf verfügen über modernste Umschlagseinrichtungen für Supertanker. Zwei von ihnen werden gegenwärtig weiter ausgebaut. So erhält Ras Tanura in Saudi Arabien Liegeplätze für Tanker bis zu 130 000 t, der Hafen Al Amaja auf der irakischen Insel Chor wird in anderthalb Jahren Kaianlagen für Tanker von 165 000 t und mehr besitzen. Für Tanker der gleichen Größenordnung wird die Shell bis zum Jahresende einen Hafen in Halul in Qatar und bis 1967 einen weiteren in Oman fertigstellen. Auch bei Wadi Feiran am Golf von Suez befindet sich ein Tiefwasserhafen im Ausbau.

Ähnlich günstige Verhältnisse weist die nordafrikanische Küste auf. Die drei Ölhäfen, die in Libyen bereits in Betrieb sind, können sehr große Tanker ebenso aufnehmen wie der neue Hafen von Hariga, der 1966 seiner Bestimmung übergeben werden soll. Die Anlageplätze des algerischen Hafens Bougie haben zwar nur eine geringe Wassertiefe, Arzew hingegen verfügt über ausgezeichnete Verlademöglichkeiten. Auch der tunesische Hafen La Skirra, wo das algerische Öl bisher zur Verschiffung gelangte, kann sehr große Tanker aufnehmen. Nicht so vorteilhaft ist dagegen die Lage in den übrigen Mineralöl-Exportländern der Welt. Lediglich in Indonesien und in Ost-Venezuela

sind entsprechende Voraussetzungen für die Abfertigung von Supertankern gegeben. Die Häfen an der Küste der wichtigsten Fördergebiete von West-Venezuela haben gegenwärtig nur geringe Wassertiefen, doch ist ein weiterer Ausbau vorgesehen.

Ähnlich unterschiedlich ist die Situation in den Löschhäfen, West-Europa und Japan, die den überwiegenden Teil der Ölförderung des Mittleren Ostens und Afrikas aufnehmen, verfügen bereits jetzt über mehrere ausreichend große Häfen. Einige von ihnen liegen in der Nähe von Küstenraffinerien, andere am Endpunkt von Pipelines, durch die das Rohöl zu binnländischen Raffinerien transportiert wird.

In Europa besitzen Rotterdam, Le Havre, Lavera und Genua bereits Löschanlagen für Riesentanker. Wilhelmshaven wird alsbald in diese Klasse aufsteigen. Gleichzeitig mit der Transalpinen Leitung (TAL), die u. a. der Versorgung der süddeutschen Raffinerien dienen soll, wird 1967 der neue Ölhafen von Triest in Betrieb genommen, dessen Löschpiers 335 m lang sind und dessen Wassertiefe 15,8 m erreicht. Dort können also schon Tanker mit einer Größe bis zu 165 000 t abgefertigt werden. Über die gleichen Möglichkeiten werden ebenfalls ab 1967 die Häfen Rotterdam und Le Havre verfügen. Lediglich in Antwerpen und Hamburg stößt der Ausbau der für Supertanker erforderlichen Hafenanlagen auf Schwierigkeiten. Dies ist einer der Gründe, warum in der Hansestadt, die früher einmal der bedeutendste deutsche Öl-Einfuhrhafen war, Pläne für einen neuen Massengut-Hafen im Wattenmeer vor der Elbemündung zur Diskussion stehen.

In Großbritannien befinden sich zwei weitere wichtige Häfen für Schiffe dieser Größenordnung: in Milford Haven im äußersten Westen und in Finart im Norden. Der Ölhafen von Fawley in der Nähe von Southampton, dessen Wassertiefe 14,6 m beträgt, hat Kaianlagen mit einer Länge von 260 m. Auch an der Themse- und Mersey-Mündung soll das Fahrwasser bis zu einer Tiefe von 13,6 m ausgebaut werden.

