

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Warum wollen Seeleute nicht als Seeleute gestempelt sein?

EWG-Krise gebannt

Dit un dat zwischen Alm un Watt

Deutsche Flagge niederholen?

Haben wir noch eine Arbeitsmoral?

DHI-Flotte lief aus

100 Jahre Transatlantik-Rennen

Das Meer hat tausend Gesichter

Mit den Augen einer Frau

Vom Klabaftermann zum Krachteufelchen

Augen auf zum Schnappschuß

Schmunzelauge

Abhängig

Das Bild des Seemannes in der Öffentlichkeitsarbeit



Außenbordkameraden kommen an Bord



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 Invalditäts-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

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

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

NORA

hält was es verspricht

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

Modell **BERND**

Gr. 26-45

DM 7,75 bis 10,75



Modell **TONY** Gr. 36-45
DM 12,50 bis 13,50

Modell **TOM**
ölfest

Gr. 36-45
DM 15,75 und 16,75



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

Erhältlich im Fachhandel v. a. bei:

2800 BREMEN, Schiffsausrüstung Thölen, Weller Ring 2 N 2850 BREMERHAVEN 2, Schiffsausr. Varoga, Bürgermeister - Smidt - Straße 137 NR 2190 Cuxhaven, Schiffsausr. Glüsing, Helgoländer Str. NR 2000 HAMBURG 11, Schiffsausr. Feddersen, Kajen 14-16 N 2000 HAMBURG 11, Schuhhaus Schleicher, Dittmar - Koel - Straße 12 NR 2300 Kiel - Seegarten, Schiffsausr. Gotthard, Wall 65 N

Modell **THEO**
Gr. 36-47 DM 7,90 bis 8,90
Modell **OL-THEO**
Gr. 40-46
DM 13,50



Halbhoher Stiefel
Modell **BOY**

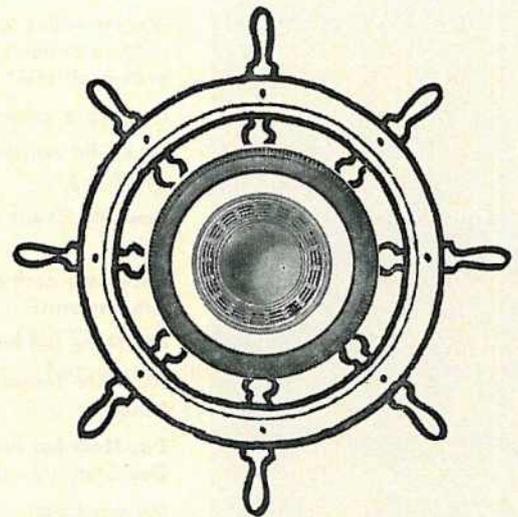
Gr. 40-46
DM 16,50

R = Rep.-Mögl. N = Nahn.-Vers.

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO.
Abt. Noraplast

6940 WEINHEIM (Bergstraße)



Welches Ziel Sie auch an Land ansteuern wollen -

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

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



SELBSTFAHRER UNION

Autovermietung - rent a car

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

KE 16

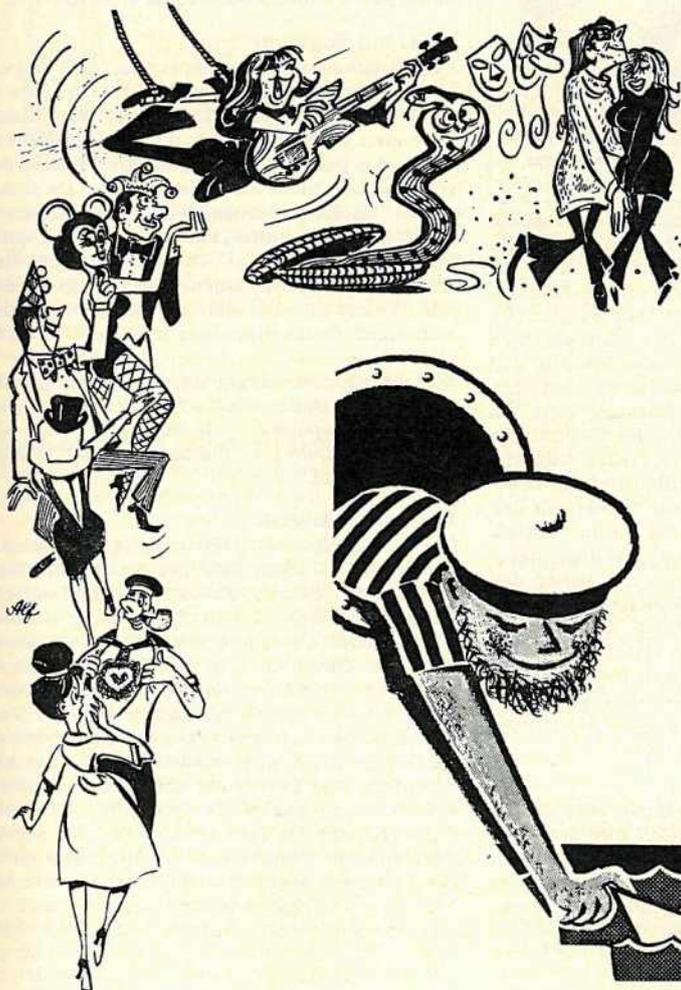
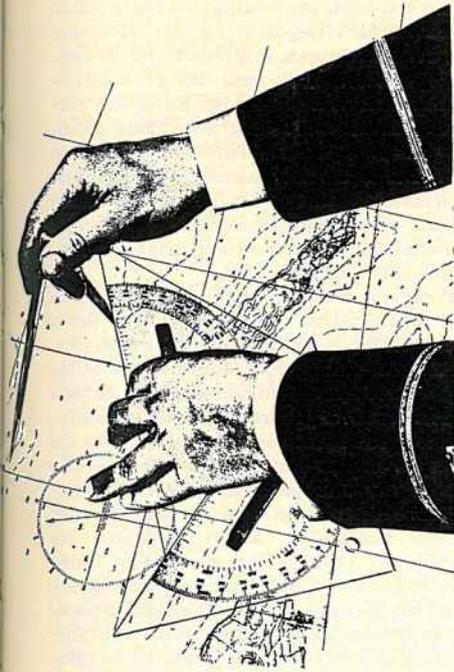
Kehrwieder

10. Jahrgang

März 1966

Nr. 3

Warum wollen Seeleute nicht als Seeleute gestempelt sein?



Auf die Frage, warum Seeleute keinen Wert darauf legen, sich als solche erkennen zu geben, gibt die Illustration auf dieser Seite hinreichend Antwort. Sie zeigt Reklame mit dem Motiv „Seemann“. Und zwar aus Zeitungen unserer Hafenstädte! (Ausrufezeichen).

Auf diesen Reklamestempel verzichten wir! Wenn Millionen Leser Tag für Tag diesen Typ Seemann per Blickfang aufs Auge gedrückt bekommen, dann gibt es nur eins: Seeleute taucht unter!

Daß sich ehrliche Realitäten unseres Berufes viel besser für Werbezwecke eignen, wenn man sich um ihre positiven Aspekte bemüht, dafür gibt es immerhin auch einen Lichtblick auf dieser Seite. Seine Leuchtkraft im finsternen Reklamen- und Schnulzenrummel um unseren Beruf gleicht allerdings nur dem eines Streichholzes inmitten finsterner Nacht.

Das erklärt auch jenes Phänomen der mimosenhaften Empfindlichkeit des Seemannes. Sicher steht der Seemann mit der Verunglimpfung seines Berufes in der öffentlichen Meinung nicht allein da. Es sei hier nur an den sturen, seinen Amtsschimmel reitenden Beamten erinnert, oder an den unverdrossen Rosen züchtenden alten Halali-Förster.

Aber in keinem anderen Beruf wird die (auch eheliche) Untreue und der Alkoholismus glorifiziert.

Und kein anderer Beruf kann sich in seiner Isolation auf See so wenig gegen derartige Negativ-Glorifizierung und Verschnulzung wehren wie der Seemannsberuf.

Die Folgen davon sind bekannt. Eine davon, eine der schwerwiegendsten, ist die, daß kein anständiges Mädchen dazu zu bewegen ist, einen Seemann zu heiraten, wie er ihr von unseren Reklame- und Schnulzenfabrikanten vorgestellt wird. Was die totale Verdunklung ihres Berufsbildes anbelangt, sitzen übrigens die Reeder mit ihren Seeleuten in einem Boot. Da bleibt nur die Frage offen, was denn schlimmer ist: Ob der deutsche Normalverbraucher ein verzerrtes Bild vom Seemann hat oder überhaupt keines wie vom Reeder.

Was ist zu tun, so fragen wir unsere Leser. Einiges wird schon getan. So z. B. voriges Jahr auf dem „echtesten falschen Schiff“, das es je gab, auf der „Bavaria“, die ja, wie *Kehrwieder* berichtete, mehr Besucher der Internationalen Verkehrsausstellung in München auf sich gezogen hatte (2,2 Millionen) als sie stauen konnte.

Einen treffenderen binnenländischen Kommentar zu unseren küstennahen Illustrationen, als folgende wahre Story von der „Bavaria“ kann es wohl kaum geben:

- „Ein bayerisches Mütterchen fragt den Bootsmann an der Gangway: „Was hat dieses Schiff wohl im Kriege gemacht?“
- Ein Bayer fragt den Kapitän auf der Brücke (nachdem er durch den Maschinenraum und über die vier Decks gegangen ist — erschlagen vermutlich von der Vielfalt): „Herr Kapitän, wo ist denn hier Ihr Schiff eigentlich?“
- Eine Dame fragt, die Fender an der Außenbordwand bemerkend: „Was sind denn das für Bienenkörbe?“
- Und schließlich wird der Kapitän gefragt: „Herr Kapitän, wann fährt Ihr Schiff ab?“ Und da die Ausstellung am 3. Oktober schloß, versteht man dessen Antwort: „Am 3. Oktober um 19.00 Uhr. Für diesen Zeitpunkt haben wir auf der Isar Hochwasser bestellt.“

Wir fragen noch einmal unsere Leser, was ist zu tun? Was der Verband Deutscher Reeder bereits tut, das lesen Sie bitte auf Seite 19. Wachoffizier

S
e
e
l
e
u
t
e

t
a
u
c
h
t

u
n
t
e
r

EWG-Krise gebannt

Neuer Anfang für deutsch- französische Beziehungen

Die seit sieben Monaten andauernde Krise der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) ist gebannt. In einer zermürbenden Nachtsitzung wurde am 30. Januar 1966 auf der zweiten Luxemburger Konferenz volle Einigung über die beiden Hauptthemen erzielt. Diese sind die Anwendung der Mehrheitsbestimmungen im EWG-Ministerrat und die Beziehungen zwischen Ministerrat und EWG-Kommission. Die Beschlüsse der Außenminister sind inzwischen von den Regierungen der Sechs gebilligt worden.

Ein Versuch, die Krise während der ersten Luxemburger Konferenz, die Mitte Januar stattfand, zu überwinden, endete noch mit einem Fehlschlag. Ihr einziges Ergebnis war die Feststellung weiter bestehender gegenteiliger Auffassungen zwischen Frankreich und den eine geschlossene Front bildenden „Fünf“ und eine Vertagung. Dabei ließen die „Fünf“ erkennen, eher auf Frankreich ganz verzichten zu wollen als sich dem französischen Druck zu beugen. Aber gerade diese Entschlossenheit der „Fünf“, sich von dem eigenwilligen französischen Präsidenten nicht „erpresen“ zu lassen, mag General de Gaulle bewegt haben, seinen Außenminister Couve de Murville mit größeren Vollmachten auszustatten, um einen direkten Bruch zu verhindern. Verstärkt wurde diese Haltung sicherlich auch durch die innenpolitischen Schwierigkeiten de Gaulles wegen der Ben Barka-Affäre und unter dem Druck der eigenen öffentlichen Meinung, die bei den Präsidentschaftswahlen zum Ausdruck kam. Hauptmaßgeblich bei den Überlegungen in Paris wird jedoch gewesen sein, daß ein offener Bruch — der bei einer weiteren starren Haltung Frankreichs unvermeidlich gewesen wäre — der französischen Landwirtschaft und der Industrie großen Schaden zugefügt hätte.

Die Politik des „leeren Stuhls“

Die EWG-Krise war entstanden durch die französische Kritik an der Tätigkeit der EWG-Kommission unter ihrem deutschen Präsidenten, Professor Walter Hallstein. Es waren also keine wirtschaftlichen, sondern politische Gründe, die diese Krise auslösten. Professor Hallstein gilt als überzeugter „Europäer“ und bemühte sich daher, in Erfüllung der Römischen Verträge neben der wirtschaftlichen auch die politische Einheit der Mitgliedsstaaten voranzutreiben. Diese Tätigkeit, sicherlich durch weite Teile der Bevölkerung der Mitgliedsstaaten unterstützt, stieß auf den entschiedenen Widerstand General de Gaulles und

Bei uns zu Haus



All Hands un de Lütte beim großen Frühlings-Farbe-Waschen.

zog ihm dessen Zorn in einem solchen Ausmaß zu, daß eine der Hauptforderungen de Gaulles der „Kopf“ Walter Hallsteins war und ist. Es war dies also die erste Konfrontation innerhalb der Gemeinschaft mit de Gaulles „Europa der Vaterländer“ gegenüber der „Europäischen Union“, wie sie von der Bundesrepublik und den anderen vier Mitgliedsstaaten vertreten wird. Die französische Auffassung war im „Fouchet-Plan“ enthalten, den der General zur Abänderung der Römischen Verträge während der Debatte über die Agrarfinanzierung überreichen ließ und der seinerseits wieder auf den entschiedenen Widerstand der „Fünf“ stieß. De Gaulle wollte aber seine Meinung unter allen Umständen durchsetzen und berief den französischen Vertreter im Ministerrat ab. Damit war jede Arbeit innerhalb der Gemeinschaft blockiert, denn ohne französische Zustimmung konnten die schwebenden Fragen, wie beispielsweise die Kennedy-Runde, die für die deutsche Wirtschaft von größter Bedeutung ist, nicht weiter behandelt werden.

Auf nach Brüssel!

Entgegen der Befürchtung, Bundesaußenminister Schröder werde Frankreich nun den „leeren Stuhl“ vor die Tür setzen, bemühte sich dieser gemeinsam mit dem holländischen Außenminister, Joseph Luns, um einen Kompromiß. Und dieses Bemühen war von Erfolg gekrönt. Ausdrücklich wurde daran festgehalten,

daß ein europäisches Einigungswerk ohne Frankreich in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht nur Stückwerk bliebe.

Die Kompromißformel sieht im einzelnen vor, daß zur Frage der Anwendung des Mehrheitsprinzips im Ministerrat — Frankreich hatte ein Vetorecht gefordert und nicht erhalten — sich die Mitglieder um eine Lösung bemühen sollen, die von allen angenommen werden kann. Die französische Delegation ist der Meinung, daß bei sehr wichtigen Interessen die Erörterung fortgesetzt werden muß, bis ein einstimmiges Einvernehmen erzielt ist. Falls die Verständigung nicht vollständig zum Ziele führt, bleiben weiterhin unterschiedliche Meinungen bestehen. Die sechs Delegationen sind jedoch der Auffassung, daß auch unterschiedliche Meinungen nicht verhindern, daß die Arbeit der Gemeinschaft nach dem normalen Verfahren wieder aufgenommen wird.

Nach Annahme dieses Kompromisses erklärte sich die französische Delegation bereit, ihren Vertreter wieder nach Brüssel zu entsenden. Die Arbeit im Ministerrat soll bereits Mitte Februar wieder aufgenommen werden. Zu den wichtigsten Themen gehören jetzt die Kennedy-Runde, die Agrarfinanzierung — durch die die Krise am 30. Juni 1965 ausgelöst wurde — und die Fusion der Europäischen Gemeinschafts-exekutiven. Auf französischer Seite befürchtet man keine nachteilige Auswirkung auf die künftige EWG-Arbeit. Den erreichten Kompromiß bezeichnete sie als ein schriftlich fixiertes „Gentleman-Agreement“. Die weiterbestehende unterschiedliche Auffassung sei eine Grundsatzkontroverse, die de facto in der Zukunft kaum einen Niederschlag finden werde.

EWG mit England?

Für Großbritannien scheint jetzt der Augenblick gekommen, sich wieder um Aufnahme in die EWG zu bemühen. Erleichtert wird dieses Vorhaben sicherlich durch die erfolgte Schwächung des politischen Einigungsgedankens, der von England nicht akzeptiert wurde. Da General de Gaulle in seiner letzten Neujahrsbotschaft Großbritannien „lobend“ erwähnte, dürften die französischen Vorurteile gegen eine Aufnahme Großbritanniens geringer geworden sein. Damit scheint sich die Möglichkeit der Aufnahme Großbritanniens in die EWG abzuzeichnen.

Das erfreulichste Ergebnis für uns ist jedoch, daß die Beziehungen zwischen Frankreich und der Bundesrepublik — bislang auf einem absoluten Nullpunkt — nunmehr wieder bessere geworden sind.

Was ist die EWG?

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft wurde am 1. Januar 1958 gegründet. Ihre Mitglieder sind: Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und die Niederlande. Außerdem gehören ihr Griechenland, die Türkei und 16 afrikanische Staaten sowie die überseeischen Gebiete der Niederlande als assoziierte Mitglieder an. Zur Zeit sind Assoziationsverhandlungen mit Österreich im Gange. Gegründet wurde die EWG zur Abstimmung und Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, wachsende Stabilität, beschleunigte Hebung des Lebensstandards und engere Beziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten. Bis 1970/1973 sollen alle Zölle im Wirtschaftsverkehr der Mitgliedsstaaten abgebaut und ein gemeinsamer Außenzolltarif aufgestellt werden.

— ka —

Und dräut der Winter noch so sehr . . . Es scheint, als sei dieses Zitat geradezu für den vergangenen Februar geschaffen. Er hat gedräut, dieser Winter. Es waren auch keine leeren Drohungen, sondern erhebliche Schwierigkeiten, die der Winter zu guter Letzt noch den Bundesbürgern bereitet hat. Er hat vor allem in Norddeutschland Dutzende von Dörfern buchstäblich in Schneebergen begraben, so daß sie total isoliert waren. An Hubschrauber mußte SOS gegeben werden und in vielen Regionen Norddeutschlands gab es Katastrophenalarm. Der Straßenverkehr blieb buchstäblich im Schnee stecken. Die Natur zeigte wieder einmal, daß sie gegebenenfalls stärker sein kann als unsere viel gepriesene Technik. Vor allem unser Küstengebiet war dem weißen Chaos preisgegeben.

Währenddessen war im Süden, etwa mit dem Main als Grenze, bereits der Frühling mit aller Pracht ausgebrochen. Ende des Monats trat er endlich auch seinen Siegeszug nach Norden an. Gerade rechtzeitig genug, um eine ernsthafte Behinderung der internationalen Schifffahrt zu verhindern. Unsere Eisbrecher „Preußen“, „Eisvogel“ und „Eisbär“ waren bereits in vollem Einsatz in der westlichen Ostsee und in der Flensburger Förde, als der Witterungsumschlag sie entließ. Er kam so plötzlich, daß die Schneeschmelze Flüsse und Gräben über die Ufer treten ließ und weite Landflächen überschwemmte. Ende Februar jedoch hatte die freundlichere Jahreszeit endgültig in Deutschland gesiegt.

Nachträglich ohne Kommentar



*Ahoi soll ich rufen.
Aber erst, wenn ich gesagt habe,
dass ich das Söhnlein von Söhnlein bin.
Also: Ahoi. Weil ich heute wieder ein
Weihnachtsgeschenk ankündigen darf.
Eines für Matrosen, nämlich für alle,
die am 24. Dezember auf einem deutschen
Schiff aus einem deutschen Hafen auslaufen.
Und die also ganz knapp Weihnachten
zuhause verpassen.
Wenn diese Matrosen mir schreiben,
schicken die von Söhnlein ihnen eine Kiste
Söhnlein brillant. Dann können sie
auf dem Meer Weihnachten feiern
wie wir in Deutschland.*

§ 29 unseres gültigen Manteltarifvertrages lautet über das Auslaufverbot am Heiligabend: „Wenn sich das Schiff am 24. Dezember in einem deutschen Hafen befindet, darf es den Hafen nicht vor dem 25. Dezember, 12.00 Uhr, verlassen.“

Dieses „Söhnlein“ hat Klabaütermann zur Illustration auf Seite eins gerade noch gefehlt.

Deutschland hat seinen Hydepark

Was der sprichwörtlichen deutschen Stammtischdiskussionswut gerade noch gefehlt hatte, war sicher der deutsche Hydepark. Hier kann sie sich nun auf schöner demokratischer Grundlage, im vollen Einklang mit der im Grundgesetz verankerten Meinungsfreiheit, friedlich austoben. Der Meckerecke, auf der Hamburger Moorweide am Dammtor, war jedenfalls von Anfang an voller Erfolg beschieden. Es fehlte weder an angestaumtem Redefluß, noch an Zuhörern, noch an deren Teilnahme. Nichts wurde übelgenommen, weder die haarsträubendsten Außenseiter-Ansichten noch die Zwischenrufe dazu. Im Gegenteil, diese neue Institution bekam von vornherein einen heiteren, liebenswürdigen Charakter. Liebenswürdig deshalb, weil, und das ist wohl das Fortschrittlichste an diesem gelungenen Experiment, kreuz und quer die größte Toleranz geübt wurde, Klabaütermann kann daher jedem Hamburger Besucher diese neue Sehenswürdigkeit nur wärmstens empfehlen. Es ist ein großartiger Wo-

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

chenendspäß, den sich jedermann zwischen 14.00 und 17.00 Uhr kostenlos leisten kann. Erstaunlich ist übrigens auch die von allen Beteiligten gezeigte Disziplin. Sie hielten genau die Uhrzeit ein. Punkt 14.00 Uhr bestieg der Erste seine Trittleiter und Punkt 17.00 Uhr verhallte das letzte Wort und alle gingen irgendwie befriedigt und erheitert nach Hause.

Sparkassen-Direktor verzweifelt

Ganz und gar nicht befriedigend hingegen ist die Lage an der Sparkassenfront. Nachdem der größte Meister in dieser Sparte als Polizeiwachtmeister entlarvt und dingfest gemacht werden konnte, ist leider alles andere als Ruhe auf diesem neuesten, deutschen Kampfgebiet eingetreten. Im Gegenteil, in Bielefeld waren zwei kriminell Veranlagte so sehr von dem Fernseh-Knüller über den berühmten englischen Postraub beeindruckt und so gelehrig, daß sie, genau nach dem großen Vorbild, zwei Kassierer einer Lebensmittel-Großhandlung überfielen und DM 38 000,— erbeuteten. Nichts fehlte an den Requisiten. Weder die Masken, noch die Pistolen im Anschlag. Auch der Wagen, den die beiden Gentleman zum Überfall benutzt hatten, war kurz vorher gestohlen worden. Wie bei der Filmdokumentation fehlt auch von den nachgemachten Gangstern bisher jede Spur. Vermutlich haben sie die Spurenverwischung ihrer englischen Kollegen noch vervollkommenet.

Ist dieses Unwesen, das wie eine Seuche grassiert, schon traurig genug, so nahm es in Pinneberg tragische Züge an. Dort erhängte sich an einem Baum im Garten seines Grundstückes der Direktor der Pinneberger Kreissparkasse. Sechs Raubüberfälle auf seine Filialen hatten ihn zu dieser Verzweiflungstat getrieben. Dieser sechste Überfall geschah morgens um 7.45 Uhr in dem schleswig-holsteinischen Städtchen Ellerau. Dort empfing der Gangster die Reinmachefrau in der dortigen Kreissparkasse mit den Worten: „Ich mache keinen Spaß, ich schieße sofort.“ Die Beute bestand aus den Lohngeldern für eine Mantelfabrik. Es waren DM 25 150,—, die der „Gentleman“, der durch das Toilettenfenster eingebrochen war, in seine Aktentasche staute. Zum Abschied hängte er ein Schild an die Sparkassentür mit den Worten: „Heute erst ab 10.00 Uhr geöffnet.“

Gefärbtes Wasser

Nach Abmusterung in Hamburg kam ein spanischer Seemann auf folgenden Gedanken, sich an Land zu betätigen: Er besorgte sich leere Flaschen, füllte sie mit gefärbtem Wasser, verschloß sie mit Siegellack und begann einen schwunghaften Handel mit „hochprozentigem spanischen Kognak“. Er lebte gar nicht schlecht davon. Am erstaunlichsten ist die Leichtgläubigkeit seiner Kundschaft. Aber einem von ihnen kam die Sache doch „spanisch“ vor, er machte kurzen Prozeß, woraufhin der smarte Handelsmann gefaßt werden konnte.

