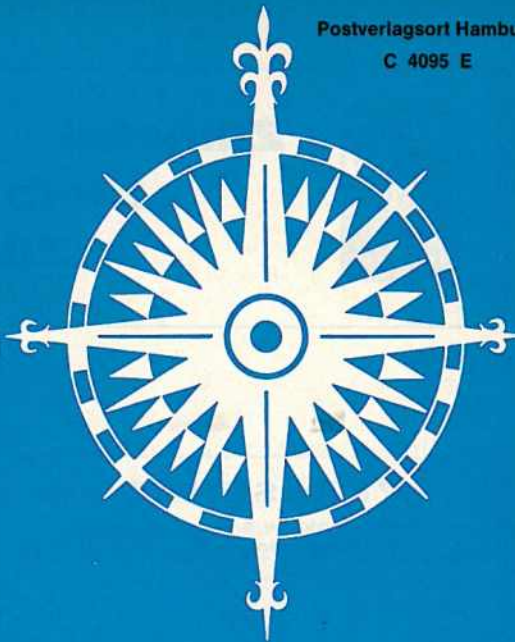


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Eine Seefahrt die ist lustig

Nato ohne Frankreich

Wirtschaft zwischen
Stabilität und Strukturwandel

„Maass“-arbeit

Hätten Sie's gewußt?

Berlin ist eine Reise wert!

Die Stunde des Zornes

Mein Trouble mit Trixi –
der niederländischen
Thronfolgerin

Plätschernde Wellen –
schäumende Wogen

Klar bei Schmunzelauge

MS „Havelstein“ rettet
18 Besatzungsmitglieder

Entstehung und Wirkung
eines Hurrikans



Opas (Pelikane) werden bei uns an Bord immer mit gebührendem Respekt empfangen



**Zillertal
bleibt
Zillertal**

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG - FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung – Maßschneiderei

WILHELM LESCH

Hamburg 4 · Davidstraße 5 · Ruf 31 33 89

Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

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



**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 Versicherten-gemeinschaft.

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

Wir gewähren volle Leistung bereits bei Minderung Ihrer Berufs- oder Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 Prozent.

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

**Elektrische
Schiffsanlagen**

Neubau · Reparatur · Ausrüstung
Ankerwickelerei

HEINRICH G. HOMEYER

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



BAR-KREDIT
DURCH
HKV

DAMMTORSTR. 1 · RUF 341551

FILIALEN IN ALTONA · BARMBEK
HARBURG · BERGEDORF

Seemannsausrüstung

Heinrich
von der Aa

UNIFORMEN FÜR SCHIFFSOFFIZIERE
BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf: 32 45 11 und 32 60 11

See-Ausrüstung

CARL BOLLWITT Hamburg 11

Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) Tel. 34 35 28

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Kehrwieder

10. Jahrgang

Mai 1966

Nr. 5

Aus Peilkompas

Eine Seefahrt die ist lustig Schiffsferiendienst — Schiffspraktikum

„Eine Seefahrt die ist lustig“ — ein Lied, das gut und gerne vier Superlative in sich vereinigt: Es ist das **bekannteste** Lied über unsere deutsche Seeschifffahrt, es ist leider das **deutsche** aller Seefahrtslieder, das **beliebteste** im Binnenland und das **unbeliebteste** auf See bei uns.

Wir wissen nicht, welchen Anteil dieses unselige Lied daran hat, daß sich auf den Aufruf der Reederverbände im vergangenen Sommer 16 000 Jugendliche zu einer Schiffsreise in den Ferien gemeldet haben. Wir wissen auch nicht, wie weit dieses Lied mitverantwortlich daran war, daß die meisten diese Seereise zwar lustig gefunden haben, jedoch keine Neigung zeigten, den Seemannsberuf zu ergreifen, das und die Haltung, die daraus spricht, die Auffassung von unserer Seefahrt: lustig, romantisch und albern. Aber nicht ernst zu nehmen.

Um von vornherein solche verfälschenden Vorstellungen gar nicht erst aufkommen zu lassen, heißt die Aktion „Schiffsferiendienst“ in diesem Jahr „Schiffspraktikum 1966“. Dies geschieht in Anlehnung eines an Land schon seit langem geübten berufskundlichen Brauchs.

Auch diese Aktion ist beladen mit Superlativen. Sie entwickelte sich ja bekanntlich lawinenartig zum größten publizistischen Erfolg, der unsere Seeschifffahrt im Binnenland je ins Gespräch brachte. Sie war und ist die absolut ehrlichste Art, Schulabgänger über unsere Seeschifffahrt zu informieren. Jenseits von allen Broschüren, Werbeprospektiven und Veranstaltungen mit Nachwuchswerbe-Tendenzen setzen hiermit unsere Reeder ihren Grundsatz in die Tat um, daß die beste Werbung in sachlicher Information besteht.

Man sollte meinen, daß unsere Seeleute an Bord und auf den Schulen, die alle Maßnahmen zur Nachwuchswerbung auf das allerheftigste kritisiert haben, nun aufgeschlossen die gebotene Chance wahrnehmen, nun so auf den potentiellen Nachwuchs einzuwirken, wie sie es selber wünschen: ehrlich, realistisch und offen. Weit gefehlt. Obwohl sie es an Bord doch nun selbst in der Hand haben, alles soviel besser zu machen, wie sie es, nach ihrer lautstarken Kritik zu urteilen, besser wissen.

Selbstverständlich hatten die Reeder auf ihre Seeleute vertraut. Vertraut darauf, daß sie mitziehen, wenn es darum geht, jungen Leu-

ten offen und ehrlich zu zeigen, wie es zugeht auf den Schiffen unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland. Sie vertrauten vor allem deshalb, weil es sich ja nicht um Nachwuchs für die Reeder, sondern um Nachwuchs für die Seeleute handelt. Die Reeder brauchen ihn, um sicherzustellen, daß ihre Schiffe überhaupt ihren Zweck erfüllen können. Die Seeleute brauchen ihn, als unabdingbare Voraussetzung für alle ihre eigenen berufspolitischen Bestrebungen. Sie fordern Bildungsniveau hebende Ausbildung. Die braucht mehr Zeit für das Studium, zum Teil auf Kosten der gesetzlich geforderten Arbeitskräfte an Bord. Sie fordern eine befriedigende Urlaubsregelung, die das vernünftige Einplanen ihres Privat- und Familienlebens ermöglicht. Sie fordern weiterhin einen großzügigen Ablöserdienst in den Heimathäfen.

Wenn sie aber das Schiffspraktikum für potentiellen Nachwuchs nun nicht ihrerseits mit allen Mitteln fördern, dann denken sie einfach falsch. Wenn sie den jungen Leuten aus dem Binnenland nur demonstrieren, was alles zur Zeit noch nicht erreicht ist in der Seeschifffahrt, für den Seemannsberuf, dann verbarrikadieren sie jeden von ihnen selbst angestrebten berufspolitischen Fortschritt. Denn nichts ist möglich ohne Nachwuchs. Im Gegenteil, die Verhältnisse werden dann noch angespannter, als sie es ohnehin sind. Das primitive Machtdenken über Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt erweist sich hier als Bumerang. Wer immer noch glaubt, daß er bei Personalknappheit am längeren und bei ausreichendem Personal am kürzeren Hebelarm säße, ist im Zeichen der Automation, im Zeichen moderner Menschenführung aus betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit und nach humanem Gebot schlecht beraten.

Den jungen Schiffspraktikanten wird in diesem Sommer bei uns an Bord wieder die Bilanz des Seemannsberufes und des Seemannslebens offen aufgezeigt werden.

Dieser Beruf hat für Wohlstandskinder, also für die Masse der bundesdeutschen Bürger, nicht mehr die Anziehungskraft, die er früher besaß. Zu groß ist der geforderte Verzicht auf bürgerliche Annehmlichkeiten, auf Familienleben und auf vielen technischen Komfort. Dieser Beruf taugt nicht für Wohlstandskinder, die heute geneigt sind, auf dem Weg des geringsten Widerstandes größtmöglichen Gewinn zu suchen.

Dieser Beruf kann nur einer Minderheit etwas geben. Das ist eine Minderheit, die auf eine unmittelbare und sehr persönliche Beziehung zu ihrer Arbeit nicht verzichten will, weil sie noch ein leidenschaftliches Interesse an der Arbeit selbst hat und sie infolgedessen nicht nur als notwendiges Übel zum Zwecke des Gelderwerbs betrachtet. Nur wer sich nicht degradieren lassen will zu einer sturen Funktion in einem unübersehbaren Arbeitsprozeß, nur wer noch Wert darauf legt, in einem gut überschaubaren Bordbetrieb ganz genau zu



Zu einem außerplanmäßigen Promenadenkonzert kamen am 3. April 1966 die Fußgänger am Elbuferweg in Oevelgönne. Vier Freunde, Jerry, Mike, Mezz und Olger hatten sich im Frühlingssonnenschein an den Strand gesetzt. Zwei Gitarristen, Peter und Jens, setzten sich dazu und wenig später noch zwei Mädchen, Enne und Käfer. Obwohl sie sich vorher nicht gekannt haben, so verband sie doch Sonne, Frühling und Musik für kurze Zeit, und die Zuschauer auf der Strandpromenade hörten bald fröhliche Melodien erklingen. Die Jungens spielten amerikanische Volkslieder, die Mädchen brachten solche aus Frankreich zu Gehör. Irgend jemand kam dann auf die Idee, eine alte Mütze auf den Weg zu legen und zu sammeln. Einen entsprechenden Hinweis schrieb man kurzerhand auf Kistenbretter. Conli-Press

wissen, daß und warum es auf ihn ankommt, kann auf die Dauer bei uns an Bord bestehen. Nur wer Wert darauf legt, seine berufliche Tätigkeit an Bord auch als dauernde Auseinandersetzung mit der urtümlichsten Natur aufzufassen, anstatt sich immer weiter von ihr zu entfernen, hat das Durchhaltevermögen, den Verlockungen des technischen und zivilisatorischen Komforts an Land zu widerstehen. Nur wer in einer Männerkameradschaft innerhalb des Mikrokosmos an Bord wenigstens teilweise einen Ausgleich für Privatleben sucht und findet, ist geeignet für diesen Beruf. Das können nur wenige sein. Doch diese wenigen gibt es.

Wenn nun die Bilanz dieses Seemannsberufes und -lebens auch in diesem Sommer wieder den jungen Schiffspraktikanten zur Einsichtnahme vorgelegt wird, kann sie nur dann im gemeinsamen Interesse der Reeder und der Seeleute den modernen Verhältnissen und Erfordernissen angepaßt werden, wenn diese wenigen auch kommen. Den größten Einfluß darauf haben — wie sie es wünschen und fordern — die Seeleute selbst. Der Wachoffizier

Nato ohne Frankreich

Atlantische Allianz soll bestehen bleiben

Mit einem Paukenschlag hat der französische Staatspräsident, General Charles de Gaulle, die Weltpolitik wieder in Bewegung gebracht. Auf seiner ersten Pressekonferenz seit seiner Wiederwahl als Staatsoberhaupt verkündete der General Frankreichs Bruch mit der Nordatlantischen Verteidigungsgemeinschaft (Nato). Diese französische Entscheidung sei endgültig und nicht diskutierbar. Im einzelnen forderte er die Unterstellung der in Frankreich stationierten US-Truppen und deren Stützpunkte unter französische Kontrolle und Räumung der Nato-Einrichtungen. Die noch der Nato unterstellten französischen Truppen sollen schrittweise wieder unter alleinigen französischen Befehl genommen werden. In der Hauptsache handelt es sich hierbei um zwei in der Bundesrepublik stationierte Heeresdivisionen und eine taktische Luftflotte.

In seiner Begründung dieses lange erwarteten Schrittes — Frankreich hatte bereits im letzten Jahr die Teilnahme am Nato-Manöver „Fallex 65“ abgelehnt — verwarf der französische Präsident die Integration der Streitkräfte, also die Organisationsform des Bündnisses. Paris sei dagegen nicht nur bereit, sondern sogar daran interessiert, die Atlantische Allianz aufrecht zu erhalten und die Fragen der Stationierung fremder Truppen in Frankreich und französischer Truppen im Ausland durch zweiseitige Verträge mit den Hauptpartnern zu lösen. Damit zog de Gaulle einen klaren Trennungsstrich zwischen der Nato, die er verabscheut, und der Atlantischen Allianz des freien Westens, der er sich auch weiterhin zugehörig fühlt.

Enttäuschung im Westen — Freude im Osten

Unverhohlener Ärger und tiefste Enttäuschung waren die ersten Reaktionen in den westlichen Hauptstädten. So wurde in Washington entrüstet darauf verwiesen, daß die amerikanischen Stützpunkte in Frankreich gar nicht in die Nato integriert seien, sondern aufgrund von geheimen zwischenstaatlichen Verträgen 1954 eingerichtet wurden. Lediglich die Laufzeit dieser Verträge sei mit der Lebensdauer der Nato gekoppelt. Eine Aufforderung zur vorzeitigen Räumung käme daher einem Vertragsbruch gleich. In Bonn war Enttäuschung darüber spürbar, trotz des Freundschaftsvertrages nicht vorher über die französische Absicht unterrichtet worden zu sein.

Bejubelt wurde dagegen der Pariser Schritt im Ostblock, und die Sowjetunion ließ sofort verlauten, im Falle des erhofften gänzlichen Auseinanderbrechens der Nato den Warschauer Pakt — das östliche Spiegelbild zur Nato — auch auflösen zu wollen.

Inzwischen wurde von den restlichen 14 Verbündeten erklärt, auch ohne Frankreich an der Nato festhalten zu wollen. Im Gegensatz zu de Gaulle sehen diese eine Bedrohung durch die Sowjetunion als weiterhin gegeben an. Sie verweisen darauf, daß die am 4. April 1949 gegründete Nato als Abschreckung für die Expansionsgelüste der Sowjets ihre Aufgabe voll erfüllt habe und noch erfülle.

Nach Enttäuschung Bestandsaufnahme

Ärger und Enttäuschung machten bald einer nüchternen Bestandsaufnahme Platz. Nachdem es gelungen war, die restlichen 14 Partner weiterhin in der Nato zusammenzuhalten — Portugal hatte auch bereits Unzufriedenheit wegen mangelnder Unterstützung seiner Kolonialpolitik erkennen lassen — hatte man sich resigniert damit abgefunden, über die Zukunft der Stützpunkte zu verhandeln. Man begann auch die französische Furcht zu verstehen, durch ein integriertes Militärbündnis in einen Krieg verwickelt zu werden — wie zum Beispiel den Vietnam-Konflikt — den Frankreich nicht billigt.

Politisch wesentlich schwieriger als für unsere Bündnispartner erwies sich die neue Lage für die Bundesrepublik. Als einziger Staat hat diese ihre Streitkräfte voll in die Nato integriert und damit keinen nationalen Einfluß auf den operativen

Einsatz der Bundeswehr. Bei Auflösung der Nato wäre Bonn gezwungen, der Bundeswehr eine eigene Führung zu geben. Dazu müßte ein deutscher Generalstab geschaffen werden. Das jedoch stände im Widerspruch zu dem auch von Frankreich unterzeichneten Deutschland-Vertrag. Die politischen Auswirkungen eines deutschen Generalstabes auf Ost- und Westeuropa wären darüber hinaus unübersehbar. Die einzige Alternative zur Nato bestünde in einer Militärxachse Washington-London-Bonn. Diese wiederum führte zu einer — falls überhaupt noch möglich — weiteren Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Bonn und Moskau. Aus Gründen der Gleichberechtigung lehnt Bonn aber eine nur auf deutsche Truppen bezogene Integration ab. Der Bundesrepublik blieb damit keine andere Wahl, als sich zu Frankreich in Gegensatz zu stellen und mit aller Energie auf die Fortsetzung der Nato zu dringen. Hierzu verlautete inzwischen aus Paris, daß man die schwierige Lage der Bundesrepublik verstehe und ihre Bündnistreue wohlwollend beurteile. Der Auszug Frankreichs aus der Nato macht eine militärische Umgruppierung innerhalb dieser erforderlich. Das nun fehlende französische Wehrpotential kann nur durch die Bundesrepublik ersetzt werden, die jetzt die Stärke und die Kampfkraft der Bundeswehr wesentlich steigern muß. Diese Verschiebung des militärischen Kräfteverhältnisses in Mitteleuropa muß sich zwangsläufig negativ auswirken auf das Hauptanliegen der deutschen Politik: die Wiedervereinigung.

Frankreich dritte Macht zwischen Ost und West

Sicherlich sind für General de Gaulle bei seinem Bruch mit der Nato weniger militärische als politische Gründe ausschlaggebend gewesen. Er hat damit den ersten Schritt zur Verwirklichung seiner Vorstellung vom „Europa der Vaterländer“ getan. Als nächstes wird er versuchen, die schwebenden europäischen Probleme zu bereinigen. Diese sollen nach seiner Meinung unter Ausschluß der USA und Englands allein von den europäischen Staaten gelöst werden. Als dringende europäische Probleme werden von Paris angesehen:

Nichtangriffspakte zwischen den west- und osteuropäischen Staaten,

Garantie der bestehenden Grenzen (nach de Gaulles Ansicht ist die Oder-Neiße-Grenze die Ostgrenze eines wiedervereinigten Deutschlands),

Verminderung der Rüstung, Beschränkung von Atomwaffen auf die jetzigen Atommächte und

Wiedervereinigung Deutschlands durch Beseitigung der bestehenden Machtblöcke.

Der Bruch zum jetzigen Zeitpunkt ist im Hinblick auf de Gaulles bevorstehende Moskauer-Reise zu sehen. Dort will er Frankreich als die dritte Macht zwischen Ost und West vorstellen. Aber die erste freudige Zustimmung ist in Moskau schon verflogen. Die Nato ist nicht zerfallen, Frankreich hat sich in Westeuropa politisch und militärisch isoliert und die verhaßte Bundesrepublik wird noch erheblich an militärischer Stärke und politischem Gewicht gewinnen. Frankreichs Bruch mit der Nato als Besuchspräsident ist ein Rosenstrauß mit vielen Dornen.