Der bedeutendste Ölhafen Skandinaviens, Slavenstangen am Oslo-Fjord, kann bereits Tanker von 100 000 t aufnehmen. Hierzu wird auch Göteborg in der Lage sein, sobald die Ausbauarbeiten in diesem schwedischen Hafen beendet sein werden. In Süd-Europa liegen drei Tiefwasserhäfen, die als Löschplätze für Supertanker in Betracht kommen: Brindisi, Las Palmas und der neue portugiesische Ölhafen in der Nähe von Oporto.

Die Japaner, die im Tankschiffbau an vorderster Stelle stehen, können bereits in fünf Häfen Tanker von mehr als 100 000 t aufnehmen. In den USA gibt es nur zwei Häfen für Supertanker, die beide an der Westküste liegen. An der Ostküste der USA erreicht die Wassertiefe der Häfen selten mehr als 12 m. Im übrigen Teil der Welt verfügen außer der Sowjetunion, die demnächst ihren neu erbauten Tankerhafen beim Kap Schescharis am Schwarzen Meer in Betrieb nehmen wird, lediglich Australien, Neuseeland, Malaysia und Israel über je einen Ölhafen mit der für Supertanker erforderlichen Wassertiefe.

Gesundheitsdienst an Bord

Verbände in der Brustgegend

Tücherverbände an der Brust

Tücherverbände an der Brust sind, wie die an anderen Körperteilen, fast nur als Notverbände zu gebrauchen.

Das Brusttuch legt man mit einem dreieckigen Tuche in folgender Weise an: Seine Längsseite wird an der einen Seite des Patienten über die Schulter, an der anderen unter der Achselhöhle durch, zum Rücken geführt. Nachdem auch der dritte Zipfel unter der Achsel durchgeführt ist, werden alle drei Zipfel einander genähert, so daß das Tuch an der Brust, glatt gestrichen, möglichst gleichmäßig anliegt. Anschließend verknotet man die Enden miteinander.

Zur Deckung der oberen Partien des Rückens verfährt man umgekehrt in gleicher Weise. Stets sind zu diesen Verbänden große dreieckige Tücher zu verwenden.

Das viereckige Tuch auf zwei bis drei Handbreiten zusammengefaltet, kann zur einfachen Deckung von Verbandstoffen, Watte und Umschlägen dienen. Die übereinander gefalteten Enden werden mit Sicherheitsnadeln befestigt oder vernäht. Das Abrutschen nach unten gegen den Leib zu wird durch zwei hosenträgerartig um die Schultern gehende, an dem Tuche vorne und rückwärts festgesteckte oder angenähte Bändchen verhütet.

Bindenbrustverband

Dieser Verband besteht aus fortlaufenden, in der Höhe der Achselhöhle beginnenden und etwas über der Nabelhöhe endenden, sich teilweise deckenden Kreisgängen. Da der Verband aber, in dieser Weise angelegt, gerne abrutscht oder auch sich dreht, ist es nötig, ihn noch anderweitig zu befestigen. Dazu eignen sich recht gut ein paar Achselträger. Zur Anlegung derselben verfährt man folgendermaßen: Ein langer Bindestreifen wird beiderseits über die Schulter gelegt und die Kreisgänge um diese und Brust angelegt. Die unter dem Verbands vorstehenden Enden des Streifens über den Zirkeltouren werden nach aufwärts umgeklappt und mit Nadeln festgesteckt oder angenäht. Statt dieser Achselträger verwendet man häufig einfacher anzulegende Verbände, wie den Sternverband oder den Harnischverband in Verbindung mit dem eben erwähnten Bindenbrustverband. Diese Verbände werden in der nächsten Ausgabe der Kehrwieder beschrieben.