Spaß an der Strippe

Da hat doch ein wackerer Gastwirt auf der Insel Fehmarn per Telefon den Bundeskanzler

zum Narren gehalten. Anlaß dazu war die erhöhte Branntweinsteuer, die unserem Insel-Gastronom nicht paßte. Anscheinend ist das ein Mann, der gewohnt ist, aufs Ganze zu gehen. Er griff also zum Telefon und ließ sich mit dem Bundeskanzleramt verbinden und bekam auch wirklich den Chef des Palais Schaumburg an die Strippe. Denn der Wirt hieß „Strauß“. Mit diesem „Sesam öffne Dich“ gelang es dem verärgerten Gastronomen an der Ostseeküste sogar, den Kanzler über seine Geheim-Nummer am Tegernsee zu erreichen. Erhard begrüßte freudig seinen Kollegen Strauß und brauchte verständlicherweise etwas Zeit, um sich von seinem Staunen zu erholen, als vom Fehmarn Leitungsende sofort das Bekenntnis kam: „Hier spricht nicht Strauß aus Bayern, sondern Strauß aus Fehmarn.“ Der Küstenmann erwies sich als durchaus geschickter Diplomat, denn er bedankte sich erst einmal sehr herzlich für die schönen Wahlgeschenke und kam dann auf die Erhöhung der Branntweinsteuer zu sprechen. Um die Verpackung seines Anliegens zu vollenden, lud er den Kanzler am Schluß des Gesprächs freiweg ein, auf einer gelegentlichen Reise nach Skandinavien doch bei ihm vorbeizukommen. Allerdings konnte er sich dabei nicht enthalten, einige gepfefferte Anspielungen auf die, nach seiner Meinung, ebenfalls gepfefferten Reisespesen der Herren der Bonner Regierung zu landen. Der Kanzler meinte, daß sein Gesprächspartner auf unserer größten Insel anscheinend doch nicht soviel von der großen Politik verstünde und kündigte einen Brief aus seinem Bundeskanzleramt an. Auf diesen Brief wartet der wackere Gastwirt noch. Hoffentlich nicht so lange, wie er auf die Senkung der Branntweinsteuer wird warten müssen.

Kapitän ist Kapitän

Das sagte sich ein 51jähriger Betrüger namens Paul Dehnert und segelte unter diesem in Deutschland sehr gängigen Titel bereits seit 1960. Sein Strafregister geht allerdings bis in das Jahr 1932 zurück. 21 Betrügereien enthält dieses stattliche Kerbholz bereits. Vor der Großen Bremer Strafkammer III waren es 10 Betrugsdelikte, die ihm vorgeworfen wurden. Gelernt hat der „Kapitän“ Kupferschmied. Seine Ausbildung zum Kapitän will er bei der Wehrmacht bekommen haben. Dort hat er bei den Pionieren Sturmboote gefahren. Sein Patent kann sich höchstens auf die Binnenschiffahrt beziehen, denn fest steht bisher nur, daß er bei rheinischen Reedereien beschäftigt gewesen ist. Wie sich vor Gericht herausstellte, war der Kapitän auch als Bigamist durchaus nicht erfolglos. Überhaupt schien er eine ganze Menge Trouble in seiner Familie gehabt zu haben, denn er entschuldigte seine Straftaten ziemlich pauschal mit den Worten: „Wenn ich solchen Ärger habe, drehe ich einfach durch.“ Fest steht auch schon, daß er sich bei einem Schiffseigner in Duisburg anheuern ließ und sofort danach mit DM 200,— das Weiße suchte. Sicher ist auch, daß er sich vorerst das letzte Mal als „Kapitän Freese“ vorgestellt hat. Das geschah in einem Bremer Hotel, wo er nicht nur den Hotelier, sondern auch zwei Gäste erheblich geschöpft hatte. **Klabaütermann**

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

Deutsche Flagge niederholen?

Seefahrt weniger wichtig?

Die Feststellung, die sich in dieser Überschrift niederschlägt, wird jedem Fahrersmann als Leser der „Kehrwieder“ überflüssig und daher unnötig erscheinen. Wieso, warum, wird er fragen: Gibt es Kräfte, die unsere Flagge auf den sieben Weltmeeren niederholen wollen? Gibt es wirklich Zweifler an der volkswirtschaftlichen Bedeutung oder an der beschäftigungspolitischen Wirksamkeit der 1200 Reedereischiffe und der über 1000 Küstenmotorschiffe

„Die deutschen Unternehmer haben mit den Gasterbeitern eines gemeinsam. Man spricht nur dann über sie, wenn sie einen Skandal verursachen“. (Generalkonsul Hans Klenk beim Arbeitskreis Schule-Wirtschaft der Landesvereinigung Rheinland-Pfälzischer Unternehmerverbände).

unter unserer Flagge? Gibt es daheim — am winterlichen Herd — etwa Stimmen und Stimmungen, die nicht wissen oder nicht sehen wollen, was unsere Reedereien, was ihre Schiffe, ihre Kapitäne, Offiziere und Besatzungen Jahr für Jahr, Monat für Monat, Tag für Tag leisten? Nun ja, wir stehen nicht so stark, nicht so häufig im Blickfeld der deutschen binnenländischen Öffentlichkeit. Man sieht die Schiffe, diese ihrem Wert und ihrer Funktion nach mittleren und größeren Fabriken vergleichbaren Objekte nicht so, wie etwa irgendeine Motorenfabrik am Stadtrand, ein Hüttenwerk im Industriegebiet oder ein Werk, das in süddeutschen Ländern Kühlschränke oder Geschirrspülmaschinen herstellt. Sind wir an Bord, sind wir in der Seefahrt vielleicht deswegen ein Glied der deutschen Volkswirtschaft, das weniger wichtig wäre?

Können nicht ebensogut Ausländer unsere Ladung fahren?

Diese Frage stellen, heißt, sie verneinen. Ist es aber nicht auffallend, daß von Zeit zu Zeit immer wieder die Frage nach der Notwendigkeit einer eigenen Handelsflotte in der Öffentlichkeit auftaucht? So unter der obigen Überschrift vor einigen Wochen in einer großen deutschen Wirtschaftszeitung. Die Meinungen seien geteilt, heißt es dort. Die einen meinen, eine eigene Handelsflotte sei viel zu teuer, und sie verweisen in diesem Zusammenhang mit dem Gedanken, es geht ja auch so, darauf, daß heute nur ein Bruchteil des deutschen Ölbedarfs auf deutschen Schiffen zu uns kommt. Die anderen aber, die dafür eintreten, daß Deutschlands Flagge auf den Weltmeeren nicht eingezogen wird, fragen, was in Krisenzeiten wird, wenn international Tonnagemangel ein-

tritt. Bei den einen steht im Hintergrund die Frage, brauchen wie diese nationale Flotte wirklich? Ihr Aufbau seit dem Jahre 1948 hat 8 Milliarden gekostet, und heute stehen die Reeder schon wieder vor dem Zwang, neu zu bauen. Müssen tatsächlich wir, können nicht Norweger, Engländer, Holländer für uns fahren? Wurde diese Frage nach dem zweiten Weltkrieg nicht schon einmal mit Ja beantwortet? Aber warum haben damals, 1948—1951, die Alliierten die Fahrt- und Baubeschränkungen zunächst gelockert und schließlich ganz fallengelassen?

Bundesrepublik lebt vom Export

Es ist erfreulich, daß in der erwähnten Zeitung selbst schon die Antwort gegeben wird, für die jeder Fahrersmann ihr dankbar sein muß. Die deutsche Seeschifffahrt hat überzeugende Argumente für eine leistungsfähige Tonnage gerade in ihrem Lande. Da ist einmal der Hinweis, daß die Bundesrepublik von ihrem Export lebt. 6 Milliarden DM betragen die Ausgaben der deutschen Wirtschaft für den seewärtigen Transport, was etwa 10 Prozent des Wertes des deutschen Außenhandels entspricht. 3 Milliarden DM haben im Jahre 1964 deutsche Seeschiffe eingefahren. Die Frachtzahlungen der deutschen Wirtschaft an ausländische Reedereien überstiegen immer noch die entsprechenden Einnahmen der deutschen Handelsflotte. So schließt die deutsche Seetransportbilanz, die die Einnahmen und Ausgaben unserer Wirtschaft für den Seetransport gegenüberstellt, mit einem Defizit ab, das zuletzt für das Jahr 1964 mit 1,6 Milliarden DM festgestellt ist. Wenn es keine deutsche Handelsflotte geben würde, würde sich dieses Defizit annähernd verdoppeln. Für die Zahlungsbilanz der Bundesrepublik hätte das zur Folge, daß allein im Jahre 1964 aus dem effektiven Überschuß von 0,8 Milliarden DM ein Unterschuß von etwa 1 Milliarde DM geworden wäre. Für das Jahr 1965, für das die Gesamtzahlen noch nicht vorliegen können, muß erstmalig wieder mit einem Defizit gerechnet werden, so daß von hier aus die Argumente für eine eigene deviseneinsparende Flotte sich eher noch verstärkt haben.

Was geschieht in Krisenzeiten?

Bedarf es eines Hinweises, daß eine so einfuhrabhängige Industrie, wie die deutsche, einen eigenen verlängerten Transportarm benötigt? Das gilt einmal für die Feststellung, daß die eigene Flotte — sie hat es getan und tut es in unserer sich täglich wandelnden Welt immer weiter — sich auf die Belange sowohl des Außenhandels wie der Industrie einstellt. Aus der Einfuhr ausländischer Rohstoffe und Halbfertigwaren ergeben sich genauso wie aus dem Absatz eigener Produkte auf ausländischen Märkten, volkswirtschaftlich bestimmte Erfordernisse, denen die eigene Handelsflotte entspricht. Das gilt zum ändern für Zeiten internationaler Spannungen: Was sich in der Suezkrise, in der Koreazeit, andeutete, kann sich — leider — wiederholen. In solchen Phasen garantiert nur eine eigene Handelsflotte die Versorgung mit schlechthin lebenswichtigen Gütern.

Deutsche Flagge in 700 Häfen und 110 Ländern

Kann man übersehen, daß die Bundesrepublik die zweitgrößte Außenhandelsnation ist? Und paßt es dazu, daß sie in der Tonnageliste an neunter Stelle steht — oder nach Auffassung der Flottenverneiner dort gar nicht auftauchen sollte? Ist es nicht ein politischer Faktor, daß Schiffe unter unserer Flagge 700 Häfen in 110 Ländern der ganzen Welt anlafen? Sollen wir auf diese tägliche Verbindung mit der Welt in aller Welt verzichten?

Wer lebt von unserer Seeschifffahrt?

Schließlich — aber nicht zuletzt kommt der beschäftigungspolitische Wert hinzu: 45 000 Seeleute, 90 000 Werkstätige auf den Werften und 360 000 Beschäftigte im weiten Kreis der Zulieferindustrie, zusammengenommen sind das eine halbe Million Arbeitnehmer, mit Familienangehörigen etwa 2 Millionen Menschen, die mittelbar oder unmittelbar mit der Seeschifffahrt zusammenhängen. Anders gerechnet heißt das, 4 Prozent der Bevölkerung oder jeder 25. Bundesbürger hängt mit der Seeschifffahrt zusammen oder lebt von ihr.

Diese nüchternen Zahlen lassen hoffen, daß es mit der Zeit doch gelingen wird, nicht nur die Frage, ob Deutschlands Flagge niedergeholt werden darf, immer eindeutig zu verneinen, sondern darüber hinaus die weitere Frage nach dem volkswirtschaftlich notwendigen Ausbau unserer Tonnage eindeutig positiv zu beantworten.

Kriegsschauplatz Vietnam





Flottenumschau

Bundesmarine

Die Bundesmarine hat jetzt einen Personalbestand von 36 000 Soldaten aller Dienstgrade. Davon sind etwa 40 Prozent eingeschifft, ein großer Teil ist an Land in Ausbildungseinheiten tätig oder auf Schulen. Zu den Seeluftstreitkräften (Marineflieger) gehört etwa 14 Prozent des Personals. Etwa 60 Offiziere studieren auf technischen Hochschulen oder Universitäten. Sie haben in erster Linie technische Fächer belegt. Die in den nächsten Jahren zu erwartenden neuen Fahrzeuge, wie z. B. die drei in den USA in Auftrag gegebenen Lenk-waffen-Zerstörer und die Schnellboots-Neubauten mit Tartar-Raketen, erfordern eine tiefgreifende technische Ausbildung einzelner Offiziere.

Die Modernisierung der Troßschifflotte schreitet fort. Ende Februar wurde der Munitionstransporter „Westerwald“ zu Wasser gelassen. Ein Schwesterschiff soll folgen. Diese Versorgungsschiffe sind etwa 100 m lang, laufen 17 Knoten und erhalten eine besondere Einrichtung zur Übergabe von Material von Schiff zu Schiff in See.

Eine Werft in Hamburg lieferte jetzt weitere Mehrzweck-Landungsboote einer Serie von 22 Booten an die Bundesmarine ab. Ende Februar wurden „Karpfen“ und „Flunder“ in Dienst gestellt. Damit wird der Blick auf die amphibischen Verbände gerichtet, die aus Landungsbooten und Schwimmwagen bestehen. Landungsboote sollen Truppen mit Waffen und Gerät über den offenen Strand anlanden oder zurückführen können, Schwimm-LKW sollen Versorgungsgüter zwischen Schiff und Strand befördern. Die Bundesmarine kaufte 1958 in den USA vier Landungsboote (62 m Länge, Typ „Eidechse“). Sie werden LSM = Landing Ship Medium genannt. Ferner wurden zwei Landungsboote LSM(R) = Landing Ship Medium (Rocket) etwa gleicher Abmessungen gekauft. Die beiden letzteren sind Landungs-Unterstützungsboote, die stark bewaffnet sind und Feuerschutz geben sollen. Diese Fahrzeuge sind jedoch für die Verhältnisse in unserem Küstenvorfeld nicht sehr gut geeignet. Deshalb wurde die Entwicklung von neuen Typen vorgenommen. Diese neuen Typen sind in drei Klassen eingeteilt. Das neue kleine Landungsboot ist 23 m lang und hat 4 Mann Besatzung. Hiervon werden 28 Boote erwartet. Das mittlere Boot ist das LCU = Landing Craft Utility von 41 m Länge mit 16 Mann Besatzung. Hier-von sollen insgesamt 22 Boote kommen.

Die Schwimmwagen sind LKW in Schiffsform, die über Räder und Schrauben verfügen. Sie sind echte amphibische Fahrzeuge, weil sie auf dem Land und im Wasser fahren können. Ein solches Fahrzeug hat eine gewisse Steig-fähigkeit, um einen Deich überwinden zu können. Sie heißen LARC = Lighter Amphibious Resupply, Cargo. Der kleine Typ ist 10 m lang, kann 5 t Ladung aufnehmen und hat zwei Mann Besatzung. Der mittlere Typ ist 15 m lang, schleppt 15 t Güter; der große LARC ist 20 m lang und kann 60 t Ladung befördern. Alle Schwimmwagen wurden angekauft.

Die Minensuchstreitkräfte werden umgruppiert in Geschwader mit Küstenaufgaben und in solche mit Hochseeaufgaben. Neue Binnen-minensuchboote sollen gebaut werden. Das erste Boot dieser Art, die „Holnis“, wird Ende März in Dienst gestellt.

Das 3. Marinefliegergeschwader in Nordholz überprüfte durch Aufklärungsflüge den Weg der Ölmassen, die aus dem gesunkenen Tanker „Anne Mildred Brövig“ auströmt waren. Dieses Geschwader verfügt über das moderne Flugzeug Brequet 1150 Atlantic, das der See-aufklärung und Uboots-Jagd dienen soll und 12 Mann Besatzung hat. Es hat 38 m Spannweite und kann etwa 12 Stunden in der Luft bleiben. Moderne Navigations- und Ortungs-geräte, Funk- und Fernschreibeinrichtungen, Küche und Eisschrank sind eingebaut. Außer dem Flugzeugführer (Kommandant) sind ein Co-Pilot, ein Operationsoffizier, ein Navigator, sechs Unteroffiziere für Ortungsaufgaben, ein Mechaniker und ein Funker an Bord.

Fremde Marinen

Die britische Marine steht vor der Frage, ob sie in Zukunft noch neue Flugzeug-träger bauen kann oder ob die kommenden Flugzeuge landgebunden sein werden. Im Jahre 1914 war die Royal Navy auf ihrem höchsten Stand. Sie hatte allein 70 Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer. Noch 1939 war sie die größte Marine. Heute steht sie hinter den Flotten der USA und UdSSR an dritter Stelle und besitzt vier Flugzeugträger, einige Kreuzer sowie viele Zerstörer, Fregatten und Kleinkampfschiffe.

Zu Fuß von Bremen nach Bremerhaven

marschierte 14 Stunden lang ein 25jähriger Seemann in Eis und Schnee. In Kiel hatte er abgemustert und war von der Reederei, mit Fahrkarte und Spesen versehen, Kurs Bremen auf die Reise geschickt worden. Dort sollte er auf einem anderen Reedereischiff anmuster. Ihm fiel aber ein, daß er eigentlich lieber in Cuxhaven mit einem Fischdampfer in See gehen wolle. Deshalb tippelte er, nunmehr ohne Fahrkarte und Geld, in Richtung Cuxhaven los. Auf dieser „Reise“ schlug ihm jedoch das Ge-wissen, weil er schon mal eine Vorauszahlung vernascht hatte, ohne sich an Bord sehen zu lassen. Im Schnee über die Landstraße stap-fend fürchtete er die Polizei bereits hinter sich. Deshalb zog er es vor, lieber seinen Freund und Helfer, nämlich das erste Polizeirevier in Bremerhaven, aufzusuchen. Mit Hilfe der Kripo landete er schließlich bei einer Bremerhavener Reederei. Seine ersten Schritte an Bord führten ihn in die Kombüse und dann in die warme Koje.

Eine einschneidende Maßnahme

ist für Getränkeleute darin zu sehen, daß sie ab 14. Februar für ein „kühles Blondes“ zehn Pfennige mehr bezahlen müssen. Das ist seit 13 Jahren das erste Mal, daß die Hamburger Biertrinker ein so harter Schlag trifft. Bis da-hin waren die Preise für ihren so begehrten Gerstensaft stabil geblieben. Hamburg war einigermaßen stolz darauf, weil in anderen Bundesländern der Durst in derselben Zeit schon zweimal teurer geworden ist.

Eine gewaltige Flutwelle

verwüstete am 21. Februar den marokkani-schen Hafen Safi an der Atlantikküste. Fast 100 Fischerboote wurden in diesem wichtigsten Sardinenfischerei-Hafen der Welt zerstört. Zahlreiche Menschen, vor allem Fischer, die auf ihren Booten schlafend von der Flutwelle überrascht worden waren, kamen ums Leben.

Die „dicken Schiffe“ sterben mehr und mehr aus. Die Marine der UdSSR hat keine Träger. Viele Experten glauben, daß der Zerstörer mit Fernlenk Waffen in den kommenden Jahren das wichtigste Kriegsschiff sein wird. Die Royal Marines haben ihre Stellung gehalten. Sie wurden im zweiten Weltkrieg in sogenannte Com-mandos aufgeteilt. Ihnen stehen heute zwei umgebaute Flugzeugträger als Commando-Ships zur Verfügung, außerdem Landungs-schiffe und -boote.

Die brasilianische Marine verfügt über einen Träger, drei Kreuzer, etwa 30 Ze-störer und Fregatten, viele Wach- und Hilfs-fahrzeuge. Sie beginnt damit, einige Schiffe auf Raketen umzurüsten. Der erste Zerstörer wurde mit britischen Flugabwehr-Raketen des Typs „Seacat“ ausgestattet.

Kriegsschiffbesuche

In der zweiten Februar-Hälfte lief der norwe-gische Uboots-Tender „Horten“ den Kieler Ha-fen zu einem Freundschaftsbesuch an. Der Tender ist das Begleitschiff der in Emden ge-bauten norwegischen Uboote. Das zwölfte der 15 in Auftrag gegebenen Boote soll Ende März vom Stapel laufen. Nachdem das Eis in unseren Häfen verschwunden ist, setzt die Besucher-saison wieder ein. Anfang März kamen meh-rere britische Fregatten und ein Uboot nach Hamburg. Vom 21. bis 30. April wird der Be-such des französischen Escadre de l'Atlantique erwartet. Die Gruppe besteht aus Zerstörern und Fregatten und steht unter Führung eines Vizeadmirals. Fast 2000 Marineleute gehören zu diesem Verband.

—R—



gehört
gesehen
festgehalten

Eine „Ehrbarkeit“ bei dem ein Lokal in Trümmern ging

suchten 14 Hamburger Zimmerleute in Mün-chen. Wegen Landfriedensbruch und Freiheits-beraubung mußten sie sich, ihren Schlapphut in der Hand, vor dem Münchener Kadi verant-worten. Einem von ihnen war seine „Ehrbar-keit“, das ist ihr vergoldetes Zunftabzeichen, bei einem Rausschmiß aus einem Münchener Lokal abhanden gekommen. Die Bayern hatten ihm eine Bemerkung über die „blöden Bayern“ übelgenommen. Die „Ehrbarkeit“ mußte er wiederhaben, deshalb alarmierte er seine 13 Zunftgenossen, die dann im gemeinsamen Fron-talangriff die ungastliche Stätte stürmten. Die Hamburger Zimmerleute beschafften sich selbst viel Arbeit, indem sie alles hölzerne Inventar zertrümmerten. Die Bayern wehrten sich nach Landessitte mit Maßkrügen. Die „Ehrbarkeit“ blieb indes unauffindbar, nicht aber die Ham-burger Streiter. Ein Großaufgebot bajuwari-scher Polizisten fand die Hamburger Kämpen inmitten der Stätte ihrer Verwüstungen und brachte sie dort einigermaßen zur Ruhe, wo in München die „Davidswache“ ist. Drei Mo-nate lang konnten sie im Gefängnis darüber nachdenken, ob ihre Methoden, die verlorene „Ehrbarkeit“ wieder zu finden, die richtigen waren.

Haben wir noch eine Arbeitsmoral?

Diese Frage nach der Arbeitsmoral setzt vielleicht manchen in Erstaunen, aber es lohnt sich doch sehr, darüber einmal irgendwie nachzudenken.

Die Matrosen und die Männer des Maschinenpersonals sind gelernte Facharbeiter, d.h. sie sind als solche in der Seefahrt gesuchte Persönlichkeiten. Alle diese Männer? Diese Frage muß von der Arbeitsleistung her, die bei Neumusterungen eine unbekannte Größe darstellt, leider zum Teil verneint werden; genau so verneint werden, wie die Frage nach einem guten Facharbeiter an Land. Es scheint doch notwendig zu sein, diese Verneinung zu untersuchen, aber nicht nur aus der Sicht des Decksmannes, sondern im Hinblick auf alle Seeleute vom Schiffsjungen bis zum Kapitän!

Schauen wir uns die Entwicklung in der Seefahrt in ganz großen Zügen an. Im vorigen Jahrhundert, als die aus Holz gebauten Segelschiffe durch Schiffe mit eisernen Rümpfen und Masten von wagemutigen Reedern, die mit der Tradition brachen, über See geschickt wurden, hieß es in den Augen der „Alten“: Jetzt haben wir eiserner Schiffe und hölzerne Matrosen; als wir jung waren, fuhren wir auf hölzernen Schiffen mit eisernen Matrosen. Diese Unkenrufe verpufften durch die Leistungen, die Seefahrergenerationen vor uns an den Tag legten! Dann eroberten sich die Dampfer die Weltmeere, und unbestritten hatten es die Seeleute von der Umgebung her gesehen besser als auf den Seglern. Waren sie deshalb schlechtere Seeleute? Nein! Sie hatten sich mit anderen Umwelteinflüssen auseinanderzusetzen. Und so ging die Entwicklung weiter. Tarife wurden in den dreißiger Jahren geschaffen, die dem Seemann existentielle und materielle Sicherheit geben.

● Wenn man rückschauend betrachtet, daß für Schiffsjungen trotz Tarif in der Nord- und Ostseefahrt (großer Tarif) Überstunden nicht bezahlt wurden, weil „sie ja noch was lernen sollten“ und das Tagespensum der Schiffsjungen von täglich morgens um 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr mit brutto RM 25,— entlohnt wurde, so stoßen wir Älteren auf Unverständnis seitens der Jungen.

Zum Glück ist diese Zeit vorbei, heute wird der Beruf des Seemanns, besonders seit neuester Zeit, in Relation zum Landberuf ordentlich honoriert — von Ausnahmen abgesehen. Das Gros unserer Männer an Bord hat eine kräftige Aufbesserung erhalten und jeder Seemann kennt heute sehr gut seine Rechte und der gute Seemann auch seine Pflichten, das sei ausdrücklich betont!

Der Seemannsberuf ist, wie wir wissen, reich an Tradition. Und das ist gut so. Tradition sollte man als Fundament zum Weiterbauen benutzen, nicht um in ihr stecken zu bleiben. Der Satz: Das haben wir früher nicht gehabt, das brauchen wir heute auch nicht, gehört in die Fullbrass! Ganz abgesehen davon, daß es nicht stimmt! Die Welt ist nicht stehen geblieben in der Entwicklung, das wird vielfach vergessen. Geblieben ist seit jeher die Tatsache, daß wir arbeiten müssen, um unseren Lebensunterhalt zu verdienen. Im Zuge des rasanten Umbruchs der Weltwirtschaft haben sich manche Perspektiven verschoben, so zum Beispiel durch den Einbruch der Automation, die unter anderem als Folge der knappen Arbeitskräfte und des wachsenden Weltbedarfs an Konsumgütern viele Strukturen vom Techni-

schen her veränderte. Auch bei der Seefahrt hält die Automation Einzug, wobei hier die große Unbekannte „See“ Grenzen setzt. Diese Tatsache läßt u. a. unseren Beruf etwas besonderes sein und bleiben! Hier bei uns kommt es mehr als anderswo auf die Einzelleistungen an!