*Unser schönes
Deutschland*

Frühlings-Spaziergang

Foto: E. de Jong



Um das liebe Osterfest herum sagte man in unserem schönen Hamburg: „Ach, hätten wir doch Weihnachten so ein Wetter gehabt.“ Da nämlich hätte es hingepaßt. In der März-Ausgabe unserer „Kehrwieder“ war Klabautermann ein großer Optimist. Er stellte fest: „Ende Februar hatte die freundlichere Jahreszeit endgültig in Deutschland gesiegt.“ Warnung an alle Wetterstationen: Stellt nicht Klabautermann ein — falls er sich verändern will —, er ist untauglich, ein schlechter Prophet. Diesmal hat er eine Vertretung: Die Klabauterfrau. Ja ja, der April zeigte sich bisher überhaupt von einer unsympathischen Seite bei uns. Man fror, die Damen trugen Pelzmäntel und Stiefel — die Glücklichen, die solche besitzen —, Schnee fiel, Frost gab es, die geplagten Hauswarte mußten weiterheizen. Manches geplante neue Frühjahrskostüm ging in der zusätzlichen Kohlenrechnung drauf. Glücklich zu schätzen sind die Chefs der Kohlenfirmen: Sie können ernsthaft überlegen, ob sie ihren Urlaub in diesem Jahr statt in Italien eventuell am Nil verbringen sollen. Dafür wiederum sind die armen Ausflugslokalbesitzer arg geprellt worden, von den Ausflugslokalkehlern — die sowieso schon eine Rarität sind — ganz zu schweigen. Die seelische Wetterlage war dementsprechend. Den Menschen fehlte eben einfach die Sonne. Gut, der April ist launisch, mal so, mal so, dafür ist er bekannt. Aber diesmal war er bei uns anders — einfach scheußlich. Jedoch scheint der Herr April auch eine schwache Stelle zu haben. Seit die Klabauterfrau vor drei Tagen ihren Dienst antrat, zeigte er sich, kurz vor seinem Abgang, plötzlich von der lebenswürdigsten Seite. Er holte die liebe Frau Sonne aus ihrem Versteck, zauberte das Thermometer um einige Grade höher — kurz gesagt, er ist charmant und ein Kavalier. Man sagt,

verbracht. Da jedoch ist das Wetter auch nicht immer nur Badewetter. Was machte man gern an kühlen Tagen? Man fuhr nach Dänemark — mit dem Schiff. Die Attraktion war — es fällt schwer, das auszusprechen — nicht das Schiff, nicht die Seereise. Man konnte billig Sprit und Tabakwaren erwerben und mitnehmen. Aber wie das so ist: Die Ministerien finden eines Tages ein Haar in der Suppe. So in diesem Fall das Bundesfinanzministerium. Nun kann man sich nur noch an Bord preiswert betrinken. Lohnt das etwa die Reise? Schade, eine schöne Attraktion ist dahin. Der Zoll müßte wirklich abgeschafft werden.

Weiblich gesehen

Was soll das in einer Seemannszeitung? Aber man soll sich manchmal nicht zu früh ärgern. Was jetzt kommt, interessiert alle. Der neue Trend in der Seeschifffahrt geht (bei einer Tagung erlauscht) dahin, die Schiffe, wo möglich, mit weiblichem Personal zu besetzen. Wo gibt es für Interessierte eine passende Stellung mit Sozialpaket? Voraussetzung sind natürlich geeignete Führungskräfte an Bord.

Gastarbeiterprobleme

Die Sizilianer sind als heißblütig bekannt. In Schwaben stach Gaetano Pullava (28) seine jüngere Ehefrau mit einem Taschenmesser nieder und verletzte sie lebensgefährlich. Das Motiv war nicht Eifersucht. Seine Frau eiferte den deutschen Frauen

Spanisches Temperament in Norddeutschlands kaltem Frühlings-Schnee



Das spanische Tanzpaar „Susana y Jose“ tanzte am 13. April 1966 im Studio B des NDR-Fernsehens in Hamburg-Lokstedt für zwei 30-Minuten-Sendungen, die für das III. Programm vorgesehen sind. In einer Pause vergnügten sich die spanischen Gäste im kalten Frühlingschnee vor der Studio-Tür. Conti-Press

Der Sprung in die Freiheit

gelang einem mitteldeutschen Seemann von Bord seines Schiffes „Gemma“ in der Schleuse von Brunsbüttelkoog. Die kurze Zeit des Festmachens benutzte er, um auf die Schleusenmauer zu springen und die Behörden um Schutz zu bitten.

Achteraus segelten

im wahrsten Sinne des Wortes vier junge Seeleute des Motorschiffes „Cadiz“, das auf der Reede von Lissabon lag. Man nimmt an, daß sie eine an Bord begonnene Geburtstagsfeier an Land fortsetzen wollten, obwohl das Schiff noch nicht abgefertigt war und deshalb niemand von der Besatzung an Land durfte. Als Fähre benutzten sie ein Floß. Trotz aller Bemühungen, sie wieder aufzufinden, konnte keine Spur von ihnen entdeckt werden. Ein Unglücksfall oder Lissabon im Frühling?

Ein Geburtstagsgeschenk

wollte sich ein Seemann in Bremen selbst besorgen. Deshalb brach er zusammen mit einem Kollegen ein Taxi auf und baute das Radio aus. Nicht ohne vorher gewissenhaft geprüft zu haben, ob es auch gut spielt. Ein wachsamer Polizist war mit der Selbstbeschenkung nicht einverstanden und brachte die beiden und ihr Geschenk auf die Wache, wo sich inzwischen auch der betroffene Taxifahrer eingefunden hatte. Als Quittung wird dabei nun eine Anklage und Bestrafung wegen schweren Diebstahls herauskommen.

Vor dem Abschluß

stehen die Verhandlungen über einen zweiten 95 000-Tonnen-Tanker für die deutsche Handelsflotte. Er soll von der Reederei John T. Essberger bei den Kieler Howaldtswerken AG in Auftrag gegeben werden, wenn vorher ein langfristiger Chartervertrag mit der Deutschen Erdöl-AG (DEA) zustande kommt. Die erste Bestellung eines 95 000-Tonnens ging von der Reederei Ernst Russ an die japanische Mitsui-Werft.

Klabautermann

DIT UN DAT zwischen ALM UN WATT

die Damen seien unlogisch. Nun, jedes Wetterhäuschen ist von einer Dame und einem Herrn besetzt. Scheint einmal im Februar die Sonne, sagt der Herr (Klabautermann) gleich: Das ist endgültig. Tritt jedoch seine Dame — endlich ist auch sie an der Reihe — ihren Dienst an, geht sie viel diplomatischer vor: Sie hofft, daß die Sonne, die seit ihrem Arbeitsantritt freundlich lächelnd da ist, ihr — und damit allen im schönen Norddeutschland — weiterhin scheint. Sie spricht beim Wetter nicht von endgültig. Ist das nicht logisch?

Das Aktuellste

Mit einem Fernsehgerät ist man stets auf dem laufenden. Gestern abend? Krimi. Spiele in Schottland, paßt nicht auf diese Seite. Bericht aus Rom. Was soll Rom zwischen Alm un Watt? Um das Stichwort geht es: München, Olympische Spiele 1972. Es standen zur Debatte und Wahl Detroit, Madrid, Montreal und München. Die Wahl fiel auf uns. Wir freuen uns alle. Also sparen, Urlaub so einrichten, wir sehen uns alle dort. (Wer spricht da vom Hofbräuhaus — diesmal handelt es sich nur um sportliche Höchstleistungen.)

Schnaps

Ungehörige Überschrift? Jedem ist Flensburg und die Flensburger Förde ein Begriff. Viele Familien haben auch ihren Urlaub in der schönen Gegend

nach, wurde immer selbständiger, traf eigene Entscheidungen und verlangte sogar die Verwaltung des Haushaltsgeldes. „Der Mann ist Herr im Haus, die Frau hat zu gehorchen“ — so die sizilianische Auffassung von der Ehe.

Jachtbesitzer

Wer eine Jacht besitzt, ist angesehen und begehrt — in allen Ehren natürlich. Ein Bergedorfer Fabrikant (60) lud vor längerer Zeit freundlicherweise zwei junge Mädchen (23 und 25) zu einer Jachtpartie ein. Es wurde eine schöne Tour, und die Mädchen brachten auch noch Geld mit nach Hause. Häßlicherweise zeigten sie ihn später an. Er sollte ihnen sehr zu nahe getreten sein. Nun ist er rehabilitiert. Freigesprochen. Auf den Mädchen ruht nun der Verdacht falscher Anschuldigung, falscher Aussage und Diebstahls.

Vertraulich

Sie sind doch mit mir darüber einig: Man arbeitet, gibt sich Mühe, und andere heimsen letztendlich den Ruhm ein. Man müßte eben „ganz oben“ sitzen. Klabauterfrau hätte nun ihre Lorbeeren auch gern allein geerntet, muß aber, wie das im Leben so ist, im Auftrag unterzeichnen mit dem Namen ihres Chefs.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Die beiden großen „St“** Wirtschaft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - Wirtschaft - Handel - Verkehr
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Wirtschaft zwischen Stabilität und Strukturwandel

Normalisierung

Keiner kann nämlich übersehen, daß der gesamtwirtschaftliche Produktivitätsgewinn für das letzte Jahr auf weniger als 4 1/2 Prozent zu veranschlagen ist. Damit hat die Zuwachsrate zwar die Leistungszunahme des Jahres 1963 übertroffen, ist aber ganz erheblich hinter den Ergebnissen des Jahres 1964 zurückgeblieben. Diese Feststellung spiegelt sich in zwei Hauptbereichen unserer Wirtschaft wider, nämlich bei den Investitionen und in der Außenwirtschaft.

Die Investitionen, die im Hinblick auf die Arbeitsmarktlage und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu einer viel entscheidenderen Frage als etwa vor 5 oder 10 Jahren geworden sind, haben ganz wesentlich langsamer zugenommen, als im Jahre 1964. Absolut und aus den eben aufgezeigten zwei Notwendigkeiten erklärlich ist ihre Zunahme mit etwa 9 Prozent immer noch als kräftig zu bezeichnen. Kosten- und Wettbewerbsgründe werden auch in Zukunft starke, ja bestimmende Investitionsanreize sein. Ein repräsentativer Querschnitt von Industriebilanzen zeigt, daß die Aufwendungen der Unternehmen für Ausrüstungen sich erhöht haben. Allerdings lassen die mehr in die Zukunft weisenden Auftragserteilungen vermuten, daß die Nachfragefrage ihren Kulminationspunkt erreicht, vielleicht sogar überschritten hat. Es paßt in dieses Bild einer sich normalisierenden Entwicklung, daß die Bauinvestitionen einen nicht unerheblich abgeflachten Trend aufweisen. Von der Bauwirtschaft sind ja bekanntlich seit Jahren nicht unerhebliche Aufstiegtendenzen für die gesamte Wirtschaft ausgegangen. Die zunächst noch leichte Beruhigung der Nachfrage nach Bauleistungen ist nicht ohne Einfluß geblieben auf die Normalisierung der Preisentwicklung auf diesem „heißesten“ Markt der Nachkriegszeit.

Einfuhr wächst schnell

Im September vergangenen Jahres hat die Einfuhr der Bundesrepublik mit dem Vierteljahreswert von 17,8 Milliarden DM zum erstenmal die Ausfuhr mit dem zeitentsprechenden Wert von 17,3 Milliarden DM überholt. Diese Entwicklung entspricht der Feststellung, daß sich in den ersten neun Monaten des vergangenen Jahres der Ausfuhrüberschuß der Bundesrepublik auf lediglich 616 Millionen DM verringert hatte: Er betrug damit nur noch ein Achtel des vergleichbaren Ergebnisses im Vorjahr mit 5 Milliarden DM. Auf der anderen Seite verdient es Beachtung, daß die Importsteigerung beispielsweise in Italien und Frankreich geringer und umgekehrt die Exportanstrengungen gerade dieser beiden Länder größer wurden. Damit sind sie zu den wichtigsten Handelspartnern der Bundesrepublik geworden. Allerdings wäre es verfehlt oder doch zumindest verfrüht, aus diesen

Zahlreich, wie in jedem Jahr, sind auch in den ersten Monaten des Jahres 1966 die Stimmen gewesen, die von den verschiedensten Standorten und Standpunkten aus Stellung genommen haben zur Situation der deutschen Wirtschaft. Je nach Branchenzugehörigkeit oder geographischer Lage, je nach Organisationsform — etwa Bundesministerium oder Selbstverwaltungsorgan der gewerblichen Wirtschaft — oder auch danach orientiert, ob es sich um Arbeitgeberstimmen oder um gewerkschaftliche Äußerungen handelt, sind durchaus Unterschiedlichkeiten in Trend und Prognose zu registrieren. Eines allerdings ist allen Verlautbarungen, mögen die Lager, aus denen sie kommen, noch so verschieden sein, ebenso auffallenderweise erfreulicherweise gemeinsam: Die Abkehr vom Optimismus um jeden Preis.

veränderten Außenhandelszahlen auf eine ernste und allgemeine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Erzeugnisse auf den Außenhandelsmärkten zu schließen. Maßgebend, das kann nicht deutlich genug betont werden, für die im vergangenen Jahr sich ausprägende Schrumpfung des Saldos unserer Außenhandelsbilanz ist die außerordentlich schnell zunehmende Einfuhr, die mit etwa 20 Prozent Steigerung die Warenausfuhr, die sich um etwa 10 Prozent steigerte, stürmisch überholt hat. Eine Fülle von Einzelheiten läßt zudem erkennen, daß sich im Wechselspiel zwischen Im- und Export zeitbedingte Strukturwandlungen abzeichnen: So ist bei der schon erwähnten 22prozentigen Importzunahme die Steigerung des Anteils an Fertigwaren sogar mit 35 Prozent angeben.

Ausfuhr — Grundlage unserer Wirtschaft

Worauf es ankommen wird, ist, durch flexible Maßnahmen unserer Wirtschaftspolitik zu gewährleisten, daß trotz des Strukturwandels Stabilität herrschen kann. Am Beispiel des Außenhandels heißt das, daß man, wie vor Jahren geschehen, aufhören oder zumindest vorsichtig sein sollte, den Export zu schelten, ihn durch währungspolitische oder durch andere Maßnahmen zu drosseln. Die Ausfuhr ist und bleibt die Grundlage unserer Wirtschaft. Den Export sollte man auch nicht durch erhebliche Preis- und Lohnsteigerungen gefährden. Die Entwicklung der letzten Zeit hat deutlich gemacht, daß man auf dem Gebiet des Exports mit Prognosen vorsichtig sein soll. Bei allem kommt noch hinzu, wie unterschiedlich das Überseegeßäft und das Europageßäft verlaufen kann. Was für den Export nach Übersee wichtig sein kann, ist manchmal für den Export in den EWG-Bereich durchaus anders zu bewerten. Und schließlich gelten wieder andere Gegebenheiten für den allerdings ganz besonders gelagerten Osthandel. Dieser hat sich sowohl in der Ausfuhr wie in der Einfuhr gesteigert.

Noch keine ernsten Rückschläge

Nun soll man freilich die Fragen der auslandsorientierten Wirtschaft in Verbindung mit der politischen und wirtschaftlichen Großwetterlage sehen, weil sie weitgehend von diesen beiden Faktoren abhängig ist. Trotz aller politischen Spannungen hat die Weltwirtschaft — die sich durch das immer stärkere Engagement der Entwicklungsländer beeinflusst sieht — ernste Rückschläge noch nicht erlitten. Trotz des Krieges in Vietnam, der die Kraft der Nordamerikaner mehr als beansprucht, hat dieses Land es geschafft, sein wirtschaftliches Wachstum zu steigern und gleichzeitig seine Wirtschaft zu konsolidieren. Wie eng die Verflechtung der USA-Wirtschaft mit der Bundesrepublik ist, geht daraus hervor, daß zwischen den

Jahren 1950 und 1965 der Gegenwert von etwa 9,4 Milliarden DM von amerikanischen Unternehmen im Gebiet der Bundesrepublik investiert worden ist. Das dürfte nicht — es handelt sich um etwa drei Prozent des gesamten Investitionskapitals — etwa eine Überfremdung sein, sondern eher als eine politische Rückendeckung für unsere Wirtschaft zu charakterisieren sein. Gewiß ist das auch — um das Thema dieser Ausführungen auszuleuchten — ein Beweis für die Stabilität unserer Wirtschaft. Zugleich aber auch ein Symptom für einen gewissen Strukturwandel.

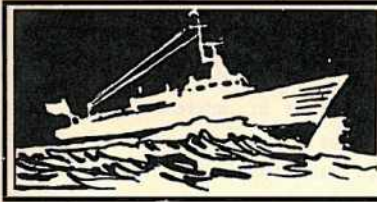
Öffentliche Hand und Produktivität

Schließlich können heutzutage und hierzulande wirtschaftliche Betrachtungen immer weniger ohne Berücksichtigung der Ausgabebebarung der öffentlichen Haushalte angestellt werden. 40 Prozent unseres Sozialproduktes sind vom Bund, den Ländern und den Gemeinden beansprucht. So ist es erklärlich, daß nicht nur die Bundesbank — die mit ihren Mitteln versucht, das Geld- und Kreditvolumen mit der jeweiligen Konjunkturlage in Einklang zu bringen —, sondern vor allem die Bundesregierung mit ihrer Haushaltspolitik jetzt ernsthaft bemüht ist, um es banal auszudrücken, „die Kirche im Dorf zu lassen“.

Das leidenschaftlich erörterte Gutachten des Sachverständigenrates zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat einige Deutlichkeiten gesagt, und zwar mit seinen Überlegungen über Maßnahmen gegen den Geldschwund, die seit einigen Monaten immer mehr den Mittelpunkt wesentlicher wirtschaftspolitischer Bemühungen bilden. In etwa sind seine Gedanken die, daß Bund, Länder und Gemeinden erheblich kürzer treten müßten, daß die Bundesbank im Zusammenwirken mit den Geschäftsbanken das Kreditvolumen zur Finanzierung der privaten Investitionen auf eine bestimmte Expansionsrate begrenzen müßte, und daß die Sozialpartner einsehen müßten, daß bei Lohnverhandlungen das Ausmaß der gesamtwirtschaftlichen Produktivitätssteigerung nicht überschritten wird.