Jünemann

Auflösung von Seite 14

Auflösung „Unseres Neujahrs-Kreuzworträtsels“

Waagrecht: 1. Kaminkehrer, 10. Glocke, 15. Iuegen, 16. Aarau, 18. Ar, 19. est, 20. Identität, 22. Etesien, 25. Ondit, 26. Kiel, 28. Berkelium, 30. Achse, 32. Erlen, 33. à la, 34. Alm, 36. Klee, 37. Sari, 39. Aar, 41. Enrico, 43. Ekloge, 46. Taft, 47. Trapper, 48. Orgel, 50. Ren, 51. Preis, 53. Senner, 55. Ironie, 56. cri, 58. schlapp, 61. Aperitif, 64. Wagen, 65. Resede, 67. neo, 68. Elan, 69. Seminar, 71. Flins, 73. Paris, 74. rein, 75. Neapel, 77. Arme, 78. Sekt, 79. Usambara, 80. Boe, 82. dem, 83. Insekt, 85. Etienne, 86. Last, 87. Antenne.

Senkrecht: 1. Kleeblatt, 2. Auster, 3. Meter, 4. negieren, 5. Knueller, 6. Hai, 7. Radom, 8. Eren, 9. randallieren, 11. Lot, 12. Orakel, 13. Kater, 14. er, 17. Utica, 21. Ith, 23. Skeleton, 24. nie, 27. Lourdes, 29. Unschlitt, 31. salopp, 35. Maerc, 38. Alp, 40. Taler, 42. Ire, 44. Kanister, 45. Gerald, 47. Tropfen, 49. Regen, 52. impfen, 53. Schwein, 54. Niagara, 57. Eiter, 59. Hoefe, 60. Prosit, 62. PEN, 63. Iris, 66. Safran, 67. nine, 69. Salamis, 70. Milben, 72. Lisette, 73. Peseta, 74. Rebe, 76. Pudel, 77. Arien, 81. Oken, 84. See.

78 Millionen DM im Jahr für die neuen Heuern

damit ihre Funktionen. Hier als echter Tarifpartner und Verhandlungspartner aufzutreten, erscheint in den Augen der Öffentlichkeit, in den Augen der Seeleute immer zunächst als eine mißliche Sache. Jedoch die Tarifautonomie ist weise, sie setzt Verschiedenartigkeit der Interessen voraus und macht sie geradezu zur Pflicht. Genauso zur Pflicht, wie der gemeinsam zu erarbeitende Kompromiß zum Wohle des übergeordneten Ganzen.

Die für die Autonomie typische andere Vorstellung der Reeder über den neuen Heuertarif sah demgemäß so aus: Vereinfachung des Heuer- und Manteltarifs mit einer grundsätzlichen Neuordnung der Heuern für Unteroffiziere und Mannschaften. Hierbei soll ganz unmißverständlich klargestellt werden, daß die neuen, wesentlich höheren Zahlen der Grundheuer für Mannschaftsdienstgrade im Decksdienst von vornherein im Angebot der Reeder enthalten waren. (Die Erhöhung beim Matrosen beträgt beispielsweise 32 %.) Auch traten die Reeder mit der Überzeugung an den Verhandlungstisch, daß es notwendig geworden ist, die Bezüge einiger Mannschaftsdienstgrade an die der Offiziere heranzuführen. Sie ließen sich dabei von dem „Nachziehgedanken“ leiten, daß die Löhne der Facharbeiter an Land (Matrose) immer mehr an die der Angestellten (Offiziere) herankommen. Man wollte also dafür sorgen, daß die Seefahrt bei dieser Entwicklung nicht außen vor bleibt.

So konnte es nur folgerichtig sein, daß die Reeder die Offiziersheuern nur in dem Rahmen anzuheben beabsichtigten, wie er einmal durch den Nachholbedarf hinsichtlich der allgemeinen Lohnentwicklung an Land, zum anderen durch die Gleichstellung mit dem Einkommensniveau der ausländischen Schiffsoffiziere gegeben war. Doch weder im Vergleich zum Land noch zum Ausland war der Nachholbedarf so groß wie für die Mannschaften.