● Ein Mann, der schlechte Arbeit leistet, weniger Arbeit als er nach Vermögen leisten könnte, ist bei uns fehl am Platze!

Man merkt es einem Schiff an, wenn keine gute Arbeit geleistet oder wenn schlechtes Material verarbeitet wird.

So springen wir also mitten hinein in das Wechselspiel der Kräfte, in das der Seemann eingespannt ist, mehr als in anderen Berufen an Land!

● Wenn ein Reeder seine Schiffe fahren läßt ohne Rücksicht auf sein teures Material (Schiff) und entsprechend keinen Wert auf Wartung und Erhaltung legt, wenn es ihn nicht kümmert, wie seine Mitarbeiter an Bord die Fracht einfahren, wenn es ihm also egal ist, wie die Männer es schaffen — Hauptsache die Zahl unterm Strich stimmt — so wird er im Resultat weniger erfolgreich sein, als ein echter Reeder, der dafür sorgt, daß eine gute Atmosphäre an Bord herrscht, daß gutes Material verarbeitet wird etc.

● Der moderne Mensch will auch für seine geleistete Arbeit anerkannt werden.

Besorgte Reeder schaffen gute Unterkünfte im Rahmen des Möglichen (ein Schiff setzt Grenzen!), sie sorgen für Weiterbildung der Besatzungen, sie denken an Ersatz der an Land möglichen Zerstreuung und Entspannung. Der Möglichkeiten an Bord sind viele, man muß sie nur ausschöpfen! Was wird die Quittung sein? Die Arbeitsleistung, das Volumen, wird steigen, weil wir mit mehr Lust an die Arbeit gehen, weil wir als Menschen anerkannt werden. Solche Fürsorge zeichnet den echten Reederkaufmann aus gegenüber einem eiskalt rechnenden Kaufmann, der nur Zahlen kennt. Das Betriebsklima wird also mitbestimmt durch die Möglichkeiten, die der echte Reeder seinen Schiffsleitungen gibt. Sie zu verarbeiten ist dann Aufgabe der Schiffsleitungen und auch des Besatzungsmitgliedes selber!

Von jeher zeichneten sich im allgemeinen die Seeleute durch eine gute Arbeitsmoral aus. Wie oft sind wir ärgerlich darüber, wenn die Landbetriebe extra langsam arbeiten, nur um in die nächste Schicht zu kommen, um dann plötzlich schnell arbeiten zu können, damit sie bei gleicher Entlohnung einige Stunden Freizeit schinden. Oder wenn plötzlich bei leichtem Regen die Landbetriebe nicht weiterarbeiten, so als seien die Menschen aus Zucker. Wir haben für solche Moral kein Verständnis, weil es im Grunde eine ungesunde Moral ist und weil wir bei der Seefahrt positiver denken! Es wird wohl geschimpft, warum auch nicht, aber die Arbeit wird trotzdem getan, weil vielfach unsere eigene Sicherheit davon abhängt, ohne Rücksicht auf widrige Umstände. Und weil wir einfach noch viel von Anstand halten.

Ein guter Mitarbeiter an Bord ist stolz auf die von ihm geleistete Arbeit und aufgeschlossen gegen jede berechtigte Kritik an dem Arbeitsergebnis. Einem schlechten Seemann ist das Ergebnis egal, Hauptsache fertig! Ein guter

Mitarbeiter lehnt Pfuscherei ab und dahin sollten wir alle kommen können. Ein ausgelernerter Mann an Bord muß bestimmte Arbeiten einfach gut machen können, sonst verdient er nicht das Geld, das der Tarif für ihn auswirft. Ein Matrose z. B., der nicht spleißen kann, versteht sein Fach nicht, auch wenn er das Spleißen im Augenblick nicht braucht. Es gibt aber viele Fahrtgebiete, in denen Spleißen zum täglichen Brot gehört, deshalb muß er es beherrschen, d.h. er muß in seinem Berufsbild fit bleiben. So sollte man alle Führungskräfte und Mitarbeiter an Bord betrachten. Auch für den Kapitän ist es mit der Navigation allein nicht getan. Die Zeiten sind vorbei, wo er Kraft seiner Stellung keiner Kritik unterworfen wäre, wo er sich in einen Rahmen packen kann und sich als unfehlbar betrachtet oder wo er es als unter seiner Würde betrachtet mit den Besatzungsmitgliedern überhaupt zu sprechen. Auch ein Kapitän kann vom jüngsten Besatzungsmitglied noch schöpfen, wenn er sich klar macht, daß er Menschen als Mitarbeiter hat. Letzteres gilt für alle an Bord, soweit sie selber Wert darauf legen, nicht nur Figuren, sondern mitdenkende Wesen zu sein.

Jeder Mensch strebt nach einem schönen Zuhause. Der Mensch an Land hat nur eines, der Mensch an Bord hat zwei: Sein echtes Zuhause an Land und das Schiff. Lohnt es nicht, sich darüber Gedanken zu machen, das zweite Zuhause nicht nur als Mittel zum Zweck zu betrachten? Die meiste Zeit verbringen wir an Bord des Schiffes und in seinen vier Wänden. Ist es nicht positiver, sagen zu können, hier bin ich zu Hause, daher behandle ich das Schiff auch als solches? Tun wir das, haben wir Freude daran, und als Folge davon, haben wir auch Freude an der Arbeit! Tun wir's nicht, können wir bald unsere vier Wände nicht mehr sehen, und wir haben keine Lust mehr zur Arbeit, daher wird die Leistung sinken, und wir sind dann auch mit uns selber nicht mehr zufrieden. Wer das richtig erkannt hat, gibt die Mittel dazu. Das Ergebnis wird sein, daß bei ihm bessere Leistungen erzielt werden als bei anderen, er weiß, daß er die Heuer echt zahlt, er hat das Gefühl, ich gebe keine Mark umsonst aus. Wir haben dann das Gefühl, daß wir für unsere Leistungen echt bezahlt werden. Wäre das nicht eine sehr positive Einstellung, eine gute Arbeitsmoral, wenn wir sagen können: Du hast dein Geld verdient? Der Mann, der bummelt, um Überstunden zu schinden, oder der sich drückt, verdient sein Geld nicht zu Recht. Die Folge davon ist Unzufriedenheit untereinander und die drückt auf das Bordklima.

● Wenn wir alle bei uns selber anfangen Kritik über die geleistete Arbeit zu üben, kommen wir zu einer für beide Partner erstrebenswerten Arbeitsmoral und als Folge wiederum zu einem erstrebenswerten guten Bordklima. — Und zu einem Vertrauensverhältnis Reeder-Schiff.

Fassen wir zusammen. Ein Mann, der sein Fach versteht und es entsprechend ausübt, kann selbstbewußt und innerlich zufrieden sein. Er verdient sein Geld zu Recht und er hat dann auch das Recht, daß man von der Schiffsleitung her alles tut, um ihm das Leben an Bord lebenswert zu machen. Er selber wird auch mithelfen am Bordklima zu spleißen, bis dieser Spleiß rund und gut ist. Mehr als in jedem anderen Beruf gilt das Leitwort „einer ist nichts ohne den anderen“, wir alle sind ohne die Mitwirkung jedes einzelnen keine gute Bord- und Schiffsgemeinschaft! Arbeiten wir alle daran, eine gute Arbeitsmoral zu haben und ein „Happy ship“ wird das Ergebnis sein, jeder von seinem Platz aus, der Mann vom Fach her, die Schiffsleitung vom Fach und vom Mitmenschlichen her. Ein „Happy ship“ ist keine Utopie, es gibt viele davon! Sorgen wir alle dafür, jeder von seiner Warte aus, daß ihre Anzahl größer wird.

Die deutschen Küstengewässer und Ansteuerungsgebiete werden Jahr für Jahr vom Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) vermessen, um Veränderungen im Fahrwasser, die der Schifffahrt gefährlich werden können, zu erfassen und die Seekarten auf dem laufenden zu halten.

Die Vermessung wird durchgeführt von dem Vermessungs- und Forschungsschiff „Gauss“, den drei Vermessungsschiffen „Hooge“, „Ruden“, „Süderoog“ und den Vermessungs- und Wracksuchschiffen „Atair“ und „Wega“.

Während der Wintermonate mit ihrem vorwiegend stürmischen Wetter wurden die Schiffe in ihrer Basis am Kirchenpauerkai in Hamburg überholt und ausgerüstet. Sie laufen alle am 1. März 1966 zur diesjährigen Seevermessung aus.

Im Jahre 1966 ist die Vermessung folgender Seegebiete vorgesehen: Der Bereich der Flensburger Förde, der Eider, das Seegebiet zwischen Elbe und Weser, das Seegebiet der

DHI-Flotte lief aus

Außenjade und der nordfriesischen Inseln sowie das Küstengebiet im Bereich der Lübecker Bucht.

Die Vermessungs- und Wracksuchschiffe haben etwa 50 Wrackpositionen zu überprüfen und etwa 100 Quadratseemeilen Seeraum im Bereich der westlichen Ostsee und im Zuge der Verbreiterung der Schiffswege in der südlichen Nordsee systematisch nach Wracks abzusuchen.

Das Vermessungs- und Forschungsschiff „Gauss“ wird außerdem im Rahmen der Internationalen Hydrographischen Nordsee-Kommission gemeinsam mit Schiffen anderer Anliegerstaaten eine Vermessung auf der Doggerbank und bei Hanstholm durchführen. Bei dieser Aufgabe wird gleichzeitig das Wracksuchschiff „Wega“ eingesetzt werden.

Ferner soll „Gauss“ auf verschiedenen Spezialfahrten Typen von Navigationsinstrumenten prüfen, ozeanographische Geräte auslegen und eine Reihe meereskundlicher Forschungsarbeiten vornehmen.

Die Schiffe des DHI überwachen im Rahmen dieser Programme zugleich laufend unsere heimischen Gewässer auf radioaktive Beimengungen.

Das diesjährige Vermessungsprogramm des DHI wird mit dem Einsetzen der Schlechtwetterperiode voraussichtlich im November 1966 beendet werden.

Landgang mit 100 Sachen

Kehrwieder - Autobericht

Eines haben Autos mit Fernsehtruhen und Waschmaschinen gemeinsam: Waren sie gestern noch Luxusartikel für gehobene Gehaltsklassen, gehören sie heute bereits der weitaus schlichteren Kaste der Konsumgüter an. Die Folgen dieser Entwicklung sind allerdings höchst unterschiedlich. Während Fernsehapparate und Waschmaschinen allenfalls die Wohnungen ihrer Besitzer verstopfen, tun es die täglich sich vermehrenden Automassen auf unseren Straßen. Selbst die einst so schnellen Autobahnen verwandeln sich zur Urlaubszeit (und leider nicht nur dann) in automobilistische Schleichpfade. Vor allem aber — um zum Thema zu kommen — können auch Werkstätten und Servicestationen mit der wachsenden Autozahl nicht mehr Schritt halten. Die Folge: Überlastete Werkstätten, überlastete Mechaniker und ausgeführte Reparaturen, die einem gewissenhaften Mechaniker die Schamröte ins Gesicht treiben würden — wenn er dazu Zeit hätte. Von diesem Übelstand wissen schlechthin alle Autofahrer ein Lied zu singen, nicht nur die Besitzer altersschwacher Modelle. Auch neue Autos müssen in regelmäßigen Abständen, die der Hersteller empfiehlt, zur „Inspektion“. Jedenfalls dann, wenn der Besitzer Wert darauflegt, eine ständige Kontrolle über Wirtschaftlichkeit und Zuver-

Heute: Inspektion

lässigkeit seines Wagens zu haben. In einem Scheckheft sind die auszuführenden Arbeiten und der entsprechende Kilometerstand genau vorgeschrieben — ebenso der Preis, den die Werkstatt dafür berechnen darf. Es ist klar, daß es sich dabei nur um Vertragswerkstätten des jeweiligen Herstellers handeln kann.

Soweit ist alles in bester Ordnung: Ein Auto ist da, ein Scheckheft, das zum annehmbaren Preis eine imponierende Zahl von Wartungsarbeiten verspricht, und genügend Kundendienststellen. Wenn . . . ja wenn es eben nicht so viele Mitbürger geben würde, die ebenfalls Autobesitzer sind und mit einem Service-Scheckheft in der Tasche herumfahren. Angesichts einer sich daraus ergebenden Auftragslage, die jeden Industriekapitän aus dem Häuschen bringen würde, verwandelt sich die auf dem Papier stehende Latte der Service-Arbeiten in der Werkstatt schnell in einige wenige Handgriffe (was allerdings nicht zu bedeuten hat, daß sich der Rechnungsbetrag ermäßigt). Wenn diese Arbeiten dann auch gut ausgeführt werden, hat man sogar noch Glück gehabt. Leider aber sind die fast unglaublichen Geschichten, die sich Autofahrer von ihrer letzten „Inspektion“ erzählen, oft nur allzu wahr. Das fängt mit nicht angezogenen Radmuttern an und hört auf mit dem Brems-

schlauch, der über den Auspuff verlegt wurde, so daß er durchschmorte, was die Bremseigenschaften nicht unwesentlich veränderte.

Automechaniker werden heute nicht mehr danach bewertet, wie sorgfältig sie arbeiten, sondern wie schnell sie fertig werden. Zum Aufpassen sind schließlich die Meister da — sollte man meinen. In modernen Betrieben hingegen wird der Meister zugedeckt mit ausgefüllten Zettelchen und Kontrollkarten und kommt kaum noch aus seinem Glaskasten heraus. Überschrift: Rationalisierung. Eine Zylinderkopfschraube heißt längst nicht mehr „Zylinderkopfschraube“, sondern E 4763-aK, und diese Schraube festziehen heißt nicht mehr „festziehen“, sondern Op.kg 77-0-6. Und daraus werden dann die Lochkarten — die Organisation klappt wie am Schnürchen. Da die Zeit zu echten Reparaturen nie ausreicht, werden mit Vorliebe neue Teile eingebaut. Was einerseits zur Folge hat, daß das ehrenwerte Kraftfahrzeughandwerk allmählich zur Wechselstube in Autoteilen degradiert wird und andererseits die Lehrlinge dieses Gewerbes nicht eben schlauer macht.

Autofahrer versuchen immer wieder mit allen möglichen „Tricks“, die 08/15-Methoden der Autowerkstätten zu durchbrechen, um für sich eine Sonderbehandlung zu bekommen. Eine davon ist, dem Meister zu sagen: „Nehmen Sie sich ruhig Zeit, egal wie lange es dauert, es soll nur gut gemacht werden“. Die Folge davon ist in der Regel, daß sich der Mechaniker durchaus keine Zeit nimmt — denn er hat ja keine —, das Auto wird nur vor der üblichen Behandlung ein wenig länger in die Ecke gestellt.

Bleibt also die Kardinalfrage, wie man es mit den Inspektionen nun halten soll. Ein bekannter Fachmann hat darauf folgende Antwort gegeben:

1. In der Garantiezeit pünktlich zu allen Inspektionen fahren. Denn ohne den Stempel der Werkstatt im Scheckheft gibt es keine Garantie. Und was dabei auch falsch oder schlecht gemacht wird, geht ja wieder auf Garantie. Das Auto ist dann eben unentwegt in „Garantie“, bis sie endlich und gottlob zu Ende ist.
2. Nach der Garantiezeit nur das inspizieren lassen, was zur „Verkehrssicherheit“ gehört: Lenkung, Bremsen, Stoßdämpfer und alle Schrauben an Federn und Radaufhängung. Das Auto wird dadurch nicht in allen Fällen besser (nach der Erfahrung: je mehr man daran dreht, um so größer das Risiko einer Fehlleistung), aber wenn etwas passiert, ist man wenigstens vor dem Richter gedeckt.

— gh —

Unsere Preis- ausschreiben

Dieser Prospekt



ist bei Ihnen an Bord. Wieder ist viel zu gewinnen, z. B. unter vielem Begehrten auch Ausbildungsbeihilfen.

Auf weltweiter Fahrt: Seeleute photographieren

- Schiffe
- Meere
- Häfen

Ein besonders interessanter, spannender Photo- und Film-Wettbewerb mit großen Gewinnchancen für jeden Seemann der deutschen Handelsschifffahrt.

Seeleute zeichnen im Kehrwieder - Wettbewerb

Bitte auch nicht vergessen, daß zeichnende Seeleute bei ihrer Kehrwieder DM 1300,— gewinnen können. Siehe Weihnachtsausgabe Kehrwieder 1965.



100 Jahre

Ludwig Dinklage

Rennen

Zeichnungen und Fotos von Hans Wilkens

In diesem Jahr begeht der Königlich Dänische Yacht-Club seinen 100. Geburtstag. Zu diesem Jubiläum sind eine ganze Reihe von segelsportlichen Veranstaltungen vorgesehen, nicht nur Dreiecksregatten im Öresund, sondern auch viele See- und Hochseeregatten. So starten beispielsweise die Schulschiffe am 10. Juli vor Falmouth zu einer Wettfahrt über 1200 Seemeilen zum Skagen-Feuerschiff.

Aber auch ein Transatlantik-Rennen ist vorgesehen, das über 3600 Seemeilen von den Bermudas bis nach Helsingör führt. Für diese Regatta liegen bereits 35 Meldungen vor.

Man soll nun nicht denken, daß solche Atlantik-Regatten nur von großen Jachten gesegelt werden. Das war früher einmal. Seit 1928 segeln auch kleine Schiffe von kaum 10 m Länge mit und dies ohne jegliche Unfälle und mit guten Zeiten.

Rufen wir uns einmal die bisher gesegelten Ozean-Regatten ins Gedächtnis zurück:

1851 hatte der schnelle Schoner „America“ den Atlantik von den Vereinigten Staaten nach Europa überführt und in der Alten Welt alles um und dumm gesegelt. Keine Regatta, die die „America“ nicht gewann! Den Amerika-Pokal, die bodenlose Kanne, hatte er nach Amerika entführt. Bis auf den heutigen Tag ist kein englisches Schiff schnell genug gewesen, sie wieder zurückzuerobern.

1866, fünfzehn Jahre später, war eine kleine Jacht über den „Western Ocean“ geschippert, die „Alice“ von Thomas Gold Appleton. Mit ihrer Reise hatte sie die Überfahrtszeit der „America“ noch um zwei Tage verbessert. Und das war eigentlich der Anfang der Geschichte der Atlantik-Regatten.

„Das ist alles noch gar nichts, da müssen wir erstmal mit unsern Jachten kommen“, meinten drei amerikanische Segler. Sie warfen sich sehr dabei in die Brust. Alle hatten sie ein schönes Bankkonto und konnten die Dollars tanzen lassen, wie es ihnen Spaß machte.

Sie taten sich also zusammen und vereinbarten eine Regatta. Balleibe nicht im Sommer, wenn vernünftige Menschen segeln, sondern um die Weihnachtszeit. Der Erste war Peter Lorillard, Eigentümer der „Vesta“, einem Schoner mit Mittelschwert. Dann kamen die Gebrüder Osgood mit ihrem Schoner „Fleetwing“ und schließlich James Gordon Bennett jr., der Sohn des New Yorker Zeitungskönigs, mit dem Schoner „Henrietta“. Jedes Schiff war gut 30 Meter

lang und hatte eine Besatzung von Berufsseeleuten mit Ausnahme der „Henrietta“. Diese wurde von dem jungen Bennett selbst geführt. Am 11. Dezember 1866 startete der New Yorker Yacht Club diese drei Schiffe vor Sandy Hook zu ihrer 3100 Seemeilen langen Reise zur Isle of Wight. Mit einer Zeit von 13 Tagen, 21 Stunden und 45 Minuten konnte die „Henrietta“ das Rennen gewinnen.

1870 war es, da bekam der junge Bennett schon wieder das Kribbeln in seinem Sitzfleisch. Er hatte sich inzwischen den Schoner „Dauntless“ gekauft und hielt sich mit diesem in englischen Gewässern auf. Sein Freund James Ashbury besaß den Schoner „Cambria“,

das Schiff, das den ersten Versuch gemacht hatte, den America Cup wieder nach England zurückzuholen. Ashbury willigte ein, dies Rennen mitzusegeln. Am 4. Juli 1870 fiel der Startschuß vor Queenstown in Irland. Das Ziel lag bei Sandy Hook vor New York. Die „Cambria“ gewann das Rennen „gegen den Strich“ in 23 Tagen, 5 Stunden und 17 Minuten. 75 Minuten später passierte die „Dauntless“ das Ziel. Was für ein hartes Rennen muß das gewesen sein!

1887. Selbst für Millionäre waren solche Regatten ein teurer Spaß. Man konnte sie wirklich nicht alle drei Jahre segeln. So dauerte es jetzt auch siebzehn Jahre, bis wieder zwei Mann auf den Plan traten, die ihre Namen der Nachwelt erhalten wissen wollten. Der eine Mann war der New Yorker Rufus T. Bush, ein sehr frommer Mann, der sich nicht damit begnügen wollte, Kirchenfenster zu stiften. Er besaß außerdem die Schonerjacht „Coronet“. Der andere Mann dürfte noch heute allen denen bekannt sein, die zu jedem Western-Film gehen. Es war Caldwell H. Colt, jener Mann, der die Schießseisen herstellt. Dieser hatte inzwischen die „Dauntless“ erworben. Beide wurden sich einig über eine Regatta, deren Startschuß am 12. März 1887 vor Sandy Hook fallen sollte mit dem Ziel vor Queens-town. Es war also genau zur Zeit der Äquinoktialstürme. Der fromme Bush führte seine

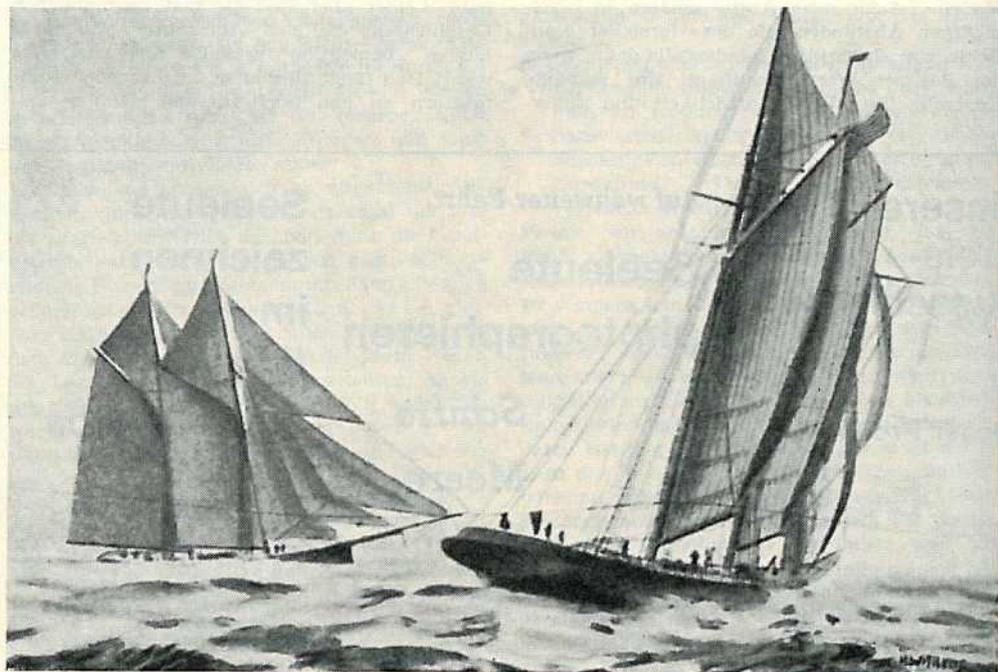
„Coronet“ zum Sieg mit 14 Tagen, 13 Stunden und 3 Minuten. Colt schien schneller schießen als segeln zu können. Erst anderthalb Tage später humpelte die „Dauntless“ durchs Ziel.

1905. Es folgte nun die größte Regatta, die bisher auf diesem Kurs gesegelt wurde. Kaiser Wilhelm II. selbst gab dazu die Anregung und stiftete einen Pokal. Elf Jachten aus Amerika, England und Deutschland hatten ihre Meldungen zu dieser Kaiser-Regatta, die am 17. Mai 1905 vor Sandy Hook gestartet wurde, abgegeben. Siegerin wurde das größte Schiff des Feldes, der amerikanische Dreimastschoner „Atlantis“ mit 1720 qm Segelfläche, der nach 12 Tagen, 4 Stunden und 1 Minute am Ziel vor Lizard Head eintraf. Zweites Schiff wurde der Schoner „Hamburg“ des Hamburgischen Vereins Seefahrt, der 22 Stunden später eintraf.