Nur Stabilität erhält Wohlstand

Erste Anzeichen zeigen sich dafür, daß Bund, Länder und Kommunen zu der Erkenntnis gekommen sind, daß ihre Hauptpflicht nicht die uferlose Ausweitung, sondern etwas viel Wichtigeres ist: Die Erhaltung eines Wohlstandes, den jeder vernünftige deutsche Bundesbürger als ebenso erfreulich, wie dann ungewöhnlich und unerwartet anerkennen muß, wenn er sich die Gesamtentwicklung der letzten 20 Jahre vor Augen hält. Vielleicht wird mancher mit Recht denken, daß auch bei höchstpersönlichen Betrachtungen bei allem Strukturwandel mannigfacher Art das Wort Stabilität nicht gerade klein geschrieben werden sollte.



Flottenumschau

Bundesmarine

In den ersten Monaten des Jahres 1966 hatte die Bundesmarine einen Zuwachs durch Hilfsschiffe und Sonderfahrzeuge zu verzeichnen. Es wurden mehrere der insgesamt neun im Bau befindlichen Torpedofangboote in Dienst gestellt, z. B. „TF 1“, „TF 5“ usw. Diese Holzboote sind etwa 25 m lang, haben 950 PS und laufen 17 Knoten. Sie werden den Versuchs- und Erprobungsstellen zugewiesen, die solche Hilfsfahrzeuge benötigen. Die Boote können vier Torpedos aufnehmen. Die Besatzung besteht aus sechs Mann.

Im Zuge des Aufbaus der amphibischen Verbände erhielt das 1. Landungsgeschwader zwei weitere Landungsboote des mittleren Typs (etwa 40 m Länge). Die mit Bugrampe versehenen Boote haben zwei Schrauben.

Mitte April lief in Hamburg der Versorger „Freiburg“ vom Stapel. Er ist das dritte Schiff von insgesamt acht geplanten Einheiten des Typs „Lüneburg“. Diese kleinen Versorger haben eine militärische Besatzung von etwa 67 Mann. Sie sollen neben flüssigen Treibstoffen noch etwa 1000 t Trockenladung aufnehmen können. Die 17 Knoten laufenden Schiffe haben eine Schlingerdämpfungsanlage. Damit wird der Schiffspark des Kommandos der Troßschiffe nach und nach modernisiert.

Das bisherige 2. Küstenwachgeschwader wurde jetzt umbenannt in 10. Minensuchgeschwader. Zu diesem Verband gehören neun Einheiten der „Ariadne“-Klasse (180 ts). Insgesamt hat die Bundesmarine jetzt rund 60 Minensucher aus den Baujahren 1957 bis 1965. Die Haupttypen sind die Küstenminensucher vom Typ „Schleswig“ (370 ts), die Küstenminensucher vom Typ „Detmold“ (330 ts) und die Schnellen Minensuchboote vom Typ „Schütze“ (weiterentwickelte R-Boote).

Die Kampfschwimmerkompanie der Bundesmarine zeigte trotz des kalten Wetters Ende März ihren guten Ausbildungsstand. Die Spezialisten sprangen an Fallschirmen vom Flugzeug ab, lösten sich von den Gurten und schwammen an Land. Andere stiegen aus einem getauchten U-Boot und verschwanden wieder. Zu diesen Übungen gehört eine gute Gesundheit und ein hartes Training.

Der Oberbefehlshaber der französischen Marine, Admiral Cabanier, besuchte Ende März / Anfang April Schiffe und Dienststellen der Bundesmarine zwischen Flensburg und Bonn. Der Generalinspekteur der Bundeswehr, General Trettner, besichtigte ebenfalls Einrichtungen der Bundesmarine, darunter die Seetaktische Lehrgruppe im Unterrichtsraum dargestellt, wodurch man den Einsatz von Schiffen und Booten für solche Zwecke auf See einschränken kann. Die jungen Marineoffiziere müssen bei diesen Manövern auf dem Trockenen beweisen, ob sie die wechselnde Lage übersehen, beurteilen können und in kurzer Zeit die richtigen Entschlüsse fassen können.

Am 31. Mai ist der fünfzigste Jahrestag der Seeschlacht am Skagerrak, in der sich die britische und deutsche Flotte gegenüberstanden. Am Ort dieser Seeschlacht sollen sich an diesem Jahrestag britische Zerstörer mit Fregatten der Bundesmarine treffen und gemeinsam zum Gedenken an die Toten von 1916 Kränze in das Meer werfen. In Wilhelmshaven soll am 30. Mai ein Fackelzug am Denkmal des Prinzen Adalbert von Preußen, dem Begründer der preußisch-deutschen Marine, stattfinden. Am

Jahrestag wird eine Kranzniederlegung auf dem Ehrenfriedhof in Wilhelmshaven erfolgen, wo viele gefallene britische und deutsche Seeleute bestattet wurden.

Die Schulschiffe „Deutschland“ und „Ruhr“ steuern jetzt an der Westküste Südamerikas nordwärts zum Panama-Kanal. Vom 16. bis 20. Mai wird das Schulschiff „Deutschland“ in La Guaira sein. Das ist der zweite Besuch von Einheiten der Bundesmarine in Venezuela.

Flottenbesuche

In Wilhelmshaven war ein niederländischer Minensucher zu Gast. In Kiel lief ein britischer Verband ein. Hamburg hatte Mitte April den Besuch des niederländischen Fischereischutzbootes „Jaguar“ und Ende April, anlässlich der deutsch-französischen Woche, den Besuch eines größeren französischen Schulverbandes. Auf den fünf Zerstörern und einer Fregatte waren 1600 Mann eingeschifft. Zerstörer „Bayern“ der Bundesmarine begleitete den französischen Verband als Kartellschiff. Die Besuchssaison ist voll angelaufen.

Vom 19. bis 26. Juni werden zur Kieler Woche viele Kriegsschiffe erwartet. Die Bundesmarine bereitet sich jetzt auf den Empfang der Gäste vor. Sprachkundige Verbindungsoffiziere werden zur Unterstützung der Besucher abgestellt. Die Kieler Woche trägt viel dazu bei, das Verständnis der Marineangehörigen der verschiedenen Nationen füreinander zu verbessern.

Als schräge Mitarbeiter

erwiesen sich der Handlungsbevollmächtigte und der Kassierer einer Frankfurter Bank. Sie erleichterten mit einem raffinierten Coup ihr eigenes Haus um rund 1,2 Millionen Mark. Bei 14 anderen Frankfurter Banken hatten sie laufende Konten eröffnet mit dem Hinweis, daß sie eine größere Erbschaft erwarteten. Sie traf dann auch ein, und zwar in Höhe bis zu jeweils DM 95 000,—, die der eine Gauner selbst von seiner Bank aus überwies. Es war ein leichtes, alle Konten an einem Tag abzukassieren und mit einem planmäßigen Flugzeug zu verschwinden. Als der Kribo ein Licht aufging, sonnten sich die beiden „Neureichen“ bereits am Zuckerhut in Rio.

Wiederschen

feierten die Besatzungsangehörigen des alten Lloyd-Schnelldampfers „Columbus“ in Bremerhaven. Auch die Familienangehörigen wurden mitgebracht. Die „Columbus“ brach, nachdem sie vom Krieg überrascht worden war, im Dezember 1939 aus Vera Cruz aus. Ziel sollte zunächst der norwegische Hafen Haugesund sein. Unterwegs wurde die „Columbus“ von englischen Zerstörern gestellt und mußte sich selbst versenken, um nicht in Feindeshand zu fallen. Ein Film zeigte bei dem Treffen den ehemaligen Besatzungsmitgliedern noch einmal die letzten Minuten ihres Schiffes.

Auf dem falschen Dampfer

fuhr der Hamburger Hafenskapitän Morgenstern zur Hochzeit seines Kollegen nach Southampton. Er benutzte das sowjetzonale Schiff „Rerik“ für die Überfahrt. Das wurde nicht nur von der Presse übel vermerkt, sondern auch von der Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Die Behörde ist der Meinung, Kapitän Morgenstern hätte erst fragen müssen, bevor er „kommunistischen Boden“ betrat. Der Hafenskapitän gilt als Geheimnisträger.

Fremde Marinen

Die Marine der UdSSR hat nach dem Zweiten Weltkrieg den Platz der zweitstärksten Seemacht eingenommen. Zuerst wurden die Werften modernisiert, dann Kriegsschiffe herkömmlicher Art in größeren Serien hergestellt und anschließend wurden moderne Einheiten mit Kernenergieantrieb und Raketenbewaffnung entwickelt und gebaut. Heute hat die sowjetische Marine eine Stellung kurz hinter der US Navy. Sie umfaßt etwa 135 Zerstörer, darunter etwa 25 mit Fernlenkraketen, noch rund 22 Kreuzer (davon einige mit Raketen), mehr als 400 U-Boote, darunter 30 mit Kernenergieantrieb, mehr als 500 Schnellboote, etwa 400 Minensucher, zahlreiche Landungsfahrzeuge sowie vielerlei Hilfsschiffe. Eine größere Anzahl der kernenergiegetriebenen und konventionellen U-Boote tragen Raketen, ebenfalls einige Schnellbootstypen.

Diese riesige Flotte verteilt sich auf die Ostsee, das Nordmeer, das Schwarze Meer und den Pazifik. Ein Austausch der kleineren Einheiten zwischen Nordmeer, Ostsee und Schwarzem Meer kann über das gut ausgebaute russische Kanalsystem erfolgen. Die mit Raketen bestückten U-Boote sollen diese Waffe jetzt auch in getauchtem Zustand abfeuern können. Ein Boot der Größenordnung von 3000 bis 4000 t Wasserverdrängung kann drei bis sechs Raketen mitführen. Die kernenergiegetriebenen U-Boote führen lange Unterwasserfahrten in den Ozeanen durch, wie es auch von den amerikanischen U-Booten in den letzten Jahren bekannt wurde. Für die ozeanographische Forschung und Erforschung der Tiefsee sind Spezialschiffe vorhanden. Auch ein U-Boot und andere Fahrzeuge werden hierfür eingesetzt. Für die Ausbildung stehen Segelschulschiffe zur Verfügung. Die Flottenlisten weisen darauf hin, daß die Angaben über die sowjetische Marine in manchen Einheiten unsicher sind. Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß es sich um eine sehr moderne und schlagkräftige Marine handelt. -R-

Freude

herrschte auf dem TS „Düsseldorf“ der Hamburg-Amerika Linie. Wie Kapitän Scheuffler der KEHR-WIEDER-Redaktion mitteilte, schenkte die Stadt Düsseldorf, vertreten durch ihren Oberbürgermeister, dem Schiff eine komplette Fußballausrüstung und eine wertvolle Bücherei mit fast hundert Bänden. Man kann nur wünschen, daß diese Verbindung weiterhin gepflegt wird und daß anderen Schiffen ähnliches Glück beschieden ist.



gehört
gesehen
festgehalten

In Dükkirchen verhaftet

wurde der Hamburger Seemann Gert Kaiser. Französische Polizei holte ihn von Bord seines Schiffes „Togo“ und brachte ihn nach Marseille. Kaiser hatte sich 1948, damals noch minderjährig, zur Fremdenlegion gemeldet und war später zusammen mit drei Kameraden desertiert. Inzwischen ist er verheiratet und hat zwei Kinder. Das Auswärtige Amt ist eingeschaltet worden, denn desertierte Fremdenlegionäre, die wieder aufgegriffen werden, haben hohe Freiheitsstrafen zu erwarten. Wohl der deutsch-französischen Freundschaft, nur sollte sie besser gepflegt werden, meinen wir.

Menschen- führung an Bord

Arbeitstagung in der
Grenzakademie Sankelmark

Vom 28. bis 31. März fand die Menschenführungstagung des diesjährigen Sommersemesters der Staatlichen Schiffingenieurschule Flensburg und der Seefahrtsschule Lübeck statt. Wieder fanden sich studierende Schiffingenieure und Nautiker zusammen, um gemeinsam ihre menschlichen Bordbetriebsprobleme zu erörtern. Etwa zehn Reeder oder Reedereivertreter stellten sich als Partner in den stets sehr lebhaften und teilweise leidenschaftlich geführten Diskussionen. Auch die Bundesmarine hatte zu einigen Themen Offiziersabordnungen geschickt.

Reeder Uwe C. Hansen, Flensburg, Dr. Schildknecht, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, H. Schopper, Redakteur dieser Zeitschrift, Kapitän Seidel, Personalchef der Esso-Tankschiff-Reederei, sowie Kapitän Sander von der Hamburg-Süd beteiligten sich mit eigenen Referaten reederseitig aktiv an dieser sehr gelungenen Arbeitstagung, die sich wie alle vorherigen auch in Ratzeburg von Anfang an zum Ziel gesetzt haben, Techniker und Nautiker an Bord sowie Führungskräfte in den Reedereien und an Bord partnerschaftlich zusammenzuführen.

Der Verlauf der Tagung ließ drei Tatsachen deutlich in Erscheinung treten.

● Einmal kann die Spannung Deck—Maschine, wenigstens was die jungen Führungskräfte anbetrifft, als überwunden angesehen werden. Ähnlich wie bei den alten politischen Feindschaften ließen die jungen technischen und nautischen Führungskräfte auf unseren Schiffen in Sankelmark keinen Zweifel daran, daß sie sich von den alten Spannungsmisslichkeiten distanzieren. Hier dominiert auf beiden Seiten der gute Wille und der feste Entschluß, im Bordbetrieb kameradschaftlich und kollegial zusammenzuarbeiten. Zu Entschluß und gutem Willen gesellt sich heute schon — auch das wurde deutlich — die bessere Erfahrung mit diesem Verhalten.

● Als weiteres Positivum zeigten Referate, sowie offizielle und private Klausurdiskussionen, daß sich seit der ersten Menschenführungstagung in Loccum im Jahre 1959 ein theoretischer Fundus an Wissen um die Grundlagen unserer Menschenführungsprobleme an Bord angesammelt hat. Hier ist bereits Pionierarbeit geleistet, und zwar gute. Niemand tappt hier mehr im Neuland. Ob Menschenführung oder nicht, das ist keine Frage mehr. Das Problem besteht nur noch in der Durchführung in der Bordpraxis. Aber auch hier liegen reeder- sowie schiffsseitig schon gute Erfahrungen in den Fällen vor, in denen Vorgesetzte an Bord ihre Menschenführungsverantwortung ernst genommen hatten. Das Mühen um Menschenführung an Bord scheint genau das Mehr zu sein, das freie Menschen von denen unterscheidet, die gezwungen und getrieben nur das Minimum tun, was von ihnen verlangt wird.

● Doch nicht in der Führungspraxis an Bord ist noch einiges zu erarbeiten, sondern vor allem in

der Führung Reederei—Schiff. Hier sind noch Mängel, hier ist noch Neuland. Deshalb war es auch nicht verwunderlich, daß sich an diesem noch neuralgischen Punkt in unserem gesamten Führungssystem die heftigsten und kritikreichsten Diskussionen entzündeten.

Sie fanden ihren Höhepunkt in der durch Kürzung der Referate von Ingenhoven und Schopper ermöglichten längsten und am leidenschaftlichsten geführten Gespräche zwischen Dr. Schildknecht und den Studierenden. An dieser empfindlichsten Nahtstelle zwischen Reedereiführung und Schiffsleitung dürfte der Schwerpunkt aller personellen Bemühungen für die Zukunft liegen. Gerade diese Diskussion war von großem Ernst, gutem Willen und ehrlichem Mühen getragen. Manche Standpunkte waren da noch weit von einander entfernt. Beiderseits wurden die Überzeugungen mit bemerkenswerter Standhaftigkeit vertreten. Hier muß noch viel gesprochen werden zwischen jung und alt, zwischen Erfahrung und Fortschrittswillen. An diesem schwierigen Punkt, an dem herkömmliche Inspektionspraxis und Grundsätze moderner Menschenführung teilweise hart aneinander gerieten, verdient lobend hervorgehoben zu werden die genau so mutige wie stets um Ausgleich bemühte Verhandlungsführung von Studienrat Becker, von der Staatlichen Schiffingenieurschule Flensburg als Diskussionsleiter.

Im einzelnen wurde referiert über:

Strukturwandel der Gesellschaft und damit der Führungsaufgaben von Dipl.-Volkswirt G. R o ß b e r g, Sankelmark.

Die Situation Ingenieur und Nautiker an Bord von Dr. S o r g e, Arbeitsgemeinschaft für Schiffs-fahrtssoziologie.

Delegation von Verantwortung oder der verantwortliche Mitarbeiter im Schiffsbetrieb, Neuorganisation im Schiffsbetrieb, Erfahrungen und Erkenntnisse eines Arbeitsseminars für leitende Bordangestellte von Kapitän S a n d e r, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

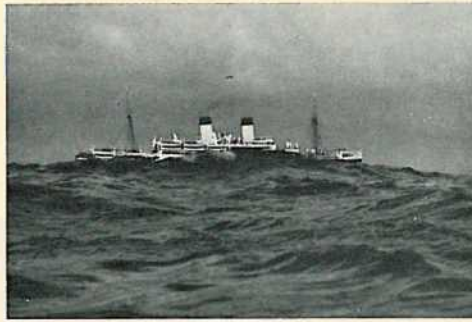
Sicherheitsbewußtsein — ein Problem der Menschenführung von Kapitän S e i d e l, Esso-Tankschiffreederei.

Öffentlichkeitsarbeit von Reeder U. C. H a n s e n, Flensburg.

Seeschifffahrt in der Bundesrepublik von Dr. S c h i l d k n e c h t, Verband Deutscher Reeder.
Menschlich-soziale Probleme an Bord von E. I n g e n h o v e n, Verband Deutscher Reeder.

Menschenführung — ein humaner oder wirtschaftlicher Auftrag? von H. S c h o p p e r, Verband Deutscher Reeder.

KEHRWIEDER wird in den nächsten Ausgaben Auszüge aus den einzelnen Referaten bringen.