Großen Wert legten die Reeder außerdem auf den Sonnabendausgleich, und zwar aus folgendem Grunde: sie wollten die immer wieder auftretenden Mißhelligkeiten in der mehr als komplizierten Berechnung ausschalten. Daß sich bei diesem Bestreben zusätzlich mindestens 2 1/2 % Heuererhöhung ergeben mußten, war reederseitig von vornherein klar.

Für alle Tarifbemühungen gilt, daß es völlig dem demokratischen Prinzip der Tarifautonomie und der Gewaltenteilung entspricht, daß die beiden Partner in gemeinsamer doppelter Verantwortung vor Seeleuten und Volkswirtschaft das erarbeiten, was der gemeinsamen Sache dient, der sie verpflichtet sind. Bei der jetzt vorliegenden größten Einkommensverbesserung der Seeleute nach dem Kriege — Offiziere nicht ausgenommen — sind die Reeder an die äußerste Grenze des Vertretbaren gegangen. Sie geben sich indes nicht der Illusion hin, daß nun für alle Zeiten alle Wünsche restlos erfüllt worden wären. Das wäre unrealistisch.

Realistisch jedoch ist es, Grenzen zu akzeptieren.

Die Sache, um die es auch diesmal ging, war doch diese: unsere Seefahrt, deren Bestehen im harten internationalen Wettbewerb neben der unternehmerischen Leistung der Reeder in gleich hohem Maße abhängig ist von den fairen sozialen Bedingungen, unter denen die Seeleute die Schiffe fahren. Doch alles ständige Bemühen um diese Bedingungen wäre vergebens und umsonst, wenn sie dazu führten, daß — wie tatsächlich leider vielfach auch bei uns festzustellen — die Arbeitsmoral in gleichem Maße sinkt wie der Verdienst und soziale Leistungen steigen. Das wäre ganz bestimmt nicht fair, denn Fairneß ist unteilbar.

Reeder und Gewerkschaften glauben, im Sinne dieser Fairneß alles getan zu haben, was in ihrer Macht stand und was sie verantworten konnten. Die Fairneß an Bord kann nur darin bestehen, ehrlich durch Leistung auch tatsächlich zu verdienen, was die neuen Heuerabrechnungen ausweisen werden.

Der Wachoffizier

† **Kropp**
Beerdigungs-Büro »St. Anst. Anst.
Tag- und Nachruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

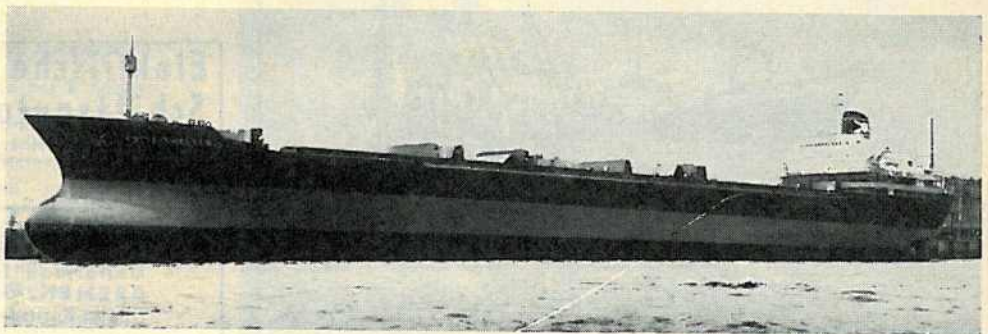
Der größte von Blohm & Voss erstellte Nachkriegsneubau, der Massengutfrachter „Fritz Thyssen“, ist kürzlich zu seiner Probe- und Übergabefahrt ausgelaufen. Mit 55 490 t dwt gehört das Schiff zu den größten Massengutfrachtern der deutschen Handelsflotte und stellt zugleich einen Neubau des im Juni letzten Jahres von der „Frigga“ Seereederei GmbH, Hamburg, in Dienst gestellten „Odin“ dar. Der Einsatz des Schiffes ist für Erztransporte der Thyssen-Gruppe aus Skandinavien und Westafrika vorgesehen.