1928. In diesem Jahr gab König Alfons von Spanien die Anregung zu einer Atlantik-Regatta nach Santander. Diese Wettfahrt kam auch tatsächlich zustande und bedeutete eine vollständige Umwälzung der Transatlantik-Rennen. Wohl starteten am 7. Juli 1928 noch fünf der riesigen Schoner mit einer bezahlten Besatzung, wie es früher üblich war, doch in einer zweiten Gruppe vier kleine Jachten, deren Besatzung aus Amateurseglern bestehen mußte. Diese Fahrzeuge führten nur 110 bis 150 qm Segelfläche. Was waren das für Zwergge gegen die riesigen Zwei-, Drei- und Viermaster mit 600 bis 1700 qm Segelfläche? Siegerin der Klasse der Großen wurde der Schoner „Elena“ mit 16 Tagen, 19 Stunden und 36 Minuten. Den Preis der spanischen Königin gewann der kleine Schoner „Nina“ mit einer gesegelten Zeit von 23 Tagen, 22 Stunden und 56 Sekunden.

1931. Dieses Rennen hatte gezeigt, daß auch kleine Schiffe von rund 18 Meter Länge sicher über den Atlantik kommen konnten. Die nächste Wettfahrt, am 4. Juli 1931 vor Brenton Reef, Rhode Island, gestartet, sah keinen der stolzen weißen Schwäne mehr. Zehn Jachten, zwischen 14 und 22 Meter lang, segelten also nach Plymouth in England. Schnellstes Schiff wurde die kleine Jawl „Dorade“ mit 107 qm Segelfläche in 17 Tagen, 1 Stunde, 14 Minuten und 40 Sekunden.

An dieser Regatta wollte auch eine kleine deutsche Jacht teilnehmen, die Ketsch „Störte-



Die Schonerjachten „Dauntless“ und „Coronet“ in der Regatta 1887.

beker“ Ludwig Schlimbachs, Kapitän Schlimbach, der auf eigenem Kiel nach Rhode Island gesegelt war, kam allerdings dort zu spät an und konnte nicht mehr starten.

1935. Vier Jahre dauerte nun die Pause bis zum nächsten Rennen, der Norwegen-Regatta. Am 8. Juni 1935 fiel der Startschuß vor Newport, Rhode Island. Das Ziel lag vor Bergen in Norwegen. Sechs Schiffe waren gestartet, doch nur fünf erreichten das Ziel. Die Ketsch „Hamarah“ mußte bereits auf den Neufundlandbänken beidrehen, weil hier ein Mann über Bord gegangen und ertrunken war. Das war der erste schwere Unfall, der sich bisher auf den Transatlantik-Rennen ereignet hatte. Siegerin wurde die Yawl „Stormy Weather“ mit 19 Tagen, 5 Stunden, 32 Minuten und 21 Sekunden. Auch Schlimbach war wieder dabei, kam aber mit seiner alten „Störtebeker“ als letztes Schiff am Ziel an.

1936. Dieses Jahr brachte die Olympischen Spiele nach Deutschland. Kapitän Schlimbach hatte angeregt, die seglerischen Wettkämpfe in Kiel durch eine Transatlantik-Regatta ein-



Dreimastschoner „Atlantik“, Sieger der Kaiser-Regatta 1905.

zuleiten. Die Hochseesegler waren von diesem Gedanken begeistert. Die Amerikaner schlugen vor, dies Rennen bei den Bermudas zu beginnen anstatt wie bisher vor der Küste Neuglands. Seit dem Jahre 1906 segelten die Amerikaner ihr „Bermuda Race“. Hier hatte es sich so eingespielt, daß diese Wettfahrt immer in den geraden Jahren gesegelt wurde. Von diesem Brauch wollten sie nicht abgehen. So einigte man sich dahin, am 4. Juli vor Bermuda zu starten mit dem Ziel beim Feuerschiff „Elbe 1“ vor Cuxhaven. Nur neun Jachten konnten starten: eine Holländerin, eine Danzigerin und der Rest waren deutsche Schiffe.

1950. Es war der britische Seeoffizier Kapitän zur See Illingworth, der die Anregung dazu gegeben hatte. Von 1928 bis 1936, in acht Jahren, waren die Schiffe, die man für solche Regatten benutzte, immer kleiner geworden. Nur ein bezahlter Bootsmann war noch erlaubt. Schiffer, Navigator, die Wachführer, alle mußten Amateursegler sein und einem anerkannten Segelverein angehören. Jetzt aber waren schon Boote über den weiten Ozean gekommen, die so zierlich und fein aussahen, daß man sie am liebsten unter einem Glassturz auf die Kommode gestellt hätte.

Das britische Transatlantik-Rennen wird, da es wieder ein „Bermuda-Jahr“ war, 1950 von den Bermudas gestartet mit dem Ziel vor Plymouth. Die drei Leicht-Deplacementsboote „Samuel Pepys“ der britischen Kriegsmarine, „Kohoe“ von K. Adlard Coles und „Mokoia“ von Major J. Murray wurden im Frühjahr mit einem Dampfer nach den Bermudas verschifft dort zu Wasser gelassen, um dann auf eigenem

Kiel nach Newport, Rhode Island, zu segeln. Gleichzeitig segelten sie ab und fast gleichzeitig kamen sie am Ziel an. Nun stand der Start zur Bermuda-Regatta vor der Tür. Aber da stand breitbeinig und mit finsterem Gesicht der Cruising Club of America vor der Tür und pochte auf seine geheiligte Bermuda-Regel: „Meine Herren, Sie sind zu klein. Ich kann die Meldungen nicht annehmen.“ Durch nichts ließ sich der gestrenge Wettfahrt-Ausschuß erweichen. Regel ist Regel. 35 Fuß über Deck, das sind 10,67 Meter und keinen Millimeter weniger! Es fehlten wirklich fast anderthalb Meter an der Länge.

Die Engländer waren nicht auf den Kopf gefallen. Sie besorgten sich Blech und schuhten die Schiffe vor. Mit einem falschen Busen stellten sich die Schiffe erneut dem Vermesser. Jetzt wurden sie zugelassen.

Zu der eigentlichen Transatlantik-Regatta starteten dann fünf Jachten. Zu den drei kleinen Leichtdeplacementsbooten, die ihren falschen Busen inzwischen wieder abgehältert hatten, kam noch der Spitzgattkreuzer „Karin III“, der Gaffelsegel, Toppsegel und einen endlos langen Klüverbaum hatte, hinzu und weiterhin noch ein viertes Leichtdeplacementsfahrzeug, die Slup „Gulvain“.

Diese „Gulvain“, das zweitgrößte Schiff im Rennen, passierte nach 18 Tagen, 3 Stunden und 2 Minuten als erste Jacht das Ziel, kam nach berechneter Zeit aber auf den vierten Platz. Die „Cohoe“ wurde mit 21 Tagen, 5 Stunden und 14 Minuten gesegelter Zeit bestes Schiff des Feldes nach Berechnung. Die drei kleinen Sturmschwalben lagen übrigens alle dicht zusammen. Nur der dicke Kutter „Karin III“ humpelte drei Tage hinter den anderen her. Damit hatten die kleinen, teilweise aus verformtem Sperrholz gebauten Schiffe, ihre Seetüchtigkeit bewiesen.

1951. In diesem Jahr wurde eine Wettfahrt von Kuba nach Spanien gesegelt, auf der auch wieder größere Jachten zugelassen wurden. Man beschränkte die Wasserlinienlänge zwischen 7,80 und 22 Meter.

Aus allen Teilen der Welt, selbst aus Australien, kamen die Meldungen, nur nicht aus den Vereinigten Staaten. In letzter Minute meldete aber noch James Taylor aus New York seine Schonerjacht „Sunbeam“, die mit 18,30 Meter Deckslänge größtes Schiff des Feldes war.

Je näher jedoch der 17. Juni 1951, der Zeitpunkt des Starts heranrückte, desto mehr sagten ab. Schließlich blieben außer der genannten „Sunbeam“ noch die Ketsch „Malabar XIII“ von 16,25 Meter Deckslänge, der kubanische Schoner „Cubana“ von 16,15 Meter Länge über Alles und als kleinstes Schiff die argentinische „Gaucho“ der Gebrüder Uruburo nach, 15,24 Meter über Deck lang.

Nach 29 Tagen und 26 Minuten passierte endlich die „Malabar XIII“ von Kennan Jewett das Ziel vor San Sebastian. Zweites Boot wurde die „Cubana“ und nach 37 Tagen erst beendete die „Gaucho“ das Ziel. Der „Sunbeam“ brach 400 Seemeilen vor der spanischen Küste der Großmast. Zudem hatte sie Ruderschaden.

1952. Von nun an geht es eigentlich Schlag auf Schlag mit den Wettfahrten über den großen Teich. Diesmal sind es die Engländer, die eine Wettfahrt ausschrieben von den Bermudas nach Plymouth. Fünf Jachten haben gemeldet, drei englische und je eine amerikanische und eine französische Jacht. Siegerin in der Gesamtwertung wurde die uns bereits bekannte Leichtdeplacementsjacht „Samuel Pepys“ mit 21 Tagen, 3 Stunden, 19 Minuten und 40 Sekunden.

1955 nehmen zum ersten Mal nach dem Kriege wieder deutsche Jachten an einer Transatlantik-Regatta von Newport, Rhode Island, nach Marstrand in Schweden teil. Anlaß dieser Wettfahrt war das 125jährige Jubiläum der Königlich Schwedischen Segelgesellschaft in Göte-

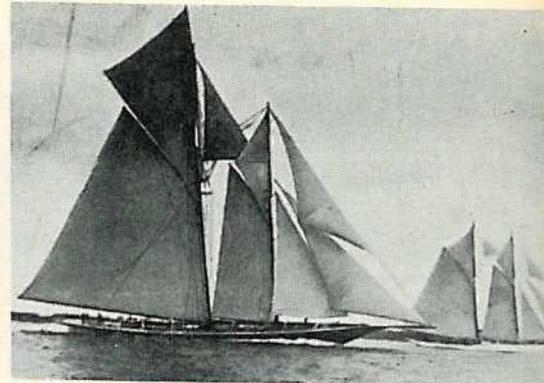
borg. Sieben Schiffe nehmen teil, darunter vier deutsche, zwei amerikanische und eine norwegische. Siegerin nach berechneter Zeit wurde die Amerikanerin „Carina“ von Richard S. Nye, die erst 14 Tage vor dem Start von der Hamburger Werft in den USA eintraf. Zweites Schiff wurde die aus Aluminium erbaute Jacht „Kormoran“ von K. Hegewisch, Norddeutscher Regatta Verein, Hamburg. Viertes Boot wurde die Yawl „Schlüssel von Bremen“ der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“, fünftes die Yawl „Peter von Danzig“ des Akademischen Segel-Vereins Kiel und sechstes Boot die Slup „Ortac“ des Hamburgischen Vereins Seefahrt.

1957 wurde eine Regatta von Newport, Rhode Island, nach Santander, Spanien, gesegelt mit sieben Schiffen aus den USA, Kuba, Schweden und Deutschland. Auch hier siegt wieder die „Carina“ mit 19 Tagen, 13 Stunden, 18 Minuten und 47 Sekunden. Das einzige deutsche Schiff, die Yawl „Hamburg VI“ des Hamburgischen Vereins Seefahrt, geht als drittes Schiff durch die Ziellinie.

1960 ist wieder ein Bermuda-Jahr und dementsprechend wird diese Wettfahrt vor den „Zwiebelinseln“ gestartet. Das Ziel liegt bei Skagen. 17 Schiffe haben gemeldet aus den USA, England, Schweden und Deutschland. Siegerin in der Klasse A die amerikanische Aluminium-Jacht „Ondine“ von S. A. Long, in der Klasse B die Amerikanerin „Figaro“ und in Klasse C die britische „Belmore“ der Royal Navy. Die beiden deutschen Jachten „Germania V“ und „Hamburg VI“ belegen in der Klasse A den dritten und vierten Platz.

1963 geht es wieder von Newport, Rhode Island nach Plymouth mit 13 amerikanischen und einem italienischen Schiff. Siegerin wird wiederum die „Ondine“ mit 18 Tagen, 7 Stunden, 46 Minuten und 29 Sekunden. Die Italienerin „Corsaro II“ wird zweite in der Klasse A.

Hundert Jahre Transatlantik-Regatten werden nun hinter uns liegen. Auf allen diesen Wettfahrten kämpften Männer gegen die Naturgewalten. Es war kein Kampf auf dem Drei-



Die Schonerjacht „Hamburg“ des Hamburgischen Vereins Seefahrt. Erster Sieger in der Kaiser-Regatta 1905.

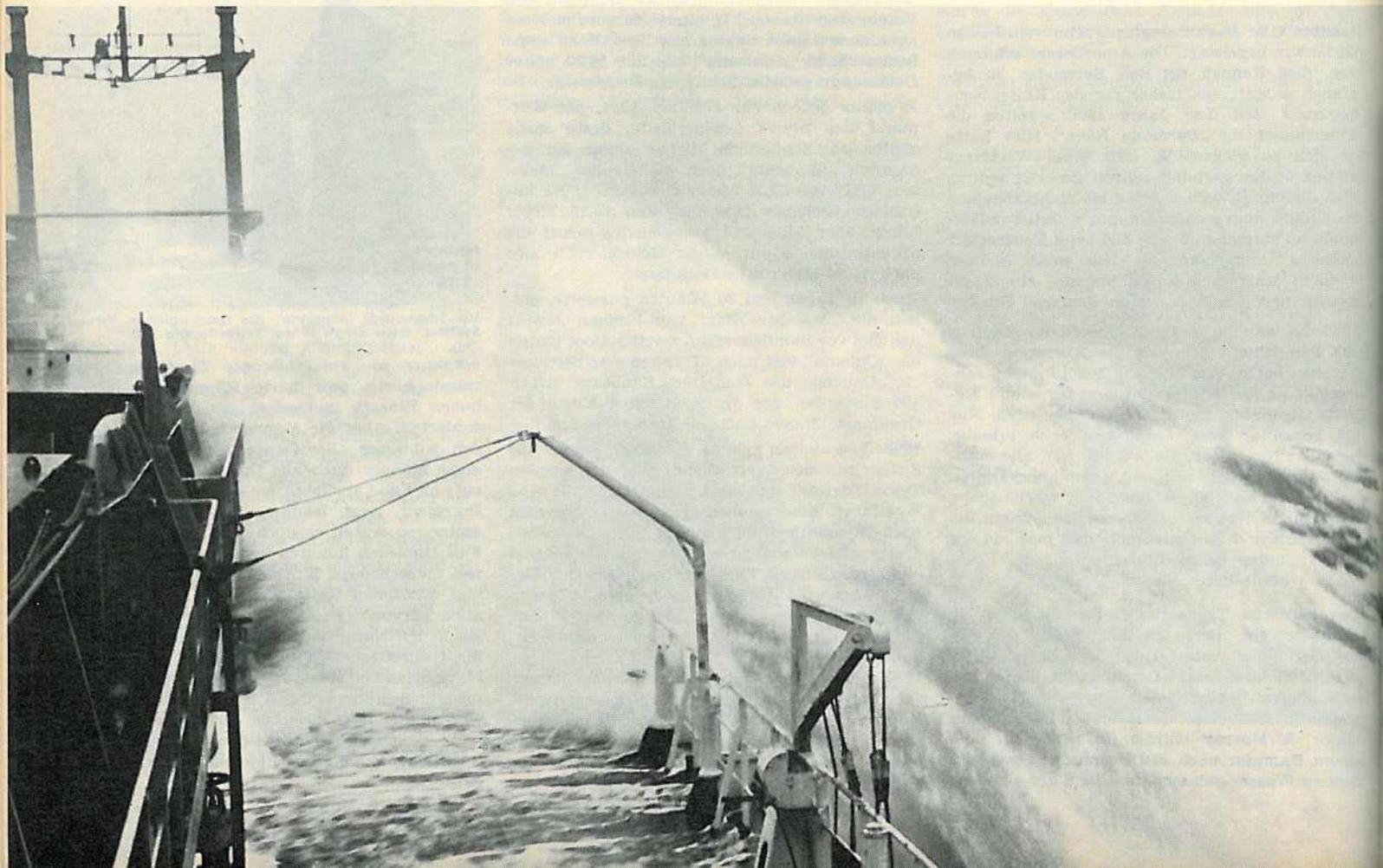
eckskurs wie vor Kiel oder Travemünde, es waren harte, sehr harte Kämpfe, die einen hohen Einsatz und selbst ein Menschenleben forderten. Aber die Männer haben trotz allem den wildesten aller Ozeane gemeistert. Wenn diese Männer auch alle ihre bürgerlichen Berufe an Land ausübten, sei es als Rechtsanwalt, Ingenieur, Arzt, Handwerker, Kaufmann, Beamter, so waren es doch Kerle, die in jedem Fall zupacken konnten und alle immer wieder neu entstehenden Situationen schnell erfaßten und mit ihnen fertig wurden. Alle waren sie auch hervorragende Nautiker, die im großen Buch der Natur zu lesen verstanden und die ihr theoretisches Wissen über die Kunst der Navigation vor einem hohen Prüfungsausschuß unserer Seefahrtsschulen beweisen mußten. Sie wissen alle, was draußen auf sie zukommen kann, denn seit den Zeiten der Wikinger ist der Atlantik durchaus nicht kleiner und friedlicher geworden.

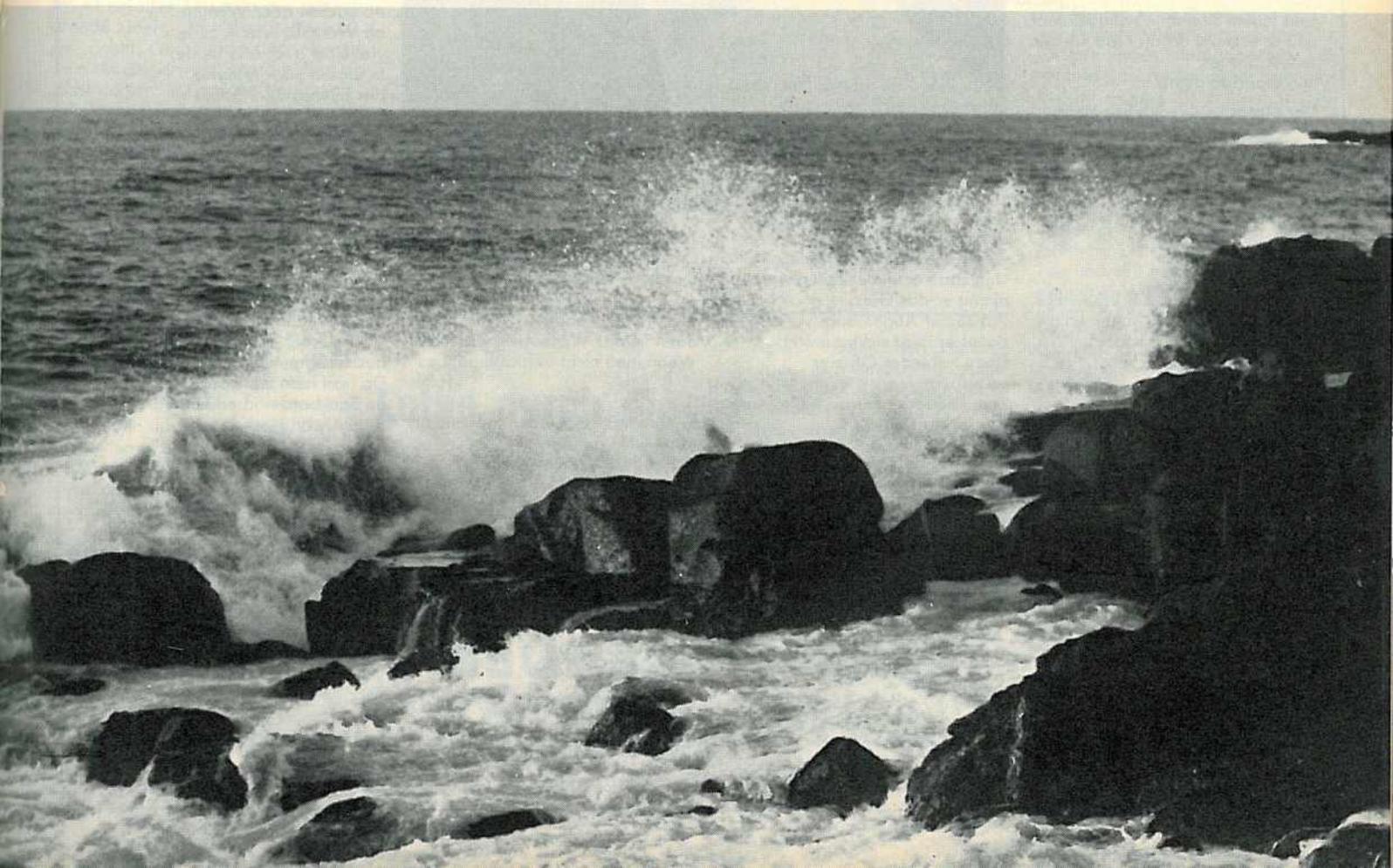
**Das Meer hat
tausend Gesichter...**



**...und formt
seine Menschen**

Es fotografierten für Sie: links oben: Zeitler/Brinzer; links unten: Archiv VDR; rechts oben: Archiv Brinzer; rechts mitte: Archiv VDR; rechts unten: ko-press/Brinzer





Das Schiff besteht aus Bug und Heck,
und zwischen beiden ist das Deck.
Und vorn und hinten ragt ein Mast,
und weil, besonders für den Gast,
es ohne was gefährlich wär,
zieht sich die Relling rund umher,
wodurch er einen Halt erhält,
damit er nicht ins Wasser fällt.
Auch hebt sich stolz nach alter Sitte
ein Schornstein aus des Schiffes

[Mitte.
Aus seinem Schlot entweichen Gase,
man riecht es manchmal mit der

[Nase,
und drinnen rattert der Motor,
man hört es deutlich mit dem Ohr.
Auch hebt sich Zittern obendrein
man im Gebein,
das muß so sein,
denn wenn das Rattern sich

[vermehr,
erkennt man, daß man weiterfährt.
Das tut man nicht von ungefähr,
nein, dafür sorgt der Ingenieur.
Der ist ganz Ohr
für den Motor.

Von den Geräuschen
kann keins ihn täuschen,
denn dem Getriebe
von Stangen, Schrauben,
gilt seine Liebe,
das könnt ihr glauben.
Ist irgendwo ein falscher Ton,
er hört ihn schon,
und er erforscht und wird nicht ruhn,
bevor er weiß, was hier zu tun.

Als bald erscheint nach kurzer Frist
der Maschinist.
Der hört erschreckt,
was hier defekt
und Hilfe heischt.
Die Zange kreischt,
der Hammer klopft,
wo was verstopft,
wird Öl getropft
aus einer Kanne.
Gottlob, behoben ist die Panne.

Die Streifen um des Schornsteins
[Rand
sind jedem Seemann wohlbekannt,
und er erkennt daran nicht schwer,
wohin, woher,
und manches mehr.

Der Motor ist des Schiffes Herz,
er trägt es vor- und achterwärts,
und manchmal bringt er es zum

[Stehn,
und dies befiehlt der Kapitän,
denn der ist hier auf seinem Pott
der liebe Gott.

Der Kapitän
ist nie zu sehn,
meist muß er auf der Brücke stehn.
Die Stimme laut, die Augen scharf
gibt er Befehle nach Bedarf.
Die Uniform
steht ihm enorm,
und sie erweckt
direkt
Respekt.

Vier goldne Streifen,
man kann begreifen,
das schafft bei reifen
und jungen Frau
sogleich Vertraun.

Mit den Augen einer Frau

Gertrud Hinrichs

Drum ist er ohne Unterschied
bei jedem Alter Favorit.
Er kann zu seinem Glücke
auf der Kommandobrücke
sich jederzeit verschanzen,
doch trägt er so im ganzen
die auferlegte Bürde
mit Würde.
Im Kopf hat er viel Grüte,
und obendrauf 'ne Mütze.
Meist ist sie blau, doch wird es heiß,
dann ist sie weiß.
Zuweilen spricht er
durch einen Trichter,

Da gibt es Tag und Nacht kein
[Halten,
er ist die rechte Hand vom Alten,
denn nichts darf fehlen, splintern,
[reißen.
Das will was heißen.
Er ist zugleich an jedem Ort,
an Backbord und an Steuerbord,
ganz vorn am Bug und dann am
[Heck,
mal an der Luke, mal an Deck,
denn ist nicht alles in der Reih
zerschellt das Schiff und geht
[entzwei.

Dann ist die Sache ungemütlich,
man tut sich an den Schnäpsen
[gütlich.
Dabei vergißt man, das ist klar,
bald die Gefahr.

Der Steward sorgt aufs allerbeste
für seine Gäste.
Er ist vorzüglich angelernt,
serviert die Speisen und entfernt
die Teller, wenn sie leergegessen.
Indessen,
so zwischen Stärke 8 bis 10,
bedient er nur den Kapitän.
Den Gästen bringt er Tee und Toast
zum Trost
Die einen lehnen blaß in Lee,
auch Toast und Tee
verschlingt die See.
Den andern in der Kammer
besichert in ihrem Jammer
nur Balsam fürs Gemüte
die Tüte.