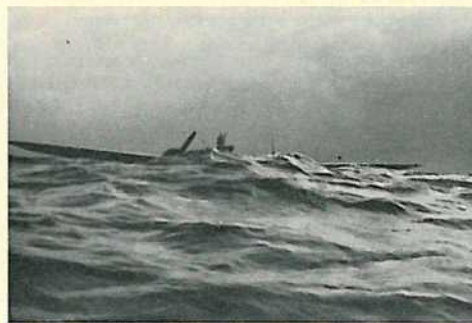


Das von Kapitän Maass geführte Fahrgastschiff MS „Monte Pascoal“ (14 000 BRT) der Hamburg-Süd auf der Ausreise von Hamburg nach Südamerika im März 1939. Position Höhe der Insel Fernando de Noronha. Ein auf gleichem Kurs liegendes Heinkel-Wasserflugzeug dreht eine Ehrenrunde und ist rasch am Horizont verschwunden. Doch da kommt es ja wieder und scheint sogar wassern zu wollen ...?



„Hallo WO! Hier Funkstation. Flugzeug gibt Seenotzeichen. Backbordmotor ausgefallen. Bitte Meldung an Kapitän.“
„Maschinen stop, Motorboot zu Wasser.“ Und schon tuckert der II. Offz. Udo Uhde los. Die meterhohe Dünnung der Mallungen wird leicht abgeritten, nur ...

Das war



... aufpassen muß man, wo der Havarist abgeblieben ist, der mit uns Versteck spielen will. Jetzt nur noch den letzten „Hümpel“ und dann ...

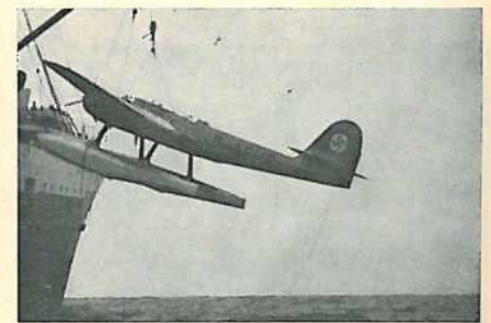


... die Schlepplaine am Flugzeug festmachen. Ist fest? Langsam anziehen, damit ...

„Maass“-arbeit



... sie nicht bricht. Und klarlaufen muß sie auch, aber der Zimmermann versteht schon sein Handwerk. Jetzt noch an Steuerbord längsseit gehen und ...



... den unfreiwilligen Passagier an Deck hieven. Flugzeug und Besatzung kamen wesentlich später als im Flugplan vorgesehen am Bestimmungsort an. Die Besatzung soll sich aber trotz allem an Bord sehr wohl gefühlt haben und froh gewesen sein, daß die „Pascoal“ gerade zur Stelle war.

Hätten Sie's gewußt?

„Wir können Ihnen ein günstiges Angebot in staatlichen Anleihen machen“, sagte der Angestellte hinter dem Bankschalter zu dem Mann, der sein Geld in Wertpapieren anlegen wollte, „auch verschiedene Obligationen sind zur Zeit vorteilhaft zu erwerben. Oder haben Sie mehr an Aktien gedacht? Von Kuxen möchte ich Ihnen heute allerdings abraten, sie stehen bei weitem nicht so günstig wie eine Reihe von Investments. Convertible bonds scheinen sich dagegen erholt zu haben — wenn Sie kaufen wollen...?“

Der Mann, der sein Geld anlegen wollte, verlegte sich zunächst einmal auf ratloses Schweigen. So kompliziert hatte er sich die Sache nicht gedacht. Kuxe, convertible bonds, Aktien — jedes Wort ein neuer Begriff, aber alles waren „Wertpapiere“. Er verließ die Bank und beschloß, sich vorher erst einmal gründlich zu informieren. Was hätten Sie getan?

Wertpapiere unterteilen sich zunächst in zwei große Gruppen, in festverzinsliche und schwankende Dividendenpapiere. Zu ersteren gehören die staatlichen Anleihen, Pfandbriefe, Kommunal- und Industrie-Obligationen. Zu den schwankenden Dividendenpapieren gehören Aktien, Investments und Kuxe. Convertible bonds oder Wandel-Schuldverschreibungen liegen ihrer Funktion nach zwischen beiden Gruppen. Sie bilden eine Mischung zwischen Aktie und Industrie-Obligation. Sie sind bei uns (im Gegensatz zum anglo-amerikanischen Finanzbereich) noch wenig bekannt und auch kaum im Börsenhandel vertreten.

Die Lage auf dem Wertpapiermarkt spiegelt sich in den Schwankungen der Börsenkurse (Kurszettel) wider. Ähnlich wie bei den Lebenshaltungskosten läßt sich die derzeitige Wert- bzw. Kurslage durch Vergleich mit dem Index feststellen. Unter Index versteht man eine Verhältniszahl, der ein für die Wirtschaftslage besonders charakteristisches Jahr als Basis mit dem Wert 100 zugrunde gelegt ist. Weist heute zum Beispiel ein Wertpapier den Index 50 aus, so bedeutet das nichts anderes, als daß der Tages- oder Kurswert des betreffenden Papiers um die Hälfte weniger wert ist als sein Nenn- oder Nominalwert. Der Ausgabewert eines Papiers richtet sich nach seinem Kurswert. Das bedeutet: Sie können ein auf 1000,— DM lautendes (Nominalwert) Wertpapier sowohl für 500,— DM einkaufen (wenn es schlecht steht) oder Sie müssen auch beispielsweise 1300,— DM dafür bezahlen (wenn es stark gefragt, damit schlecht zu haben = hoch im Kurs steht).

Anleihen sind langfristige Schuldverschreibungen, die in bestimmter Stückelung und mit fester Verzinsung ausgestattet, in der Regel vom Staat oder auch von öffentlich-rechtlichen Körperschaften ausgegeben werden. Sie dienen zur Deckung eines langfristigen Kapitalbedarfs, werden also dann ausgegeben, wenn Vater Staat Geld braucht (Kriegsfall, riesige Bauvorhaben, Ausbau des Verkehrsnetzes etc.). Grundsätzlich hat jeder Staat zwei Möglichkeiten, sich das benötigte Kapital auf legale Weise zu beschaffen, nämlich:

- a) die Steuern zu erhöhen (unpopulär, Rücksicht auf Wähler),
- b) Anleihen auszugeben (das Volk zum Sparen zu bewegen).

Ebenso wie die Währung sind auch Anleihen gedeckt durch Staatseinnahmen und Staatsbesitz, die durch die Ausgabe von Anleihen verpfändet werden. Der Nachteil einer Anleihe liegt darin, daß ihr Nominalwert stets auf die betreffende, d. h. die gerade gültige Währung lautet. Anleihen sind damit Währungsschwankungen unterworfen (Inflation, Kapitulation etc.). Ihr Vorteil ist einmal darin zu sehen, daß Anleihen Jahr für Jahr und unabhängig von Börsenschwankungen feste Zins-

sätze abwerfen und zum anderen darin, daß sie als mündelsicher gelten, d. h. zur Anlage von Mündelgeldern zugelassen sind. Von Bankfachleuten wird der praktische Vorteil des letzten Punktes allerdings häufig bestritten.

Industrie-Obligationen werden dann ausgegeben, wenn beispielsweise eine Aktiengesellschaft einen Kapitalzuwachs benötigt, in der Regel dann, wenn hohe Investitionen anstehen. Grundsätzlich bieten sich den Verantwortlichen dann folgende drei Möglichkeiten:

- a) Selbstfinanzierung (eigene Gewinne werden in eigene Betriebe investiert, reichen aber meistens nicht aus),
- b) Eigenfinanzierung (die eigenen Aktionäre müssen das Geld aufbringen, d. h. auf ihre Dividenden verzichten = unpopulär, Gefahr des Kurssturzes),
- c) Fremdfinanzierung (Obligationen, Bankkredite).

Muß das Geld durch Fremdfinanzierung aufgebracht werden, so ist die Ausgabe von Obligationen der vorteilhafteste Weg, denn 1. haben Obligationäre kein Stimmrecht und können somit auf die Beschlüsse des Vorstandes keinen Einfluß nehmen; 2. 6 bis 8 Prozent Dividendenausschüttung für Obligationen (üblicher Prozentsatz) ist wesentlich billigeres Geld für den Betrieb als ein Bankkredit, der durchschnittlich 12 Prozent Zinsen verlangt, wozu noch 4 Prozent Umsatzsteuer kämen. Der Vorteil für Obligationäre liegt darin, daß sie Gläubiger sind, d. h. bei einem eventuellen Konkurs des Betriebes erhalten sie vor den Aktionären, die handelsrechtlich als Teilhaber gelten, ihr Geld aus der Konkursmasse. Der Nachteil von Obligationen liegt wie bei Anleihen darin, daß sie immer auf die betreffende Währung lauten. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, daß Industriebetriebe im Gegensatz zum Staat Obligationen bei Wirtschaftskrisen selten ganz abgewertet haben (siehe Währungsreform von 1948). Der Grund liegt wohl auch darin, daß Industriebetriebe mehr als der Staat (dessen Regierung in solchen Fällen meistens wechselt) auf Vertrauenswerbung angewiesen sind. Dieser Umstand spiegelt sich auf dem Wertpapiermarkt in der Tatsache wider, daß heute staatliche Anleihen viel schwerer abzusetzen sind als Industrie-Obligationen.

Pfandbriefe oder Kommunal-Obligationen sind ebenfalls festverzinsliche Schuldverschreibungen. Sie werden von Banken, die besondere Vorschriften erfüllen, herausgegeben (emittiert). Die Emission von Pfandbriefen und Kommunal-Obligationen bedarf der staatlichen Genehmigung (Bundeswirtschaftsminister). Pfandbriefe und Kommunal-Obligationen lauten auf einen festen Nennwert (zum Beispiel 100,— DM, 200,— DM usw.). Die Deckungsvorschriften für Pfandbriefe beinhalten, daß das ausgebende Institut den Gesamtbetrag der umlaufenden Pfandbriefe durch Hypotheken mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichen Zinsertrages gedeckt haben muß (Hypotheken sind Forderungen, die durch Eintragung von Rechten auf Grundstücke und Gebäude besonders gesichert sind). Eine Spezialart des Pfandbriefes ist der Schiffspfandbrief, der durch Hypotheken auf Schiffe gedeckt ist. Sie werden ebenfalls öffentlich an Schiffsbeleihungsbanken gehandelt, sind in der Praxis allerdings recht selten zu erwerben. Der Pfandbrief oder die Kommunal-Obligation ist in erster Linie ein wichtiges Instrument der Wohnungsbaufinanzierung. Der öffentliche Finanzbedarf, insbesondere der kleineren Gemeinden und öffentlichen Stellen, die wenig Aussicht auf erfolgreiche Auflage eigener Emissionen (Anleihen) haben, wird zu einem erheblichen Teil über Kommunal-Obligationen gedeckt.

Über die schwankenden Dividendenpapiere berichten wir in der nächsten Ausgabe -ei

BERLIN ist

eine Reise wert



Der Ku-Damm, Berlins weltberühmte Promenade. Im Hintergrund die als Denkmal erhaltene Ruine der Gedächtniskirche.

Werbesprüche pflegen sich im allgemeinen dadurch auszuzeichnen, daß sie mehr versprechen, als das Produkt oder die Sache, für die sie werben, zu halten vermag. Doch der populär gewordene Slogan „Berlin ist eine Reise wert“ bildet die rühmliche Ausnahme. Eine Fahrt in die alte deutsche Hauptstadt unserer Tage lohnt sich immer — von welcher Seite man die Sache auch betrachtet.

Wer wirklich pulsierendes Großstadtleben sucht, einen schmissigen Betrieb, der die Straßen der Innenstadt auch dann nicht veröden läßt, wenn Büros und Geschäfte längst geschlossen sind —, der kommt in Berlin voll auf seine Kosten. Wen Film, Theater oder schöne Künste locken — auch den zieht's nach Berlin, das zumindest in diesem Bereich die deutsche Hauptstadt mit Welt-ruf geblieben ist.

Selbst das Klima ist hier besser. Die berühmte „Berliner Luft“ hat durch viele Grünflächen nichts von der Asphalt- und Rußatmosphäre anderer Großstädte. Und auch sonst: Berlin und die Berliner — man muß sie bewundern. Wer sich heute durch die breiten lichterfüllten Straßen der Stadt bewegt, vorbei an Hochhauspalästen aus Glas und Stahl, an Café-Häusern und eleganten Geschäften, dem fällt es schwer, sich vorzustellen, daß an der gleichen Stelle vor noch zwanzig Jahren Europas größter Trümmerhaufen lag, daß hier in blutigen Straßenschlachten einer der fürchterlichsten Kriege zu Ende ging.

Doch Berlin hat sich allen falschen Voraussagen zum Trotz aus dem Chaos des Jahres 1945 aufrichten können. Es verdankt diese Tatsache nicht zuletzt der Haltung seiner Bewohner: sie sind lebendig, lebensfroh und zäh — hüben wie drüben. Hüben wie drüben — die Stadt hat heute zwei Gesichter. Mahnt die borstige Ruine der Gedächtniskirche inmitten allen Glanzes an die Schrecken der Vergangenheit, so zeigt die „Mauer“ mit ihrer nicht abreißen tödlichen Dramatik, daß auch die Berliner Gegenwart nicht weniger schrecklich sein kann. Doch auch das macht die Reise wert. Denn die Mauer liefert einen zwar makabren aber deutlichen Anschauungsunterricht darüber, wie sich die kommunistischen Menschheitsbeglucker ihre Theorie in der Praxis vorstellen. Der Unterschied zwischen beiden Teilen der Stadt ist beinahe lähmend: Wohlstand und Betriebsamkeit auf der einen Seite, eine schwer zu definierende Trostlosigkeit auf der anderen. Dennoch: Auch Ostberlin hat stark wiederaufgebaut. Die Leistung der Menschen jenseits der Mauer ist mit Hochachtung zu würdigen. Sie wurde unter erschwerten Bedingungen vollbracht. Das sollten wir nicht vergessen.



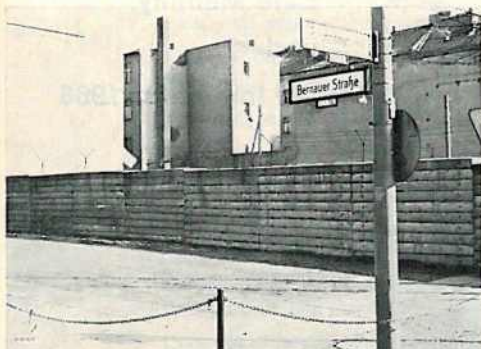
Die kalte Pracht der Karl-Marx-Allee in Ostberlin (als Stalin-Allee erbaut). Wenig Verkehr, kaum Geschäfte. Statt Reklame Spruchbänder mit Parteiparolen. Gesamteindruck: langweilig.



Das Café Kranzler. Einst internationaler Treffpunkt in der Straße Unter den Linden. Nach der „Verlegung“ aus dem Ostsektor heute wieder gesellschaftlicher Mittelpunkt in Westberlin.



Die Jugend macht den DDR-Machthabern nicht immer Freude. Westlicher Rhythmus und westliche Mode haben vor der Mauer nicht halt gemacht. Diese Beat-Fans mit ihren Twist-Hosen trafen wir auf dem Alexander-Platz.

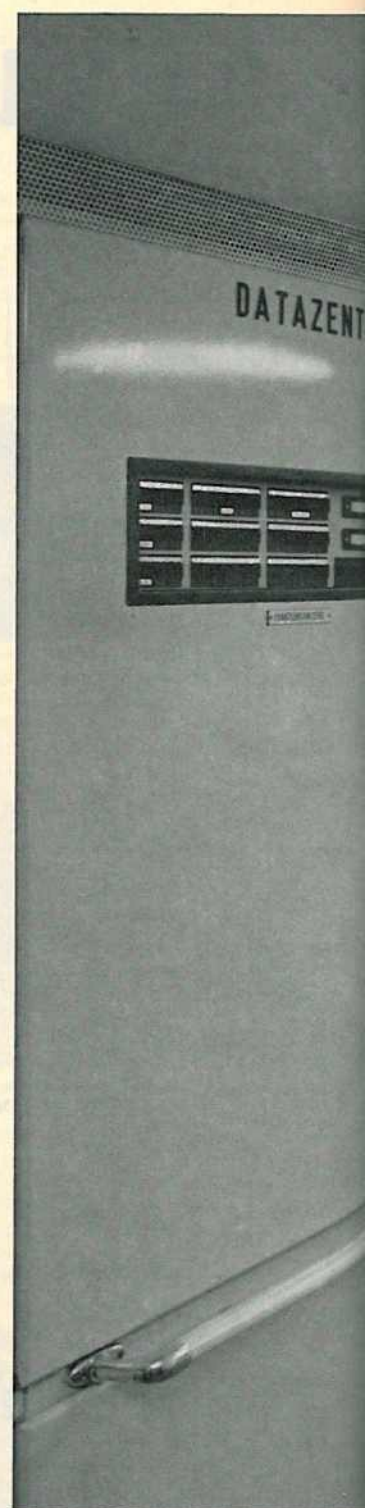


Die Mauer. Hier verblutete am 17. August 1962 der achtzehnjährige Ostberliner Peter Fechter nach mißglückter Flucht. Hier sagte zehn Monate später und nur wenige Meter entfernt Chruschtschow: „Mir gefällt sie (die Mauer) außerordentlich!“