Der Gesamtladerauminhalt des 236,5 m bzw. 221,5 m langen, 32 m breiten, 17,6 m hohen und 11,89 m tiefgehenden Bulkcarriers ist in vier große und fünf kleine Räume unterteilt, die technisch so ausgelegt sind, daß sie sowohl bei Erz als auch bei leichteren Massengütern eine optimale Ausnutzung der Tragfähigkeit ermöglichen. Der Gesamtladerauminhalt liegt bei 2 326 000 cbf und die Vermessung bei 35 500 BRT. Wie bei Schiffen dieses Typs üblich wurde kein Ladegeschrirrt gelakelt und sämtliche Aufbauten im Hinterschiff zusammengezogen, wo auch die Maschinenanlage zum Einbau kam. Ein von der Werft gebauter MAN-Diesel der Type K 9 Z 78/155 mit einer Normalleistung von 14 400 PSe erlaubt eine Geschwindigkeit von 16 kn. Die Wohn- und Aufenthaltsräume der Besatzung wurden für 45 Mann gebaut.

Leitender Ingenieur der „Bremen“ ging für immer von Bord,

und zwar in den wohlverdienten Ruhestand nach unermüdlichem Einsatz, wie Vorstandsmitglied des Norddeutschen Lloyd, Dr. J. Kulenkampff, in seinem Dank- und Abschiedswort zum Ausdruck brachte. L. I. Ludwig Berger war acht Jahre lang Chief des Flaggeschiffs des NDL, so lange wie die ehemalige französische „Pasteur“ den stolzen Namen „Bremen“ trug. Als Oldenburger Oberrealschüler war Berger nach seiner Maschinenschlosserlehre zur Seefahrt gekommen. Bald darauf begann seine Karriere, die mit einer absoluten Spitzenstellung in unserer Seeschiffahrt enden sollte. Er hat seine geliebten Turbinen stets wie seinen Augapfel gehütet. Er übergab seinem Nachfolger H. Bringmann seine Maschine mit den Worten: „Behaltet mir die Turbine im Auge, sie wird noch eine große Zukunft haben auf Atomschiffen.“

Massengutfrachter »Fritz Thyssen«



GUT GEMACHT

28 Seeleute gerettet

haben Kapitän und Besatzung der „Frank Leonhardt“ (6175 BRT) zu Weihnachten. Auf der Reise nach Hampton Roads erreichte die „Frank Leonhardt“ der Notruf des liberianischen Tankers „Paradiamandis“ (14 130 BRT), der unweit der Azoreninsel Floris gestrandet war. Unverzüglich eilte Kapitän Dees dem Havaristen zu Hilfe. Mit Rettungsbooten konnten die Männer der „Frank Leonhardt“ 28 Mann vom Tanker bergen. Die restlichen 3 Mann der Tankerbesatzung wurden von einem anderen deutschen Schiff gerettet.

Einen Leuchtturmwärter gerettet

haben Kapitän und Besatzung des Bremer MS „Bremer Westen“ (997 BRT) am zweiten Weihnachtsfeiertag im Kattegatt. Bereits am Heiligabend hatte der schwedische Leuchtturmwärter des Feuers Nidigens südlich von Göteborg mit seinem kleinen Lotsenboot den Leuchtturm verlassen, um Weihnachten zuhause zu feiern. Er war aber von hoher See und Schneewehen immer weiter ins Kattegatt hineingetrieben worden. Buchstäblich in letzter Minute, der Leuchtturmwärter war schon völlig erschöpft, sichtete ihn die „Bremer Westen“ und nahm ihn an Bord.