Fleisch, Pudding und Gemüse
wird kalt in der Kombüse,
selbst Moses in der Küche
flieht fluchend die Gerüche.
Hei, wie sich dann bei Stärke 9
die Möwen freun,
denn was beim einen nicht

[geschätzt,
den andern oft in Nahrung setzt.
Und hat dann seine Pflicht getan
das Schiff im großen Ozean,
dann freun sich alle braven
auf ihren Heimathafen.
Sie haben nun
noch viel zu tun,
und jeder muß sich sputen.
Barkassen, Schlepper, Schuten
mit Pfeifen und mit Tuten
nach alten Hafenweisen
das große Schiff umkreisen.
Dann nimmt es eine kleine
Genossin an die Leine.

Es geht den Passagieren
ein bißchen an die Nieren.
Sie sind sich nicht im reinen,
ob Lachen oder Weinen,
ob Wehmut oder Freude,
vielleicht auch alle beide,
in diesen paar Minuten
die Herzen überfluten.
Dann sieht man sie in einem fort
zur Rechten und zur Linken,
an Backbord und an Steuerbord
mit ihren Tüchern winken.
Und auch in den Kombüsen
gehts auf die Tränendrüsen.

Da sinkt nach langem Trennungs-
[schmerz
sich an das lang entbehrte Herz
der Seemann mit der Seemanns-
[braut,
auch solche, welche längst getraut.
Da hört man manches liebe Wort
an Backbord und an Steuerbord,
an Bug und Heck,
auf jedem Deck,
auch wo man's nicht vermutet.

Wie schön ist doch das Wiedersehn,
die Flaggen und die Tücher wehn,
und ringsum wird getutet!



Wir dachten, daß sie unseren Lesern auch gefällt

das kann man besser hören,
weil die Geräusche stören.
Und sucht er in der Ferne was,
nimmt er das Glas,
das seiner Augen Blick verstärkt,
damit er alles richtig merkt.
Dazu hat jeder Offizier
so sein Revier.
Zum Peildeck eilen schnelle Schritte,
das ist der Dritte.
Dort mit dem Glas blickt in die
[Weite
der Zweite.
Doch alle Arbeit hängt am
[schwersten
beim Ersten.

Im Hafen ist man nie allein,
die Schiffe laufen aus und ein.
Der Lotse lotst, der Schlepper
[schleppt,
und wenn es ebbt,
dann ist das Wasser nicht sehr tief.
Wenn man nicht aufpaßt, geht es
[schieb.
Kommt mal ein Nebel unvermutet,
dann wird getutet.
Man tutet mit dem Nebelhorn,
und ein Matrose steht ganz vorn
und guckt, obgleich er gar nichts
[sieht,
was vorn geschieht.

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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

Vom Klabaftermann

zum Krachteufelchen

Helmut Stradt

Früher, auf den Segelschiffen, da war auf Neptuns Order immer ein kleines unscheinbares Männchen an Bord. Jeder Fahrersmann will es gesehen haben, obwohl sich der besagte Wicht immer sehr verborgen hielt. Wie das Kerlchen aussah? Darüber sind sehr verschiedene Beschreibungen abgegeben worden. Fest steht, daß es da war und mit allen möglichen Scherzen und Späßen den Alten und die Crew ängstigte, verärgerte, an der Nase herumführte und sie belustigte.

Es war der Klabaftermann!
Und heute?

Sind es die Krachteufelchen.

Ihre Existenz führen sie zurück auf die Tatsache, daß jeder Körper in einer ihm eigenen Frequenz zu vibrieren in der Lage ist und es bei Veranlassung auch tut. Und bei den zahlreichen Schwingungen an Bord mit dazugehörigen Oberschwingungen und Unterschwingungen in den verschiedensten Frequenzen besteht diese Veranlassung immer. Brutstätte und Heimat der Krachteufelchen ist auch der Maschinenraum.

Es gibt zwei Gruppen von diesen Plagegeistern:

Da sind erst einmal die Hauptmaschinen-Krachteufelchen. Sobald die Schraube die erste Umdrehung gemacht hat, fangen sie an ihr Unwesen zu treiben. Sie rütteln mit Macht an allen Türen, lassen ganze Wände zittern und beben und wenn sie richtig in Form sind, dann wackeln sogar die Masten leicht. „Voll zurück“ mögen sie besonders gerne, da toben sie wie Irre durch das Schiff, da rütteln sie an den Pfahlmasten achtern, daß man meint, das Ladegeschirr müßte gleich von oben kommen. Die Antennen schwingen wie Springseile, die ganze Deckslast zittert vor Angst. Dann haben die Krachteufelchen ihr großes Freudenfest.

An Heimtücke leisten sie Enormes! Geht der Seemann abends zur Kojen, dann hakt er vielleicht mal die Kammertür auf den bekannten Haken, um ein wenig mehr frische Luft zu bekommen. Wenn man dann gerade am Einschlummern ist, setzt plötzlich ein Höllenkonzert ein. Ganze Scharen von Krachteufelchen rütteln an der Tür und machen dabei einen Lärm, als sei draußen eine Rostmaschine in Gang gesetzt worden. Dazu quietschen die Scharniere, es klappert der Drücker, es ächzen die Schotten. Wutentbrannt reißt der Seemann den Kojenvorhang auf, schwingt sich auf den Kojenrand — da ist wieder Ruhe. Man legt sich wieder, ist gerade am Einschlafen — urplötzlich und ohne jeden Anlaß setzt die Geisterschar ihr Konzert fort.

Besonderes Vergnügen bereitet es ihnen anscheinend, wenn sie die Brückentüren klappern lassen können. Es ist geradezu unheimlich, mit welcher Schnelligkeit die kleinen Störenfriede feststellen, wenn mal wieder Chance ist, die Brückentüren in ihren Halterungen dröhnend zum Klappern zu bringen. An den Türen auf der Brücke haben die Krachteufelchen auf jedem Schiff immer einen festen Wachposten aufgestellt, der ständig an der Tür herumkriecht. Sowie sich dann mal wieder eine Gelegenheit bietet, da oben wirksam zu werden, ruft er Verstärkung herbei und die Kollegen erscheinen dann gleich in großen Scharen. Trotz Keilen, Putzlappen, Twisten, Schlüsseln und ähnlichem Material als Gegenmittel geht es plötzlich auf Wache dann los: RrRrRrRRR!

Die Liste der Schandtaten der großen Krachteufelchen ließe sich noch endlos verlängern. Klappern, rütteln, schütteln, zittern und quietschen mit allem was beweglich ist an Bord, das ist ihre Lieblingsbe-

schäftigung. Es gibt sogar Schiffe, wo die Krachteufelchen beim Essen der Besatzung in der Suppe rumspringen. Auf der eben noch ruhigen Oberfläche entstehen plötzlich kleine Wellen. Die Wellen werden höher, die Kämme brechen sich, man hat einen leichten Sturm im Suppenteller und schuld daran sind auch hier — die großen Hauptmaschinen-Krachteufelchen.

Die andere Gruppe sind die kleinen Krachteufelchen. Sie haben ihre Brutstätten in den vielen Hilfsmaschinen. Sie sind daher auch viel kleiner und schwächer, dafür aber auch weit hinterlistiger. Am liebsten wirken sie in verborgenen Ritzen und vor ihnen ist man nirgends sicher. Plötzlich lassen sie irgendwo eine lose Schraube erzittern, Bleistifte fangen an zu klappern, hinter Verschaltungen, unter Deckenverkleidungen und unter den Kojen können die kleinen Krachteufelchen plötzlich anfangen, einen Heidenlärm zu machen. Wenn man sich dann bemüht herauszubekommen, womit die kleinen Bösewichter da mal wieder ihr Unwesen treiben, dann kann man lange suchen.

Es gibt nichts an Bord, womit nicht die Krachteufelchen eines Tages plötzlich anfangen können, ihre unerträgliche Musik zu machen. Übrigens: die großen und die kleinen Krachteufelchen arbeiten engstens zusammen. Wenn sich nur die geringste Gelegenheit bietet, gemeinsam zu Werke zu gehen, dann heißt es bei ihnen: Nichts wie ran! Alles in allem sind sie an Bord eine rechte Plage. Manchmal wäre uns der Klabaftermann direkt noch lieber. Mit Heftpflaster, UHU, angespitzten Streichhölzern, mit Keilen, Ölkanne und Twist und Tesamoll sind wir ständig auf der Lauer, um schnell da einzugreifen, wo die Krachteufelchen wieder eine Chance gefunden haben, unsere Ruhe zu stören.

Ausmerzen lassen sie sich aber nicht. Wenn es also mal allzu schlimm wird, dann läßt man es oben klappern. Man gewöhnt sich dann langsam daran und hört es zuletzt schon gar nicht mehr.

Man kann sich sogar so sehr daran gewöhnen, daß man die vollkommene Ruhe zuhause bei Muttern als störend empfindet.

Lotse durch die Speisekarten:

Griechenland

Das im östlichen Mittelmeer verbreitete Schisch-Kabab wird in Griechenland besonders delikats zubereitet. Die Fleischstücke werden, be-

vor sie auf einen Spieß kommen und über glimmender Holzkohle brät, mit einer Lorbeer-Thymian-Beize behandelt.

Als Süßspeisen sind besonders Baklawa und Radaifi zu empfehlen. Beide werden aus Teig hergestellt, der, nachdem er ausgebacken ist, in einen Honigsirup kommt. Griechenland ist ein altes Weinbaugebiet, in dem es schöne Tropfen zu trinken gibt. Die Landweine haben nicht die Süße, wie wir sie von den griechischen Dessertweinen her kennen. Ein kretischer Minos ist für diese Gruppe ein gutes Beispiel. Als Apéritiv wird der stark nach Anis schmeckende Ouzo mit Wasser verdünnt. Auch der griechische Weinbrand ist empfehlenswert.

Zum 50. Geburtstag



Harold Wilson
Geboren am 11. III. 1916
in Huddersfield

Der gegenwärtige englische Premierminister ist ein erfahrener Wirtschaftsfachmann. Nach dem 2. Weltkrieg zog er als Abgeordneter ins Unterhaus ein und war 1947–1951 Handelsminister. Nachdem er viele Jahre als Vorstand der Labour Party gearbeitet hatte, wurde er 1963 zum Führer dieser Partei gewählt, die nun das Vertrauen des englischen Volkes besitzt.

Rangliste der deutschen Schlager — März 1966

1. Yesterday Man

Herzlichen Glückwunsch für Chris Andrews! „Der Mann der gestern war...“ avancierte heute sogar zum Top-Favoriten! Ja, ja, was man gehabt hat, weiß man und holt es oft reumütig zurück — wenn man's noch kann! (Aus Geldmangel singt Chris selbst und — hat Erfolg.)

2. We can work it out

The Beatles müssen jetzt so manches für ihre vielen internationalen „Imitatoren“ ausbaden. Aber bei dem Format — eine Kleinigkeit! Schließlich hat man ja einen ständigen Platz im Spitzenschlagerteam gepachtet.

3. Ganz in Weiß

Mit diesem Hit feiert Roy Black seinen zweiten Sieg im Schlagergeschäft. Er ist ja ein Garderoben-Fan und soll immer wie aus dem Ei gepellt sein. Aber in unseren nördlichen Breiten sehen wir bei dem Wort „Weiß“ nur noch Rosa. (Denn wir träumen von den 6 Millionen blühender Mandelbäumchen auf Mallorca um diese Zeit.)

4. Marmor, Stein und Eisen bricht
Drafi Deutschers „Liebeschwüre“ sind zwar noch stahlhart. Doch wird der Sänger schon ein wenig „leiser“, was ihn vom Souverän zum Vierten werden ließe.

5. 17 Jahr' blondes Haar

Ende gut — alles gut diesmal wieder — wie letztes Mal mit Udo Jürgens auf demselben Platz. Aber die letzten werden die ersten sein, denn in mancher Hinsicht hat Jugend noch immer Vorrang (aber das ist alles relativ, nicht wahr?)

Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by „Musikmarkt“)

Das Studium griechischer Speisekarten wird einem Seemann nicht leicht gemacht. Kennt er wirklich griechische Buchstaben, so sagen die Namen noch sehr wenig. Dafür gibt es in allen einheimischen Restaurants, gewissermaßen als demonstrative Speisekarte, die fertigen Gerichte, von jedermann einzusehen, in großen runden Blechschüsseln. Diese Methode ist praktisch, hat jedoch zur Folge, daß das Essen stets nur lauwarm ist.

Ein Gericht, das man versuchen sollte, nennt sich Moussaka. Es handelt sich dabei um eine mit Blätterteig oder Bechamelsauce überbackene Hackfleisch-Pastete. In ihrem Inneren befinden sich auch Auberginen, Tomaten oder eine kleine Kürbisart.

Kehrwieder-

Photo- Informationen



Foto: Karl-Heinz Runge

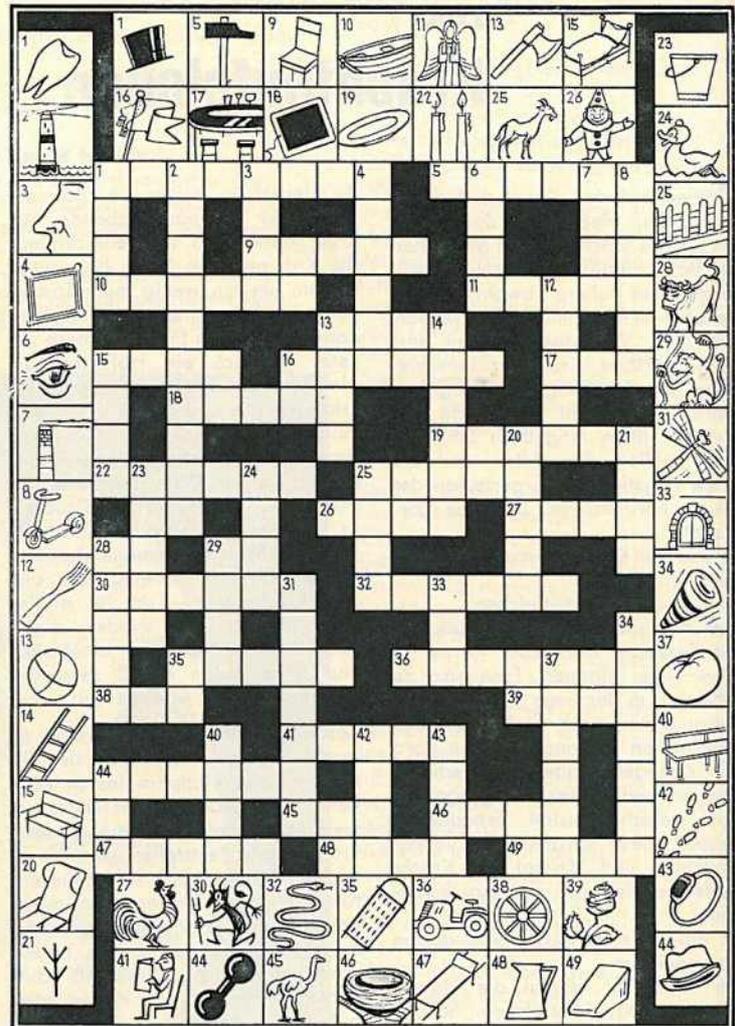
Thema:

Augen auf zum Schnappschuß

Die stärkste Aussage macht oft nicht eine ausgewogene Gesamtaufnahme oder ein technisch einwandfreies, wohlüberdachtes Motiv, sondern ein Schnappschuß. Alles in ihm lebt, vermittelt die ganze Atmosphäre und spricht Bände — wenn es ein guter Schnappschuß ist! Solch ein Photoergebnis wird einem aber nicht geschenkt, wie Anfänger gerne meinen, die einfach drauflos knipsen; denn hier wird der Photograph zum Jäger. Er braucht Geduld, um im richtigen Augenblick blitzschnell zu reagieren, er braucht Phantasie, um den Fortgang der Handlung vorauszu-

sehen, und vor allem braucht er ein liebevolles Herz und offenes Auge für all die kleinen Dinge, die unscheinbar am Rande geschehen. Technisch ist diese Art der Photojagd gar nicht schwierig: die Belichtung einmal genau einstellen, sodann die Entfernung — am günstigsten 3 bis 5 Meter. Die Verschlussgeschwindigkeit wählt man am besten über $1/100$ Sekunde, da man bei Schnappschüssen ja niemals vor Überraschungen sicher ist. Höherempfindliche Filme (27° oder 30° DIN) versprechen unter diesen Bedingungen einen besseren Erfolg als weniger empfindliche (17° DIN).

Unser Kreuzworträtsel



Die gesuchten Wörter sind hier nicht definiert, sondern bildlich dargestellt. In den waagerechten Bildreihen oben und unten sind die waagerechten Wörter zu finden, in den senkrechten Bildreihen links und rechts außen die senkrechten Wörter.

Mit einer solchen Einstellung (und einem möglichst „dummen“ Gesicht!) kann die Pirsch beginnen. Bewegliche Motive, die interessant erscheinen, werden zunächst nur aus dem Augenwinkel beobachtet. Sie lassen sich auch in Sicherheit und Unbefangenheit wiegen, indem man so tut, als fotografierte man ein danebenliegendes Motiv.

Der größte Feind des Schnappschusses ist nämlich der Mensch. Sobald er merkt, daß eine Kamera auf ihn gerichtet ist, friert seine Miene ein, gibt er sich gewollt und unnatürlich. Hier kann sich der gestörte Schnappschütze helfen, indem er mehrere Aufnahmen „mimt“, bis sich das verkrampfte Lächeln seines „Opfers“ löst, denn niemand hält es in solcher Pose ewig aus. (Dies ist übrigens ein bewährtes

Rezept, insbesondere für die Kinderphotographie). Kann man sein Motiv so „hinterhältig“ festhalten, wie es unser Beispiel zeigt, bleiben einem diese Sorgen erspart. Aber fix mußte der junge Photograph, der die Aufnahme zum Photowettbewerb „Schiffe — Meere — Häfen“ einsandte, schon sein, denn wie leicht hätte einer der Bullaugengucker seinen steif gewordenen Rücken plötzlich strecken können. Viermal Neugier, wie's dort drinnen wohl aussieht? Nein, dieser Schnappschuß erzählt uns viel mehr: von der magnetischen Anziehungskraft der Technik auf Männer (und die, die welche werden wollen!), von Fernweh und einem Hauch der weiten Welt. Darum ist dieser Schnappschuß auch prämiert worden.

Cargocaire

verhindert Schweißwasser - Schäden

in einer Flotte von mehr als

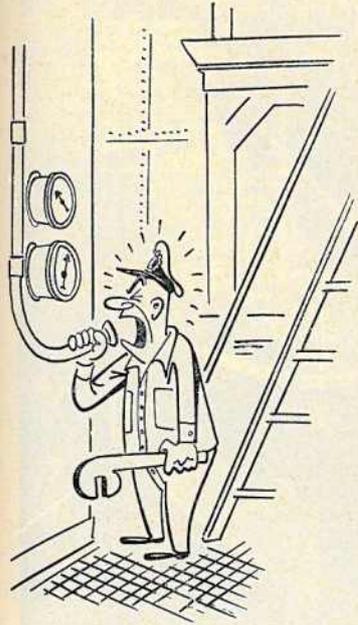
3 000 000 BRT



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



Klar bei Schmunzelauge



„Ja, ich kann noch mehr drehen, aber vorher muß ich erst einmal den Umdrehungsanzeiger auf der Brücke und die, die ihn ablesen, nachsehen.“

Kernig

Ein Jungmann, kaum eine Reise an Bord, erscheint beim Ersten: „Ich will kündigen.“ Der Erste denkt an Personalmangel, kratzt sich nachdenklich unter der Mütze und fragt dann: „Warum?“ „Wegen des Kapitäns“, sagt der Jungmann trotzig. „Mann, das würde ich mir aber gut überlegen“, meint darauf der Erste. „Was meinen Sie, wie der Kapitän sich freut, wenn Sie jetzt gehen...“ Da wird der Jungmann plötzlich kernig: „Gut, ich bleibe!“

Schlagfertiger Bikini

Die junge „Passaschöse“ liegt mit einem netten und erstaunlich kleinen Bikini im Deckstuhl und sonnt sich. Der Zimmermann zieht in der Nähe Teakholz ab. Durch die Augenwinkel sieht er sich den Fall lange und ausgiebig an. Viel zu lange sogar, denn plötzlich wird er aktiv. Er läßt sein Geschirr fallen und baut sich vor der jungen Dame in seiner ganzen männlichen Pracht auf: „Mann“, meint er, „Ihnen würde ich aber auch den kleinsten Wunsch erfüllen!“ — „Ich Ihnen möglicherweise auch. Den größten Wunsch aber, erfülle ich Ihnen keinesfalls!“

Verkannt

„Stinki“, unser schönster und bester Leichtmatrose, sitzt malend auf der Stelling am Schornstein. Als der Scheich sich vom Fortgang der Arbeit überzeugen will, bekommt er fast Schreikrämpfe. Stinki hat das Reederei-Wappen mit allerlei Schnörkeln versehen und mit ganz neuer Farbgebung ausgestaltet. Es gibt einen bösen Wortwechsel mit dem Scheich. — Stinki ist enttäuscht und moralisch gebrochen. „Kunstbanause“, knurrt er.

Menschenführung

Der neue Messejunge hat den Fleiß nicht gerade gepachtet. Außerdem steht er im Verdacht, eine große Klaischtante zu sein. Da helfen keine Ermahnungen, bei ihm scheint Hopfen und Malz verloren. — Der Dritte aber hat eine Idee: Auf einen Briefbogen der Reederei tippt er ein „Reederei-Rundschreiben“. — „... bitten wir Sie, insbesondere das Bedienungspersonal daraufhin zu überprüfen, ob ein weiterer Verbleib an Bord des Schiffes noch möglich ist. Sollte dies auf Grund schlechter Dienstauffassung nicht möglich sein, so wenden Sie bitte die ganze Strenge der bestehenden Gesetze an (Arrest in fremdländischen Häfen, Prügelstrafen in Ländern, wo dies gestattet ist etc.)“ — Dieses „Rundschreiben“ ließ der Dritte auf seinem Schreibtisch liegen, als er seine Wache antrat. Es war alsbald eine merkwürdige Besserung in der Dienstausbildung des Messejungen zu bemerken.



„Sie glauben ja gar nicht, wie beliebt ich hier an Bord bin.“

Soon Bart

Tagebuch einer Passagierin:
Montag: „Der Kapitän grüßt mich sehr freundlich.“
Dienstag: „Ich habe mit dem Kapitän gesprochen.“
Mittwoch: „Der Kapitän hat mich zu einem Gläschen Sekt eingeladen.“
Donnerstag: „Der Kapitän ist wirklich sehr freundlich zu mir.“
Freitag: „Der Kapitän fleht mich an, ich solle ihn erhören. Wenn ich das nicht tue, will er das Schiff mit Mann und Maus versenken.“
Sonnabend: „Ich habe heute 42 Seemännern das Leben gerettet!“



Rum muß feurig sein.

Rum muß Herz haben. Herzhaften Duft. Herzhaften Geschmack. Voll und rein. Wenn Sie Balle-Rum genießen, wissen Sie, wie sauber, herzhaft und feurig Rum sein kann. Rum, wie wir ihn schätzen und lieben. Seit eh und je.

Balle

Rum voller Herz und Feuer



Jamaica-Rum-Verschnitt



Seefahrtsschule Hamburg

Am 5. Februar 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Klaus Blum, Gerhard Herfurth, Norbert Höhler, Josef Alfred Hofer, Reinhard Kaboth, Peter Paul Keimer, Bernd Kötter, Reimer Koopmann, Adolf-Jürgen Paschek, Jens Plambeck, Gerhard Pültz, Wolfgang Schimansky, Jörn Schmidt, Erich Strümpell, Max Waap.

Am 5. Februar-1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Werner Beck, Ingo Behrens, Anton Corrieri, Joachim Grams, Werner Greiner, Jörg Heinzus, Wolfgang Hinz, Egon Holst, Peter König, Hans-Jürgen Linke, Diethart May, Hans-Joachim Meyer, Karsten Oldigs, Rudi Reske, Helmut Röber, Uwe Roehrich, Michael Rousseau, Jochen Schmidt, Bernd Schröder, Rudolf Schürmann, Peter Strothmann, Rudolf Woltersdorf, Detlef Wulff.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 4. Januar 1966 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Heinz Bollmann, Hans-Jürgen Deppe, Hans-Jürgen Domhardt, Günter Götter, Eugen Hoch, Hartmut Homann, Bernhard Meyer, Jürgen Riekers, Wolfram Schmidt, Lutz Seligmann, Jürgen Stamer, Oswald Tuttaß, Frank Wieting, Heinke Wieting, Klaus Wilhelm, Fritz Dieter Wirsing, Dieter Wischhusen, Jochen Witte, Helmut Elsholz, Werner Gietz, Horst Bierfischer, Reinert Esdoher, Siegfried Jung, Bodo Kierspel, Werner Lange, Wulf Meyer, Magnus Neckel, Hans-Jürgen Schlundt, Jörg Schneider.