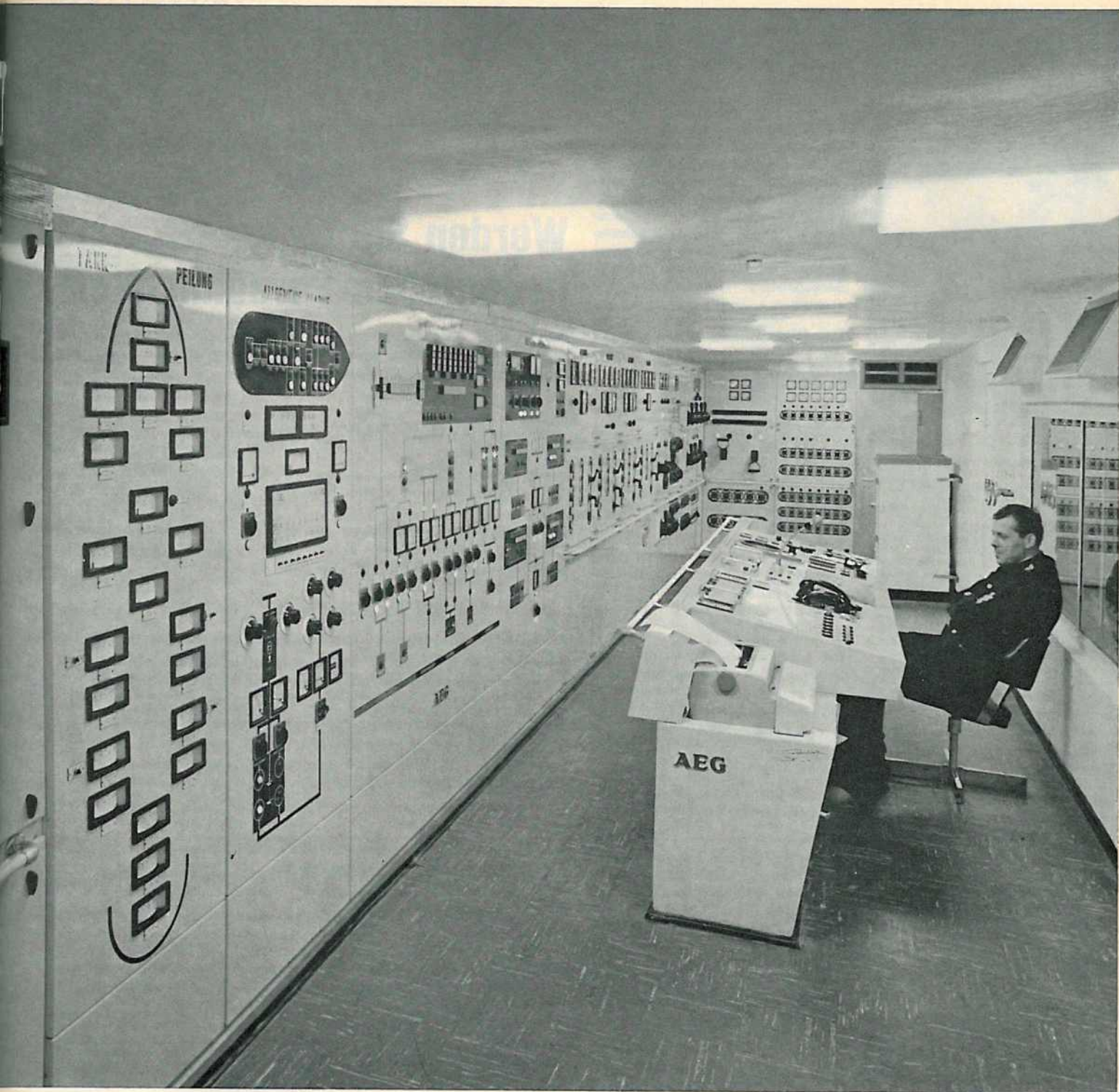
Statt Verständigungsbereitschaft zeigen die Herren jenseits der Mauer Spott-Plakate. Riesige Sichtblenden versperren den tieferen Einblick ins Arbeiter-und-Bauern-Paradies. Wer sich zu weit vorwagt, erntet blaue Bohnen.

-ei-



**Eine Mammy
und
ein Ingenieur 1966**

Foto: Rausch



Werkfoto AEG

Was sagen diese beiden Seiten? Eigentlich sollte hier gar kein Text stehen. Diese beiden Photos sprechen jedes für sich und am meisten sagen sie aus in ihrer Gegenüberstellung. Zwei Menschen aus zwei Welten. Zwei Menschen auf dem Wasser. Doch beides Kinder ihrer Zeit. Ein Mann und eine Frau von heute aus dem Jahre 1966. Der Mann binnenbords, die Frau außenbords. Getrennt durch eine dünne Stahlwand. Getrennt durch Jahrtausende. In zwei Welten lebend, die nichts miteinander gemein haben. Die Frau im ersten Wasserfahrzeug der Menschheit, im wesentlichen unverändert seit Jahrtausenden. Im ersten Fahrzeug, mit dem die Menschen das Wasser überlisteten, mit dem sie das Wasser zwangen, sie zu tragen, anstatt sie zu verschlingen. Mit dem sie die trennenden Wasser zwangen, verbindende Brücke zu werden. Der Einbaum war der Be-

ginn der Menschheit, als die sich die Menschen heute fühlen. Mit dem Einbaum begann die große Nachbarschaft der Völker, aller Rassen, aller Menschen auf den Kontinenten unseres heute so zusammengeschrumpften Planeten. Darin sitzt die Mammy, die farbige Verkaufskanone, typisch für tropische Liegeplätze. Sie bietet Waren an, die wie seit Urzeiten von Hand gefertigt sind. Sie bietet sie an den Männern auf dem Endprodukt einer heute sagenhaft anmutenden schiffbaulichen Entwicklung, den Männern auf einem automatisierten Schiff. Von rudernden Galeerensträflingen, von den Segelschiffsmannschaften, von drei- bis vierhundert Heizern blieb zur Fortbewegung über See ein einsamer Mann übrig. Er sitzt im zentralen klimatisierten Leitstand, in dem alle Einrichtungen zum automatisierten Betrieb und zur Überwachung der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie die Schaltanlagen zusammengefaßt sind.

Die Stunde des Zornes

Wer aufs Glatteis geht...

Du hast mit deinem Freund Krach gehabt – einen echten, grundsätzlichen, soliden Krach. Du hast ihm bei dieser Gelegenheit alles Unangenehme gesagt, was du seit Jahren gegen ihn auf dem Herzen hattest. Alles... Jetzt gehst du in deine Kammer und denkst, deine Hände reibend: das war das reinigende Gewitter. Jetzt kommt die frische, erquickende Atmosphäre nach dem Gewitter – die bessere, reinere, ehrlichere Freundschaft. Kommt sie wirklich? Oft kommt etwas ganz anderes.

Er wird die verletzenden Worte, die du gesprochen hast, nie vergessen. Um so weniger, je mehr sie den Kern der Wahrheit getroffen haben. Er wird weiter dein Freund sein. Aber dieses Gespräch wird immer bei euch sein. Auch wenn er die Worte vergessen kann, aus Gütmütigkeit oder aus tiefer Gleichgültigkeit: sie werden doch immer da sein, als eine neue Nuance, eine neue Einstellung zu dir.

Und du? Hast du ihm wirklich nur die Wahrheit gesagt, die reine, objektive Wahrheit? Wieviel Neid, wieviel Ressentiment, wie viele Mißverständnisse, Irrtümer, wieviel Haß des jahrelangen Zusammenseins, wieviel Eitelkeit haben sich unter der Decke des erregten Gesprächs dabei mit eingeschlichen. Können – sollen Menschen wirklich die ganze, volle Wahrheit über einen Freund, den sie doch halten wollen, in einer erregten Stunde, die du ganz irrtümlich für eine erleuchtete Stunde hieltest, gegeneinander aussprechen?

Ich habe viele solcher Freundschaften gekannt, die auf der sogenannten vollen Wahrheit beruhten – geistige Freundschaften zwischen Männern, erotische zwischen Mann und Frau. Es waren meist seltsame, unsichere, verwachsene Gebilde.

Beziehungen mit allen Vorbehalten, mit allen Bereitschaften zu Untreue und Verrat. Natürlich mit nachfolgender „offener Aussprache“. Denn eine „offene Aussprache“ gebiert sich immer wieder – tausendfach.

Es ist Glatteis, wenn man sich auf das Gebiet der reinen Wahrheit zwischen Menschen begibt. Es ist unmenschlich. Menschen leben nicht miteinander auf der Grundlage der vollen Wahrheit. Es ist eine Ausrede für einige nicht sehr liebenswerte oder lobenswerte Neigungen: Quälerei, Sucht nach Überlegenheit, Besserwisseri, Sadismus, Masochismus.

Das Bessere, das Beste, was uns das Leben geschenkt hat, ist nicht diese Art von liebloser Ehrlichkeit. Es ist Liebe – Liebe, die auch das Opfer der Wahrheitsliebe „um jeden Preis“ bringt, um nicht die empfindlichen Stellen am Freund, an der Freundin zu verletzen. Die sogar das Opfer der Schmeichelei bringt, um die Liebe, um sich selbst auszudrücken. Nicht die Augenblicke unserer grausamen, bösen und höchst zweifelhaften Wahrheitsliebe sind die großen Augenblicke unseres Lebens, sondern die des Enthusiasmus, der Bewunderung, des Hingerissenseins durch ein existierendes Wesen.

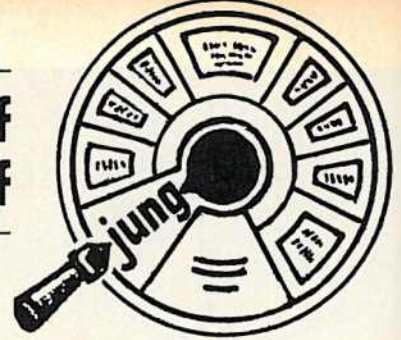
Ich liebe meine Begeisterung. Ich liebe meinen Enthusiasmus. Ich glaube, daß die Begeisterung über zwei schöne Hände, schöne weibliche Schultern, die Freude über ein geistreiches Gespräch, ein großes Wort, einen bezaubernden Vers, eine wahrhaft adlige Geste den ganzen Rest der sogenannten unbestochenen Wahrheit wert ist.

Ich habe, um es kurz zu sagen, den Menschen, die ich wahrhaft bewundert und geliebt habe, immer schamlos geschmeichelt. Es gibt eine ganze Reihe alter Bücher über diese Schmeichelei, vor allem aus dem 16. und 17. Jahrhundert, die sich als „Ratgeber für Höflinge“ bezeichnen, in Wahrheit aber Rat schläge allen denen geben, die gefallen wollen, und zwar denen gefallen, die sie verehren und respektieren. Das berühmteste dieser Bücher ist das „Handorakel“ des spanischen Jesuiten Gracian, daß ich immer bewundert habe. Schopenhauer hat es wundervoll ins Deutsche übersetzt – vermutlich mit der ganzen Ironie des Pessimisten, der mit der Natur auch die sogenannte Wahrheit zwischen den Menschen haßte als ein Täuschungsmanöver der „Welt als Wille“.

Ich bin gewiß kein Pessimist wie Schopenhauer. Aber ich glaube, daß das Hingerissensein des Augenblicks, der Stunde, des Tages tausendmal mehr wert ist als die säuerliche Mischung aus Belehrungs- und Überlegenheitsgefühlen, Ressentiment und Minderwertigkeitskomplexen, die der Spießbürger als „Wahrheit zwischen den Menschen“ ansieht.

(Aus „Calibans Panoptikum“, mit einem Vorwort von Gerhard Hermann Mostar, Droste-Verlag, Düsseldorf)

Telegraf auf



Werden Sie eine bedeutende Persönlichkeit?

Psychologisch gesehen braucht man, um in dem gleichen Sinne positiv zu wirken, um eine bedeutende und erfolgreiche Persönlichkeit zu werden:

- Ehrgeiz**, der nicht über ein gewisses Maß hinausgehen darf,
- Fähigkeit zu führen**, sich aber auch bei Bedarf unterzuordnen,
- Intelligenz**, die nicht über ein Durchschnittsmaß hinauszugehen braucht, wenn Aufnahmefähigkeit und Aufgeschlossenheit gegenüber neuen Eindrücken vorhanden ist,
- das Bewußtsein des Erfolgs**, das nicht nur ein schattenhafter Wunsch sein darf, sondern ein unerschütterlicher Wille, sein Schicksal selbst zu gestalten,
- die Bereitschaft, Verantwortung auf sich zu nehmen**, und zwar für sich selbst und für andere. Dabei ist erfahrungsgemäß dieser letztere Punkt, die Verantwortungsbereitschaft, der wichtigste.

Ja Nein

1. Lesen Sie wenigstens 10 Bücher im Jahr?
2. Sind Sie überzeugt, daß Erfolg eine Frage des Willens ist?
3. Interessieren Sie sich für Wissenschaften im allgemeinen und für Ihr Spezialgebiet bis in die letzte Kleinigkeit im besonderen?
4. Versuchen Sie immer, die gestellten Aufgaben etwas besser zu erledigen, als man es von Ihnen erwartet?
5. Setzen Sie sich über das, was andere von Ihnen denken, hinweg, wenn Sie eine wichtige Aufgabe zu erledigen haben?
6. Ist es Ihnen lieber, andere Leute hassen Sie, als daß diese auf Sie herabschauen?
7. Haben Sie die Überzeugung, daß Sie ein ganz guter Redner bzw. Gesellschafter sind?
8. Sind Sie gewiß, eines Tages in Ihrem Fach eine wichtige Persönlichkeit zu sein?

Punktbewertung

Wenn Sie in mehr als 5 Fällen mit einem glatten Ja antworten können, dann dürften Sie das Zeug in sich tragen, eine bedeutende Persönlichkeit zu werden, bzw. im Grunde ihres Herzens schon zu sein und sich im Laufe der Zeit die Bahn freikämpfen zu dem Erfolg, der Ihnen unweigerlich zu fallen muß.



LIBRO-PRESS

VERLIEBTE BlicKE

Mein Trouble mit Trixi- der niederländischen Thronfolgerin

Im Jahre 1937/38 war ich 4. Offizier und Funker auf dem Lloydampfer „Trave“ in der Ostasienfahrt. Der Kapitän war ein Gentleman, der immer für die jungen Offiziere eintrat. Das Schiff hatte neun Luken, und der 4. Offizier und Funker (zugleich) hatte kein leichtes Brot. Als Inhaber des Seefunkzeugnisses 2. Klasse hatte ich immer nebenbei die 00.05-Uhr-Presse von DAN aufzunehmen und daraus eine Bordzeitung für etwa 16 Fahrgäste und für die Besatzung zu fertigen. Man verlangte auch damals allerhand. Für den Raum Ostasien fiel die 00.05-Presse vorteilhafterweise in den frühen Vormittag, wo man sowieso tätig war, andererseits war aber die Aufnahme der Sendungen mit dem damaligen Allwellenempfänger zu dieser Zeit nicht immer störungsfrei. Die fehlenden Teile der DAN-Presse konnte man sich mit Glück von anderen Schiffen übermitteln lassen, denn jeder Nautiker-Funker und Berufsfunker half dem anderen, ganz

gleich, ob es Schiffe der Rickmers-Linie, der Hapag, des NDL oder anderer Reedereien waren.

Wir liefen Anfang Januar 1938 aus Dairen aus, um über Tsingtau, Hongkong, Belawan und Singapur nach Deutschland zu fahren. Unter den Fahrgästen von Dairen nach Hongkong war ein Niederländer, ein offenbar erfolgreicher Geschäftsmann aus Ostasien. Um den 10. Januar herum bestürmte er mich in anfangs noch freundlicher Art und wollte erfahren, ob der niederländische Thronfolger aus der Ehe Julianes der Niederlande mit dem Prinzen Bernhard zu Lippe-Biesterfeld nunmehr angekommen sei. Ich konnte nur sagen, daß ich über DAN keine Kunde hätte. Sofort fragte ich über Funk bei allen im ostasiatischen Seegebiet erreichbaren Schiffen nach diesem Ergebnis. Alle Antworten hießen entweder „Nii“ oder „Noch nicht davon gehört“.

Der würdige Niederländer war mit meinen Bemühungen völlig unzufrieden. So verstieg er sich in die Meinung, ich unterschlage ihm die Geburt des Thronfolgers im Hause Oranien-Nassau absichtlich. Er sagte, daß er auf jedem chinesischen Coaster die Ankunft des hohen Erdenbürgers längst erfahren hätte, ich sei aber eine Flasche und ein Nevermindsgast. Er werde sich beim NDL beschweren. Das hat er auch nach Ankunft in Hongkong getan.

Am 1. Februar 1938 waren wir bereits im Indischen Ozean. DAN meldete die Geburt der Kronprinzessin Beatrix der Niederlande am 31. Januar. Leider war unser Fahrgast nicht mehr an Bord. Ich konnte aber aufatmen. Beatrix hatte schon bei Eintritt ins Erdenleben ihren eigenen Kopf gehabt. Der Beschwerde bei der Reederei konnte ich nun etwas gelassener entgegensehen. Trotzdem hatte mir die Ankunft von Beatrix allerhand Trouble bereitet.

Am 10. März 1966 sah ich im Fernsehen, wie die entzückende Kronprinzessin der Niederlande und Claus von Amsberg mit frohem Lächeln zur Trauung fuhren, wie sie strahlten und sich die Hand reichten. Jetzt habe ich alles vergessen, was mir durch die Ankunft des Babys Trixi 1938 angetan worden ist. Für Beatrix und Claus und für ein gutes Verhältnis zwischen Niederländern und Deutschen kann man nur alles Gute wünschen.

Diese kleine Geschichte lehrt, daß Funker immer daran denken sollten, wie wichtig die Geburt eines Kindes sein kann, besonders wenn es sich um Thronfolger handelt. -R-

ZUM 50. TODESTAG



Max Reger

Geboren am 19. 3. 1873 in Brand, gestorben am 11. 5. 1916 in Leipzig
Der Komponist Max Reger gilt als Vermittler zwischen Spätromantik und Moderne. Sein vielseitiges Schaffen - Lieder, Orgel- und Orchesterwerke, Kammermusik - ist beeinflusst von der Polyphonie der barocken Bachzeit.

Rangliste der deutschen Schlager - April 1966

1. These boots are made for walking

Herzlichen Glückwunsch zum „Außenseiter“ Nancy Sinatra! Solche „Wanderschuhe“ lob ich mir, die von Platz 24 über Placierung Nr. 7 - hoppla direkt on top führten; wahrlich kein „long way to tipperary...“

2. Barbara Ann

„Das ewig Weibliche zieht uns hinan...“ so - frei nach Goethe, geschah es heutzutage auch The Beach Boys, deren „Mädchen“ sie vom letzten Platz unserer Parade die Sprossenleiter aufwärts führte.

3. To whom it concerns

Chris Andrews hält es mit der „heiligen Zahl“, oder die Numero 3 mit ihm. Denn schon dreimal fiel die Entscheidung für diesen Hit auf die goldene Mitte.