Am 9. Februar 1966 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:

Heiko Bettin, Harald Brüning, Wilfried Buck, Willi Eilers, Wilhelm Gerull, Harald Gökens, Klaus Dieter Haake, Heinz Kuhrke, Peter Peukert, Bernd Querfeldt, Norbert Riedel, Rolf Schmidt, Martin Winkler.

Zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5):

Lothar Eifler, Günter Hauf, Helmut Jagst, Horst Wulff.

Zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4):

Alfred Feuerstein, Karl Heinz Lange, Peter Rommel, Adolf Schulten, Bruno Thoroe.

Zum Seeschiffer auf Küstenfahrt und in kleiner Hochseefischerei (A 1/B 1):

Siegfried Adelsberg, Carl Mehrtens, Adolf Romeike.

Zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis):

Antonius Brill, Arnold Brönnner, Franz-Ludwig Bruhns, Horst Dannhauer, Wolfgang Gerbes, Horst Bruno Paulsen, Udo Tjardes, Wolfram Utzmann.

1965 ausgestellte Patente

1965	A-Patente					C-Patente			
	A 2	A 4	A 5	A 6		C 3	C 4	C 5	C 6
Lübeck	43	29	40	67					
Flensburg						99	254	143	31
Hamburg	74	43	237	187		93	252	210	60
Bremen	2		152	116		67	71	45	17
Bremerhaven	43	35	23	46		15	66	34	1
Windheim	7								
Eisfleth			46	85					
Cuxhaven	88	66				41	25		
Gründendeth	57	44							
Leer	41	22	42	16					
Zusammen	355	239	540	517		315	668	432	109

Zum Vergleich:

1964:	361	227	631	550	1964:	275	577	396	128
1963:	379	221	679	375	1963:	323	516	389	90
1962:	320	175	799	376	1962:	320	578	336	66
1961:	354	126	760	365	1961:	317	544	317	60



MS „Transatlantic“ verließ im vergangenen Monat als erster Eisbrecher-Schnellfrachter der Poseidon Linien Hamburg zu seiner Jungferntour nach Montreal. Der Neubau traf im Februar, von einer japanischen Werft kommend, in Hamburg ein.

Matrosenprüfungen

Im Januar 1966 bestanden folgende Leichtmatrosen ihre Matrosenprüfung:

Prüfungsstelle Travemünde:

Heiko Behrens, Arthur Beistert, Peter Birnbaum, Hans-Helmut Blohm, Bernd Dezer, Jürgen Feldfoss, Heinz-Gerhard Gehren, Jens Günther, Christian Harwarth, Bernd Heilmann, Peter Jordan, Udo Köhler, Werner Krause, Detlef Leickfeldt, Hans-Dietrich Nissen, Helmut Riedzek, Dieter Rischke, Lutz Rölker, Günter Rutzen, Karl-Heinz Schein, Dieter Seubert, Horst Wasserschaft, Gert Weidemann, Hans-Peter Wulf, Christian Zajonc.

Prüfungsstelle Hamburg:

Franz-Ulrich Appel, Joachim Beuth, Moritz-Heinrich Bonn, Dieter Brosowski, Hans-Dieter Däffner, Volker Dieterich, Detlef Eggerstedt, Günter Fieber, Hendrik Hannover, Bert-Erwin Hamm, Jörn Hartmeyer, Dieter Hofmann, Herbert Hoffmann, Joachim Kroll, Rudolf Kulmege, Bernd Losert, Heiner Lünkemann, Manfred Ludwig, Manfred Mewes, Rolf Müller, Thomas Ney, Bernd Paap, Hartmut Paschburg, Reinhold Pflug, Horst-Jürgen Poetzsch, Jürgen-Wolf Prader, Arnold Putz, Wilhelm Schlieve, Hans-Jürgen Schwarkinski, Ulrich Strauß, Ludwig Strehle, Michael Töpfer, Dirk Wade-phul, Borghardt Wessel, Peter Wüst.

Prüfungsstelle Bremen:

Reinhardt Bendfeldt, Paul-Dieter Bernadi, Karl-Werner Böhrer, Berthold Brudik, Klaus Büler, Uwe Büsing, Klaus-Dieter Buss, Heiner Cartens, Andreas Debatin, Ortwin Feiss, Peter Fischer, Otto Folkerts, Jan Freese, Bernhard Giesecker, Wolfgang Gleitze, Volker Graumann, Manfred Gries, Heinrich Hagemeier, Manfred Hellmick, Wolfram Herrmig, Till Hülsberger, Wolfhard Irmer, Bernhard Kaiser, Jürgen Kersten, Rolf Kranz, Manfred Krebs, Herbert Kupzyk, Wolfgang Lahrmann, Volker Lankemann, Fred Lechner, Frank Lüders, Dieter Meyer, Gerhard Muhlack, Jan Nickelsen, Tin Pe, Jochen Peters, Joachim Ratzke, Josef Reimann, Hartmut Riehl, Ingo Ritter, Armin Ronge, Ulrich Schäfer, Heinrich Schelten, Hans-Peter Schmitt, Rüdiger Schulz, Abamed-Abdul Said, Joachim Siemsen, Hans Simon, Stefan Sormik, Kurt Staffler, Günter Stillemunke, Gerhard Stockhause, Frank Stolzenberger-Heintsch, Arbert Wäscher.

Als Anerkennung für weit über dem Durchschnitt liegender Leistungen erhielten eine Buchprämie:

Ulrich Strauß, Ortwin Feiss, Heinrich Schelten.



„Boy Matthiesen“

Die Schiffswerft Hugo Peters in Wewelsfleth stellte ihren Neubau 523, das MS „Boy Matthiesen“ fertig. Der von der Reederei H. P. Matthiesen & Co., Hamburg, in Auftrag gegebene Neubau ist ein Singledecker mit 999 BRT, einer Tragfähigkeit von 1875 t und einem Gesamtladerrauminhalt von 85 392 bzw. 77 823 cbf. Das Zwei-Luken-Schiff erhielt außerdem Eisverstärkung nach der Klasse E 3 und die finnische Eisklasse 1 A, Holzabdeckung auf Alu-Schiebepalken und als Ladegeschirr an drei Masten vier Bäume à 3 t.

Die Antriebsanlage besteht aus einem direkt umsteuerbaren einfach wirkenden 2-Takt MaK-Diesel der Type 6 Zu 451 AK mit einer Leistung von 1500 PSe bei 375 UpM. Die Maschine wurde auf 1200 PS eingestellt und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 11,3 kn.

Zur nautischen Ausrüstung gehören Radar, Selbststeueranlage, UKW- und Wechselsprechanlage sowie Echolot und Funkpeiler. Die Hauptabmessungen der „Boy Matthiesen“ sind: Länge über Alles 71,60 m, Länge zwischen den Loten 64,40 m, Breite auf Spanten 11,20 m, Seitenhöhe 5,68 m und Tiefgang 4,89 m.

Massengutfrachter MS „Baldur“



Von den Rhein Stahl-Nordseewerken in Emden aus ging am 7. 2. der Neubau 379, der Massengutfrachter „Baldur“ auf Probefahrt, um an die Seereederei „Frigga“ AG, Hamburg, abgeliefert zu werden. Das letzte Schiff dieses Namens wurde Ende 1964 nach Griechenland verkauft. Es ist zugleich der 16. Neubau, den die Emdener Werft nach dem letzten Krieg an die „Frigga“ abgeliefert, womit sich die für die Hamburger Reederei gebaute Tonnage auf ca. 263 000 tdw vergrößert. Im Anschluß an die Probefahrt wird das Schiff nach Kirkenes gehen, um Erz für Emden zu laden.

Als Schwesterschiff der 1963 in Fahrt gesetzten „Frigga“ hat dieser Massengutfrachter bei 219,72 m Länge über Alles, 26,8 m Breite, 15,6 m Seitenhöhe und 10,7 m Tiefgang eine Tragfähigkeit von 38 880 tdw und verfügt über einen Gesamtladerrauminhalt von ca. 1,7 Mill. cbf. Die in ihren Abmessungen unterschiedlichen neun Luken werden von MacGregor-Deckeln verschlossen, während als Ladegeschirr lediglich im Vor- und Hinterschiff drei Bäume à 3/5 t zum Einbau kamen. Hinzu kommt ein fahrbarer 3-t-Deckskran, der in einer Garage Hinterkante Back untergebracht werden kann. Brückenaufbauten, Wohnräume der Besatzung und Maschinenraum liegen im Achterschiff. Der Antrieb erfolgt durch eine MAN-Maschine der Type K 9 Z 78/140 D mit einer Leistung von 10 800 PSe. Hiermit soll der Neubau eine Reisegeschwindigkeit von 15 kn erreichen. Die Wohnräume der Besatzung sind für 46 Mann ausgelegt sowie für drei Passagiere.



MS „Martha“ (4958 BRT) von der Wallenius Bremen GmbH, nach Griechenland.

D „Kettwig“ (2875 BRT) von der Kommanditgesellschaft Monsum Schiffahrtsgesellschaft mbH, & Co. an die Compania de Navegacion Saboga S.A., Panama. Neuer Name „Honda“.

MS „Aldebaran“ (2694 BRT) von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an die Reederei Erich Drescher, Hamburg.

MS „Julin“ (854 BRT) von der Reederei Hans Krüger GmbH, Hamburg, nach Norwegen.

MS „Baumwall“ (996 BRT) von Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, an eine Partenerederei, für die Hans Beißen in Brake Korrespondentreederei ist.

MS „Angelburg“ (2902 BRT) von der Fruchtreederei Harald Schuldt & Co., Hamburg an

Kühlschiffe „Balsa“ und „Balearis“ von der Reederei Torvald Klavness, Oslo, an die Reederei W. Bruns & Co.

MS „Kybiels“ (7003 BRT) von der DDG „Hansa“, Bremen, an die Rickmers Linie mbH, Hamburg. Neuer Name „Willi Rickmers“.

MS „Minna Schupp“ (948 BRT) zum Abbruch an die Eisen & Metall AG, Bremerhaven.

MS „Ryndam“ (10 015 BRT) von der Holland-Amerika Lijn, Rotterdam, an die Europa-Canada Linie GmbH, Bremen.

MS „Noren“ (5323 BRT) von O. F. Ahlmark & Co., Karlstad/Schweden, an Ahlmark Schiffahrt GmbH, Rendsburg, Korrespondent-Reeder Knud Knudsen Reederei. Der Name wird beibehalten.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow.

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

MS „Braunfeld“ (1232 BRT) von der Hans Krüger GmbH, Hamburg, an die Reederei A. Utkilen in Bergen. Neuer Name „Gollstrau“.

MS „Hammonia“ (1102 BRT) von der gleichnamigen Partenerederei, Korrespondent-Reeder Werner Peters, an die Reederei Helmsing & Grimm, Hamburg. Neuer Name „Katie“.

MS „Axenfels“ (5495 BRT) von der DDG „Hansa“, Bremen, an die Atlas Levante Linie GmbH, Neuer Name „Tropoll“.

MS „Labrador“ (1840 BRT) von der Remsen Corp. Cia. Mundial de Transportes S.A., Monrovia, an Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg.

DES „Süderholm“ (2279 BRT) von der Reederei Patzlauff & Zuckschwerdt GmbH (vorm. „Weichsel“) Dampfschiffahrt AG) an Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger, Hamburg.

D „Antares“ (2696 BRT) von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, an Hellenic Lines Ltd, Piräus.

D „Möwe“ (1433 BRT) von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, zum Abbruch an die Firma Eckhardt & Co., Hamburg/Bremen.

TT „Esso Düsseldorf“ (17 848 BRT) von der Esso Tankerschiff Reederei an die Petromar S.A. de Navigation, Buenos Aires.

TMS „Minou“ von A. F. Harmstorf & Co., Hamburg-Altona, nach Süditalien. Neuer Name „Mater Nostre“.

Am 8. 2. gegen 06.00 Uhr kollidierten auf der Schelde bei Terneuzen die deutschen Motorschiffe „Mossel Bay“ (4060 BRT) und „Herta Giese“ (328 BRT). Die „Herta Giese“, die sich in Ballast auf der Reise von Great Yarmouth nach Antwerpen befand, ist gesunken. Die Besatzung konnte vollzählig gerettet werden.

Seekrank über Bord

Am 15. Oktober 1965 um 15.25 Uhr Ortszeit (17.55 Uhr GMT) ist der Matrose Fred Wendt, geboren am 30. 12. 1943, vom achteren Steuerbordhauptdeck des Motorschiffes „Juliane Schröder“ auf der Position 50°44' Nord/47°17' West während eines Anfalls von Seekrankheit über Bord gesprungen. Die sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen waren sachgemäß, blieben jedoch ohne Erfolg. Ein Verschulden dritter an diesem Seeunfall liegt nicht vor.

Das Festkommen der „Esso Deutschland“

Am 25. 11. 1965 um 10.55 Uhr ist der Tankdampfer „Esso Deutschland“ bei auflandigem Sturm vor der libyschen Küste bei Marsa el Brega auf Grund geraten und hat schweren Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist am 28. 11. nachmittags mit Hilfe des TD „Esso Danmark“ abgebracht und später nach Marseille geschleppt worden. Der Unfall ist auf ein Zusammentreffen ungünstiger Umstände zurückzuführen. Das Schiff wurde auf dem Olladeplatz von Marsa el Brega von einer nicht vorhergesagten Wetterverschlechterung überrascht, konnte, als es den Ankerplatz verlassen wollte, nicht gegen den Wind aufgedreht werden und wurde manövrierunfähig, weil eine Mooring-Boje sich zwischen Schraube und Ruder festgesetzt hatte. Ein schuldhaftes Verhalten des Kapitäns ist nicht festzustellen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden. Die mit Hilfe der „Esso Danmark“ durchgeführte Bergung des großen Tankers war eine besondere seemannische Leistung. Nach Ansicht des Seemates wäre es besser gewesen, wenn der Kapitän bei den herrschenden Wetterbedingungen den Olladeplatz nicht angefahren, sondern günstigeres Wetter abgewartet hätte. Es müsse dem Kapitän aber zugute gehalten werden, daß er die Wetterverschlechterung wegen unzureichender Vorhersagen nicht voraussehen konnte. Die „Esso Deutschland“ wird zur Zeit in Neapel repariert. Die Reparatur wird sich über 3 Monate erstrecken, da ca. 2500 qm Platten auszuwechseln sind. Der Schaden beträgt mehrere Millionen DM.

Seelotse verhielt sich schuldhaft

Am 24. November 1965 gegen 09.15 Uhr ist das mit dem Ebbestrom elbwärts fahrende MS „Königsau“ nach dem Lotsenwechsel bei Brunsbüttelkoog mit dem französischen MS „Capraia“ zusammengestoßen, das auf der Nord-Ost-Reede vor Anker gehen wollte. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der Seelotse der in Ballast fahrenden, schwerfälligen „Capraia“ nach einem mißlungenen Drehversuch vor dem Bug der „Königsau“ die Nord-Ost-Reede ansteuern wollte, während auf der „Königsau“ mit einem Passieren backbord gerechnet und nach Steuerbord ausgewichen wurde. Der Seelotse der „Capraia“ hat sich insofern schuldhaft verhalten, als er beim Queren des Fahrwassers nicht genügend Rücksicht auf die durchgehende Schifffahrt genommen hat. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Entgegen der Ansicht des Bundesbeauftragten gelangte das Seamt zu der Entscheidung, daß der Seelotse der „Capraia“ durch sein Verhalten für die durchgehende Schifffahrt eine Gefahr darstellte. Die schlechte Manövrierfähigkeit seines Schiffes war ihm durch vorausgegangene Kompensierungsmanöver bekannt. Er durfte sich jedenfalls nicht darauf verlassen, daß sich die „Königsau“ auf sein regelwidriges Verhalten einstellen würde. Die Reparaturkosten der „Königsau“ belaufen sich auf DM 50 000,-.

SCHIFFSUNFÄLLE

Kapitän verschwunden

Am 12. Februar ist Kapitän G. Rausch von Bord seines Schiffes auf bisher rätselhafte und ungeklärte Weise verschwunden. Seine „Troyburg“ (2698 BRT) befand sich am Haken des holländischen Schleppers „Oosizee“ vor Sizilien, als der Kapitän zum letzten Male an Bord gesehen wurde. Alle Suchaktionen an Bord und später mit einem großen Aufgebot von italienischen Zoll- und Polizeibooten sowie Hubschraubern blieb erfolglos.

Feuer an Bord

Wahrscheinlich durch eine brennende Zigarette verursacht, brach am 2. Februar auf dem Flensburger Dampfer „Pollux“ ein Feuer aus, bei dem drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Das Schiff lag im spanischen Hafen Pasajes. Der Brand konnte mit Hilfe der Landfeuerwehr gelöscht werden.

Am 11. Februar brach im Maschinenraum des Motorschiffes „Geestemünde“, das im Dock 2 der Deutschen Werft in Hamburg eingedockt war, Feuer aus. Brandursache waren Schweißarbeiten. Das Feuer konnte nach mehreren Stunden gelöscht werden.

Kollisionen

Am Montag, den 20. Februar, kollidierten gegen 7.00 Uhr in Position Paula 5 in der Nordsee die Motorschiffe „Anne Mildred Brövig“ (25 454 BRT) und „Pentland“ (876 BRT). Auf beiden Schiffen brach Feuer aus. 41 Mann der „Anne Mildred Brövig“ sind von MS „Atlantis“ von Helgoland nach Cuxhaven gebracht worden. MS „Pentland“ fuhr zurück nach Hamburg.

Das brennende Achterschiff des Tankers sank. Zwei Wochen später, bei Redaktionschluss, ragte nur noch die Back und ein Teil des Vorschiffes von dem Wrack aus dem Wasser. Taucher stellten einen acht Meter langen Riß in der Backbord-Bordwand Vorkante Maschine fest. Das Wrack ist aufgegeben. Die Gefahr des Auseinanderbrechens des mit Rohöl beladenen Tankers löste den größten Ölpest-Alarm aus, den es bisher gab. Die Bundesmarine hielt sich laufend zum Einsatz mit Chemikalien zur Unschädlichmachung des Öls bereit.

Die beiden deutschen Schiffe „Hamburg“ und „Elfi Breuer“ kollidierten am 28. Januar im Neuen Wasserweg von Rotterdam. Das Küstenmotorschiff „Elfi Breuer“ wurde dabei schwer, das Motorschiff „Hamburg“ der Hamburg-Amerika Linie nur leicht beschädigt.

Das 424 BRT große Hamburger Küstenmotorschiff „Schulau“ rampte am 3. Februar in dichtem Nebel das Feuerschiff „Kiel“. Ein Besatzungsmitglied wurde durch herabfallende Antennen verletzt. Das Feuerschiff blieb auf Position.

Ein Riesenleck erhielt das Hamburger Schiff „Alstertal“, als es im dichten Nebel auf der Weser mit dem französischen Motorschiff „Donal“ kollidierte. Der Kapitän der „Alstertal“ setzte sein schwerbeschädigtes Schiff sofort auf die Baggerkante, um das Sinken zu vermeiden.

Auf dem neuen Wasserweg

Am 10. November 1965 um 04.47 Uhr ist das Motorschiff „Ukena“, das mit Lotsenassistenz in den Neuen Wasserweg einlief, bei Hoek van Holland mit dem entgegenkommenden niederländischen Motorschiff „Fedala“ zusammengestoßen. Beide Schiffe haben Schäden über der Wasserlinie davongetragen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß beide Schiffe sich der Fahrwassermitte genähert haben und beim Erkennen der Gefahr kein wirksames Ausweichmanöver mehr ausführen konnten. Ein schuldhaftes Verhalten der „Ukena“ ist nicht festzustellen. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Nach Ansicht des Seemates haben mehrere unglückliche Umstände, die im einzelnen nicht mehr aufgeklärt werden konnten, zu dem Unfall geführt. Dem Kapitän der „Ukena“, dem ein schuldhaftes Verhalten nicht nachzuweisen war, wurde zugute gehalten, daß er durch einen niederländischen Lotsen beraten wurde, der mit der Landradarstation Hoek van Holland in Verbindung stand. Die Reparaturkosten der „Ukena“ betragen DM 75 000.

Gesunken

Kurz vor Einlaufen in den englischen Hafen Goole kollidierte das Hamburger Küstenmotorschiff „Birgit Müller“ mit dem holländischen Frachter „West Bridge“. Die Beschädigungen waren bei dem Hamburger Schiff so schwer, daß es innerhalb von vier Minuten sank. Während die Besatzung gerettet werden konnte, ging der englische Lotse mit dem Schiff unter. Schon vier Tage später gelang es dem Hamburger Schwimmkran „Magnus II“, den Havarien zu bergen und nach Goole zur Reparatur einzuschleppen.

Havarist im Hamburger Hafen



Das englische Küstenmotorschiff „Pentland“, der Kollisionsgegner des norwegischen Tankers „Anne Mildred Brövig“, machte am 21. Februar 1966 im Hamburger Hafen fest. Das Vorschiff ist bis zur ersten Luke eingedrückt.

Foto: Conti-Press

Seemantsverhandlungen MS „Ute“

Zum Totalverlust des MS „Ute“ im November vergangenen Jahres, bei dem, wie „Kehrwieder“ berichtete, der Kapitän und sechs Mann seiner Besatzung den Semannstod fanden, stellte das Seamt Hamburg fest:

Der Unfall muß im wesentlichen auf höhere Gewalt zurückgeführt werden. Das Schiff ist in Sichtweite der Lotsenstation Sandhamn aus nicht mehr zu ermittelnden Ursachen quer zur See geraten. Es ist anzunehmen, daß dabei die Ladung verrutscht ist. Mängel in der Bauart und den Einrichtungen des Schiffes oder Fehler im Schiffsbetrieb sind nicht festzustellen. Die von schwedischer Seite unternommenen Rettungsmaßnahmen verdienen Anerkennung.

In der Verhandlung erklärten die drei hinzugezogenen Sachverständigen übereinstimmend, daß ein Verrutschen der Ladung als Unfallursache in Betracht gezogen werden müsse. Die „Ute“ habe in Wismar 760 t Natriumsulfat geladen, wobei der Laderraum nur zu 2/3 seines Fassungsvermögens gefüllt wurde. Nach Feststellung des Seewetteramtes habe die Wellenhöhe bei den Stockholmer Schären zur Unfallzeit ca. 3 m betragen. Es habe Süd-Ost-Wind in Stärke 7 mit Sturmböen geweht. Es könne daher nicht ausgeschlossen werden, daß ein Teil der Ladung durch die starken Bewegungen des Schiffes übergegangen sei, wodurch das Schiff Schlagseite erhalten haben muß und manövrierunfähig geworden sei. Die beiden geretteten Besatzungsmitglieder konnten über den Unfallvorgang nichts aussagen, da sie in der entscheidenden Zeit schliefen und erst aufwachten, als das Schiff schon am Sinken war.

See-BG See-BG See-BG See

Unfälle in Trunkenheit

Täglich ereignen sich als Folge von Trunkenheit schwere Unfälle im Straßenverkehr. Darüber sollte nicht vergessen werden, daß der Alkohol auch an der Arbeitsstelle immer wieder Opfer fordert. Hier einige warnende Beispiele aus Unfallanzeigen des letzten Jahres:

● Matrose H., dessen Schiff im Hafen lag, kletterte in der Trunkenheit in den achteren Mast und wollte von der ca. 10 m hohen Saling ins Wasser springen. Er sprang zu kurz und stürzte aufs Deck. Im Krankenhaus konnte nur noch der Tod festgestellt werden.

● Der Decksmann H. kehrte betrunken vom Landgang zurück. An Bord leerte er weitere vier Flaschen Bier. Dann setzte er sich im Logis neben den Ofen, legte ein 2,5 cm dickes Brett darüber, stützte den Kopf auf dieses Brett und schlief ein. Mit der Zeit wurde das Brett heiß. M. erlitt schwere Verbrennungen am Kopf. Er fiel schließlich auf den Boden, ohne zu sich zu kommen. Als er morgens geweckt wurde, glaubte er, man habe ihm zum Schabernack die Haare abgesengt, und drang mit einem Beil auf ein anderes Besatzungsmitglied ein.

● Der Netzmacher H. gehörte zur Besatzung eines Fischdampfers, der wegen Windenschadens vorzeitig die Heimreise antrat. Eines Abends wurde im Logis gefeiert und kräftig getrunken. Dann wurden sogenannte Kraft- und Geschicklichkeitsproben veranstaltet. H. kletterte in den Mast. Auf dem Rückweg wollte er sich am Stag herunterhängen. Er griff fehl und stürzte hinab auf das Deck. Kurz darauf wurde er von einem Fischereischutboot übernommen, erlag jedoch nach einigen Stunden seinen schweren Verletzungen (mehrfacher Schädelbruch mit Hirnverletzung).

Unglücksfälle dieser Art sind keine Arbeitsunfälle und treffen die Hinterbliebenen um so härter, als ihnen Witwen- und Waisenrenten aus der gesetzlichen Unfallversicherung nicht gewährt werden.

Reeder und Kapitäne werden unter Hinweis auf § 13 UVV gebeten, auf ihren Schiffen streng über Ausgabe und Verzehr alkoholischer Getränke zu wachen.

Führungskräfte und Mitarbeiter in der Schifffahrt

Unter diesem Titel wurde von Ingenhoven und Kleeman ein Leitfaden für Führungskräfte auf See und an Land vom Verband Deutscher Reeder an alle Reedereien und Schiffsleitungen sowie an alle Seefahrtschulen verteilt. Dieses Gemeinschaftswerk eines Praktikers und eines Theoretikers soll seinen Teil zur Lösung unserer mitmenschlichen Probleme an Bord und an Land sowie auch derer zwischen Land und Schiff beitragen. Anstelle aller weiteren eigenen Kommentare drückt „Kehrwieder“ hier eine der zahlreichen ähnlich gehaltenen Stellungnahmen ab, die uns bisher erreichten.

Sie stammt von einem Pädagogen aus dem Binnenland, der an einer Berufsbauschule tätig ist. Stellungnahmen und Kritiken von Bord stehen noch aus. Ihre „Kehrwieder“-Redaktion nimmt sie gerne entgegen, um das Buch an dieser Stelle bei Bordpraktikern zur Diskussion zu stellen. So schrieb ein Studienrat W. Witt aus Siegburg:

„Ich habe dieses Buch mit regem Interesse und kritisch gelesen, und ich darf mein Gesamturteil auch gleich vorwegnehmen: ich finde es ausgezeichnet! Es gibt dem, der sich ernsthaft mit dem Problem der Menschenführung befassen will, mit knappen Worten eine Einführung in Probleme der modernen Arbeitswelt, die zum großen Teil ja nicht nur für das Leben an Bord, sondern auch für die meisten Betriebe an Land bestehen, und gibt auch gleichzeitig Möglichkeiten zur Lösung dieser Probleme, und zwar nicht vom „grünen Tisch“ aus, sondern mit durchaus in der Praxis realisierbaren Methoden. Insofern könnte es also jeder Führungskraft an Land empfohlen werden. Sicherlich haben Sie recht, wenn Sie schreiben, daß die Menschenführung erlernbar ist, jedenfalls bis zu einem gewissen Grade.“

Erfreulich ist auch, daß Sie für jeden Vorgesetzten, vom Reeder über den Inspektor zum Kapitän und jüngsten Offizier eine Anregung geben, wieweit er dazu beitragen könne, das Bordklima zu verbessern. Mit Genuß habe ich auf Seite 23 den fettgedruckten Abschnitt gelesen, den sich mancher Illustriertenmagazin und andere über ihre Schreibtische hängen sollten. Auch die Zitate auf Seite 25 dürften manch Erwachsenen mit Stauern zur Kenntnis nehmen, wenn er sich über die „Jugend von heute“ äußert. Der zweite Teil nennt nun eine Reihe von praktischen pädagogischen Beispielen. Daß Sie die Dinge nicht zu optimistisch sehen, besagt der Satz auf Seite 43 über die „Kleinen Lichter“. Über die methodischen Hinweise im Kapitel „Ausbildung an Bord“ sollte Ihnen jeder, der Unterricht zu erteilen hat, dankbar sein, denn sie enthalten wirklich die wichtigsten Regeln oder „Kniffe der Methodik.“

Abhängig

»Der Freie fragt, ist's wohlgetan,
der andere nur, ist's recht,
und so unterscheidet sich
der Herr von dem Knecht!«

Von Spartacus zum Grundgesetz

Ein Zweiter Offizier sagte kürzlich: „Ich habe mir jetzt für DM 40 000,— ein Grundstück gekauft, damit ich etwas unabh. ängiger werde. Dieser Zweite Offizier war Teilnehmer einer Tagung, die gemeinsam Führungs- und Gemeinschaftsprobleme in unserer Seeschifffahrt erörterte. Sie umfaßte etwa 15 Personen. Ein anderer Teilnehmer, ein etwa 60 Jahre alter Steward berichtete, daß er in der Heide ein Grundstück mit Haus besäße, einen zwei-stöckigen Klinkerbau mit Walmdach. Auf die Frage warum er sich das angeschafft habe, gab er die gleiche Antwort: „Um unabhängig zu sein.“

Was besagen diese beiden Beispiele?

Zunächst einmal: Sind es wirklich Beispiele, repräsentativ für einen Zustand, für eine soziologische Tatsache und für einen gesellschaftlichen Entwicklungsprozeß?

Bei näherem Betrachten dessen, was hinter diesen Grundstücken des Stewards und Zweiten Offiziers steht und bei einem Vergleich mit einem Steuermann und Steward auf Windjammern des vorigen Jahrhunderts, wird man die Frage, ob das Unabhängigkeitsstreben typisch für unsere Zeit sei, bejahen müssen.

Der Zustand, für den diese Beispiele sprechen, ist ganz offensichtlich der einer gewaltigen Strukturwandlung unserer wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sozialen Ordnung. Wenn heute ganze Volksschichten, die jahrhundertlang dazu verurteilt waren, bedienstete „arme Deubel“ zu bleiben, sich heute anschicken, sich die Garantie für wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Unabhängigkeit, nämlich Kapital, zu verschaffen, dann kann man nur von einem Zustand gewaltiger Veränderung sprechen. Wenn weiterhin festzustellen ist, daß die meisten Autobesitzer — vor wenigen Jahrzehnten noch eine Minderheit von Bevorzugten — bei uns heute Arbeiter und Angestellte sind, wenn man weiterhin die staatlichen und kirchlichen Bemühungen um Vermögensbildung für jedermann unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, so dürfte auch kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß unser Zweiter Offizier und Steward beispielhaft für eine soziale Tatsache sind.

Und gesellschaftlich?

Wo standen Steward oder Kellner, wo standen Steuermann oder Commis in der gesellschaftlichen Stufenordnung des vorigen Jahrhunderts? Diese Frage beantwortet sich von selbst, wenn wir feststellen, daß im vorigen Jahrhundert das feudalistische System übergang in das des Frühkapitalismus. Das war praktisch nur eine Art Machtübergabe und änderte an dem hohen Grad der personellen Minderwertigkeit und Abhängigkeit der Massen nichts. Zweiter Offizier und Steward von heute sind typische Repräsentanten einer völlig anders gearteten Gesellschaftsstruktur. Für unseren Zweiten Offizier und Steward sind ja nicht mehr Her-

kunft, nicht mehr Plazierung einer vom Hofe, von regierenden Häusern, oder von der herrschenden Aristokratie bestimmten Gesellschaftsordnung als unveränderbare Vorherbestimmung maßgebend. Maßgebend für sie ist nur ihre Leistung und das, was sie dafür verdienen. Unsere moderne Leistungsgesellschaft beurteilt nicht nach dem, was wir laut Herkunft oder Erbe sind, sondern ausschließlich nach dem, was wir leisten, was wir für diese Leistung bekommen und wie wir auf Grund dessen aufzutreten in der Lage sind. Der Abbau der Titelwirtschaft des Etagendenkens und des Untertanengeistes sind ja ebenfalls typisch für unsere moderne Gesellschaftsordnung. Wir befinden uns also mitten in einem Prozeß gesellschaftlicher und sozialer Emanzipation auf breitester Ebene. Somit sind unsere Modelle, wie anfangs behauptet, tatsächlich auch beispielhaft für einen bereits sehr weit fortgeschrittenen gesellschaftlichen Entwicklungsprozeß.

Wenn wir an dieser Stelle unterstellen, daß oben Gesagtes ein Fortschritt ist, so lohnt es sich zu untersuchen, welchem Umstand dieser Fortschritt im wesentlichen zu verdanken ist. Wenn wir an Sklavenaufstände, an ihren Verlauf und ihre Merkmale denken, wie sie uns aus der Geschichte bekannt sind, dann stoßen wir immer auf die gleichen gefühlsmäßigen und psychologischen Zusammenhänge. Ob es sich nämlich kurz vor Christi Geburt um jenen thrakischen Kriegsgefangenen Spartacus handelt, der mit seinen Sklaven fünfmal das römische Heer besiegte, ehe er fiel, ob vom Mittelalter bis zur Neuzeit der Bundschuh, Florian Geyer oder Thomas Münzer die Bauern aus der Leibeigenschaft der Feudalherren befreien wollten oder ob wir den über 100 Jahre währenden und immer noch nicht abgeschlossenen Befreiungskampf der schwarzen Sklaven in den USA betrachten: In allen Fällen handelt es sich um die gleiche Reaktion Abhängiger gegen den Machtmißbrauch der unabhängigen Unterdrücker. Immer, wenn der Mensch sich seiner selbst bewußt wird, sich auf seine Menschenwürde oder auf seine Gottes-Ebenbildhaftigkeit besinnt, dann ist er bereit, bis aufs Blut für seine Unabhängigkeit zu kämpfen. So wie die Geschichte der Menschheit die Geschichte des Kampfes gegen die Natur ist, so ist sie, soziologisch gesehen, die Geschichte des Kampfes gegen den Machtmißbrauch der Mitmenschen.

Eines dürfen wir hierbei allerdings nicht außer Betracht lassen:

Ebenso stark wie das Bedürfnis nach Unabhängigkeit des Menschen ist sein Drang nach Sicherheit und Schutz. Deshalb blieben Sklaven, Leibeigene oder Untertanen in allen ihren Erscheinungsformen immer ruhig, so lange ihre Herren ihrem Sicherheits- und Schutzbedürfnis nachkamen. Die väterlichen Fürsten,

die ritterlichen Schutz- und Schirmherren seien hierfür als Beispiel angeführt. Auch hier von dieser Seite aus, so sehen wir, handelt es sich um ein Gefühl. Um das väterliche Verantwortungsgefühl der den Herren dienenden und ihnen anvertrauten Schutzbefohlenen gegenüber. Es entspricht dem Schutz- und Sicherheitsbedürfnis der Abhängigen und wenn man ihm nachkam, so kompensierte es ihr Bedürfnis nach Unabhängigkeit.

Betrachten wir die Abhängigkeit in ihrem Zusammenhang mit Macht und Machtmißbrauch — übrigens ist jede Macht außer der Macht der Liebe unbeliebt —, betrachten wir sie weiter im Zusammenhang mit Unabhängigkeitsstreben, Schutzbedürfnis und Schutzgewährung von ihren primitivsten Anfängen bis heute, so sehen wir uns einer Entwicklung gegenüber, die vom Menschen als Handelsware bis zum modernen weitgehend unabhängigen Menschen reicht. Dieser Mensch ist dadurch gekennzeichnet, daß er sich weitgehend von seiner individuellen persönlichen Abhängigkeit seinem Brot- und Arbeitgeber gegenüber befreit hat. Dieser tritt in unserem modernen Wirtschaftsgeschehen immer mehr in den Hintergrund. Die Macht, die der Abhängige vornehmlich von ihm zu spüren bekam, wird anonym, und die eigene individuelle Unabhängigkeit wie sie der Herr, der Arbeit- und Brotgeber früher allein besaß, wird Allgemeingut für die Massen wie das Auto. Genau so Allgemeingut wie der gewährte Schutz. Unseren Staatsbürgern wird ja von unserem Staat das Recht auf freie Persönlichkeitsentfaltung mit einer ganzen Reihe gesetzlich verankerten Grundfreiheiten garantiert.

Unser Zweiter Offizier und Steward tun also nichts anderes, als vernünftigen Gebrauch zu machen von ihren im Grundgesetz verankerten Rechten. Sie sind keine Leibeigene mehr, die in ihren vitalsten Lebensinteressen unmittelbar von einem einzigen Menschen abhängig wären. Es ist keiner mehr da, der seine Macht ihnen gegenüber ungestraft mißbrauchen könnte, es ist keiner mehr da, der seine Schutzverpflichtung ihnen gegenüber ungestraft vernachlässigen könnte. Das Unbehagen des Preisgegebenenseins an einen willkürlich herrschenden Mächtigen, der besitzt, was man begehrt, nämlich die Unabhängigkeit, ist weitgehend geschwunden. Dennoch werden unser Offizier und der Steward noch einiges zu tun haben gegen ein neues Unbehagen. Gegen das Unbehagen, nun selbst und ganz allein entscheiden zu müssen, was sie jetzt um ihrer menschenwürdigen Persönlichkeitsentfaltung willen mit ihrer gewonnenen Unabhängigkeit anfangen wollen. Wenn sie sich nicht freiwillig an eine höhere Ordnung binden, dann drohen sie wie ein Blatt im Winde verweht zu werden. Auch die Unabhängigkeit hat also ihre Probleme. Es sind die Probleme unserer Zeit. hs.

Das Bild des Seemannes in der Öffentlichkeitsarbeit

Die Frage, was tut der Verband Deutscher Reeder, um das Ansehen der Seeschifffahrt im Binnenland zu heben, sollte eigentlich heißen: Was kann der Verband Deutscher Reeder tun, um für ein besseres „Image“ der Seeleute, der Unternehmen und aller mit der Seeschifffahrt zusammenhängenden Institutionen und Personen zu sorgen? Das „Image“, dieser moderne Begriff aus der Öffentlichkeitsarbeit, wird von R. Bergler definiert als „die Gesamtheit der mit der Person oder dem Unternehmen verbundenen Gefühlswerte, Qualitätserwartungen, Niveaustellungen, Erwartungen in bezug auf Arbeitsbedingungen und Betriebsklima, Sympathien, Antipathien, Befürchtungen, Goodwill usw.“ Kurzum: das „Image“ umfaßt einen Komplex von Vorstellungen und Qualitäten, die andere vom Seemann, der Reederei u. dergl. haben. Die Vielfalt dessen, was sich der Binnenländer unter Seeschifffahrt vorstellt, erfordert für denjenigen, der für das Ansehen werben möchte, eine Palette von Maßnahmen unterschiedlicher Art.

In erster Linie hat der Verband Deutscher Reeder die Aufgabe, der Seeschifffahrt diejenigen Beziehungen zu vermitteln, die jedes Unternehmen und jeder Wirtschaftszweig haben muß, um in der wirtschaftlichen Wirklichkeit bestehen zu können. Während eine Reederei ihre bestimmten Leistungen anzubieten hat und dafür wirbt, ist ein Wirtschaftsverband bei seiner Öffentlichkeitsarbeit gebunden an die Gesamtheit der Reedereien. Der Verband hat also vornehmlich die Aufgabe, das Verhältnis der Seeschifffahrt im allgemeinen, zum Staate und der Öffentlichkeit zu verbessern und enger zu gestalten.

Dies geschieht mit einer Reihe von Maßnahmen, wozu etwa die Schifffahrt-Briefe, Pressekonferenzen und Journalistenreisen auf Schiffen gehören. Ferner zählt zu den notwendigen Maßnahmen die Herausgabe von Broschüren, aufklärenden Schriften und vieles mehr. Zu den bedeutsamsten Einzelprojekten gehörte auch die „Bavaria“. Alle Pressearbeit der Unternehmen und Verbände ist dann am besten und langfristig am wirkungsvollsten, wenn sachlich und klar informiert wird. Die Aktivierung der Information über die Seeschifffahrt im allgemeinen ist vordringliches Ziel der Pressearbeit des Verbandes.

- Der Verband muß informieren, und zwar auch auf die Gefahr hin, Angriffsflächen zu schaffen.
- Es ist ganz klar, daß derjenige, der umfassend berichtet, mehr Ansatzpunkte für Kritik bietet als der, der nur mit wenigen Informationen an die Öffentlichkeit tritt.

Zur Seeschifffahrt gehören auch die Menschen, die in diesem Wirtschaftszweig tätig sind. Auch für ihr Ansehen — ihr „Image“ — wird nicht wenig getan. Im Zusammenhang mit der Wanderausstellung Deutsche Seeschifffahrt des Verbandes treten regelmäßig Offiziere und Kapitäne auf und vermitteln der Öffentlichkeit Eindrücke des Menschen auf See. Die bereits zitierte „Bavaria“ war mit einer vollständigen Mannschaft besetzt, die engen Kontakt zu den Millionen Besuchern hatte. Die Herren mußten

eine Reihe von Auskünften erteilen, von denen der Wachoffizier Beispiele auf Seite 1 gab.

Wir hatten gefragt, was der Verband tun kann, um auch das bedauerliche Bild des Seemannes im Binnenland zu korrigieren. Da sind die „Qualitätserwartungen, Niveaustellungen und Sympathien“. Diesen Vorstellungen des Binnenländers sind geeignete Informationsquellen voranzustellen, d. h.: auch hier ist es Aufgabe der am Berufsbild des Seemannes interessierten Personengruppen, Klischees und Idealvorstellungen zu ersetzen durch sachliche Informationen über Aufgaben des Seemannes an Bord. Daran ist nicht nur der Reeder interessiert, sondern in erster Linie liegt den in der Handelsschifffahrt tätigen Seeleuten an einer Verbesserung ihres Berufsbildes. Dazu kann nicht auf die Mitarbeit der in der Seeschifffahrt tätigen Menschen verzichtet werden; auch auf sie kommt es an, auf ihre Erzählungen in der Heimat Freunden und Bekannten gegenüber, auf ihr Verhalten in den Häfen und an Land. Über längere Zeiträume wirken sich negative Berichte über Geschehnisse an Bord und an Land stärker aus als Versuche, auf dem Gebiet der allgemeinen Pressearbeit und Werbung zu einem besseren „Image“ zu kommen.

Den Möglichkeiten, den Seemannsberuf aufzuwerten sind gewisse Grenzen gesetzt. Die Werbung dieser Art richtet sich an die gesamte Öffentlichkeit und würde, wenn jeder angesprochen werden sollte, finanzielle Mittel in einem Umfang verschlingen, die die Kraft der Beteiligten bei weitem übersteigen würde. Wenn man bedenkt, daß allein die Waschmittelwerbung einer Firma 60 Mill. DM kostet und die Seeschifffahrt ein höchst differenziertes und abstraktes „Produkt“ darstellt, so liegt auf der Hand, welche Mittel aufzuwenden wären, um die hier gestellten Aufgaben zu lösen. Mit wenigen gezielten, an bestimmte Personengruppen gerichtete Werbemaßnahmen kommt man hier nicht weiter. Das Berufsbild des Seemannes ist zudem das Ergebnis eines langwierigen Entwicklungsprozesses, der auch durch intensive Maßnahmen nicht auf kurze Zeitspannen zusammengedrängt werden kann. Kurzfristig feststellbare Erfolge sind daher auch mit den Mitteln der Vertrauenswerbung nicht zu erzielen.

- Das Berufsbild oder — wie wir es nannten — Image des Seemannes kann nicht unabhängig von den realistischen Gegebenheiten an Bord konzipiert und an die Öffentlichkeit gegeben werden. Würde man realistische Tatbestände, etwa die Schwierigkeiten und Härten der täglichen Arbeit, übergehen, so wäre das Ergebnis letztlich Verärgerung und Enttäuschung der Umworbene, die sich langfristig äußerst nachteilig auswirken.

Optimale und jeder Forderung gerecht werdende Beziehungen zur Öffentlichkeit können sich nur ergeben, wenn die gesamten Öffentlichkeitsarbeiten aller Beteiligten — hier der Reedereien und Sozialpartner — eine Einheit bilden. Nur bei untereinander abgestimmten Aktionen läßt sich das Ziel eines besseren „Image“ des Seemannes erreichen.

An die

Kehrwieder - Sportredaktion

Hamburg

Sehr geehrte Herren!

Mit großer Freude und Genugtuung haben wir inzwischen die Veröffentlichungen über unsere Fußballspiele im Fernen Osten sowie über die Gründung unseres Bord-Sportvereins in Ihrer ausgezeichneten Seemanns-Zeitschrift in uns aufgenommen, denn auch Seeleute sind ja, wie Sie am besten wissen, nur Menschen und ein wenig eitel. Wir möchten Ihnen also für Ihre Freundlichkeit herzlich danken und Ihnen in Zukunft gelegentlich weiter von unseren „Taten“ berichten, wenn Sie nichts dagegen haben.

Vielleicht interessiert es Sie, was aus unserem Sportverein inzwischen geworden ist? Nun, unsere Initiative in dieser Sache war ein voller Erfolg. Wir sind 45 Mann an Bord, und 38 Besatzungsangehörige haben spontan ihren Beitritt zum S.V. „Peter Rickmers“ von 1965 erklärt. Ist das nicht ein über Erwarten schöner Erfolg? Es gehört schon ein wenig Idealismus dazu, um da die manchmal etwas „müden“ Geister anzuregen und in Schwung zu halten, denn oft genug bleiben ja auch Enttäuschungen nicht aus, wenn es irgendwo im Hafen mal gar nicht nach den Wünschen und Vorstellungen der Besatzung geht. Denn immer wieder ja geht das Schiff und die Arbeit vor, das ist und bleibt nun einmal so. Wir wollen ja nicht nur Spaß und Unterhaltung und Zerstreuung haben, wir wollen auch unsere möglichst guten Heuern verdienen, die aber kann uns unser Reeder nur zahlen, wenn das Schiff sie auch vorher selbst einfährt. Und in der Seefahrt werden die Heuern nun einmal nicht auf den Fußballplätzen verdient, heute noch nicht, und morgen gewiß auch nicht. Dessen sind wir uns hier aber alle bewußt. Wir versuchen also, das Beste aus allem zu machen.

Der harte China-Winter legte diese Reise unserem Drang auf die Fußballfelder des Fernen Ostens naturbedingte Fesseln an. Wir haben uns also mit Tischtennis-Kämpfen gegen chinesische Mannschaften begnügt und darüber hinaus bisher drei Preis-Skat-Turniere abgewickelt. Nach unserer Meinung ist das Skat-Spiel zumindest auch eine Art Sport, nämlich zu einem gewissen Teil Geistesport. Außerdem läuft noch ein Turnier zur Ermittlung des Bord-Schachmeisters, das wir jede Reise ausspielen wollen. Dem dabei ermittelten Bordmeister winkt ein kleiner Preis als Anerkennung mit Widmung. Dieses Mal ist es eine kleine chinesische Dschunke, eine geschmackvolle Holzarbeit eines Künstlers.

Die Vereinsfinanzen sind auch gesund. Jedes Mitglied zahlt monatlich einen festen Beitrag von 1 DM in die Kasse, wobei nicht verschwiegen werden soll, daß sich etliche besser gestellte Herren zur Zahlung eines höheren Beitrages verpflichtet haben. Über Anschaffungen beschließt jeweils eine Mitgliederversammlung, die allmonatlich die Tätigkeit des Vereins kritisch untersucht und eine lebhaftige Aussprache führt. Vorsitzender unseres Vereins wurde der F. O. Buchholz, in dessen Händen alle Fäden zusammenlaufen und der auch die Kasse führt. Da wir hier zu fast 90 Prozent „organisiert“ sind, ist das ein großer Vorteil.

Für alle Sparten der Sportausübung sind jeweils Fachleiter gewählt worden, die sich um ihre speziellen Belange kümmern. Ehrenvorsitzender ist Herr Kapitän M o e l l e r, der uns tatkräftig unterstützt, wenn es darauf ankommt. Die sehr aufgeschlossene Reederei hat uns mit einem kompletten und sehr schmucken Fußballdress sowie 15 Paar bester Fußballstiefel ausgerüstet. Jeder Spieler, der die attraktiven Farben der „Rickmers“-Linie mit grünem Sporthemd, roter Hose und weißen Stutzen tragen darf, ist stolz darauf und gibt sein Bestes. Vergrüßelte Bilder der Mannschaft, vom Zimmermann (mit seinen 60 Jahren auch noch förderndes Mitglied des Vereins) kunstvoll gerahmt, hängen in allen Messen und ziehen immer wieder die Blicke von Besuchern auf sich.

Zwei Paar Boxhandschuhe, eine komplette Tischtennisausrüstung mit Platte, Böcken und allem notwendigen Spielzubehör sowie drei Schachspiele vervollständigen unsere Ausrüstung, die von Spielwarten gepflegt wird. Für alles andere sorgen wir selbst, und bei entsprechenden Gelegenheiten gibt es aus der Vereinskasse auch eine Flasche Bier zur Aufmunterung.

Auch hat uns unsere Reederei eine sehr gute Bücherei von über 100 Bänden aller Literaturliteratur gestiftet, aber das gehört wohl nicht speziell zu unseren sportlichen Ambitionen.

Alles in allem darf man sagen, daß unser Verein lebt und gedeiht. Daß er am Leben bleibt, dafür werden wir uns nach Kräften bemühen.

Über Ihre auch dem Sport sehr aufgeschlossene Zeitschrift möchten wir heute alle gleichgesinnten Sportkameraden auf allen Meeren grüßen. Wenn sie die „Peter Rickmers“ irgendwo antreffen sollten, so sind wir mit Freunden zu Freundschaftskämpfen im Fußball, Schach und Tischtennis bereit und werden keinem Gegner aus dem Wege gehen.

Mit sportlichen Grüßen

S.V. „Peter Rickmers“ von 1965

W. Buchholz

Weitere Sportmeldungen finden Sie auf der nächsten Seite!

Aus der Bundesliga

Am Wochenende vor Redaktionsschluß fanden keine Bundesligaspiele statt. Diese Tage waren den verschiedenen Pokalspielen im In- und Ausland vorbehalten. So hat der letzte Bundesligaspieltag, über den hier zu berichten ist, bereits am 13. Februar stattgefunden.