4. 19th Nervous Breakdown

Hier brechen The Rolling Stones einmal wieder ein. Sie führen ihren Nervenkrieg bis zum Ende der Welt pausenlos weiter. Sogar in Neuseeland hat ihr „19. Nervenzusammenbruch“ Opfer gekostet - nicht nur von 147 Polstersitzen...

5. Merci, Chérie

Daß der talentierte Udo Jürgens dabei sein würde, war ein klarer Fall! Udo wurde für Österreich mit dieser Komposition, zu der er sich meisterhaft am Flügel begleitete, mit vielen Längen Vorsprung gefeierter Sieger im Grand Prix Eurovision de la Chanson 1966, der, im Kampf mit Vertretern aus 18 Ländern, am 5. März in Luxemburg ausgetragen wurde. Ihre Magdalena Ahlers

(Copyright der Schlagerreihenfolge
by „Musikmarkt“)

Das Deutsch-Deutsche Wörterbuch

Ist Ihnen noch nie aufgefallen, daß manche Dinge ganz verschieden heißen, je nachdem, ob irgend jemand anderes oder wir selbst davon betroffen sind?

Übersetzungen aus dem Deutschen ins Deutsche:

Wenn es uns betrifft:

Charakterhaltung
Heiraten
Diplomatie
Intelligenz
Preiswertes Modellkleid
Cocktail-Party
Berufliches Können
Selbsterhaltungstrieb
Gewandter Plauderer
Guter Ehemann
Mädchen mit Sex Appeal
gutausssehender Mann
ordnungsliebend
vollschlank
trinken
geschminkt
Schmuck
recht wohlhabend
momentane Geldverlegenheit
Luxuslimousine
Flirt
Liebe
Gattin
liebe Kinderschar
liebenswürdig

Wenn es andere Leute betrifft:

Temperamentlosigkeit
jemanden festnageln
Gerissenheit
Bauernschläue
Billiger Fummel
Alkohol-Orgie
Beziehungen
Egoismus
altes Waschweib
Pantoffelheld
ordinäre Person
Lackaffe
pedantisch, pinselig
völlig verfettet
saufen
aufgedonnert
Talmi
stinkt vor Geld
völlig ungeordnete Verhältnisse
alte Kiste
Abenteuer
Berechnung
die Alte
schreckliche Bande
aufdringlich

Und nun bitte, machen Sie die Fortsetzung!

Lotse durch die Speisekarten:

ARABIEN

Gastronomische Sensationen bieten die Häfen des Roten Meeres nicht. Immerhin lohnt es sich aber auch hier, sich eine Vorstellung der heimischen Küche zu machen. Ein gutes Beispiel hierfür ist „Magluba“, seinem Ursprung nach ein typisches Beduinenessen. Wer es sich bestellt, hat ein Gericht folgender Zusammensetzung zu erwarten:

In einem Topf wird auf eine Schicht Pflanzen- oder Kamelfett Reis gegeben. Hierüber befinden sich große Fleischstücke aus Hammel- oder Kalbskeule, die zuvor mit Zwiebeln und Pinienkernen angeröstet wurden. Sie sind bedeckt mit Auberginen, die in Streifen geschnitten sind. Das Ganze ist mit einer Reischicht zugedeckt und wird in einer Fleischbrühe mit viel Pfeffer, Salz und Knoblauch gegart. Im allgemeinen verbinden sich dabei die Bestandteile so eng miteinander, daß das fertige Gericht auf eine Schüssel gestürzt werden kann. Zu einer Portion Magluba gehören frische Tomaten mit Salz und Öl sowie Joghurt mit Zitronensaft.

Plätschernde Wellen — schäumende Wogen

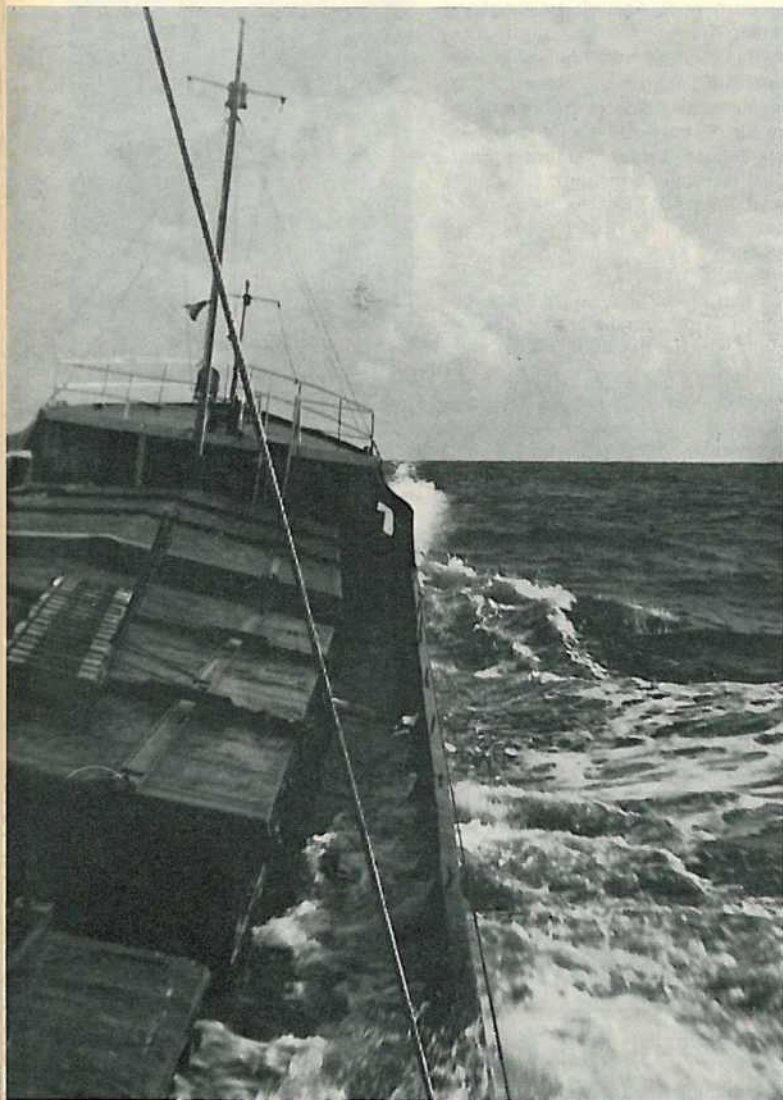


Photo: Werner Biewer

Wenn man dem Wasserstrahl, der aus der Leitung kommt, mit dem Elektronenblitz zuleibe geht, gefriert er auf der Stelle. Zwar nicht in natura, wohl aber im Bild. Denn der Blitz hat eine Leuchtzeit von $\frac{1}{1000}$ Sekunde, und in dieser Frist legt das Wasser keinen erkennbaren Weg zurück. Es verharrt auf der Stelle. Es benimmt sich wie ein fester Gegenstand. So ein „Stück Wasser“ sieht interessant aus, aber auch unwirklich. Und ebenso unwirklich sind mit allzu kurzen Zeiten aufgenommene Bilder von plätschernden Wellen und schäumenden Wogen. Sie plätschern nicht und sie schäumen auch nicht, sie bestehen aus Plexiglas und Schaumstoff. Man muß sich das so erklären: Unser Auge macht keine Momentaufnahmen. Es sieht bewegtes Wasser immer verschwommen. Ist es nicht verschwommen, so ist es für uns auch nicht bewegt.

Bewegtes Wasser wirkt in der Photographie natürlich, wenn es eine gewisse „Bewegungsschärfe“ zeigt. Bewegungsschärfe gibt es in der Photographie immer dann, wenn ein Gegenstand während der Belichtung Zeit findet, sich zu bewegen. Sie wird dem Photographen meist als Fehler angekreidet. Das Wasser bildet eine Ausnahme. (Weitere Ausnahmen: Rennwagen, die ganz unnatürlich festgewurzelt erscheinen, wenn man sie mit $\frac{1}{1000}$ Sekunde knipst.)

Es hält freilich schwer, richtige Zeiten für bewegtes Wasser anzusetzen. Windgekräusel auf einem sonst spiegelglatten See ist langsamer als ein tosender Wasserfall. Für das Gekräusel wäre $\frac{1}{60}$ Sekunde recht, der Wasserfall würde dabei verwischen. Er braucht $\frac{1}{125}$ bis $\frac{1}{250}$ Sekunde. Der See würde schon bei $\frac{1}{250}$ „einfrieren“, der Wasserfall erst

ab $\frac{1}{500}$ Sekunde. Auch die Entfernung spielt eine Rolle. Entfernte Bewegungen erscheinen langsamer als nahe. Schäumende Wogen auf der weiten See sind bei $\frac{1}{125}$ Sekunde noch nicht verwischt und schon bei $\frac{1}{500}$ gefroren, auflaufende Gischt nahe dem Stand des Photographen ist mit $\frac{1}{125}$ noch nicht klar zu erfassen, gefriert dafür auch erst bei $\frac{1}{1000}$ Sekunde und kommt wohl bei $\frac{1}{250}$ Sekunde am lebendigsten ins Bild.

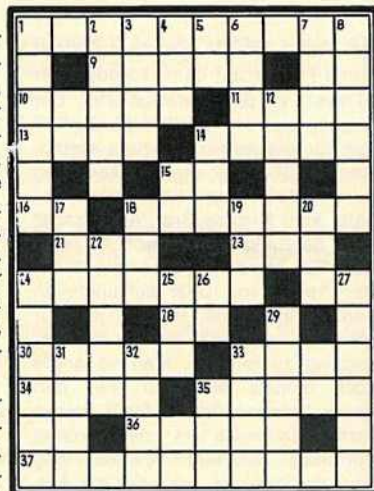
Soll die Kamera in das Wasser hineinsehen — von Bord oder von der Klippe hinab in die Tiefe der See, von der Brücke auf den Grund des klaren Baches — so braucht sie Vorderlicht oder allenfalls Licht von der Seite. Gegenlicht verwandelt die Wasserfläche in einen Spiegel, und ein Spiegel ist undurchsichtig. Dafür bringt aber Gegenlicht alles Schäumende und Sprühende zum Leuchten und zur größten Wirkung.

Unser Kreuzworträtsel

Ein Buch mit acht Siegeln

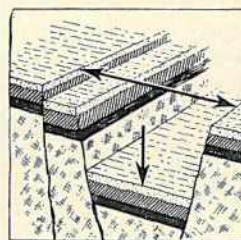
Waagerecht: 1. Griechischer Mathematiker und Philosoph (fundamentaler Lehrsatz der Geometrie), 9. Stadt in Polen, 10. Nebenfluß der Rhone, 11. niedere Pflanze, 13. Einfassung, 14. innerer Drang, 15. hier, 16. Flächenmaß, 18. Einzeller ohne feste Körperform (Mehrzahl), 21. Baumteil, 23. nordische Göttin, 24. Blutbahn, 28. arabischer Artikel, 30. römischer Kaiser, 33. begeisterter Schwung, 34. Stadt in Norwegen, 35. Abwesenheitsbeweis, 36. Wortteil, 37. größter griechischer Mathematiker und Physiker des Altertums.

Senkrecht: 1. Geometrischer Körper, auch Lichtbrecher, 2. Zuverlässigkeit, 3. Kummer, 4. Gruß, 5. Brettspiel, 6. Kalifname, 7. Knospenansatz, 8. Zahl (der Weltwunder), 12. herzliche Zuneigung, 14. Begriff der chinesischen Philosophie, 15. Abk. für deutsche Währung, 17. selten, 18. griechische Göttin, 19. Zweisamkeit, 20. Zahl, 22. Tierbehausung, 24. älterer Name der türkischen Hauptstadt, 25. Querholz am Mast,



26. italienischer Artikel, 27. antiker Schutzgeist, 29. Teil eines Ganzen, 31. afrikanisches Volk in Mauretanien, 32. englisch: Unsinn, 33. europäischer Strom, 35. hochgelegenes Weideland.

Täler erzählen ihre Geschichte



Wer gerne wandert, bewundert oft die Schönheit unserer Täler. Doch nur wenige Wanderer denken an die Entstehungsgeschichte der Landschaft. Gesteinsschichten und Talform geben hierüber Aufschluß. Wasser, Eis und Bewegungen der Erdkruste haben den Tälern ihr Gesicht gegeben. Enge Schluchten mit steilen Bergwänden sind immer von reißenden Bergwasser eingearbeitet. Vom Wasser mitgerissene Felsblöcke und Schotter nagen die Schlucht ständig tiefer. Wo dagegen ein Tal einen U-förmigen Querschnitt mit steilen Felsen besitzt, waren Eisströme am Werk, die sich langsam durch das ehemals enge Tal geschoben haben. Kam das Eis einmal zur Ruhe und breitete es sich aus, dann entstanden flache Täler, die noch heute kleine Seen enthalten, oft eine idyllische Landschaft. Aber auch Verschiebungen der Erdkruste veränderten die Erdoberfläche. Der gewaltige Einbruch der Oberrheinischen Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen ist ein typisches Beispiel hierfür.



Klar bei Schmunzelaugen



„Das ist der schönste Schiffbruch meines Lebens!“



„Er kommt gerade mit schwerer Backbord-Schlagseite aus New York.“



Schiebung!

Der Veteran aller englischen Fußballtrainer, William Horey, ist wirklich ein Phänomen. Soeben wurde er 94 Jahre alt. Außerdem beschloß er – sich erneut – zum vierten Male – zu verheiraten. Damit nicht genug: Horey ist auch ein medizinisches Wunder: im Laufe der letzten Monate sind ihm die dritten Zähne gewachsen. Echte, kräftige Zähne! Also Leute, spielt Fußball!

„Sunday Times“, Großbritannien

Sagt die Steuersekretärsgattin zur Steuermannsgattin:

„In Ihrer Haut möchte ich auch nicht stecken. Vier Wochen im ganzen Jahr nur den Mann zu Hause!“

Antwortet die Steuermannsgattin:

„Ach, diese vier Wochen werde ich auch noch 'rumkriegen.“



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

MS „Havelstein“

rettet 18 Besatzungsmitglieder einer gekenterten chinesischen Dschunke in der Taiwan-Straße

KAPITÄNSBERICHT

MS „Havelstein“ befand sich am 23. März 1966 auf der Reise von Kobe nach Hongkong in der Taiwan-Straße.

Um 7.02 Ortszeit (23.02 MGZ 22. 3.) wurde, nachdem gerade ein Regenschauer passiert war, an Steuerbord etwa 6 Strich eine gekenterte Dschunke gesichtet (23.53 Nord, 118.35 Ost). Mit dem Glas war auszumachen, daß 2 Mann auf dem Fahrzeug standen und winkten. Es herrschte zu dem Zeitpunkt Windstärke 6 bis 7 aus NO und sehr grobe See. Umgehend wurden die notwendigen Maßnahmen ergriffen und Kurs auf die kieloben treibende Dschunke genommen. Um 7.22 war das Backbord-Boot zu Wasser und der Motor lief. 7.37 kam das Boot zurück mit der Nachricht, daß in der Dschunke noch Klopffzeichen zu hören waren. Nach Aussage des einen der auf dem Fahrzeug stehenden Leute sollten sich noch 17 weitere Menschen im Innern der gekenterten Dschunke befinden. Darauf wurde mit Taujollen eine Verbindung zwischen Schiff und Wrack hergestellt und das gekenterte Fahrzeug an Leeseite der „Havelstein“

längsseits geholt und, so gut es ging, um 9.37 festgemacht. Mit Äxten und Brechstangen wurden nach Anweisung der beiden bereits geborgenen Chinesen vier Löcher in den Boden der gekenterten Dschunke geschlagen. 16 Leute der Besatzung konnten so lebend geborgen werden. Ein weiterer Mann sollte sich angeblich im achteren Teil der Dschunke im 2. Deck des Aufbaus befinden. Das Achterschiff des Wracks befand sich jedoch unter Wasser. Es wurde versucht, von innen an den genannten Raum heranzukommen. Dieses erwies sich als unmöglich, da das Innere der Dschunke im achteren Teil voll Wasser stand. Es wurde dann ein 3^{1/2}zölliger Draht unter das Wrack gesägt und durchgesetzt, um so das Achterschiff soweit aus dem Wasser zu bekommen, daß wenigstens der Versuch gemacht werden konnte, von oben an das 2. Deck im Dschunkenaufbau heranzukommen. Als jedoch der Draht brach, mußte auch dieser Versuch aufgegeben werden, da inzwischen die achteren Abteilungen der Dschunke total voll Wasser gelaufen waren. Jeder weitere Versuch der Rettung war somit erfolglos.

Als die Dschunke von der Bordwand der „Havelstein“ freikam, ließ sich an den auftreibenden Wrackteilen erkennen, daß Decks und Aufbauten des Fahrzeugs offensichtlich auseinandergebrochen waren. Als das Rettungsboot der „Havelstein“ hierauf keinen Überlebenden mehr fand, wurde der Versuch, auch den letzten Mann noch tot oder lebend zu finden, aufgegeben. Um 11.52 wurde das Backbord-Boot wieder aufgehehrt und die Reise nach Hongkong fortgesetzt. Die Überlebenden wurden mit Speisen und trockenen Kleidern versorgt. Nach Ermittlungen wurde die Besatzungsstärke der Dschunke mit 20 Mann angegeben. Einer soll sofort nach dem Kentern der Dschunke nachts um 1.00 ertrunken sein, und einer sollte sich, wie oben schon erwähnt, noch auf der Dschunke befinden. 18 wurden von MS „Havelstein“ geborgen. Das britische Fahrgastschiff „Chitral“ der P + O Line passierte etwa um 8.00 Ortszeit die Unfallstelle und drehte bei. Über UKW erbot sie sich, eventuell ärztliche Hilfe zu leisten. Das Schiff blieb bis ungefähr 11.30 in unserer Nähe.

Klugkist (Kapitän)

Im Wiesbadener Tageblatt fanden wir nach dem Besuch unserer Wanderausstellung „Unsere Seeschiffahrt“ folgende launige Notiz über einen gern geübten Seemannsbrauch.

Smoketime



Meinem Sohn, der in der Schiffsausstellung im Casino war und dort auch einen Film über die Fahrt eines Bananendampfers nach Ecuador sah, gefiel es sehr, daß die Matrosen an Bord „Smoketime“ machten, daß sie also gemütlich ihre Zigaretten rauchten. Möglich, daß dies ein gängiger Ausdruck ist, aber in unserem Familienjargon war er noch nicht drin, dafür wird er jetzt in allen Variationen bis zum Äußersten strapaziert. Der Sohn spricht von „Smoketime“, „Kaffeetime“, „Fernsehtime“. „Habt Ihr schon wieder Quasseltime?“ sagt er, wenn die Erwachsenen sich was erzählen und für ihn keine Zeit haben, oder wenn jemand zu lange auf das Telefon einredet. Ihm selber muß man allerdings klar machen, daß mittags nach der Schule erst mal „Rechen- und Schreibtime“ ist, bevor Playtime beginnt.

Großer Preisskat auf TT „ESSO BERLIN“

Wir schrieben Sonnabend, den 2. April 1966. Am frühen Morgen war das Rundgespräch „Wir wär's mit einem Preisskat?“. Und nichts wie ran. Wir baten unseren Kapitän und den L. I. um Genehmigung und pünktlich um 20.15 Uhr ging es los. Schnell gemischt und ausgeteilt und 15 Personen waren innig damit beschäftigt, sich ihren Karten zu widmen. Natürlich war ein Fläschchen Bier und eine gute Zigarette dabei, um die Nerven zu beruhigen. Sehr nennenswert waren unsere sechs Preise plus einem Trostpreis. Man kann nur sagen, es waren wunderbare Preise. Natürlich, was mit großem Dank auszusprechen ist, waren die wunderbaren Stiftungen von unserem Kapitän und unserem L. I., welche die Anrichte einem weihnachtlichen Gabentisch gleichen ließen.

Nach den ersten 15 Spielen kamen gute Punkteergebnisse zum Vorschein, denn nach Abmachtung waren drei Runden à 15 Spiele ausgemacht worden. Und schnell ging's weiter. Man zog ein Los und auf ging's zur zweiten Runde, denn ein jeder gab sich noch der Hoffnung hin, mit dem 1. Preis davonziehen zu dürfen. Und richtig, nach der 2. Runde gab es schon einen, der dem Feld davonzog. Zur Freude unseres Kapitän's war es einer seiner Matrosen. Es sollte sich aber schnell ändern, denn Runde drei war noch offen. Meine Chancen, für das Bedienungspersonal einen Preis zu gewinnen, waren sehr gering. Aber nicht aufgeben, es hat schon Wunder gegeben. Das sollte ich noch spüren, denn es geschah noch ein Wunder.

Und auf ging's zur dritten und letzten Runde. Natürlich erreichte die Spannung ihren Höhepunkt, denn billige Spiele helfen nicht zum Sieg, und schnell war auch die letzte Runde beendet. Natürlich rechnete sich jeder einen guten Preis aus. Ruck-Zuck standen die sechs Besten fest. Erster wurde ein 3. Ingenieur. Ich glaube, dem Kapitän wäre es lieber gewesen, wenn es jemand von seiner Decks-Gang gewesen wäre.

Hier ist die Sieger-Tabelle: 1. Preis ein 3. Ingenieur. 2. Preis der 3. Offizier. 3. Preis der Kapitän. 4. Preis abermals ein Sieg der Maschinen-Gang, ein 3. Ingenieur. 5. Preis endlich einmal jemand von unserem Bedienungspersonal, der 2. Koch. 6. Preis ein Matrose. 7. Preis abermals ein Matrose. — Zu sieben Preisen kam es, weil der Kapitän auf seinen Preis verzichtete, was man natürlich mit großem Dank hinnahm.

Den „Trostpreis“ hätte ich natürlich mit weitem Abstand gewonnen, denn ich hatte „nur“ 271 Punkte minus. Aber unser Chief hatte eine Algebra-Rechnung aufgegeben. Sie lautete, wer am dichtesten an null herankommt, ist Gewinner des Trostpreises. Das war unser 2. Ingenieur. Also hatte ich darin auch kein Glück. So ging wieder ein netter und gemüthlicher Abend zu Ende.

Die besten Grüße
G. Westphal, TT „Esso Berlin“

Ordnungswidrigkeiten*) und Ordnungsstrafverfahren

*) ab Inkrafttreten des Seemannsgesetzes 1958

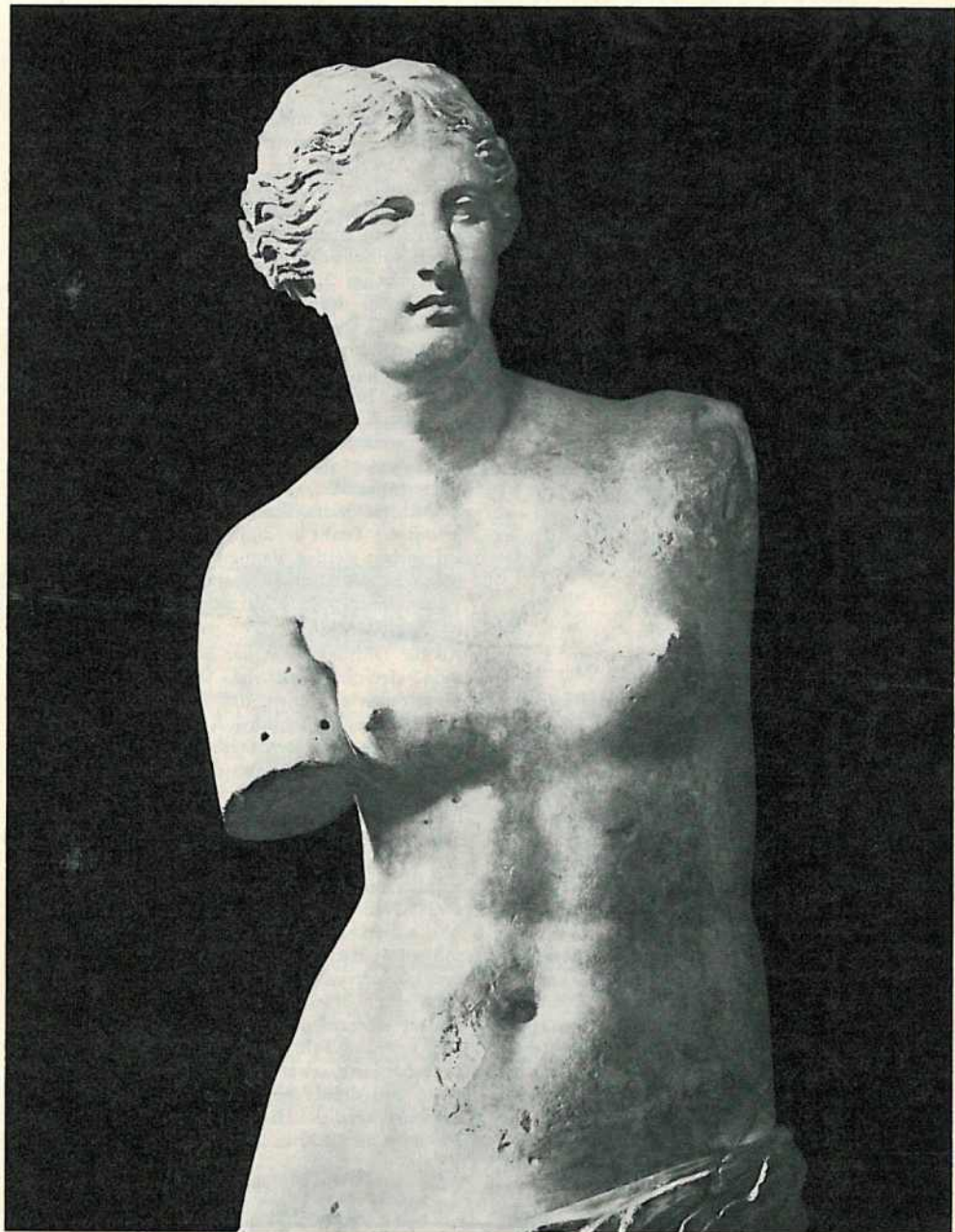
	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
A. Anzeigen								
Zugang:								
unabgeschlossene aus dem Vorjahr	332	475	605	706	745	830	949	1349
Insgesamt im Geschäftsgang:	332	511	690	872	1026	1226	1530	2005
B. Abgeschlossene Verfahren								
1. Bescheide	152	256	311	362	408	389	642	733
davon								
a) Bußgeldverfahren	152	256	306	350	400	382	632	693
b) Ordnungsstrafverfahren	—	—	5	12	8	7	10	40
2. Unterwerfungsverhandlungen	—	24	43	19	20	2	—	2
3. Gebührenpflichtige Verwarnungen	—	1	1	4	—	2	1	3
4. Einstellungen	29	40	40	35	15	15	33	23
Insgesamt abgeschlossen:	181	321	395	420	443	408	676	761
C. Abgaben wegen Unzuständigkeit								
1. an die Staatsanwaltschaft	113	97	125	149	168	202	167	215
2. an andere SMA	2	8	4	22	19	35	31	16
Insgesamt abgegeben:	115	105	129	171	187	237	198	231
D. Stand am 1. Januar 1966								
Nicht abgeschlossene Verfahren im Geschäftsgang:	1013							

† Kropp

Beerdigungs-Büro „St. Anskar“
Tag- u. Nachruf 35 27 48/49

Gänsemarkt 19

Das Kunstwerk des Monats



Geist in Stein gemeißelt

Sie gehört immer noch zu den wenigen Ausgewählten, und keine „Miss“ hat ihr bisher den Rang ablaufen können. Im Jahre 1820 entdeckte ein Bauer auf der Insel Milos in einer Höhle die dem griechischen Bildhauer Agesandros (etwa 150 v. Chr.) zugeschriebene Venusstatue. Sie kam in den Besitz des französischen Botschafters in Konstantinopel und gegen den Widerstand der Türken auf Schmuggelwegen nach Paris, wo sie zu den Prunkstücken des Louvre zählt. 1964 ging sie wieder auf Reisen. Diesmal legal zu den olympischen Spielen nach Tokio.

Ihre Anziehungskraft scheint nie zu verblasen, obwohl im Laufe der 2000 Jahre, die sie auf dieser Erde weilt, die Maße der Schönheitsidole, wie der Geschmack, sich geändert haben, die Gürtel enger, die Beine länger geworden sind. Wer kennt noch den Namen ihres Schöpfers, der zu den berühmtesten Bildhauern der späthellenistischen Kunst gehört

und der als Mitschöpfer der gewaltigen Laokoon-Gruppe gilt? Wer denkt darüber nach, daß sie vor Jesus Christus existierte? Das, was sie über andere Kunstwerke hinaushebt und ihren Glanz unvergänglich macht, hat nichts mit Patina und nichts mit Ruhm zu tun. Mit ihr und in ihr, die ruhig gelassen die Jahrtausende überdauerte, gelang die zeitlose Verkörperung des Menschen. In der Gestalt dieser Venus, die als Göttin der Liebe, der Schönheit, Fruchtbarkeit und des Frühlings gefeiert wurde, tritt uns der vollkommene Mensch, in dem sich Schönes und Gutes harmonisch vereinigt, entgegen. Von einem Künstler des alten Griechenland, dessen Götter menschliche Züge trugen, in Stein gemeißelt, blieb die Venus von Milo lebendig, blieb lebendiger Geist, Geist des Abendlandes an der Schwelle des Orient, und damit Geist von unserem Geist.

Dr. U. B.

Entstehung und Wirkung eines Hurrikans

**Die Welt-Brutstätte der Hurrikans
liegt in den tropischen Gewässern
der Karibischen See.
Hier wird eine der verheerendsten
Geißeln der Natur ausgebrütet**

Die riesige Säule begann jetzt von allen Seiten heiße Luft anzusaugen und stieß nach oben, bis sie bei 30 000 Fuß eine Decke von kalter Luft erreichte. Während sie sich gegen die kalte Luftschicht wie ein Pilz umkremelte, kühlte sich die warme Luft ab und ließ ihre Unmassen von Feuchtigkeit niederfallen.

Bald darauf packte die Rotationskraft der Erde die unheilvolle Masse von Wasser, Wind und Wolken und wirbelte sie wie einen Brummkreisel nordwärts. Aus einer Basis von 10 engl. Meilen eines wirbelnden Ungeheuers wurden 300 engl. Meilen.

Frachter in diesem Gebiet, sobald das Barometer in verdächtiger Weise fiel, brachten sich in Sicherheit, funkten nach Miami und alarmierten die berühmte Hurricane Hunter Squadron.

Die in den angrenzenden Gebieten des festen Landes von Haiti bis Boston bedrohten Menschen trafen Vorsorge, indem sie ihre Fenster mit Brettern verschalten und sich von den Straßen fernhielten.

Dies ist alles, was man tun kann, um einem Hurrikan zu begegnen. Wir können ihn weder verhindern, noch unter Kontrolle bringen. Aber durch größere Erfahrungen über seine Gewohnheiten und dadurch, daß wir uns auf sein Kommen vorbereiten, können wir einen großen Teil seiner Gewalt abschwächen. Dies geschieht mittels Flugzeug, Radar und Radio.

Bis vor wenigen Jahren glaubten die Meteorologen, daß Hurrikans, nur solange sie sich über dem Ozean befinden, bestehen bleiben und an Gewalt gewinnen. Sie gründeten ihre Ansicht auf die Tatsache, daß eine große Landfläche den Vorrat an Wärmeenergie absorbiert und das spiralförmige Einströmen von Luft an der Basis unterbindet. Aber als Hurrikan Hazel mit voller Gewalt 500 engl. Meilen landeinwärts bis Toronto raste, lernten sie etwas Neues kennen: Hurrikans werden durch die sie umgebenden Wetterbedingungen beeinflusst. Diese wirken auf ihre Bahn ein.

Der Grund, weswegen Hazel nichts von seiner Gewalt verlor, während er sich mit der üblichen Hurrikan-Geschwindigkeit von 15 bis 25 engl. Meilen stündlich fortbewegte, war, daß er in der oberen Luft auf eine Tiefdruckrinne stieß. Das saugte ihn nordwärts mit einer erhöhten Geschwindigkeit von 50 engl. Meilen stündlich.

Das Wetterbüro beobachtete, wie diese Rinne sich von Westen der Küste näherte, während Hazel von Südosten auf sie zukam. Aber man hatte keine Möglichkeit, zu ermitteln, ob, wann oder wo die beiden zusammenstoßen würden. Dieses Zusammenstoßen hatte zur Folge, daß jetzt der gesamte östliche Teil des Kontinents während der Hurrikan-Jahreszeiten, gewöhnlich von Juni bis November, alle Wetterbedingungen der verschiedenen Standorte und ihrer Umgebung sorgfältig beobachtet.

Es gibt nur eine Möglichkeit, Warnzeichen eines Hurrikans rechtzeitig zu erlangen: Flugzeuge auszusenden, um diese Stürme an ihrer Brutstätte — der Karibischen See — aufzuspüren und ihrer Spur zu folgen. Dies ist Aufgabe der Hurricane Hunters, einer der härtesten nichtmilitärischen Fliegerstaffeln der Welt.

Die ersten Berichte kommen gewöhnlich von Schiffen in der Karibischen See. Sofort steigt ein Flugzeug auf und gibt Radioberichte zurück, die Angaben über Richtung und Geschwindigkeit enthalten. Um Aufklärung zu erlangen, muß es geradezu in den Hurrikan hineinfliegen, wo der Wind 150 engl. Meilen stündlich erreichen kann.

„Es ist ein schönes, aber hartes Leben“, sagt Captain Augsburg von dem Hurricane Warning Center in Miami. „Unsere Aufgabe ist es, in das ‚Auge‘ oder Zentrum des Sturmes zu gelangen, um alle Daten zu erfassen, die uns helfen, seinen Weg vorzuberechnen und zeitig zu warnen.“

Das Auge eines Hurrikans ist ohnegleichen auf der Welt. Man glaubt es nicht, wenn man es nicht gesehen hat.

Es sieht aus wie ein riesiges Amphitheater. Rund herum um einen befindet sich eine massive Wol-

kenmauer. Der Himmel darüber ist ein klares Blau; die See ist ruhig wie ein Froschteich. Man könnte mit einem Kanu darauf rudern.“

In dem Auge eines Hurrikans gehen seltsame Dinge vor sich. Man weiß von kleinen Frachtern, die sich bis zu diesen Zentren durchkämpften und in dem ruhigen Wasser den heftigsten Sturm überstanden. Eine Flugzeugbesatzung sichtete einmal ein winziges Fischerboot, dessen Besatzung in dem Auge auf Deck ein Sonnenbad nahm.

Aber am Rande des Auges ist der Teufel los. Riesige Wellenberge werden zu schneeweißem Schaum zerfetzt, und Windgeschwindigkeiten bis zu 120 engl. Meilen stündlich schütteln das Flugzeug wie einen Korken. Am Höhepunkt des Sturmes, wenn Milliarden Tonnen Wasser, die dem Meer entzogen waren, wieder freigelassen werden, strömt der Regen, als ob man unter den Niagara-Fällen spazieren ginge.

„Das Flugzeug selbst wird fürchterlich hin- und hergeworfen“, sagt Captain Augsburg. „Wir müssen ja drei Seiten des Sturmes auskundschaften. Es ist wirklich ein schweres Stück Arbeit, das bokkende Flugzeug auf Kompaßkurs zu halten. Es ist, als ob man versuchte, ein Wildpferd auf einem Drahtseil balancieren zu lassen. Mitunter schleudert uns ein Abwind in wenigen Sekunden 700 Fuß tief. Der Ruck ist so furchtbar, daß man nicht den Kopf von der Brust losbekommt. Man atmet schwer, die Rippen schmerzen, wo der Sicherheitsgurt zerzt, der Magen hängt in der Kehle, die Kleider sind schweißdurchtränkt.“

So gefährlich diese Arbeit auch ist, so ist es für den Kontinent doch wichtig, daß der Weg der Hurrikans aufgezeigt und verfolgt wird, um Leben und Sachwerte zu schützen. Bei einer Vorwarnung von 24 Stunden kann viel von ihrer Wut abgewertet werden. Der Florida-Hurrikan von 1928 tötete 1800 Menschen. Im Jahre 1948 traf derselbe Sturmtyp dasselbe Gebiet mit der gleichen Gewalt. Diesmal, bei hinreichender Vorwarnung, schloß man sich ein, und nur zwei Leben gingen verloren. Der Miami-Sturm von 1926 verursachte einen Sachschaden von 75 000 000 Dollar. Der Sturm vom Jahre 1950 von gleicher Stärke traf ein wesentlich vergrößertes Miami, aber bei 30 Stunden Vorbereitungszeit wurden die Schäden auf 14 000 000 Dollar reduziert.