Dieser 22. Spieltag brachte der Bundesliga den bereits erwarteten Führungswechsel. Nach fast 4 Monaten verloren die „Löwen“ von 1860 München zum erstmalig die Tabellen Spitze an ihren Ortsrivalen FC Bayern. Denn während die Bayern mit 2:1 gegen Tasmania Berlin zwar nicht gerade glorreich aber dennoch beide Punkte nach Hause brachten, mußten die „Löwen“ im Stuttgarter Neckarstadion nach einem 0:0 gegen die Platzherren sich mit einem Punkt begnügen, was ihnen den dritten Tabellenplatz einbrachte.

Den zweiten Tabellenplatz erkämpfte sich Borussia Dortmund mit einem überzeugenden 3:0-Erfolg über den Namensvetter aus Mönchen-Gladbach.

Platz 4 wird nach wie vor vom 1. FC Köln belegt. Zwar konnten die Kölner am Wochenende gegen Schalke 04 nur ein 0:0 herausholen — übrigens das 4. Spiel, in dem Schalke hintereinander ohne Treffer blieb —, doch war das nach einhelliger Meinung beider Parteien eine Folge der Verletzung des Kölner Schlußmannes. Torwart Schumacher erlitt beim Sprungduell mit Weikamp eine Gehirnerschütterung und mußte sofort ins Krankenhaus gebracht werden. Kölns Rechtsaußen Krauthausen mußte Ersatztorwart spielen, worauf seine Kameraden alle „Füße“ voll zu tun hatten, um den Kasten abzuschirmen.

Werder Bremen ist wieder im Kommen. Nach dem 2:1-Sieg in Duisburg über den

Meidericher SV muß mit den Bremern im Kampf um den Meistertitel wieder gerechnet werden. Als entscheidend für Werders Formanstieg gilt die Tatsache, daß ihr Kapitän „Pico“ Schütz wieder dabei ist. Mit Pico fallen eben Tore.

24 Schüsse feuerten die Nürnberger auf das Tor ihrer Gäste, der Borussia aus Neunkirchen, ab. Doch nur drei davon konnten verwandelt werden (durch Brungs und Flachenecker). Dem mit sechs Mann Ersatz spielenden Tabellenvorletzten gelang immerhin der Ehrentreffer.

Großes Aufatmen herrschte im Norden über das Come-back des Hamburger SV. Die Mannen um Uwe Seeler erkämpften sich in den letzten vier Spielen die beachtliche Bilanz von 8:0 Punkten und 19:1 (!) Toren. Am härtesten gerupft wurde der Karlsruher SC, der im Volksparkstadion mit 8:0 Toren sang- und klanglos unterging. Schützenkönig war mit 4 Treffern Pohl Schmidt, der auch in der Bundesliga-Torjägerliste hinter Dortmunds Emmerich (24 Treffer) mit 16 Toren an zweiter Stelle steht. Damit hat der HSV genauso viele Tore geschossen, wie sämtliche Spieler von Schalke 04 zusammen. Im Clubhaus am Rothenbaum werden wieder Feste gefeiert. Mit einem verdienten 5:2-Sieg über Eintracht Frankfurt konnte sich der vom Abstieg bedrohte 1. FC Kaiserslautern etwas Luft schaffen. Innerhalb von 13 Minuten gelang es den FCern, in sechs großartigen Angriffen 4 Tore zu schießen.

Das mit Spannung erwartete Duell des Nordens, Eintracht Braunschweig gegen Hannover 96, fiel den schlechten Platzverhältnissen zum Opfer. —ge—

Tabellenstand nach dem 22. Spieltag der Bundesliga

	Gesamt					
1. Bayern München (2.)	22	15	4	3	52:21	34:10
2. Borussia Dortmund (3.)	22	14	6	2	46:24	34:10
3. 1860 München (1.)	21	14	5	2	44:19	33:9
4. 1. FC Köln (4.)	22	13	4	5	46:26	30:14
5. Werder Bremen (5.)	22	13	1	8	43:26	27:17
6. 1. FC Nürnberg (7.)	22	9	7	6	34:26	25:19
7. Hamburger SV (9.)	22	10	3	9	50:34	23:21
8. Eintracht Frankfurt (6.)	22	10	3	9	39:30	23:21
9. Meidericher SV (8.)	22	9	4	9	41:31	22:22
10. Bor. Mönchengladbach (10.)	22	7	7	8	36:36	21:23
11. VfB Stuttgart (12.)	22	7	6	9	22:28	20:24
12. Hannover 96 (11.)	21	8	3	10	41:36	19:23
13. Eintracht Braunschweig (13.)	21	6	6	9	32:36	18:24
14. Schalke 04 (14.)	22	6	5	11	16:31	17:27
15. 1. FC Kaiserslautern (16.)	21	6	4	11	29:43	16:26
16. Karlsruher SC (15.)	22	5	5	12	23:48	15:29
17. Bor. Neunkirchen (17.)	22	4	3	15	20:59	11:33
18. Tasmania 1900 Berlin (18.)	22	1	2	19	10:70	4:40

	Heimspiele		Auswärtsspiele		
11	8	2	1	29:2	18:4
11	8	3	0	26:8	19:3
10	8	2	0	24:6	18:2
11	8	1	2	25:11	17:5
11	9	1	1	28:7	19:3
11	6	4	1	26:13	16:6
11	7	1	3	32:13	15:7
11	8	1	2	27:6	17:5
11	6	1	4	31:19	13:9
11	6	2	3	24:13	14:8
11	5	3	3	11:7	13:9
12	5	2	3	26:14	12:8
11	5	2	4	22:16	12:10
11	5	1	5	11:6	15:7
11	5	3	3	19:13	13:9
11	5	3	3	18:16	13:9
11	3	2	6	12:24	8:14
11	1	1	9	4:30	3:19
11	7	2	2	23:14	16:6
11	6	3	2	20:16	15:7
11	6	3	2	20:13	15:7
11	5	3	3	21:15	13:9
11	4	0	7	15:19	8:14
11	3	3	5	8:13	9:13
11	3	2	6	18:21	8:14
11	2	2	7	12:24	6:16
11	3	3	5	10:12	9:13
11	1	5	5	12:23	7:15
11	2	3	6	11:21	7:15
11	3	1	7	15:22	7:15
11	1	4	5	10:20	6:14
11	1	0	10	5:25	2:20
10	1	1	8	10:30	3:17
11	0	2	9	5:32	2:20
11	1	1	9	8:35	3:19
11	0	1	10	6:40	1:21

Pokalspiele

Die Cup-Anhänger kamen in der letzten Woche voll auf ihre Kosten, denn Pokalspiele hatten Hodikonjunktur. Im DFB-Vereinspokal wurde zur zweiten Hauptrunde angestoßen, die noch acht Mannschaften im Spiel sah. Allein drei davon stellte der Norden: HSV, FC St. Pauli und Werder Bremen (Braunschweig war bereits in der 1. Hauptrunde ausgefallen).

Für die große Überraschung sorgte der FC St. Pauli mit seinem 3:1-Erfolg über Kickers Offenbach. Aufgrund ihrer gegenwärtigen Höchstform werden der Elf vom Hamburger Millertor auch gegen ihren nächsten Gegner, dem Club aus Nürnberg, gute Chancen eingeräumt. Hier die vollständigen Ergebnisse der 2. Runde:

Werder Bremen — Concordia	2:0
FC St. Pauli — Kickers Offenbach	3:1
1. FC Kaiserslautern — Holstein Kiel	3:0
Meidericher SV — Schalke 04	6:0
1. FC Nürnberg — Eintracht Frankfurt	2:1
Freiburger FC — Karlsruher SC	1:3
HSV — Borussia Neunkirchen (Fr.)	4:0

Im Europacup der Pokalsieger wurde eines der spannendsten Spiele bereits am 16. Februar in Madrid ausgetra-

gen. Im Metropolitan Stadion standen sich Borussia Dortmund und Atletico Madrid im Viertelfinale gegenüber. Der Kampf wurde ein großer Erfolg für den deutschen Ex-Meister. Was seit dem Bestehen des Europacup-Wettbewerbs noch keiner Mannschaft gelang, schafften die Borussia vor 58 000 Zuschauern mit einem hochverdienten Unentschieden (1:1, Pause 0:0). Damit steht Dortmund praktisch schon mit einem Bein im Halbfinale. Denn im Rückspiel am 2. März in der Kampfbahn „Rote Erde“ genügt ein Sieg mit nur einem Tor Unterschied, um die Borussia unter die letzten Vier zu bringen.

Im Messe-Pokal, dem Fußballwettbewerb der europäischen Messestädte, kämpften die deutschen Mannschaften mit wechselndem Erfolg. 1860 München schlug Servette Genf im Achtelfinal-Rückspiel 4:1 (erstes Spiel 1:1) und erreichte somit das Viertelfinale. Hannover 96 unterlag im Rückspiel in Barcelona dem dortigen FC mit 0:1. Da die Hannoveraner aber das erste Spiel auf eigenem Platz mit 2:1 gewonnen hatten, gibt es nun ein Entscheidungsspiel, das, durch Losentscheid, im Niedersachsenstadion am 2. März ausgetragen wird. 96 hat also die große Chance, ebenfalls eine Runde weiter zu kommen.

Für den 1. FC Köln hingegen ist dieser Cup-Traum ausgeblieben. Der deutsche Exmeister bezog im Rückspiel bei Dosza Ujpest Budapest eine klare 0:4-Niederlage und schied damit aus, obwohl die Kölner die erste Begegnung mit 3:2 für sich entschieden hatten.

Das Fußball-Ereignis des Monats

war ohne Zweifel das am 23. Februar im Londoner Wembley-Stadion ausgetragene Länderpiel England—Deutsch-

Auch diese elfte Begegnung einer deutschen Nationalmannschaft gegen England endete mit einer deutschen Niederlage. Vor 65 000 Zuschauern gewannen die Engländer bei strömendem Regen mit 1:0 Toren. Trotzdem, die junge deutsche Mannschaft hat imponiert. Wenn es Bundestrainer Schön gelingt, unserer Nationalmannschaft in London gezeigten Kampfsgeist weiterhin zu erhalten und die letzten wenigen Mängel auszufüllen (Tilkowski), — dann hat diese Mannschaft eine echte Chance bei der Weltmeisterschaft.

Mehrmals gelang es den Deutschen bei dieser unter Flutlicht ausgetragenen „Feuertaufe“ die immerhin zu den Favoriten der Weltmeisterschaft zählenden Engländer in große Bedrängnis zu bringen. Und haarscharf ging es am verdienten Ausgleich vorbei: Der Münchner Fredy Heiss konnte in der 76. Minute ein großartiges Tor erzielen, das jedoch vom holländischen Linienrichter reklamiert wurde, weil der Ball nach seiner Ansicht vorher die Auslinie überschritten hatte.

Das Siegtor fiel in der 42. Minute nach einer weiten Vorlage von Cohen durch einen Kopfball des Halbrechten Hunt. Tilkowski, der den Ball schon in den Händen hatte, konnte das Leder nicht unter Kontrolle bringen, so daß der Ball über die Linie rutschte — von Stiles lässig nachgeschoben.

Gesundheitsdienst an Bord

Die Kinnschleuder

Zur Deckung der Kiefergegend dient dieser Verband in sehr einfacher Weise. Die Schleuder wird aus einem 1 bis 1 1/2 m langen, handbreiten Bindestreifen hergestellt, indem man ihn beiderseits bis auf eine ca. 10 bis 15 cm breite mittlere Brücke einschlitzt. Dieses Mittelstück dient zur Deckung der Verbandstoffe in der Kinngegend und wird mit seinem oberen Rande unter die Lippe, mit seinem unteren unter das Kinn gelegt. Die oberen Streifen werden von beiden Seiten her direkt nach rückwärts zum Nacken geführt, hier zu einer Schlinge geknotet und nun nach vorn zur Stirn geleitet und wiederum geknüpft. Die unteren Streifen werden — des festeren Haltes wegen — der eine vor, der andere hinter dem Ohre zur Scheitelhöhe emporgeführt und hier ebenfalls geknüpft. So entsteht ein die Kinngegend gut umschließendes Säckchen. Um ein Verschieben der Bindengänge sicher zu vermeiden, empfiehlt es sich, an den Kreuzungspunkten Sicherheitsnadeln anzulegen. Durch Einfügen der einen oder anderen Kreuzungstour am Nacken gewinnt der Verband an Festigkeit.

Verbände zur Ruhigstellung von Gliedmaßen

1. Der Schulterverband zur Ruhigstellung des Schultergürtels, der auch bei Schlüsselbeinbrüchen angewendet wird, besteht aus Schräg- und Kreisgängen, die den Arm der kranken Seite in eine Art von Sack festlegen.

Der der verletzten Schulter entsprechende Arm wird nach Watteeinlage in die Achselhöhle und um das Ellbogengelenk so gelagert, daß die Hand dieser Seite auf der gesunden Schulter und die Spitze des Ellbogens auf der Mitte der Brust liegt.

Man führt zunächst eine Arm und Brust umfassende Kreistour aus, geht dann von der Achselhöhle der gesunden Seite aus nach hinten und führt die Binde über den Rücken auf die kranke Schulter. Von hier läuft die Binde am Oberarm der kranken Seite nach abwärts zum Ellbogen wieder zur Achselhöhle der gesunden Seite zurück und schließt wieder einen Arm und Brustkorb umfassenden Kreisgang an. Die schrägen Bindengänge verlaufen allmählich sich deckend von außen nach einwärts, die Kreisgänge ebenso vom Ellbogen nach aufwärts.

J. M. LINDEMANN

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

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmerei, Tischlerei,

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art

GUT GEMACHT

Gut gemacht hat seine Sache das Hamburger Ohnsorg-Theater. Diese niederdeutsche Bühne, unter Leitung von Hans Mahler, hat seinen großen Verdiensten um niederdeutsche Volkskunst eines hinzugefügt, das uns Seeleute ganz besonders freut. Mit einer glänzend besetzten und sehr gelungenen Aufführung eines Stückes aus dem Seemannsleben ragt dieses Theater in einsamer Höhe über die Niederungen der deutschen „Kunstwerke“, die sich mit Seefahrt und Seeleuten beschäftigen. Das Stück „Frömde Froo an Bord“ spielt von Anfang bis Ende an Bord eines Kümös. Akteure sind ausschließlich Seeleute und ihre Angehörigen. Sie sind geschart um die imponierende Vatergestalt des Kapitäns. Es fehlt alles, was deutsche Stücke dieses Genres nicht entbehren zu können glauben: Besäufnisse, Teer, Ahoi und schlechte Mädchen.

Und wenn dieses Kümö ausläuft, dann sticht es nicht in See nach „Adano“, sondern es handelt sich dann um handfeste Charterparties. Das vielleicht Erstaunlichste für deutsche Besucher eines Seemannsstückes ist: Die prächtigen Gestalten der Kapitänsfamilie und der Kümöbesatzung benehmen sich, handeln und reagieren ganz normal wie andere Menschen auch. Für uns Seeleute schon lange nicht mehr erstaunlich: Der Autor ist ein Holländer.

17 finnische Seeleute gerettet

Am 16. Februar ist vor den Stockholmer Schären das finnische MS „Kuutsalo“ (1251 BRT), das mit Ruderschaden in stürmischer See trieb, gesunken. Das Hamburger Kümö „Eros“ eilte unverzüglich zur Hilfe herbei. Der tapferen Eros-Besatzung gelang es, 17 Besatzungsmitglieder des Finnen zu bergen. Für Kapitän und Ersten Offizier der „Kuutsalo“ kam wegen des plötzlichen Kenterns des Finnen jede Rettung zu spät.

Von seiner Besatzung verlassen trieb das portugiesische MS „Conecicao Maria Q“ (1815 BRT) brennend als Wrack nach einer Nebelkollision mit dem Holländer „Simonskerk“ (9821 BRT) auf die Bohrinsel „Transocean“ zu. Da sprangen, kurz vor einer weiteren Kollision mit unabsehbaren Folgen, drei Matrosen des Bergungsschleppers „Atlas“ auf das brennende Wrack, um die Schlepptrasse festzumachen.

Die mutigen Seemänner der „Atlas“ löschten das Feuer und bewahrten den Havaristen vor Totalverlust.

Vom Seeamt geehrt

Am 22. Dezember des vorigen Jahres rettete die Besatzung des MS „Frank Leonhardt“ (6145 BRT) 28 Seeleute des liberianischen Tankers „Papadiamandes“ (14 130 BRT) aus Seenot. „Kehrwieder“ berichtete darüber. Jetzt hat der Hamburger Senat die Bootsbesatzung der „Frank Leonhardt“ in einem Dank- und Anerkennungsschreiben geehrt.

Dies ist die tapfere Rettungsmannschaft der „Frank Leonhardt“:

Zweiter Offizier Niels Held,
Zweiter Ingenieur Dietrich Sander,
Matrose Peter Möller,
Matrose Helmut Ferstl,
Matrose Werner Busch,
Matrose José Castillejo-Gomez,
Reiniger Paul Memminger.

Es war eine vorbildliche Tat seemännischer Pflichterfüllung, die diese Männer vollbrachten. Sie mußten unter schwierigsten Bedingungen mehrere Anläufe mit dem Rettungsboot fahren, um die Männer des auf einem Felsen festsetzenden Tankers in Sicherheit bringen zu können.

Mit der Rettungsmedaille ausgezeichnet

Am 8. Februar wurde Kapitän Heinz Heel von MS „Priamos“ der Reederei F. Laeisz, Hamburg von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger mit der Rettungsmedaille ausgezeichnet. Kapitän Heel hatte Mitte Dezember letzten Jahres auf der Heimreise von Guayaquil nach Hamburg in der Karibischen See den kolumbianischen Motor-kutter „San Martin de Loba“ mit Maschinenschaden treibend aufgefunden und den Havaristen, der bereits seit sechs Tagen ohne Hilfe war, nach Oranjestad/Aruba geschleppt. Das Fahrzeug hatte eine Besatzung von sieben Mann, die vollzählig und gesund gelandet werden konnten.

QUER DURCH DIE LAST

Größtes Tragflächenboot der Welt

In den Vereinigten Staaten ist dieser Tage das größte Tragflächenboot der Welt fertiggestellt worden. Das Fahrzeug mit dem Namen „USS Plainview“ soll nunmehr mit den Probefahrten beginnen und dabei auch auf offener See und rauhem Wetter erprobt werden. Das Boot wurde von der Lockheed Shipbuilding & Construction Co. im Auftrage der amerikanischen Marine gebaut und verfügt über klappbare Tragflächen. Der Antrieb erfolgt durch zwei Düsenmaschinen vom Typ J 79, wie sie auch bei den Starfighter-Maschinen zum Einbau kommen. Sie sollen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 75 km/h geben. Bei 66 m Länge und 12 m Breite hat das Fahrzeug eine Wasserverdrängung von 320 t und eine Besatzung von 20 Mann. Die beiden Maschinen leisten je 600 PS. Die klappbaren Tragflächen wurden so konstruiert, daß nach Angaben der Werft auch bei mittlerem Seegang auf offenem Wasser mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden kann.

500 000-Tonner technisch möglich

Die britische Werft Lithgows Ltd. in Glasgow hat nach eingehenden technischen Untersuchungen festgestellt, daß ein Öltanker von 500 000 t dW mit einem Tiefgang von 25,50 m und einer Länge von 411 m von der konstruktiven Seite keine Schwierigkeiten bietet. Das teilte der Vorsitzende der Werft, Sir William Lithgow, in einer Ansprache vor der Königlich Philosophischen Gesellschaft in Glasgow mit. Die Abmessungen solcher Mammutschiffe würden jedoch weitgehend bestimmt durch die Tiefen der Fahrgewässer und durch die Kosten von entsprechenden Reparatureinrichtungen.

† Kropp

Beerigungs-Büro »St. Anshar«
Tag- u. Nachtr. 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

Dr. Riensberg wurde 70 Jahre alt

Am 19. Februar beging der Senior der alteingesessenen Hamburger Reederei Ernst Russ, Dr. Heinrich Riensberg, seinen 70. Geburtstag. Der Name des Reeders ist weit über Hamburgs Grenzen hinaus international bekannt.

Nach dem Besuch des Humanistischen Gymnasiums in Stralsund trat der in Bärwalde in Pommern gebürtige Riensberg 1923 im Alter von 27 Jahren als Syndikus in den Dienst des Hauses Ernst Russ, dem er seitdem die Treue hielt. Bereits zehn Jahre später wurde er Mitinhaber der Reederei. Ihm zur Seite stehen heute die Mitinhaber Ernst-Roland Lorenz-Meyer und Burchard Kreisch. Der rasche Wiederaufbau der Reederei Ernst Russ nach dem zweiten Weltkrieg ist weitgehend das Werk von Dr. Riensberg. Seine reichen Erfahrungen stellt der Jubilar zahlreichen bekannten Wirtschaftsunternehmen und mit der Schifffahrt verbundenen Institutionen zur Verfügung. So ist er u. a. stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hamburg-Amerika Linie, der Esso A.G., der Deutschen Schifffahrtbank in Bremen und der Bergedorfer Eisenwerke. Darüber hinaus ist der bekannte Schifffahrtsmann im Aufsichtsrat des Germanischen Lloyd vertreten sowie in den Aufsichtsratsgremien und im Beirat von Banken und Versicherungsunternehmen. Die Arbeit im Dienst der deutschen Seeschifffahrt unterstützt Dr. Riensberg in seiner Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder. Durch seine Mitgliedschaft im Vorstand der Deutsch-Schwedischen Handelskammer ist es dem Jubilar gegeben, die traditionellen Beziehungen zwischen Hamburg und dem skandinavischen Nachbarland zu pflegen und auszubauen.

Auf kreuzenden Kursen der LESERMEINUNGEN

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

Überholte Vorstellungen des Herrn Armin Kaiser

Die Diskussion des Themas „Große Fahrt—Kleine Fahrt“ scheint mir ebenso wichtig wie nützlich zu sein.

Allgemeinplätze, wie „Schmalspurnautiker“, sind kein Argument, sondern eine Visitenkarte, und nicht die beste.

Ich bin sicher, daß mancher Nautiker, der heute etwas geringschätzig auf die „Kleine Fahrt“ herunterschaut, staunen würde, wenn er Gelegenheit nähme, ein paar Monate auf einem solchen Schiff Dienst zu tun, um diesen Berufszeitung aus eigenem Erleben heraus kennenzulernen.

Er fände nämlich hier meist die gleichen Geräte und Instrumente, die auch hier von Nautikern bedient und betreut werden. Auch würde er erkennen, daß hier die „Tätigkeit des Kapitäns als Kaufmann“ weit breiter liegt, als in der „Großen Fahrt“, nur, man spricht darüber nicht, weil es genau so selbstverständlich ist, wie die astronomische Navigation in der „Großen Fahrt“.

Darüber hinaus würde unser Herr Kollege feststellen, daß die Mehrzahl der Schiffe, die den Kanal bevölkern, zur „Kleinen Fahrt“ gehören, und daß die Zahl derer, die in Übersee Dienst tun, täglich zunimmt.

Es wäre bedauerlich, wenn wir in alte Vorurteile zurückfielen! Wir sollten vielmehr bestrebt sein anzuerkennen, daß in beiden Fahrtgebieten Leistungen vollbracht werden, die einander in keiner Weise nachstehen. K. Kücklin

Auflösung von Seite 14

„Unser großes Bilder-Kreuzworträtsel“:

Waagrecht: 1. Zylinder, 5. Hammer, 9. Stuhl, 10. Nachen, 11. Engel, 13. Beil, 15. Bett, 16. Banner, 17. Bar, 18. Tafel, 19. Teller, 22. Kerzen, 25. Ziege, 26. Narr, 27. Hahn, 30. Teufel, 32. Natter, 35. Reibe, 36. Traktor, 38. Rad, 39. Rose, 41. Leser, 44. Hantel, 45. Emu, 46. Nest, 47. Trage, 48. Krug, 49. Keil.

Senkrecht: 1. Zahn, 2. Leuchtturm, 3. Nase, 4. Rahmen, 6. Auge, 7. Esse, 8. Roller, 12. Gabel, 13. Ball, 14. Leiter, 15. Bank, 20. Lehne, 21. Rune, 23. Eimer, 24. Ente, 25. Zaun, 28. Stier, 29. Affe, 31. Libelle, 33. Tor, 34. Kreisel, 37. Tomate, 40. Steg, 42. Spur, 43. Ring, 44. Hut.



Lindolin- SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

Auslands- Umzüge

Hamburg, Tel. 22 05 55
Winterhuder Weg 8-10

Bonn, Tel. 38 303
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



Drahtseile

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

Alles für den Seemann

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

See-Ausrüstung

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

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

Elektrische

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickellei

Schiffsanlagen **HEINRICH G. HOMEYER**

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

Seemannsausrüstung

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

Heinrich
von der Aa

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB
WILHELMSHAVEN



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

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesetzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg-Altona, Stahlwiete 7, Telefon 439 36 41. Druck: Hafen-Druckerei, Hamburg-Altona.
Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.
Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.