Die Ursache eines Hurrikans kennt man nicht genau. Es gibt zwei Theorien: Nach der „konventionellen“ Ansicht steigt eine große Masse warmer Luft auf. Dann strömt die Luft über dem Meerespiegel mit großer Gewalt in das Vakuum, das die aufsteigende warme Luft hinterlassen hat. Die Rotation der Erde lenkt die sich fortbewegende Masse in einen Wirbel ab, der sich nördlich des Äquators in einem der Uhrzeigerbewegung entgegengesetzten Sinne dreht. Damit ist ein kraftvolles Windsystem geschaffen. Die andere Theorie, das „Gegenstrom“-System, ist die, daß entgegengesetzte Passatwinde, warme und kalte, das anfängliche Aufsteigen der Luft verursachen.

Jedenfalls wird der Wirbelsturm durch den Nordost-Passat vom Rande der Kalmenzone vor Südamerikas Nordküste quer durch Westindien auf Florida zu abgedrängt. Niemand weiß, warum die wirbelnde Luftmasse nicht herunterweht. Ein starker Hurrikan kann genug Energie entwickeln, sämtliche Maschinen der Welt vier Jahre lang zu treiben. Man schätzt, daß er die Kraft von 400 explodierenden Atombomben hat.

Hurrikans sind die verheerendsten Naturkatastrophen. Der größte Verlust an Menschenleben infolge natürlicher Ursachen in der Geschichte Nordamerikas trat während des Texas-Louisiana-Hurrikans von 1900 ein. Er tötete 8000 Menschen allein in Galveston, als eine Flutwelle die Stadt überschwemmte und die Straßen 16 Fuß hoch unter Wasser setzte. Dennoch waren in diesem Sturm die Windgeschwindigkeiten von 90 engl. Meilen stündlich keineswegs außergewöhnlich unter den mehr als 200 Hurrikans, die den Kontinent in den letzten 90 Jahren getroffen haben. In dem Hurrikan, der 1938 über Neu-England fegte, erreichte der

Bei drückender, ruhiger Luft hob und senkte sich die glasklare See unter einer sengenden Sonne. Bald verwandelte sich das träge Wasser in Dampf und schäumte auf wie ein Hexenkessel. Die warmen Luftmassen waren übertoll von Wasser.

In dieser unheimlichen Hexenküche des Meeres bildete sich schnell ein aufsteigender Luftstrom. Plötzlich vereinigten sich die wirbelnden Luftsäulen zu einer riesigen Masse, und die Luft wurde einem aus der Lunge herausgesaugt. Das Meer begann zu kochen und zu schäumen und sein schreiendes Kind auszuspeien — das waren die Geburtswehen eines Hurrikans!

Wind Geschwindigkeiten von 150 engl. Meilen stündlich. In manchen Stürmen über Florida wurden Windgeschwindigkeiten bis zu 250 engl. Meilen stündlich geschätzt.

Floridas größtes Unglück hinsichtlich des Verlustes an Menschenleben geschah im Jahre 1928. Ein Hurrikan legte über Palm Beach, wanderte landeinwärts, schöpfte Milliarden Gallonen Wasser aus dem Okeechobee-See und ertränkte 1800 Menschen, die südlich des Sees wohnten.

Der Kampf gegen Hurrikans hat in diesem Jahr Verbesserungen erfahren. Miami besitzt ein neues Super-Radar-Gerät, um Hurrikans aufzuspüren. Es ist eins von fünf sehr leistungsfähigen Geräten. Die anderen stehen in Hatteras, Wilmington, Nantucket und San Juan. Dies sind die wichtigsten Instrumente in der Hurrikan-Vorhersage. Diese neuen Geräte reichen fast 100 engl. Meilen weiter als die alten. Das bedeutet, daß wir etwas genauere Hurrikan-Warnungen ausgeben können, weil der Sturm eher ausgemacht werden kann.

Außerdem hat unser Wetterbüro „Hurrikan-Seezeichen“ entwickelt, die in diesem Jahr zum erstenmal als Sturmwarnungs-Instrumente erprobt werden sollen. Die Seezeichen sind mit Radiosendern ausgerüstete Ballons, die von hochfliegenden Flugzeugen in die ruhigen „Augen“ der Hurrikans abgeworfen werden. Die Ballons wandern mit den Hurrikans weiter, bleiben im Auge und senden Radio-Signale aus, die von Empfangsstationen benutzt werden können, um die Stürme genau zu orten.

Die Ballons können mit Stanniolpapier umkleidet werden, um ein besseres Radarziel zu bieten. Dies würde ein Flugzeug, das an der Peripherie eines Sturmes fliegt, in die Lage versetzen, seinem Auge auf der Spur zu bleiben. Dieser Typ eines Hurrikan-Seezeichens kann es ermöglichen, die gefährlichen und kostspieligen Erkundungsflüge, die zur Zeit mitten in die Stürme unternommen werden, gänzlich abzuschaffen oder erheblich einzuschränken.

Die Kriegsmarine besitzt außerdem einen Ring von Seismographen-Stationen rund um den Golf von Mexiko und die Karibische See, um die von Hurrikans verursachten Erdschütterungen zu studieren. Die ungeheure Energiemenge, die über dem Meer von einem Hurrikan ausgelöst wird, verursacht Erschütterungen, die durch das Wasser auf das Land übertragen werden. Dort können sie von diesen empfindlichen Erdbeben-Geräten wahrgenommen werden. „Es gibt noch viel über Hurrikans zu lernen“, sagt Gordon Dunn, Miamis neuer Hurrikan-Experte. „Vor allen Dingen müssen wir herausfinden, warum sie entlang der Linie ihrer allgemeinen Richtung hin- und herschwanken, und wie wir voraussagen können, wann sie schwanken werden. Hoffentlich können wir das in diesem Jahr.“

Obgleich man heftig dagegen Einspruch erhoben hat, die Hurrikans mit weiblichen Namen zu benennen, wird der Brauch fortgesetzt. „Hurrikans sind wie Frauen“, sagt Mr. Dunn, „jeder hat einen undurchsichtigen Charakter. Sie können sich sonstwohin drehen und wenden.“

Politiker, die gegen diese Meinung Einspruch erheben, sagte er, sollten sich sagen lassen, daß alles mit einem australischen Meteorologen begonnen hat. „Er benannte jeden Sturm nach einem Politiker, den er nicht leiden konnte. Die schwersten Stürme wurden nach Politikern benannt, die er für die größten Schufte hielt.“

Doch bleibt die Tatsache bestehen, ganz gleich, wie man sie benennt, oder wo man sie findet, sie sind immer noch mit die unheilvollsten Kräfte der Mutter Natur.

Aus THE COMPASS, a magazin of the sea, Jan. 1966, herausgegeben von Socony Mobil Oil Company, Inc.



Sport an Bord

Aus der Bundesliga

Drei Bundesligaspieltage sind seit unserem letzten Spielbericht ins Land gegangen, ohne daß sich an der Spitze und am Ende der Tabelle viel verändert hat. Nach wie vor führt Borussia Dortmund, gefolgt von den beiden Münchner Vereinen, die Tabelle an — nach wie vor hält dieser atemberaubende Dreikampf an der Spitze das Interesse an der Bundesliga auch über den 29. Spieltag hinaus wach. Allerdings — Borussia's Vorsprung ist zusammengeschrumpft. Im Abstand von nur zwei Punkten bleiben die punktgleichen, sich nur durch das Torverhältnis unterscheidenden Münchner Ortsrivalen den Dortmundern hart auf den Fersen. Es ist also immer noch alles drin. Trotzdem: Wer Borussia, die einzige seit dreizehn Bundesligaspielen in ununterbrochener Folge unbesiegt gebliebene Mannschaft, hat spielen sehen, den wird es nicht wundern, wenn die Siegerlorbeeren des Deutschen Meisters in diesem Jahr wieder einmal nach Dortmund gehen. Diese Meinung herrscht in deutschen Fußballkreisen besonders nach dem mitreißenden 3:1-Sieg Borussia's über West Ham United vor, der den Bundesliga-Spitzenreiter ins Europacup-Finale brachte.

Auch am 29. Spieltag setzte Borussia Dortmund seine Siegesserie mit einem 4:0-Erfolg über den VfB Stuttgart fort.

Die beiden Münchner Bundesligaverene beendeten diesen Tag ebenfalls siegreich. Nachdem die Mannen von 1860 München den Platzherren eine verheerende 1:9-Niederlage bereitet hatten, sprach man in Neunkirchen nur noch von einem „Staatsbegräbnis“.

Weniger glänzend war der 3:1-Sieg von Bayern München auf eigenem Platz über Hannover 96. 15 000 Zuschauer sahen ein Spiel mit mäßigen Leistungen, in dem die Hannoveraner jedoch trotz

die Werderaner in Berlin gegen Tasmania nur ein 1:1 erzielen. Der Wunsch, den Meistertitel behalten zu können, ist für Werder Bremen — und nach dieser Leistung zu recht — damit endgültig ausgeträumt.

Aber auch andere Spiele ließen an diesem Wochenende besondere Höhepunkte vermissen. Was beispielsweise früher einmal das „Spiel der Spiele“ gewesen ist — 1. FC Nürnberg gegen Schalke 04 — spielte sich heute vor nahezu leeren Rängen ab. Nürnberg siegte 1:0.

Im Mittelfeld handelte sich Borussia Mönchengladbach gegen den Meidericher SV durch eine vermeidbare 1:2-Niederlage zwei Minuspunkte ein.

Der Karlsruher SC konnte sich durch seinen überraschenden aber nicht unverdienten 2:1-Sieg über den 1. FC Köln etwas Luft verschaffen und einen Tabellenplatz weiterkommen.

Trotz des hohen 4:1-Erfolges über Kaiserslautern (drei Uwe-Tore), will im Lager des HSV keine rechte Siegesfreude aufkommen. Grund dafür sind wieder einmal interne Streitigkeiten, die sich diesmal über dem Haupt ihres Trainers „Schorsch“ Gawliczek entladen haben: er wurde kurzfristig „gefeuert“. Die in letzter Zeit immer offener zutage tretende Unzufriedenheit der Spieler mit ihrem Trainer sowie das dürftige Abschneiden der Mannschaft in dieser Saison mögen das HSV-Präsidium zu dieser Radikalkur bewegen haben. Ob sie zum besten der einstigen Favoriten-Mannschaft anschlägt, wird die Zukunft zeigen. Fest steht jedenfalls, daß Trainer Gawliczek ab sofort dem bisherigen Jugendbetreuer des HSV, Jupp Schneider, Platz machen muß. Fest steht allerdings auch, daß dem HSV dieser Rausschmiß teuer zu stehen kommt, denn Gawliczek läßt sich seinen bis 1967 laufenden Vertrag in bar auszahlen. Man spricht von 50 000,— DM.

Das Spiel Eintracht Braunschweig gegen Eintracht Frankfurt fiel wegen schlechter Platzverhältnisse aus. —ei—

Der Tabellenstand nach dem 29. Spieltag

Verein	Gesamt		Heimspiele		Auswärtsspiele											
	Punkte	Tore	Punkte	Tore	Punkte	Tore										
1. Borussia Dortmund (1.)	29	18 9	2 65:25	45:13	15	12 3	0 44:8	21:7	18:10							
2. Bayern München (2.)	29	19	5 5	66:30	43:15	15	12	2 1	41:10	26:4	14	7	3	4	25:20	17:11
3. 1860 München (3.)	29	18	7 4	69:35	43:15	14	10	4 0	35:13	24:4	15	8	3	4	34:22	19:11
4. 1. FC Köln (4.)	29	16	5 8	59:33	37:21	14	11	1 2	25:12	23:5	15	5	4	6	24:21	14:16
5. Werder Bremen (5.)	29	17	2 10	61:37	36:22	14	12	1 1	38:12	25:3	15	5	1	9	23:25	11:19
6. 1. FC Nürnberg (6.)	29	13	9 7	46:36	35:23	15	8	6 1	32:15	22:8	14	5	3	6	14:21	13:15
7. Meidericher SV (7.)	29	13	6 10	64:38	32:26	14	8	2 4	40:21	18:10	15	4	6	6	24:17	14:16
8. Eintracht Frankfurt (8.)	28	12	5 11	51:40	29:27	14	10	2 2	35:10	22:6	14	2	3	9	16:30	7:21
9. Hamburger SV (9.)	29	11	7 11	56:42	29:29	15	8	3 4	38:18	19:11	14	3	4	7	18:24	10:18
10. Eintracht Braunschweig (10.)	29	8	9 10	38:42	27:29	14	7	3 4	25:17	17:11	14	2	6	6	13:25	10:18
11. Bor. Mönchengladbach (11.)	29	9	8 12	50:53	26:32	15	8	3 4	35:18	19:11	14	1	5	8	15:35	7:21
12. VfB Stuttgart (12.)	29	10	6 13	33:40	26:32	14	7	3 4	18:8	17:11	15	3	3	9	15:32	9:21
13. Hannover 96 (13.)	29	10	5 14	50:47	25:33	14	7	4 3	34:16	18:10	15	3	1	11	16:31	7:23
14. Karlsruher SC (14.)	29	9	5 15	32:61	23:35	15	9	3 3	25:17	21:9	14	0	2	12	7:44	2:26
15. 1. FC Kaiserslautern (15.)	29	7	8 14	35:55	22:36	14	6	5 3	20:13	17:11	15	1	3	11	15:42	5:25
16. Schalke 04 (16.)	29	7	6 16	21:51	20:38	14	6	5 3	15:16	17:11	15	1	1	13	6:35	3:27
17. Bor. Neunkirchen (17.)	29	6	4 19	27:77	16:42	15	5	2 8	17:36	12:18	14	1	2	11	10:41	4:24
18. Tasmania 1900 (18.)	29	1	4 24	12:93	6:52	15	1	3 11	6:42	5:25	14	0	1	13	6:51	1:27

ihrer Niederlage die bessere Figur machten, da sie durch Verletzungen von Bena und Bandura über lange Zeit hinweg praktisch nur mit 9 Mann spielen konnten. Erst in der 73. und in der 77. Minute konnten die Bayern ihre Siegestore placieren.

Die schwächste Leistung des 29. Spieltages bot jedoch ausgerechnet der Deutsche Meister Werder Bremen. Vor nur 1000 Zuschauern (möglich, daß den Bremern die nötige Kulisse fehlte) konnten

Auflösung von Seite 14

„Ein Buch mit sieben Siegeln“:

Waagerecht: 1. Pythagoras, 9. Radom, 10. Isere, 11. Alge, 13. Saum, 14. Trieb, 15. da, 16. Ar, 18. Amoeben, 21. Ast, 23. Hel, 24. Arterie, 28. al, 30. Galba, 33. Elan, 34. Oslo, 35. Alibi, 36. Silbe, 37. Archimedes.
Senkrecht: 1. Prisma, 2. Treue, 3. Harm, 4. Ade, 5. Go, 6. Omar, 7. Auge, 8. sieben, 12. Liebe, 14. Tao, 15. DM, 17. rar, 18. Ate, 19. Ehe, 20. elf, 22. Stall, 24. Angora, 25. Raab, 26. il, 27. Genius, 29. Glied, 31. Aser, 32. bosh, 33. Elbe, 35. Alm.

J. M. LINDEMANN

Telefon 34 38 06-67 . Tel.-Adr.: Lindham

HAMBURG 11

Stubbenhuk 35-38

Freihafenbetrieb:

Veddeler Damm 42 . Gleisanschluß

Schiffszimmerel, Tischlerei,

Holzhandel, Holzbearbeitung

Verpallen und Laschen von Ladung

Seemäßige Verpackungen aller Art



Hier am Hachmannkai im Hamburger Hafen ...

... schlägt täglich rund um die Uhr und das an 365 Tagen im Jahr der Puls einer Weltstadt.

„De Fastmoker“, wie man in Hamburg die kleinen flinken Boote mit ihrer Zweimannbesatzung in den blauweiß gestreiften Hemden nennt, kennen die Poller am werkseigenen Kai der M. A. N. Hamburg schon gut.

Hier finden selbst „dicke Pötte“ noch ausreichend Platz, um schnell und ohne Zeitverlust ihre Schiffsdiesel in allen Größen überholen zu lassen.

Ein erfahrenes Team von Fachleuten und ein umfangreiches Ersatzteillager für Schiffsantriebe sind der Kernpunkt für eine der größten europäischen Schiffsdiesel-Reparaturwerkstätten.

M·A·N WERK HAMBURG

MASCHINENFABRIK AUGSBURG · NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT
2000 Hamburg 11 · Hachmannkai · Rossweg 6 · Telefon 841191

Lindolin-
SCHIFFSFARBEN

sind das Produkt vieljähriger
Erfahrung und neuzeitlicher
Forschungsarbeit

SEIT ÜBER 135 JAHREN

**Auslands-
Umzüge**



**Heinrich
Klingenberg**

Hamburg Winterhuder
Weg 6-10, Tel. 22 20 03
Bonn Bornheimer
Straße 131, Tel. 5 09 21

Schwingmetall
Gummi-Wellenlager
Gummi-Kompensatoren
Gummi-Scheuerleisten
Gummi-Fender

WILLBRANDT & CO

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



GEORG P. **Möller**
GEGR. 1881

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

HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sg-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge —

bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrerleute 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 Fahrerleuten zu arbeiten
Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

„Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen. Schriftleitung: Heinrich Schopper, Hamburg 36, Postfach 325, Telefon: 36 32 46.
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 50 (Altona), Stahlwiete 7, Telefon 4 39 36 41. Druck: Seefahrt-Verlag G. m. b. H.
Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden.
Einzelbezug ab Januar 1964 DM 1,40 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 1,—.



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